

**Katedra ekonomie Ekonomicko-správní fakulty  
Masarykovy univerzity**  
*Department of Economics, Faculty of Economics and Administration,  
Masaryk University*

**ve spolupráci s**  
*in cooperation with*

**Institutem mezinárodních studií Fakulty sociálních věd  
Univerzity Karlovy v Praze**  
*Institute of International Studies, Faculty of Social Sciences,  
Charles University in Prague*

# **Regulovaná a neregulovaná konkurence na kolejích**

*Regulated and Unregulated Competition  
on Rails*

**Sborník příspěvků ze semináře Telč 2013**  
*Conference Proceedings of Telč 2013*

Telč, 7.-8. listopadu 2013  
*Telč, 7<sup>th</sup> – 8<sup>th</sup> November 2013*



**Brno 2013**

© 2013 Masarykova univerzita  
ISBN 978-80-210-6425-6

---

**Programový výbor / Program committee:**

Martin Kvizda

*Masarykova univerzita / Masaryk University*

Zdeněk Tomeš

*Masarykova univerzita / Masaryk University*

Tomáš Nigrin

*Univerzita Karlova / Charles University*

Daniel Seidenglanz

*Masarykova univerzita / Masaryk University*

**Editoři / Edited by:**

Martin Kvizda

*Masarykova univerzita / Masaryk University*

Zdeněk Tomeš

*Masarykova univerzita / Masaryk University*

**Recenzenti / Rewied by:**

Antonín Peltrám

*Masarykova univerzita / Masaryk University*

Monika Jandová

*Masarykova univerzita / Masaryk University*

Tomáš Paleta

*Masarykova univerzita / Masaryk University*

**Vzor citace / Citation example:**

AUTOR, A. Název článku. In Kvizda, M., Tomeš, Z. (eds.) Regulovaná a neregulovaná konkurence na kolejích. Brno: Masarykova univerzita, 2013. s. 1–5. ISBN 978-80-210-6425-6.

AUTHOR, A. Title of paper. In Kvizda, M., Tomeš, Z. (eds.) Regulated and Unregulated Competition on Rails. Brno: Masaryk University, 2013. p. 1–5. ISBN 978-80-210-6425-6.

## **AUTOŘI / AUTHORS:**

- Blaho, Peter – Železnice Slovenskej republiky, Ústredný inštitút vzdelávania a psychológie Bratislava, 1. mája č. 34, 010 01 Žilina, blaho.peter@zsr.sk
- Čáp, Jiří – Dopravní fakulta Jana Pernera, Univerzita Pardubice, Studentská 95 532 10 Pardubice, Jiri.Cap@upce.cz
- Dolinayová, Anna – Fakulta PEDAS, Žilinská univerzita v Žiline, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, anna.dolinayova@fpedas.uniza.sk
- Gašparík, Jozef – Fakulta PEDAS, Žilinská univerzita v Žiline, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, Jozef.Gasparik@fpedas.uniza.sk
- Horňák, Marcel – Prírodovedecká fakulta Univerzity Komenského v Bratislave, Mlynská dolina, pavilón CH1-B1, 842 15 Bratislava, hornak@fns.uniba.sk
- Jandová, Monika – Ekonomicko-správná fakulta, Masarykova univerzita, Lipová 41a, 602 00 Brno, jandova@econ.muni.cz
- Kendra, Martin – Fakulta PEDAS, Žilinská univerzita v Žiline, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, martin.kendra@fpedas.uniza.sk
- Kudláčková, Nina – Dopravní fakulta Jana Pernera, Univerzita Pardubice, Studentská 95 532 10 Pardubice, Nina.Kudlackova@upce.cz
- Kvizda, Martin – Ekonomicko-správná fakulta, Masarykova univerzita, Lipová 41a, 602 00 Brno, kvizda@econ.muni.cz
- Loch, Martin – Fakulta PEDAS, Žilinská univerzita v Žiline, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, martin.loch@fpedas.uniza.sk
- Mašek, Jaroslav – Fakulta PEDAS, Žilinská univerzita v Žiline, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, jaroslav.masek@fpedas.uniza.sk
- Melichar, Vlastimil – Dopravní fakulta Jana Pernera, Univerzita Pardubice, Studentská 95 532 10 Pardubice, Vlastimil.Melichar@upce.cz
- Mlsna, Petr – Fakulta sociálních věd, Univerzita Karlova v Praze, U Kříže 8 a 10, 158 00 Praha 5 – Jinonice, mlsna.petr@vlada.cz
- Nigrin, Tomáš – Fakulta sociálních věd, Univerzita Karlova v Praze, U Kříže 8 a 10, 158 00 Praha 5 – Jinonice, nigrin@fsv.cuni.cz
- Novák, Petr – Dopravní fakulta Jana Pernera, Univerzita Pardubice, Studentská 95 532 10 Pardubice, petr\_novak@email.cz
- Paleta, Tomáš – Ekonomicko-správná fakulta, Masarykova univerzita, Lipová 41a, 602 00 Brno, paleta@econ.muni.cz

- Pečený, Lumír – Fakulta PEDAS, Žilinská univerzita v Žiline, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, lumir.peceny@fpedas.uniza.sk
- Peltrám, Antonín – Ekonomicko-správní fakulta, Masarykova univerzita, Lipová 41a, 602 00 Brno, antonin.peltram@gmail.com
- Pospíšil, Tomáš – ČD, a.s., Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 00 Praha 1, pospisilt@gr.cd.cz
- Rederer, Václav – Ekonomicko-správní fakulta, Masarykova univerzita, Lipová 41a, 602 00 Brno, 254783@mail.muni.cz
- Tomeš, Zdeněk – Ekonomicko-správní fakulta, Masarykova univerzita, Lipová 41a, 602 00 Brno, tomes@econ.muni.cz
- Tóth, Vladimír – Prírodovedecká fakulta Univerzity Komenského v Bratislave, Mlynská dolina, pavilón CH1-B1, 842 15 Bratislava, tothv@fns.uniba.sk

# OBSAH

<b>Možnosti a způsoby zvyšování hodnoty přepravní služby pro zákazníka</b> <i>Jiří Čáp, Nina Kudláčková, Vlastimil Melichar</i>	12
<b>Vplyv zmeny systému spoplatnenia železničnej infraštruktúry v SR na výkony dopravcov</b> <i>Anna Dolinayová, Martin Ľoch</i>	27
<b>Reštrukturalizácia a konsolidácia Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia a. s.</b> <i>Jozef Gašparík, Lumír Pečený, Peter Blaho</i>	40
<b>Aktuálne problémy verejnej dopravy v regióne Gemer</b> <i>Marcel Horňák, Vladimír Tóth</i>	49
<b>Evropské regulace železniční dopravy – inovace 1. a návrh 4. železničního balíčku</b> <i>Monika Jandová, Tomáš Paleta</i>	62
<b>Milníky vývoje na dopravním rameni Praha–Ostrava</b> <i>Monika Jandová, Václav Rederer</i>	76
<b>Regulace konkurenčního prostředí na železnici – čas rozhodnout</b> <i>Martin Kvizda</i>	93
<b>Skúsenosti s poskytovaním prepravných služieb v regionálnej železničnej doprave súkromným dopravcom</b> <i>Jaroslav Mašek, Martin Kendra</i>	117
<b>Právní vývoj regulace železniční dopravy v Evropské unii v roce 2013 s dopadem na Českou republiku</b> <i>Petr Mlsna</i>	130

**Příklady subsidiarity v organizování železniční dopravy v Bavorsku a Sasku**

*Tomáš Nigrin*

148

**Význam smrtelných dopravních nehod v dopravní politice EU**

*Petr Novák*

165

**Společný trh a železnice**

*Antonín Peltrám, Tomáš Paleta*

173

**Analýza alokační efektivity české železnice**

*Tomáš Pospíšil*

180

**Open Access v osobní železniční dopravě – shrnutí zahraničních a modelových zkušeností**

*Zdeněk Tomeš*

192

# CONTENTS

## **Possibilities and Ways of Increasing the Transport Service Value for a Customer**

*Jiří Čáp, Nina Kudláčková, Vlastimil Melichar* 12

## **Influence of Railway Infrastructure Charging System Changes on Outputs of Operators in the SR**

*Anna Dolinayová, Martin Loch* 27

## **Restructuralization and Consolidation of the Railway Company Cargo Slovakia corp.**

*Jozef Gašparík, Lumír Pečený, Peter Blaho* 40

## **Topical Problems of Public Transport in the Region of Gemer**

*Marcel Horňák, Vladimír Tóth* 49

## **European Regulation of the Railway Transport – the 1st Railway Package Recast and the 4th Railway Package Proposal**

*Monika Jandová, Tomáš Paleta* 62

## **Milestones of Development on the Railway Route Prague–Ostrava**

*Monika Jandová, Václav Rederer* 76

## **Regulation of a Competitive Environment on Railways – Time to Decide**

*Martin Kvizda* 93

## **Experiences with Providing Transport Services by a Private Carrier in the Regional Railway Transport**

*Jaroslav Mašek, Martin Kendra* 117



**Development of Regulation of the Common Transport Policy in 2013 with an Impact on the Czech Republic**

*Petr Mlsna*

130

**Examples of Subsidiarity in a Railway Transport Organisation in Bavaria and Saxony**

*Tomáš Nigrin*

148

**Importance of Fatal Accidents for the EU Transport Policy**

*Petr Novák*

165

**Common Market and Railways**

*Antonín Peltrám, Tomáš Paleta*

173

**An Analysis of the Czech Railway Allocation Effectiveness**

*Tomáš Pospíšil*

180

**Open Access in the Passenger Railway Transport – Review of Foreign Experiences and Model Results**

*Zdeněk Tomeš*

192

## RESUMÉ

Sborník příspěvků pro letošní Seminář Telč 2013 má téma soužití regulované a neregulované konkurence na kolejích. Odráží tak situaci, kdy liberalizace odvětví železniční dopravy je ve středoevropských podmínkách již nezpochybnitelnou realitou a konkurence se rozvíjí jak v sektoru osobní, tak v sektoru nákladní dopravy. Dynamický a nekoordinovaný rozvoj konkurence však vytváří nové problémy a výzvy, se kterými si musí poradit regulátoři a tvůrci hospodářské politiky. Prezentované příspěvky letošního semináře se proto zabývají tématem regulace konkurence z mezioborového pohledu. Základním regulatorním rámcem jsou právní normy, které jsou postupně implementovány do českých podmínek a utvářejí tak všeobecná pravidla hry (P. Mlsna, M. Jandová – T. Paleta). Tato všeobecná pravidla však v domácích podmínkách vyžadují nutnost a potřebu rozhodnout o konkrétní podobě jejich implementace (A. Peltrám – T. Paleta, M. Kvizda). Při tom je však nutné brát v úvahu ekonomickou realitu prostředí české železnice (T. Pospíšil, J. Čáp – N. Kudláčková – V. Melichar). Liberalizace železnice ve středoevropském prostoru tak otevírá řadu zajímavých výzkumných témat, kterým se věnují další autoři. Aktuální je vývoj komerčního open access na relaci Praha–Ostrava (Z. Tomeš, M. Jandová – V. Rederer), regionální aspekty konkurence na kolejích (J. Mašek – M. Kendra, T. Nigrin, M. Horňák – Toth) a vývoj liberalizace trhu na Slovensku (A. Dolinayová – M. Loch, J. Gašparík – L. Pečený – P. Blaho).

Martin Kvizda

Zdeněk Tomeš

## **SUMMARY**

The theme of the regional conference was cohabitation of regulated and unregulated competition in the rail industry. It reflected the state of affairs when liberalization of rail transport in CEE countries is an undeniable fact, however there are many new challenges for regulators and makers of economic policy. Presented papers dealt with rail competition issues from different interdisciplinary positions. The main regulatory tool is legal implementation of European rules (P. Mlsna, M. Jandová – T. Paleta). There is a need for qualified decision-making in pursuing policy (A. Peltrám – T. Paleta, M. Kvizda), but the economic realities of the Czech railway environment have to be respected (T. Pospíšil, J. Čáp – N. Kudláčková – V. Melichar). The other analysed topics included open access on the Prague–Ostrava line (Z. Tomeš, M. Jandová – V. Rederer), regional aspects of railway competition (J. Mašek – M. Kendra, T. Nigrin, M. Horňák – V. Toth) and railway liberalization in Slovakia (A. Dolinayová – M. Loch, J. Gašparík – L. Pečený – P. Blaho).

Martin Kvizda

Zdeněk Tomeš

## **MOŽNOSTI A ZPŮSOBY ZVYŠOVÁNÍ HODNOTY PŘEPRAVNÍ SLUŽBY PRO ZÁKAZNÍKA**

**Possibilities and Ways of Increasing the Transport Service Value  
for a Customer**

JIŘÍ ČÁP, NINA KUDLÁČKOVÁ, VLASTIMIL MELICHAR

### **Abstract**

*The introduction of the article describes forms of growth of the transport service value from different points of view. From the functionality of transportation services point of view, from the solving of customers problems point of view, from the experience from transportation service point of view and from the importance of the transportation service point of view.*

*In other parts of the article there are compiled possibilities and ways of increasing the transportation service value from different points of view. From the customer of the transportation service point of view, from the profitability of the relation between the transportation service provider and the customer and from the utility of transportation services user point of view.*

### **Key words**

transport user, transport user's costs, infrastructure costs, road transport, railway transport, transport system, utility of transportation

### **Úvod**

V dopravní praxi a teorii existuje několik doporučení jakou cestou zvyšovat hodnotu přepravní služby pro zákazníka. Mezi nejčastěji doporučované způsoby patří:

- odlišení nabídky od konkurence: zákazník akceptací dané nabídky sám získává v rámci přepravního trhu konkurenční výhodu. Pro odlišení nabídky služeb můžeme volit několik způsobů – komplexnost poskytovaných služeb, personál poskytující služby,

cena a image firmy. Pokud je nabídka služby reakcí na potřeby zákazníka, zlepší se tím postavení poskytovatele služby na trhu,

- inovace poskytovaných služeb vycházející z potřeb zákazníka. Poskytovatel služeb tím získá postavení preferovaného poskytovatele. To mu umožní dále prohlubovat vztahy se zákazníkem.

Růst hodnoty pro zákazníka může mít několik forem, které mohou mít různou váhu významnosti. Tyto formy mohou mít podobu:

- funkčnosti přepravních služeb,
- řešení problémů zákazníka,
- zážitku z přepravní služby,
- významu přepravní služby.

Funkčnost přepravních služeb se projevuje především v zajišťování fungování přepravního řetězce. Uvedená podoba vykazuje tyto vlastnosti:

- schopnost vytvářet dopravní sítě pro zabezpečení dopravní obsluhy libovolného místa osídlení,
- schopnost přepravovat libovolně velká nebo libovolně malá množství zboží a materiálů,
- stupeň rychlosti přepravy, měřeno rychlostí dodání zboží a doby cestování,
- stupeň časové jistoty dopravního výkonu – dosažení cíle přepravy a spolehlivost dodržení stanoveného údaje,
- míra pohodlnosti dosažení a použití dopravního prostředku,
- stupeň bezpečnosti a spolehlivosti přepravní služby,
- stupeň poskytování dalších (doplňkových) služeb.

Tyto vlastnosti nemají stejnou váhu ani mezi sebou, ani pro srovnání jednotlivých druhů dopravy a dopravních systémů.

Poskytovatelé přepravních služeb používají několik způsobů jak pomáhat zákazníkovi při snižování jeho nákladů. Může to být např. pomoc při snižování administrativních nákladů při objednávání přepravy, pomoc při snižování skladovacích nákladů, poskytování přepravních a logistických služeb v rámci outsourcingu, např. skladovacích a distribučních operací apod.

V praxi musí proces poskytování přepravních služeb tvorby hodnoty pro zákazníka vycházet ze spolupráce mezi marketingovým managementem, managementem kvality a technologií. Tyto vazby jsou jednou z důležitých podmínek budoucí spokojenosti a loajality zákazníků. Tohoto stavu bude dosaženo pouze za předpokladu, že poskytovatel uvedených služeb nabídne zákazníkům hodnoty převyšující nabídky konkurence.

Celá problematika hodnoty přepravní služby vnímané zákazníkem je nedílně spjata s cenou (jízdného v osobní dopravě a dovozného v nákladní dopravě). Protože cena je podstatnou složkou celkových přepravních nákladů, musí existovat vztah mezi cenou a názorem zákazníka na přijímanou hodnotu. Čím vyšší je hodnota vnímaná zákazníkem, tím vyšší by měla (mohla) být cena služby. Na druhé straně, pokud cena převyšuje vnímanou hodnotu, je pravděpodobné, že dojde k poklesu prodeje služby. Management dopravní firmy by měl mít představu o tom, co od poskytovaných přepravních služeb zákazník očekává.

V sektoru dopravy existuje malý prostor pro snižování cen za poskytované služby. Cena za přepravu je ovlivňována řadou faktorů, které dopravní firmy nemohou ovlivnit (např. ceny pohonných hmot). Vlivem ostré konkurence na přepravním trhu se ceny v dopravě udržují spíše na nízké úrovni. Je zřejmé, že udržet si dlouhodobě postavení nízkých nákladů v dopravě není vůbec snadné a vítězná strategie nízkých cen se v dlouhodobé perspektivě stává méně spolehlivým nástrojem.

Poskytovatelé přepravních služeb znají různé způsoby jak předkládat hodnotnější nabídky služeb nebo soubory přínosů pro zákazníka a tak získat jeho zájem nebo náklonnost. Mohou to být zejména tyto přínosy:

- nabídka individuálních služeb,
- nabídka komplexnějších služeb,
- sestavit programy „věrným zákazníkům“,
- poskytovat rychlejší a flexibilní služby,
- doplňkové (nepřepravní) služby.

Problematika odlišení poskytovaných služeb je v dopravě značně složitá. Zvláště v dopravě je obtížné nějakým originálním způsobem se dlouhodobě odlišit od konkurence. Žádný komplex přidané hodnoty pro zákazníka sice nevydrží věčně, pohotové firmy však nepřetržitě sledují a zkoumají všechny

možnosti a investují do nových dopravních a logistických technologií, které jejich zákazníci ocení.

### **Ziskovost zákazníků**

Pro posuzování ziskovosti zákazníků přepravní služby se v praxi používají nejčastěji následující měřítka:

- tržby od zákazníka za poskytnutí přepravní služby,
- ukazatele typu marže, nejčastěji příspěvek zákazníka na úhradu fixních nákladů a zisku,
- zisk za zákazníka.

Pro stanovení ziskovosti zákazníků jsou kromě kalkulace na produkci přepravní služby používány:

- účelově vytvářené operativní evidence (o uplatněných slevách, bonusech a poplatcích podle zákazníků)
- informace z účetní evidence v případě nakupovaných služeb, které jsou součástí poskytovaných přepravních služeb,
- přehledy významných specifických činností včetně jejich ocenění, které mohou mít formu příplatku (zvýšené mýtné za jízdu stanovenou normou, nakládka mimo běžnou pracovní dobu aj.).

Strategii pro řízení loajality a ziskovosti zákazníka lze charakterizovat procesy, které jsou popsány v obrázku 1.

Pro zjišťování ziskovosti zákazníka je důležité zabývat se přínosem marketingu. Marketingová ziskovost zákazníků představuje přínos určité strategie péče o zákazníka. Mít tyto informace lze považovat za velice užitečné pro marketingové manažery. Problém je však v jejím měření.

Dalším důležitým hlediskem je zjišťování činností, které způsobují diferenciaci ziskovosti zákazníků přepravních služeb. Mezi nejvýznamnější faktory uvedené diferenciaci lze zahrnout:

- rozsah komunikace se zákazníkem a způsob objednávání poskytované služby,
- rozsah předprodeje služeb,
- uplatňované technologie prodeje jízdenek,
- doby provedení a platební podmínky poskytování služeb.

Obrázek 1 Strategie pro řízení loajality a ziskovosti zákazníků

<b>Ziskovost</b>		
Velmi vysoká	Selektivně investovat do vztahu pro vytvoření loajality zákazníka	Investovat do vztahu na principu přizpůsobení nákladů zákazníkům pro udržení loajality
Vysoká		
Průměrná		
Kritická	Využít ojedinělé potencionální příležitosti	Investovat do podpory loajality zákazníků a vytvářet příležitosti pro zvýšení výnosů od zákazníků
Záporná		
<b>Loajalita</b>		

Zdroj: upravené podle [1]

Poskytovatelé přepravních služeb mohou mít různý přístup k měření ziskovosti zákazníků. Faktory ovlivňující tento přístup souvisejí:

- s podnikatelským prostředím (postavení poskytovatele služeb na trhu, postavení v logistickém řetězci, konkurence),
- charakteristickými rysy poskytovatele služeb (počet a struktura zákazníků, komplexnost poskytovaných služeb, využití kapacit dopravních prostředků a zařízení),
- potřebou péče o zákazníka (náklady na obsluhu zákazníků, potřeba segmentace zákazníků, organizovanost zákazníků, počet zákazníků),
- úrovní podnikového informačního systému a jízdnicích řádů veřejné dopravy.

Přínosy zákazníka pro dopravní podnik lze rozdělit na finanční a nefinanční. Vzhledem k rostoucímu významu nefinančních přínosů je důležitá jejich identifikace a využívání pro rozvoj vztahů se zákazníkem. Mezi nejvýznamnější nefinanční přínos je obecně považována reference. Dalším přínosem mohou být různé informace, které zákazník jako uživatel přepravních služeb poskytuje dopravci.

V dnešní době se pro tyto účely „užívá“ tzv. strategie CRM (Customer Relations Management) Někteří zákazníci přinášejí podniku velké zisky



a nezpůsobují velké náklady, jiní naopak. Znalost ziskovosti každého zákazníka je pro podnik rozhodující, protože umožňuje rozlišit přístup k jednotlivým zákazníkům, podnik tak může minimalizovat náklady na neziskové klienty nebo jim může nabídnout více ziskové přepravní služby. Určit příjmy plynoucí od jednotlivého zákazníka není relativně složité, stanovit náklady spojené s jednotlivými klienty je náročnější. Je potřeba evidovat nejen přímé náklady na realizaci přepravní služby, ale je nutné vzít v úvahu veškeré náklady na realizaci prodeje a náklady na podporu daného klienta. Ziskovost zákazníka musí odpovídat skutečnosti, proto je nutné evidovat všechny činnosti spojené s konkrétním klientem (cestujícím, odesílatelem, příjemcem) a přiřadit k němu příslušné náklady.

Existuje celá řada autorů, kteří se problematikou hodnoty pro zákazníka zabývají [2]. Všichni autoři se shodují v tom, že jde o subjektivní koncept, který je založený na osobním porovnání toho, co uživatel přepravy získá a co pro to musí vynaložit. To znamená stanovit, jaké jednotlivé dílčí složky lze mezi vnímané užítky zahrnout a jaké prvky tvoří zákazníkem vnímané náklady.

Někteří odborníci doporučují zahrnout do prvků hodnoty (přínosů) i psychologické přínosy (zážitky a emoce) z používání přepravních služeb. Jedna skupina odborníků doporučuje stanovit hodnotu pro zákazníka přepravní služby jako vzájemný poměr níže uvedených veličin, tj. poměr mezi vnímanými přínosy a vnímanými náklady vynaloženými na dosažení těchto přínosů. Druhá skupina odborníků doporučuje, že je vhodnější používat rozdílový ukazatel uvedených veličin.

Na základě toho bychom mohli pro všechny uživatele přepravních služeb stanovit složky hodnoty takto:

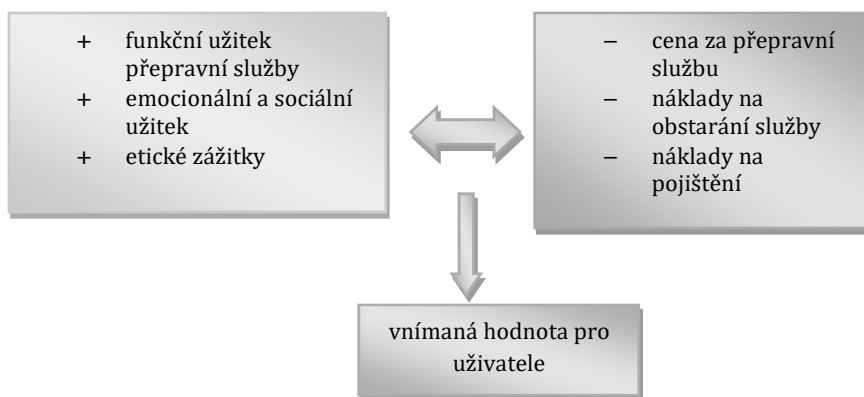
- funkční hodnota (hodnota přemístění, hodnota místa a času, hodnota doplňkových služeb),
- zážitková hodnota (hodnota prožitku procesu poskytované služby, rozsah dojmů z „cesty“ apod.),
- psychologická hodnota (psychologický přínos pro uživatele dopravy, např. z použití moderních dopravních systémů, např. vysokorychlostní železnice),
- náklady na nákup a využití přepravní služby,

- etická hodnota (preference morálních aspektů nákupu a využití přepravní služby).

Z hlediska přínosů, které uživatelé přepravních služeb v souvislosti s akceptací jejich nabídky očekávají, můžeme konstatovat, že pocíťovaný užitek je vázán zejména na následující atributy (obr. 4):

- atributy užítku přepravní a logistické služby a procesu jejího prodeje (empatie a ochota personálu poskytující službu, komunikace se zákazníkem, kvalita logistických služeb – dostupnost, přesnost, spolehlivost, rychlost, atd.)
- emocionální a sociální užítky (sociální a ekologické dimenze dopravní služby, image dopravce, značka dopravní služby)
- etické zážitky (serióznost při jednání se zákazníkem, plnění smluv, vyřizování stížností a reklamací).

*Obrázek 2 Složky hodnoty přepravní služby pro uživatele*



*Zdroj: upravené podle [4]*

Na druhé straně náklady vnímané uživatelem přepravních služeb, které musí vynaložit v souvislosti s využitím nabídky těchto služeb, tvoří tyto položky:

- cena za přepravní službu,
- náklady na obstarání přepravních služeb (časová náročnost při nákupu cestovního dokladu, jízdné do místa nákupu služby, náklady na kontakty s poskytovatelem přepravních služeb),

- pojišťovací služby (cestovní pojištění).

Poznání atributů hodnoty pro uživatele přepravních služeb a jejich úrovně v porovnání s konkurencí umožňuje tvořit nabídku těchto služeb tak, abychom se odlišili od konkurence.

Poznání hodnoty pro uživatele přepravních služeb je východiskovým bodem pro jeho nákupní chování. Kromě toho existuje celá řada dalších faktorů, které nejsou zpravidla přímo měřitelné. Přitom je potřebné rozlišovat nákupní chování jednotlivce, domácnosti či organizace. Toto chování je ovlivňováno faktory, které členíme na psychické, sociální, ekonomické a technologické. Specifickou problematikou je nákupní chování pracovníků nákupu; v našem případě nákupu přepravních služeb. Jejich chování je racionálnější a je dáno jasně definovanými požadavky na zajištění přepravních služeb. Tento nákup se může provádět přímo u dopravce nebo u zprostředkovatele (např. speditéra).

### **Ziskovost vztahů poskytovatele přepravní služby se zákazníkem**

Ziskovost vztahů dopravního podniku se zákazníkem se vztahuje k ziskovosti v určitém časovém období, tj. příjem ze vztahu (u přepravních služeb převážně tržby z jízdného a přepravného) – náklady = ziskovost. Doba, po kterou se ziskovost určuje, je jeden rok. Ziskovost stanovená tímto způsobem je absolutní hodnota. To znamená, že rozsah vztahu zahrnuje v sobě rozměr ziskovosti. Při hodnocení ziskovosti vztahu se zákazníkem se musí přihlížet k investicím, které bylo nutno vložit, aby vztah vznikl (například pořízení nových dopravních prostředků). Ziskovost vztahů se vyvíjí zvyšováním tržeb dosažených v rámci vztahu a snižováním nákladů, které vznikají jejich udržením.

Všechny vztahy se zákazníky by měly být z hlediska dlouhodobého ziskové (případně kompenzovány při zajišťování výkonů veřejné služby v přepravě cestujících v regionální linkové autobusové a drážní osobní dopravě). Problémem však může být, že s určitostí nelze stanovit délku vztahu, vyjma výkonů veřejné služby v regionální a celostátní přepravě cestujících a v rámci výkonů integrovaného dopravního systému veřejné osobní dopravy.

Mezi známé marketingové zásady patří mnohokrát uváděná „pravda“, že nejlepší zákazníci jsou věrní zákazníci. Náklady na ně jsou údajně nižší a navíc vystupují jako referenční zákazníci – doporučují naše služby jiným zákazníkům. Ne však všichni marketingoví odborníci s uvedeným tvrzením souhlasí. Existují studie, ve kterých se uvádí, že vztah mezi loajalitou a ziskovostí firmy je mnohem slabší s různými odstíny. Mezi další známá tvrzení patří:

- stálí zákazníci snižují firmě náklady,
- loajální zákazníci za stejné služby platí vyšší ceny,
- loajální zákazníci pomáhají firmě.

V programech zákaznické loajality by se měl klást důraz na cesty, jak měřit vztah mezi loajalitou a ziskovostí takovým způsobem, který by lépe určil, na které zákazníky zaměřit své úsilí. Existuje několik metod jak roztrždit zákazníky podle toho jak často nakupují přepravní služby a kolik za ně utrácejí.

Žádný obecně platný recept na to, jak ze zákaznické loajality udělat ziskovost neexistuje. Vhodné přístupy se liší podle poskytovatelů služeb, podle charakteristiky zákazníků a komplexnosti poskytovaných služeb. Nemělo by se jednoznačně zastávat stanovisko, že když se posiluje zákaznická loajalita, zvyšuje se současně i vlastní zisk. Jediný vhodný přístup jak posílit vazby mezi zisky a loajalitou je řídit oboje současně s využitím maxima znalostí o chování zákazníků.

### **Rentabilita zákazníka přepravní služby**

Dopravní společnosti mohou mít i ztrátové zákazníky. Velmi dobře známé Paretovo pravidlo 80:20 říká, že 20 % nejlepších zákazníků vytváří cca 80 % zisku firmy. Z toho vyplývá závěr, že firma by mohla zvýšit svůj zisk, kdyby se jí podařilo snížit podíl ztrátových zákazníků. Dále platí, že největší zákazníci nemusí přinášet největší zisk. Je to tím, že největším zákazníkům se poskytují rozsáhlejší služby a slevy, které do značné míry snižují jejich rentabilitu. Naopak menší zákazníci platí obvykle plné ceny, vyžadují minimální služby a tím nepatrně snižují svůj přínos pro poskytovatele služby. Do určité míry lze za nejlepší zákazníky považovat zákazníky střední velikosti, kteří platí téměř plné ceny a jsou jim poskytovány solidní služby.

Poskytovatelé přepravních služeb by neměli usilovat o uspokojení všech zákazníků, protože někteří zákazníci často přicházejí s takovými požadavky, jejichž realizace je nevhodná nebo ztrátová, nebo se mohou zásadním způsobem lišit od tržního zaměření.

Pro naše potřeby můžeme rentabilním zákazníkem nazývat uživatele přepravních služeb, který v průběhu času vytváří tok příjmů převyšujících tok nákladů vynaložených na jeho získání a na obsluhování.

V této souvislosti je třeba poznamenat, že důraz je kladen na vytváření toku příjmů a nákladů v průběhu ekonomické doby života zákazníka u daného poskytovatele služby a nikoliv z jedné obchodní transakce. Mnoho poskytovatelů služeb nedokážou individuální rentabilitu zákazníků vyhodnocovat.

Zisk poskytovatele služby bude tím větší, čím větší bude jeho schopnost vytvářet hodnoty, čím efektivnější budou jeho interní operace a čím větší bude jeho konkurenční výhoda. Firmy musejí vytvářet nejen vysokou hodnotu absolutní, ale i relativní ve srovnání s hodnotou konkurenčních služeb. Ta musí být vytvářena při přiměřených nákladech. V podnikatelské praxi se firmy snaží dosahovat konkurenční výhody a udržovat je. Konkurenční výhody totiž umožňují poskytovat zákazníkům vysoké uspokojení, opakovaným nákupům služeb a vysoké rentability. Mezi hlavní hodnoty očekávané zákazníkem patří vysoká kvalita poskytovaných přepravních služeb.

### **Rentabilita přepravní služby**

Jedním z důležitých faktorů vytváření úspěšných vztahů mezi poskytovatelem přepravní služby a zákazníkem je sdílení informací na základě otevřenosti a důvěry. Přístup k informacím umožňuje rozvoj kreativních nápadů a hledání přijatelných řešení v problematických oblastech.

Dopravní podniky vynakládají značné úsilí na tvorbu systému pro sběr, třídění a analýzu velkého množství informací o zákaznících v rámci např. průzkumů poptávky po přepravních službách. Tyto informace můžeme v podstatě rozdělit na faktické a nefaktické (založené na pocitech). Pro řízení zákazníků je důležité mít strukturovaný systém těchto informací,

včetně procesu jejich aktualizace. Takový systém je základem pro rozvojový plán každého zákazníka.

Přesný formát a obsah rozvojového plánu zákazníka bude záviset na rozsahu přepravních služeb poskytovaných zákazníkovi. Do určité míry je to ovlivněno charakterem a oblastí podnikání našeho zákazníka. Každý rozvojový plán by měl obsahovat zejména tyto okruhy:

- stručný popis současné situace prodeje přepravních služeb danému zákazníkovi,
- podíl poskytovatele přepravních služeb na podnikání zákazníka,
- uvědomění si důležitosti přepravních služeb pro produkty zákazníka,
- odhad kvality vztahů se zákazníkem a zákazníkovi přínosy.

Užitek jako ekonomický pojem označuje subjektivní pocit uspokojení plynoucí ze spotřeby statků či služeb, což v případě osobní dopravy představuje přeprava osob. V ekonomické teorii se racionálně chovající zákazník, snaží svůj užitek maximalizovat.

Zákazník se rozhoduje, jaký spotřební koš (tzn. kombinaci statků či služeb) si zvolí. Volba, pokud má být racionální, musí vždy splňovat následující axiomy:

- axiom úplnosti srovnání – pro libovolné spotřební koše  $A$  a  $B$  je zákazník schopen rozhodnout, zda  $U(A)$  je větší, menší, nebo rovno  $U(B)$ ,
- axiom tranzitivity – pokud  $A$ ,  $B$ ,  $C$  jsou spotřební koše a platí  $U(A) > U(B)$  a zároveň  $U(B) > U(C)$ , pak platí  $U(A) > U(C)$ .
- Obvykle, ne však vždy, splňuje zákaznická volba i další dva pomocné axiomy:
- axiom nepřesycení (více je lépe) – tento axiom říká, že větší množství statku je preferováno před menším,
- axiom rozmanitosti – pokud  $A$ ,  $B$  a  $C$  jsou spotřební koše, kde  $C$  je konvexní kombinací  $A$  a  $B$  a je od nich různý a platí  $U(A) = U(B)$  a  $U(C) > U(A)$ .

$U(A)$  představuje užitek plynoucí ze spotřeby spotřebního koše  $A$ . Použití tohoto zápisu v axiomech vyjadřuje míru preferencí. Tzn.  $U(A) > U(B)$  znamená, že je spotřební koš  $A$  preferován před spotřebním košem  $B$ .

Pro vyjádření užítku v dopravě a této práci můžeme užítkovou funkci označit

$U(\vec{n}, \vec{t}, \vec{c})$ , kde:

$\vec{n} = (n_1, \dots, n_k), n_i \geq 0 \forall i \in 1(1)k$  je nákladový vektor

$\vec{t} = (t_1, \dots, t_m), t_j \geq 0 \forall j \in 1(1)m$  je vektor časové náročnosti

$\vec{c} = (c_1, \dots, c_n), c_l \in R \forall l \in 1(1)n^1$  je vektor komfortu

a  $k, m, n \in N$

pak užítkovou funkci definujeme dle (10)

$$U(\vec{n}, \vec{t}, \vec{c}) = \omega_1 f_1(\vec{n}) + \omega_2 f_2(\vec{t}) + \omega_3 f_3(\vec{c}) + \varepsilon(\vec{n}, \vec{t}, \vec{c}) \quad (1)^2$$

kde  $f_1, f_2, f_3$  jsou užítkové funkce pro složky nákladů, času a komfortu,  $\omega_1, \omega_2, \omega_3$  váhové koeficienty,  $\varepsilon$  je subjektivní (chybová) funkce závisící na daných parametrech. Pro váhové koeficienty užítkové funkce pak platí (11)

$$\omega_1 + \omega_2 + \omega_3 = 1 \quad (2)$$

Úlohou je nalézt optimální užitek s minimálními náklady, minimálním časem a maximálním komfortem.

$$\begin{aligned} U(\vec{n}_{opt.}, \vec{t}_{opt.}, \vec{c}_{opt.}): \min_{\vec{n} \in N^k} U(\vec{n}, \vec{t}_{opt.}, \vec{c}_{opt.}) &= U(\vec{n}_{opt.}, \vec{t}_{opt.}, \vec{c}_{opt.}) \\ \min_{\vec{t} \in N^m} U(\vec{n}_{opt.}, \vec{t}, \vec{c}_{opt.}) &= U(\vec{n}_{opt.}, \vec{t}_{opt.}, \vec{c}_{opt.}) \\ \max_{\vec{c} \in N^n} U(\vec{n}_{opt.}, \vec{t}_{opt.}, \vec{c}) &= U(\vec{n}_{opt.}, \vec{t}_{opt.}, \vec{c}_{opt.}) \end{aligned} \quad (3)$$

V rámci rozhodovacího procesu spočítáme optimální užitek pro jednotlivé varianty či alternativy a vzájemným porovnáním vybereme tu s nejvyšší hodnotou optimálního užítku, splňující podmínky (12).

<sup>1</sup> Zvažujeme kladný i záporný vliv.

<sup>2</sup> Ypsilon není pouze konstantou, ale funkce závislá na hodnotových parametrech.

Úlohu optimalizace užitku lze převést na úlohu lineárního programování a řešit jí pomocí simplexové metody. Užitková funkce je v tomto případě definována jako (13)

$$u(\vec{n}, \vec{t}, \vec{c}) = -\omega_1 f_1(\vec{n}) - \omega_2 f_2(\vec{t}) + \omega_3 f_3(\vec{c}), \text{ kde } \omega_1 + \omega_2 + \omega_3 = 1 \quad (4)$$

Optimální užitek potom odpovídá maximu užitkové funkce (13)

$$U_{opt} = \max\{u(\vec{n}, \vec{t}, \vec{c}), n_i \geq 0, \forall i = 1(1)k, t_j \geq 0, \forall j = 1(1)n\} \quad (5)$$

pro všechny  $k$ -tice nákladů  $(n_1, \dots, n_k)$ ,  $m$ -tice časů  $(t_1, \dots, t_m)$  a  $n$ -tice komfortních složek  $(c_1, \dots, c_n)$ . Pokud funkce  $f_1, f_2, f_3$  definujeme pomocí užitků tedy (15,16,17)

$$f_1(\vec{n}) = \sum_{i=1}^k n_i \quad (6)$$

$$f_2(\vec{t}) = \sum_{j=1}^m t_j \quad (7)$$

$$f_3(\vec{c}) = \sum_{l=1}^n c_l \quad (8)$$

Můžeme optimalizační úlohu přepsat do tvaru vhodného pro lineární programování s účelovou funkcí užitku (17)

$$u(\vec{n}, \vec{t}, \vec{c}) = -\omega_1 \sum_{i=1}^k n_i - \omega_2 \sum_{j=1}^m t_j + \omega_3 \sum_{l=1}^n c_l + \epsilon \quad (9)$$

a podmínkami  $n_i \geq 0 \forall i \in 1(1)k, t_j \geq 0 \forall j \in 1(1)m, \omega_1 + \omega_2 + \omega_3 = 1$  m k řešení lze užít klasické metody lineárního programování, jako např. simplexovou metodu či duální úlohu



Z hlediska ověření popsaného modelu rozhodování uživatele dopravy v praxi je složité získat relevantní vstupní data. Každý uživatel má jinak nastavenou hladinu vnímání, která je ovlivněna jinými subjektivními faktory. Důležité jsou atributy konkrétního prostředí.

Lze ho použít v aplikaci, konkrétní hodnoty však budou závislé na místě, způsobu a době užití (tzn., bude docházet ke změnám z hlediska času). Získat však je možné (jejich zobecnění nepředstavuje globální popis. Nutno sledovat posuny koupě a užívání včetně rozdělení na segmenty z hlediska geografického a demografického).

Pro rozbor další problematiky proto není potřebné získávání samostatných hodnot, spíše je zapotřebí věnovat se vzájemným vazbám a zákonitostem.

## **Závěr**

Uživatel (zákazník) dopravy si vybírá mezi alternativami, které mu vzhledem k jeho postavení přináší největší užitek. Otázkou zůstává, zda a jakým způsobem uživatele motivovat, a jaké služby mu nabízet, aby volil takový druh dopravy, který je na druhé straně výhodný z pohledu udržitelné mobility, snižuje externí náklady dopravy a přináší další pozitiva. V daném kontextu si je nutno uvědomit, že ne vždy uživatelem vnímaný druh dopravy, jako druh maximalizující jeho užitek, je druhem dopravy nejvýhodnějším pro dopravní systém.

V kontextu s Maslowovou hierarchií potřeb vyvstává otázka, na jaké úrovni se nachází přepravní potřeby. Přestože se může jevit vznesený dotaz jako kontroverzní, u mnoho obyvatel je v současné úrovni kvality života vnímána doprava jako potřeba základní, mimochodem stále přímo spjata s ekonomickým vývojem. Pochopení vnímání uživatele a jeho rozhodovacího procesu totiž může přispět k zefektivnění dané lidské činnosti na nejnižší úrovni, ale také k zefektivnění celého dopravního systému v globálním pojetí.

*Príspevek je publikován v rámci řešení projektu „Podpora stáží a odborných aktivit při inovaci oblasti terciárního vzdělávání na DFJP a FEI Univerzity Pardubice, reg. č.: CZ.1.07/2.4.00/17.0107“. Tento projekt je financován z ESF prostřednictvím OP VK a ze státního rozpočtu ČR.*

## **Literatura**

LOŠŤÁKOVÁ, H. a kol.: *Diferencované řízení vztahů se zákazníky*. Grada Publishing, Praha 2009. ISBN 978-80-247-3155-1.

VLČEK, R.: *Management hodnotových inovací*. Management Press, Praha 2008. ISBN 978-80-7261-164-5.

KOLÁR, V.: *Systém a specifika produktové politiky*. SPRINT Bratislava 1999. ISBN 80-888848-05-9.

CEMPÍREK, V., ŠARADÍN, P.: *Logistika ve službách výzkumu a vývoje*. MVŠO 2010. ISBN 978-80-87240-38-0.

QUINET, E.; VICKERMAN, R. W. *Principles of transport economics*. Cheltenham: Edward Edgar Publishing, 2004. ISBN 1-84064-865-1.

### **Ing. Jiří Čáp, Ph.D.**

Dopravní fakulta Jana Pernera  
Univerzita Pardubice  
Studentská 95  
532 10 Pardubice  
Jiri.Cap@upce.cz

### **Ing. Nina Kudláčková, Ph.D.**

Dopravní fakulta Jana Pernera  
Univerzita Pardubice  
Studentská 95  
532 10 Pardubice  
Nina.Kudlackova@upce.cz

### **prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.**

Dopravní fakulta Jana Pernera  
Univerzita Pardubice  
Studentská 95  
532 10 Pardubice  
Vlastimil.Melichar@upce.cz

# VPLYV ZMENY SYSTÉMU SPOPLATNENIA ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY V SR NA VÝKONY DOPRAVCOV

**Influence of the Railway Infrastructure Charging System Changes  
on Outputs of Operators in the SR**

ANNA DOLINAYOVÁ, MARTIN LOCH

## **Abstract**

*Ensure transparent and non-discriminatory access to rail infrastructure and services in service facilities for all rail operators is the foundation of open access to railway freight transport. The liberalization of the rail freight market and full implementation of Directive 2001/14/EC was realized in Slovakia gradually since 2007. The paper deals with the system of charging of railway infrastructure in Slovakia segmentation to regulated prices (prices for the minimum access package and track access to service facilities) and deregulated prices (contract pricing for additional services). Currently, more than 30 freight and two passenger railway operators provide service to the railway lines SR. It was studied as a change of the charging system affected the competitiveness of rail transport market by comparison of modal split before and after the charging system.*

## **Key words**

*railway infrastructure, regulated and deregulated services, infrastructure, manager, transport performance, open access, pricing system, competitiveness of rail transport*

## **Úvod**

Železničná infraštruktúra predstavuje takmer vo všetkých členských štátoch EÚ prirodzený monopol, preto je dôležité, aby systém jej pridelovania a spoplatnenia bol založený na nediskriminačnom prístupe. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor, vyžaduje

„len“ oddelené riadenie a oddelenie vedenia účtovníctva pri poskytovaní dopravných služieb a prevádzky infraštruktúry. V prípade, že dopravné služby a prevádzku infraštruktúry zabezpečuje jedna spoločnosť (napr. formou holdingu) je možnosť vzniku rizika konfliktu záujmov vyššia a môže dôjsť k zníženiu konkurencieschopnosti železničnej nákladnej dopravy. Na druhej strane, v prípade existencie majoritného operátora v nákladnej železničnej doprave, ktorý je vo vlastníctve štátu, dochádza veľmi často k zvýšeným spoločenským nákladom na železničnú dopravu.

V SR bola uskutočnená transformácia Železníc Slovenskej republiky v dvoch etapách. V prvej etape (k 1. 1. 2002) došlo k rozdeleniu Železníc Slovenskej republiky na Železnice Slovenskej republiky (ostal pôvodný názov, ale spoločnosť sa stala manažérom a prevádzkovateľom infraštruktúry) a Železničnú spoločnosť, a. s. (dopravca, ktorý prevádzkoval železničnú dopravu na celoštátnej dráhe). V druhej etape transformácie došlo k rozdeleniu Železničnej spoločnosti, a. s. na Železničnú spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., ktorá prevádzkuje nákladnú železničnú dopravu a Železničnú spoločnosť Slovensko, a. s. prevádzkujúcu osobnú železničnú dopravu. Všetky tri uvedené železničné spoločnosti sú vo vlastníctve štátu. Okrem týchto spoločností pôsobí v súčasnosti na železničnom trhu SR viac ako 30 súkromných železničných podnikov pre nákladnú železničnú dopravu a dvaja operátori pre osobnú železničnú dopravu. S cieľom zvýšenia konkurencieschopnosti železničnej dopravy na dopravnom trhu SR došlo k 1. 1. 2011 k zmene systému spoplatnenia železničnej infraštruktúry.

### **System spoplatnenia železničnej infraštruktúry v SR**

Zásady a postupy spoplatnenia železničnej infraštruktúry v SR sú uvedené v dokumente „Podmienky prístupu k železničnej infraštruktúre“ a sú vydávané vždy k začiatku platnosti grafikonu vlakovej dopravy. System spoplatnenia je založený na nediskriminačnom prístupe, pričom system úhrad za používanie železničnej infraštruktúry možno rozdeliť do dvoch základných kategórií – úhrady za regulované služby (ceny sú stanovené Výnosom č. 3/2010 Úradu pre reguláciu železničnej dopravy SR (ÚRŽD) v znení neskorších predpisov zo dňa 2. 12. 2010) a úhrady za služby, ktoré nepodliehajú cenovej regulácii.

Úhrady za regulované služby sú rozdelené na úhrady za minimálny prístupový balík a za traťový prístup k servisným zariadeniam. Na účely spoplatnenia sú trate na sieti ŽSR rozdelené do šiestich kategórií:

- hlavné trate:
  - ✓ 1. kategória – hlavné trate veľkého významu,
  - ✓ 2. kategória – hlavné trate menšieho významu,
- vedľajšie trate:
  - ✓ 3. kategória – vedľajšie trate,
  - ✓ 4. kategória – vedľajšie trate so zjednodušeným riadením dopravy,
- ostatné trate:
  - ✓ 5. kategória – úzkorozchodné trate TEŽ (Tatranské elektrické železnice) a OZ (Ozubnicová železnica)
  - ✓ 6. kategória – ostatné úzkorozchodné trate. [2]

Rozdelenie jednotlivých tratí do príslušných kategórií je uvedené v prílohe k Výnosu ÚRŽD o určení úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre. Služby minimálneho prístupového balíka zahŕňajú:

- spracovanie žiadosti o pridelenie kapacity,
- právo na využitie poskytnutej kapacity,
- použitie výhybiek a odbočiek,
- riadenie vlakov, vrátane signalizácie, regulácie, odbavovania, spojenia a zabezpečenia informácií o pohybe vlaku,
- ostatné informácie potrebné na uskutočnenie alebo prevádzku dopravných služieb, na ktoré bola poskytnutá kapacita. [2]

Maximálne ceny za služby minimálneho prístupového balíka určuje ÚRŽD a sú uvedené v tabuľke 1.

Vplyv zmeny systému spoplatnenia železničnej infraštruktúry v SR na výkony dopravcov

Tabuľka 1 Maximálne úhrady za minimálny prístupový balík v EUR bez DPH

Kategor ia trate	Objednanie a pridelenie kapacity	Riadenie a organizovanie dopravy	Zabezpečenie prevádzkyschopnosti železničnej infraštruktúry
	U <sub>1i</sub>	U <sub>2i</sub>	U <sub>3i</sub>
	za vlkm	za vlkm	za tis. hrtkm
1.	0,0207	0,958	1,311
2.	0,0190	0,881	1,261
3.	0,0188	0,871	1,243
4.	0,0160	0,742	1,064
5.	0,0141	0,651	0,934
6.	0,0096	0,445	0,649

Zdroj: spracované z Výnosu úradu pre reguláciu železničnej dopravy č.3/2010

Služby traťového prístupu k servisným zariadeniam zahŕňajú:

- používanie zariadení pre dodávku elektrickej energie (maximálna úhrada ja stanovená na 0,26 € za tis. hrtkm),
- prístup do osobných staníc, ich budov a zariadení,
- prístup do nákladných terminálov,
- prístup do zriaďovacích a vlakových staníc. [2,7]

Maximálne úhrady za používanie osobných staníc, ich budov a zariadení a za prístup k zriaďovacím staniciam a zariadeniam na zostavovanie vlakov a k nákladným terminálom vo vlastníctva alebo správe ŽSR sú uvedené v tabuľke 2 a 3. Zariadenie jednotlivých železničných staníc do príslušných kategórií je taktiež uvedené v prílohe Výnosu ÚRŽD o určení úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre.

Tabuľka 2 Maximálna úhrada za používanie staníc, ich budov a zariadení

Kategória dopravných bodov pre vlaky osobnej dopravy	U <sub>0j</sub> v EUR bez DPH	
	Druh vlaku osobnej dopravy	
	Osobný vlak	Ostatné druhy vlakov okrem súpravových vlakov
A <sub>OD</sub>	0,520	5,020
B <sub>OD</sub>	0,517	1,113
C <sub>OD</sub>	0,512	0,513

Zdroj: Výnos úradu pre reguláciu železničnej dopravy č.3/2010

Tabuľka 3 Maximálna úhrada za prístup k zriaďovacím staniciam a zariadeniam na zostavovanie vlakov a k nákladným terminálom

Kategória dopravných bodov pre vlaky nákladnej dopravy	U <sub>Nj</sub> v € bez DPH
A <sub>ND</sub>	56,537
B <sub>ND</sub>	23,907
C <sub>ND</sub>	15,291
D <sub>ND</sub>	0,000

Zdroj: Výnos úradu pre reguláciu železničnej dopravy č.3/2010

Manažér infraštruktúry poskytuje doplnkové a vedľajšie služby na základe osobitne uzatvorených zmlúv medzi železničnými podnikmi a ŽSR. Ide o tieto služby:

- poskytnutie trakčného prúdu,
- predbežné vykurovanie osobných vlakov,
- služby posunu a technickej kancelárie,
- služby pri doprave mimoriadnych zásielok a nebezpečného tovaru.

[2]

Ceny za doplnkové služby vyhlasuje manažér infraštruktúry v „Produktovom katalógu doplnkových služieb posunu a technickej kancelárie“ alebo sú stanovené dohodnuté ceny v súlade so Zákom NR SR č 18/1996 Z. z. o cenách v znení neskorších predpisov.

Medzi vedľajšie služby, ktoré poskytuje ŽSR, patria:

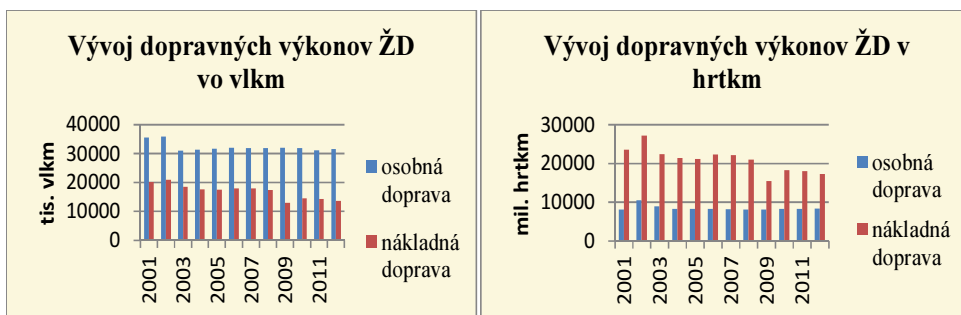
- prístup k telekomunikačnej sieti,
- poskytovanie doplnkových informácií, poradenstvo – školenie a preskúšavanie zamestnancov železničných podnikov, psychologické vyšetrenia, špecifická zdravotná starostlivosť, poskytovanie predpisov za úhradu, ostatné komerčné služby. [2,5]

Podmienky poskytovania vedľajších a doplnkových služieb sú uvedené v „Podmienkach prístupu k železničnej infraštruktúre“ a osobitne v každej zmluve medzi ŽSR a železničným podnikom.

### Komparácia vývoja dopravných výkonov na sieti ŽSR

Cieľom liberalizácie železničného dopravného trhu bolo zvýšiť konkurencieschopnosť železničnej dopravy predovšetkým voči cestnej doprave. Tento cieľ mala podporiť aj zmena systému spoplatnenia železničnej infraštruktúry, ktorá výrazne znížila úhrady za používanie železničnej infraštruktúry najmä pre priame ucelené vlaky. Na nasledujúcich obrázkoch je uvedené porovnanie dopravných výkonov osobnej a nákladnej dopravy na sieti ŽSR.

Obrázok 1 Vývoj počtu dopravných výkonov na sieti ŽSR



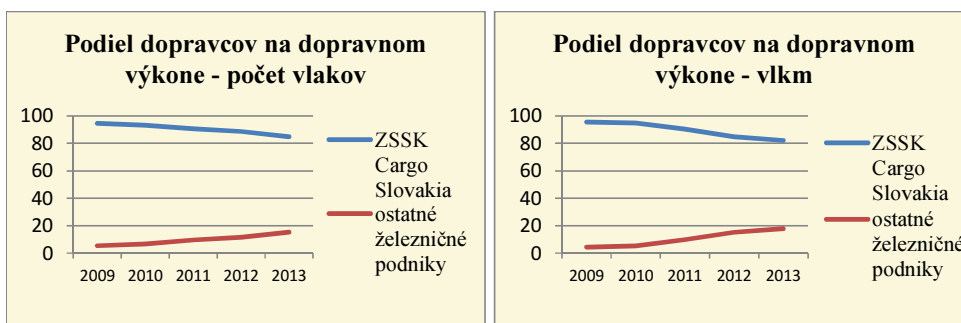
Zdroj: autori podľa [10-14]



Vývoj počtu dopravných výkonov vo vlakových km (vlkm) v osobnej železničnej doprave má od roku 2003 ustálený charakter a pohybuje sa na úrovni 31 až 32 mil. vlkm za rok. Dopravný výkon v hrubých tonových km (hrtkm) sa taktiež vyvíja rovnomerne, mierny pokles v poslednom období je zapríčinený využívaním elektrických, príp. motorových jednotiek, ktorých vlastná hmotnosť je podstatne nižšia ako pri klasickej vlakovej súprave.

V nákladnej doprave dochádza k neustálemu poklesu dopravných výkonov. Tento pokles nezastavila ani liberalizácia železničného dopravného trhu, ani zmeny systému spoplatnenia. V roku 2008 boli výkony vo vlkm na úrovni približne 86 % a v hrtkm približne 89 % roka 2001. Pri porovnávaní roku 2012 je tento pokles ešte výraznejší (67 % vo vlkm a 74 % v hrtkm z úrovne dopravných výkonov v roku 2001).

*Obrázok 2 Vývoj podielu dopravných výkonov štátneho a súkromných dopravcov na sieti ŽSR*



*Zdroj: autori podľa [6]*

Podiel štátneho železničného dopravcu ZSSK Cargo Slovakia má na železničnom dopravnom trhu neustále klesajúcu tendenciu. Zatiaľ čo v roku 2009 bol podiel ZSSK Cargo takmer 95 % v roku 2013 (do úvahy boli brané mesiace január až august) je tento podiel už len 85 %. Pritom nárast dopravných výkonov súkromných železničných podnikov neznamenal aj zvýšenie podielu železničnej dopravy na dopravnom trhu. Zo všetkých súkromných železničných spoločností má najväčší podiel na trhu spoločnosť METRANS Danubia a.s., v roku 2012 bol ich podiel 21,5 % z objemu prepravy. V tabuľke 4 sú uvedené podiely jednotlivých

## Vplyv zmeny systému spoplatnenia železničnej infraštruktúry v SR na výkony dopravcov

železničných spoločností na dopravnom výkone a objemu prepravy za rok 2011 a 2012.

Tabuľka 4 Podiel dopravných výkonov a objemu prepravy železničných nákladných dopravcov v SR

Dopravca	2011			2012		
	podiel na dopravnom výkone [hrtkm]		objem prepravy [tis. t]	podiel na dopravnom výkone [hrtkm]		objem prepravy [tis. t]
	všetci dopravcovia	súkromní dopravcovia		všetci dopravcovia	súkromní dopravcovia	
Advanced World Transport a.s.(OKD)	0,16%	2,19%	168,4	0,19%	1,84%	56,7
AWT Rail SK a.s.(ŽDD,a.s.)	0,30%	4,20%	152,0	0,65%	6,15%	325,0
BF Logistick s.r.o.	0,00%	0,07%	9,3	0,00%	0,00%	7,4
Bulk Transshipment Slovakia, a.s.	0,00%	0,00%	0,5	0,00%	0,00%	0,4
CENTRAL RAILWAYS, a. s.	0,00%	0,04%	10,0	0,91%	8,68%	876,0
CER Slovakia, a.s.	0,00%	0,00%	0,3	0,01%	0,11%	4,6
Elektrizácia železníc Kysak, a. s.	0,00%	0,02%	178,8	0,00%	0,01%	107,8
ELTRA, s.r.o.	0,00%	0,02%	6,7	0,00%	0,03%	14,0
Express Rail, a. s.	1,33%	18,51%	<sup>1</sup> 719,9	1,36%	12,94%	1 602,2
GJW Praha	0,00%	0,02%	0,3		0,00%	0,0
HBP Prievidza	0,10%	1,40%	<sup>2</sup> 328,3	0,09%	0,83%	2 244,0
IDS CARGO a.s.	0,06%	0,84%	177,6	0,23%	2,19%	251,1
Loko Trans	0,81%	11,24%	<sup>1</sup> 622,4	0,06%	0,53%	1,5
LOKORAIL, a. s.	0,86%	12,02%	834,1	0,89%	8,49%	726,1
LTE Logistik a Transport, Slovakia, s.r.o.	0,83%	11,58%	436,2	1,36%	12,93%	436,2
METRANS Danubia, a.s.	1,14%	15,82%	<sup>1</sup> 561,9	2,53%	24,01%	1 669,7
METRANS Rail s.r.o.	0,05%	0,70%	13,0	0,07%	0,69%	10,0
PKP CARGO S.A.	0,12%	1,65%	159,3	0,45%	4,23%	469,0
Prvá Slovenská železničná, a. s.	0,63%	8,77%	168,9	1,08%	10,28%	1 220,6

Slovenská železničná dopravná spoločnosť, a. s.	0,38%	5,35%	201,2	0,40%	3,84%	308,3
Traťová strojní spol.	0,00%	0,00%	17,3		0,00%	0,0
TSS GRADE, a. s.	0,12%	1,73%	65,7	0,07%	0,66%	65,7
U. S. Steel Košice, s. r. o.	0,11%	1,54%	413,0	0,12%	1,14%	433,2
ZSSK CARGO Slovakia	92,75%	0,00%	37 483,2	88,24%	0,00%	35 284,0
Žel. stavby Košice	0,16%	2,29%	421,0	0,04%	0,41%	0,0

*Zdroj: autori podľa [6,8,9]*

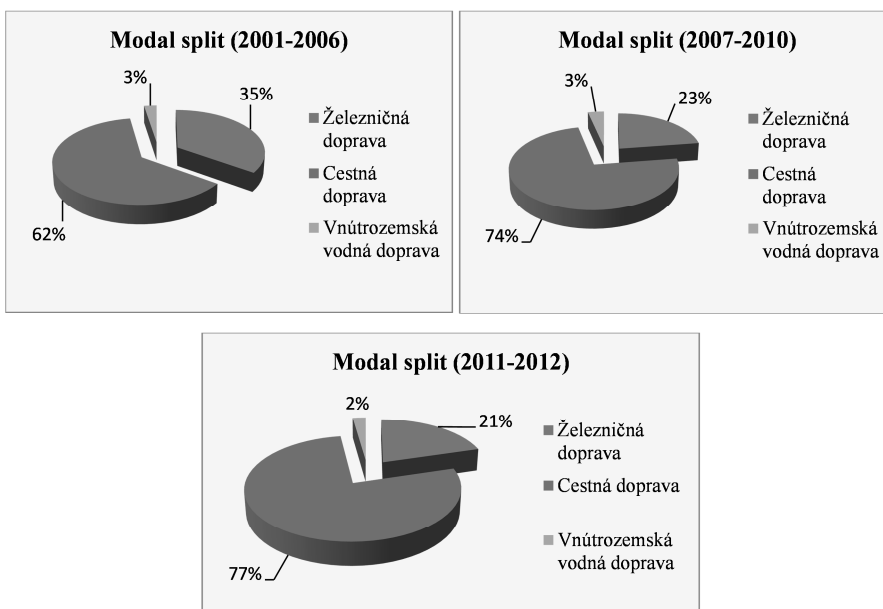
Medzi najvýznamnejšie súkromné železničné spoločnosti patria METRANS Danubia, a.s., Express Rail, a. s., Prvá Slovenská železničná, a. s., CENTRAL RAILWAYS, a. s., AWT Rail SK, a.s., CENTRAL RAILWAYS, a. s. a LOKORAIL, a. s. Zvýšenie podielu niektorých súkromných spoločností na dopravnom výkone je najčastejšie zapríčinené zmenou percentuálneho rozloženia (spôsobené poklesom podielu dopravných výkonov ZSSK CARGO Slovakia) a nie zvýšením objemu prepraveného tovaru. V tabuľke sú uvedení len tí dopravcovia, ktorí v rokoch 2011 a 2012 skutočne realizovali dopravu (platné licencie na poskytovanie dopravných služieb na železničných tratiach pre nákladnú dopravu v SR má v súčasnosti 30 spoločností).

### **Komparácia del'by prepravnej práce v nákladnej doprave v SR**

Medzi hlavné subjekty prepravného trhu v nákladnej doprave patria dopravcovia, prepravcovia, štát a zasielateľské organizácie. Každý zo subjektov nachádzajúcich sa na tomto trhu sleduje svoje záujmy. Prepravca požaduje prepravu s vysokou kvalitou za primeranú cenu, dopravcovia a zasielateľské organizácie požadujú primeraný zisk, úlohou štátu je snaha o trvalo udržateľnú mobilitu.

Del'ba prepravnej práce je do určitej miery zjednodušená tým, že niektoré prepravy sa môžu uskutočniť len určitým druhom dopravy vzhľadom na vlastnosti tovaru a prevádzkovo - technickú charakteristiku dopravných odborov. V súčasnosti však dominuje výroba takých produktov, ktorých špecifické vlastnosti umožňujú prepravu rôznymi druhmi dopravy a prepravca má možnosť výberu na základe porovnávanie ceny a kvality.

Obrázok 3 Vývoj del'by prepravnej práce v nákladnej doprave SR



Zdroj: autori podľa [1,3,4]

Del'ba prepravnej práce v nákladnej doprave v SR je charakterizovaná vysokým podielom cestnej nákladnej dopravy a stále sa znižujúcim podielom železničnej nákladnej dopravy. Na obrázku 3 je uvedené porovnanie del'by prepravnej práce pred úplnou liberalizáciou trhu v železničnej nákladnej doprave, obdobie po liberalizácii do zmeny systému spoplatnenia a po zmene spoplatnenia železničnej infraštruktúry. Komparatívna analýza ukázala, že liberalizácia železničného trhu rovnako ako aj zmena systému spoplatnenia v SR zatiaľ neprinesla želaný efekt. Výkony železničnej nákladnej dopravy majú nestále klesajúcu tendenciu, pričom priemerný medziročný pokles je od roku 2001 viac ako 3 %. Oproti tomu výkony cestnej nákladnej dopravy zaznamenávajú po miernom poklese v rokoch 2009 a 2010 opätovný nárast a pohybujú sa na úrovni roka 2008, kedy dosiahli zo sledovaného obdobia maximálnu úroveň.

## **Záver**

Základom open access v železničnej doprave je zabezpečenie transparentného a nediskriminačného prístupu k železničnej infraštruktúre a k službám v servisných zariadeniach pre všetkých operátorov železničnej dopravy. Cieľom je zvýšenie konkurencieschopnosti a posilnenie železničnej dopravy na dopravnom trhu. SR uskutočnila od roku 2001 v rámci trhu železničnej nákladnej dopravy množstvo zmien od úplnej liberalizácie až po zmenu systému spoplatnenia, čo sa prejavilo predovšetkým znížením poplatkov za využívanie železničnej infraštruktúry. Aj napriek týmto opatreniam nenastal posun k vyššiemu využívaniu železničnej nákladnej dopravy.

Mobilita má na jednej strane kladné účinky a je nevyhnutná pre hospodársky rozvoj a sociálno-hospodársku a územnú súdržnosť, na strane druhej má aj nepriaznivé dôsledky na prírodu a ľudí. Je preto potrebné, aby sa v rámci európskej a národných dopravných politík pokračovalo v snahe o dopravu šetrnejšiu k životnému prostrediu vyšším využívaním ekologických druhov dopravy, ku ktorým železničná doprava nesporne patrí.

*Príspevok je súčasťou projektu KEGA č. 012ŽU-4/2012 Inovácia metód výučby laboratórneho dopravného výcviku v študijnom programe železničná doprava.*

## **Literatúra**

Aktuálne údaje o doprave, ŠÚ SR, 2013. Online. Dostupné na: [http://portal.statistics.sk/files/Sekcie/sek\\_500/doprava-IKT/publ-1\\_2013.pdf](http://portal.statistics.sk/files/Sekcie/sek_500/doprava-IKT/publ-1_2013.pdf).

Podmienky prístupu k železničnej infraštruktúre. Online. Dostupné na: <http://www.zsr.sk/buxus/docs//Marketing/SV/2013/nove/PodmienkyPristupukZI2013-1.pdf>.

Štatistická ročenka SR 2005, VEDA vydavateľstvo SAV, Bratislava 2005, ISBN 80-224-0882-4

Štatistická ročenka SR 2012, VEDA vydavateľstvo SAV, Bratislava 2012, ISBN 978-80-224-1266-7

ŠULKO, P. 2011: Spoplatnenie infraštruktúry ŽSR pohľadom pomerových ukazovateľov, In: *Horizonty železničnej dopravy 2011*. Medzinárodná vedecká konferencia, september 2011 Terchová, Zborník príspevkov, ISBN 978-80-554-0426-4, str. 198-205.

Výkony a výnosy za použitie železničnej infraštruktúry. Interný materiál ŽSR, 2013

Výnos č. 3/2010 Úradu pre reguláciu železničnej dopravy o určení úhrad za prístup k železničnej infraštruktúre. Online. Dostupné na: <<http://www.urzd.sk/legislativa/VynosURZD-2010-03.pdf>>.

Výročná správa o bezpečnosti v železničnej doprave v SR za rok 2011, ÚRŽD. Online. Dostupné na: <[http://www.urzd.sk/bezpecnost/vyroczna\\_sprava\\_o\\_bezpecnosti\\_za\\_rok\\_2011.pdf](http://www.urzd.sk/bezpecnost/vyroczna_sprava_o_bezpecnosti_za_rok_2011.pdf)>.

Výročná správa o bezpečnosti v železničnej doprave v SR za rok 2012, ÚRŽD. Online. Dostupné na: <<http://www.urzd.sk/bezpecnost/V%C3%BDro%C4%8Dn%C3%A1%20spr%C3%A1va%20o%20bezpe%C4%8Dnosti%20za%20rok%202012.pdf>>.

Výročná správa ŽSR 2003. Online. Dostupné na: <<http://www.zsr.sk/buxus/docs/vyrSpravy/VyrocznaSprava2003.pdf>>.

Výročná správa ŽSR 2005. Online. Dostupné na: <<http://www.zsr.sk/buxus/docs/vyrSpravy/VyrocznaSprava2005.pdf>>.

Výročná správa ŽSR 2008. Online. Dostupné na: <<http://www.zsr.sk/buxus/docs/vyrSpravy/VyrocznaSprava2008.pdf>>.

Výročná správa ŽSR 2010. Online. Dostupné na: <<http://www.zsr.sk/buxus/docs/vyrSpravy/VyrocznaSprava2010.pdf>>.

Výročná správa ŽSR 2012. Online. Dostupné na: <<http://www.zsr.sk/buxus/docs/vyrSpravy/VyrocznaSprava2012.pdf>>.

**doc. Ing. Anna Dolinayová, PhD.**

Katedra železničnej dopravy  
Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov  
Žilinská univerzita v Žiline  
Univerzitná 8215/1  
010 26 Žilina  
tel.: +421-41-513 3424  
e-mail: anna.dolinayova@fpedas.uniza.sk

**Ing. Martin Loch**

Katedra železničnej dopravy  
Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov  
Žilinská univerzita v Žiline  
Univerzitná 8215/1  
010 26 Žilina  
tel.: +421-41-513 3434  
e-mail: martin.loch@fpedas.uniza.sk

## **REŠTRUKTURALIZÁCIA A KONSOLIDÁCIA ŽELEZNIČNEJ SPOLOČNOSTI CARGO SLOVAKIA A. S.**

**Restructuralization and Consolidation of the Railway Company  
Cargo Slovakia, corp.**

JOZEF GAŠPARÍK, LUMÍR PEČENÝ, PETER BLAHO

### **Abstract**

*Slovak government plans to realise a restructuring of the national rail cargo operator. The aim of the paper is to analyse the proposal „Consolidation of rail freight transport in Slovakia“. The main reasons for that internal restructuring of Železničná spoločnosť Cargo Slovakia a. s. (ZSSK CARGO) is its high debt that does not allow standard functioning also development of the railway operator. Creating subsidiaries with none core business is a standard model of former national rail freight operators in Europe. The main objective is to provide long-term stabilization of rail freight sector, as well as economic consolidation and to boost a further development of ZSSK CARGO.*

### **Key words**

rail cargo operator, economic consolidation, restructuring process, subsidiaries

### **Úvod**

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR predložilo v júni 2013 návrh opatrení na konsolidáciu železničnej nákladnej dopravy v SR. Túto konsolidáciu, ktorá obsahuje predovšetkým ekonomické opatrenia, schválila vláda SR na svojom zasadnutí dňa 10. júla 2013. V horizonte pripravovanej vnútornej reštrukturalizácie má ZSSK CARGO vytvoriť tri dcérske spoločnosti, do ktorých majú následne vstúpiť renomovaní partneri, a to formou odpredaja akcií. Hlavným dôvodom pre uvedenú vnútornú reštrukturalizáciu ZSSK CARGO je vysoký dlh, ktorý neumožňuje ďalšie fungovanie dopravcu a takmer žiaden rozvoj. Vytváranie dcérskych spoločností je v rámci veľkých železničných dopravcov v Európe bežný



štandard a využíva sa na zefektívnenie hlavných vnútorných činností podniku. Hlavným cieľom je zabezpečenie dlhodobej stabilizácie tohto sektora, ako aj ekonomickej konsolidácie a ďalšieho rozvoja ZSSK CARGO. Po prijatí predložených opatrení by mal proces zaistiť kladné hospodárenie a aj perspektívu dlhodobého rozvoja a stability v regióne strednej Európy. ZSSK CARGO bude mať podľa rezortu dopravy pri novom usporiadaní stále charakter národného, teda celosieťového železničného dopravcu. Bude naďalej vykonávať svoju hlavnú činnosť, čiže poskytovať prepravné a dopravné služby, ako aj služby prekládky a prečerpávania tovaru.

Cieľom príspevku je analyzovať tieto navrhované opatrenia v kontexte vývoja názorov na ozdravenie národného nákladného dopravcu a v podmienkach fungovania tohto subjektu na liberalizovanom železničnom trhu.

### **Vývoj organizačného usporiadania ZSSK CARGO a jeho trhového podielu**

Hlavnými dôvodmi samotnej realizácie konsolidácie a zmeny organizačného usporiadania ZSSK CARGO:

- vysoký dlh ZSSK CARGO,
- strata trhovej pozície,
- prebytočné kapacity (rušne, vozne),
- znižovanie počtu zamestnancov,
- nezabezpečenie reprodukcie výrobných prostriedkov,
- železničný dopravca bez rozvoja.

V roku 2009 bol pripravovaný model holdingového usporiadania relevantných železničných subjektov, ktoré ovláda štát. Manažér infraštruktúry a dopravný podnik sú v holdingovej štruktúre samostatnými právnickými osobami, ktoré z hľadiska strategického riadenia podliehajú rozhodnutiam holdingu (napríklad Rakúsko, Nemecko, Poľsko).

Tento model bol navrhovaný z dôvodu možnosti ponechať majetok, ako aj riadenie, hospodárenie a kontrolu strategických podnikov plne v rukách štátu, pričom sa však vo veľkej miere zefektívnia vzťahy medzi jednotlivými železničnými spoločnosťami. Pracovným názvom zastrešujúcej spoločnosti boli Slovenské železnice a. s. ako materská spoločnosť železničných

spoločností Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. (ZSSK), Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. (ZSSK CARGO) vrátane Železníc Slovenskej republiky (ŽSR), ktoré sa mali postupne transformovať na obchodnú spoločnosť.

Ministerstvo uvádzalo najmä tieto výhody holdingového usporiadania:

- presadzovanie jednotnej stratégie v zásadných otázkach celého železničného sektora,
- vytvorenie centrálneho tlaku na dlhodobu udržateľné a vyrovnané hospodárenie,
- strategické usmerňovanie a koordinácia investičných rozhodnutí jednotlivých spoločností ako aj nákladová optimalizácia spoločne nakupovaných komodít mimo kľúčové činnosti železničných spoločností,
- konsolidácia jednotlivých neprosperujúcich činností,
- vyčlenením vedľajších podporných aktivít v oblasti majetkového hospodárenia železničných spoločností do samostatných dcérskych spoločností sa dosiahne optimalizácia súčasnej majetkovej štruktúry,
- objektivizácia nákladov na jednotlivé činnosti vytvorením špecializovaných obslužných dcérskych spoločností, ktoré budú poskytovať vedľajšie podporné služby spoločnostiam združeným v holdingovej štruktúre, dôjde k úsporám z rozsahu a z efektívnejšieho fungovania užšie špecializovaných spoločností,
- objektivizácia nákladov na dopravnú cestu (ŽDC).

Ako vidno, už tento model predpokladal vyčleňovanie vybraných činností do dcérskych spoločností. Ďalšími známymi zámermi bola fúzia slovenského a českého národného nákladného dopravcu, teda ZSSK CARGO a ČD Cargo. K vytvoreniu tohto spoločného podniku nedošlo. Následne v roku 2012 začala vláda SR s prípravou opatrení na konsolidáciu ZSSK CARGO formou vyčlenenia vybraných činností do dcérskych spoločností.

### **Schválený proces konsolidácie ZSSK CARGO**

Východiskovým materiálom pre uvedené zmeny v štruktúrach ZSSK CARGO bol vládny materiál „Návrh opatrení na konsolidáciu železničnej nákladnej

dopravy SR“, ktorý bol následne schválený vládou SR uznesením č. 390/2013.

Vládny materiál rieši komplexne nielen nákladnou dopravou, ale aj dosahom opatrení na manažéra infraštruktúry – Železnice Slovenskej republiky. V časti A sa zaoberá dosahom oneskoreného zavedenia nového regulačného rámca pre železničných nákladných dopravcov za rok 2010, čo si vyžaduje kompenzáciu pre ŽSR vo výške približne 74 mil. EUR.

V časti B sa zavádza podpora železničných nákladných dopravcov v rokoch 2014-2016 formou zníženia poplatkov za použitie železničnej infraštruktúry, a to vo výške cca 67,5 mil. EUR za celé obdobie.

Časť C uvádza konkrétne opatrenia pre konsolidáciu a ďalší rozvoj národného cargo dopravcu – ZSSK CARGO.

Detailnejšie sa v pláne konsolidácie rieši:

- vnútorná reštrukturalizácia založením troch dcérskych spoločností v oblasti manažmentu parku nákladných vozňov, v oblasti realizácie intermodálnej prepravy a v oblasti údržby a opráv rušňov a vozňov (posúdenie opodstatnenosti založenia v spolupráci s národným osobným dopravcom ZSSK),
- vstup kvalifikovaných a renomovaných subjektov – partnerov,
- postupné oddlženie spoločnosti ZSSK CARGO s predpokladom na úroveň do cca 30 % v porovnaní so stavom k 31. 12. 2012,
- konsolidácia ZSSK CARGO s nastavením ďalšieho rozvoja spoločnosti.

Časový horizont realizácie prvých dvoch opatrení je stanovené do konca roku 2014. Podstatné opatrenia na konsolidáciu ZSSK CARGO budú zrealizované do konca I. polroka 2014, v rámci ktorých vzniknú dve dcérske spoločnosti a to v oblasti manažmentu parku nákladných vozňov a intermodálnej prepravy.

Do konca roka 2013 bude posúdené vytvorenie spoločnej dcérskej spoločnosti pre údržbu a opravy rušňov a vozňov so spoluúčasťou Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s. (ďalej len ZSSK). Trakcia (park HDV - rušne) zostanú aj naďalej v materskej spoločnosti ZSSK CARGO. V druhej fáze prebehne vstup skúsených a renomovaných partnerov do dcérskych

spoločností, pričom si ZSSK CARGO udrží majetkový podiel a účasť na riadení spoločností. Finančné zdroje získané vstupom partnerov použije ZSSK CARGO na postupné oddlženie a rozvoj spoločnosti v oblasti prevádzkových technológií a parku hnacích dráhových vozidiel. Vnútorou reštrukturalizáciou sa očakáva, že nedôjde k ďalšiemu znižovaniu plánovaného počtu zamestnancov, očakáva sa stabilizácia a rozvoj v oblasti ľudských zdrojov.

### **Plán nového organizačného usporiadania ZSSK CARGO**

Súčasťou vnútornej reštrukturalizácie ZSSK CARGO zameranej na zachovanie pozície spoločnosti na trhu bude založenie troch dcérskych spoločností:

- pre manažment parku nákladných vozňov,
- údržbu a opravy rušňov a vozňov a
- realizáciu intermodálnej prepravy.

Zámerom konsolidácie je, aby nové dcérske spoločnosti ZSSK CARGO poskytovali služby nielen svojim akcionárom, ale v rámci plnej liberalizácie trhu aj ostatným subjektom na trhu.

*Obr.1 Nová štruktúra ZSSK Cargo – vznik troch dcérskych spoločností*



*Zdroj: Blaho, Zitrický, Meško, 2013*

Prvá dcérska spoločnosť ZSSK CARGO zameraná na manažment parku nákladných vozňov má zabezpečiť efektívnejšie využitie vozidlového parku. Z celkových 13 300 vozňov vo vlastníctve ZSSK CARGO je približne 5 tisíc považovaných za nadbytočných z pohľadu obchodno-prevádzkových

a strategických potrieb. Po reštrukturalizácií bude táto dcérska spoločnosť spravovať cca 12 700 vozňov zo súčasných približne 13 300 vozňov, pričom približne 5 tisíc vozňov sa označuje za nadbytočné. ZSSK CARGO má následne odpredať majoritnú časť akcií partnerovi, pričom si v dcérskej spoločnosti zachová účasť na riadení aj pri minoritnom podiele. Od uvedenej dcérskej spoločnosti si následne prenajme len potrebný počet vozňov (predpokladá sa 8 tis.) v závislosti od prepravných požiadaviek. Do tejto spoločnosti má odísť od národného dopravcu 30 zamestnancov. Týmto krokom by si ZSSK CARGO malo zachovať kontrolu nad potrebným parkom nákladných vozňov potrebných pre jeho ďalšie fungovanie na trhu. Na základe strategických predpokladov by dcérska spoločnosť po nastavení a začatí svojich činnosti mala produkovať zisk na úrovni vyše 3 mil. €.

ZSSK CARGO má ďalej vytvoriť druhú dcérsku spoločnosť (so 100% účasťou) zameranú na činnosť v oblasti údržby a opráv železničných dráhových vozidiel (vozňov a rušňov). Imaním tejto spoločnosti by boli nehnuteľnosti súvisiace s opravou a údržbou a tiež súvisiace technológie na výkon týchto. Do tejto spoločnosti má odísť od národného dopravcu 1 200 zamestnancov. Po ekonomickom posúdení možných synergických efektov sa zväží majetkový vstup osobného dopravcu ZSSK, prípadne iného partnera formou vkladu do základného imania dcérskej firmy. Strategická prognóza predpokladá, že by mala táto spoločnosť hospodáriť s vyrovnaným rozpočtom.

Treťou dcérskou spoločnosťou ZSSK CARGO bude spoločnosť podnikajúca ako operátor intermodálnej prepravy, pričom sa počíta so vstupom partnera s medzinárodným know-how v tejto oblasti. Táto spoločnosť by mala zároveň získať približne 600 nákladných vozňov ZSSK CARGO pre intermodálnu prepravu a z Carga má do nej prejsť tridsať zamestnancov. ZSSK CARGO by odpredala časť akcií spoločníkovi, pričom by si v spoločnosti zachovala účasť na rozhodovaní. Prognózovaný zisk tejto spoločnosti by sa očakáva na úrovni do 2 mil. € ročne.

### **Poznámky k plánovanej konsolidácii ZSSK CARGO**

Celkový návrh predložených opatrení ráta s postupným oddlžením ZSSK CARGO, pričom kľúčovým zdrojom pre uvedené oddlženie bude výnos z odpredaja časti akcií v dvoch dcérskych spoločnostiach (manažment

nákladných vozňov a realizácia intermodálnej prepravy). Výnos z odpredaja majetkového podielu v spoločnostiach by mal byť použitý na zníženie dlhu najmä voči finančným inštitúciám, Ministerstvu financií SR a Železniciam Slovenskej republiky ako manažérovi infraštruktúry. Následne na základe týchto opatrení by ZSSK CARGO mala byť schopná vygenerovať dostatok finančných zdrojov, ktoré by boli využité na rozvoj v oblasti ľudských zdrojov, obnovu techniky, technológií, vozidlového parku a získanie nových trhov (a to nie len v SR ale aj mimo SR) v konkurencii s cestnou dopravou. Popritom sa očakáva prebytkové hospodárenie manažmentu spoločnosti pri znižovaní nákladov.

Schválené riešenie konsolidácie spoločnosti ZSSK CARGO reaguje na aktuálny problém, ktorým je rapidný pokles prepravných výkonov, ako core businessu, prebytok vozidlového parku a zadlženie spoločnosti. Vo svojej podstate ide o privatizáciu vybraných činností ZSSK CARGO. Tento dopravca sa tak stane železničným podnikom, ktorý poskytuje len trakciu a vozne si bude prenajímať. Otázkou môže byť ako budú zabezpečené zmluvné vzťahy tak, aby to nemalo dosah na flexibilitu pri pristavovaní vozňov na nakládku.

Vyčlenením špeciálnych vozňov pre intermodálnu prepravu do samostatnej spoločnosti môže mať dosah na podieloch ZSSK CARGO na intermodálnej preprave. Rovnako však je reálny predpoklad, že vznik spoločnosti pre intermodálnu prepravu priláka takého strategického partnera, ktorý zabezpečí objemy prepráv v tomto segmente.

Pri správnom nastavení manažmentu ZSSK CARGO sa môžu naplniť predpoklady schváleného plánu konsolidácie spoločnosti. Bude to však znamenať aj adekvátne prispôsobenie podielu ľudských zdrojov na manažérskych pozíciách vzhľadom k realizovanému rozsahu činností. Rozvoj spoločnosti bude možný len získaním nových prepráv nielen v rámci siete ŽSR, ale aj expanzia do zahraničia v rámci liberalizovaného trhu.

*Príspevok vznikol v rámci riešenia grantových projektov KEGA 012ŽU-4/2012 „Inovácia metód výučby laboratórneho dopravného výcviku v študijnom programe železničná doprava“ a VEGA 1/0188/13 „Prvky kvality integrovaného dopravného systému pri efektívnom poskytovaní verejnej*

*služby v doprave v kontexte globalizácie“ na Fakulte prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov Žilinskej univerzity v Žiline.*

### **Literatúra**

BLAHO, P.; ZITRICKÝ, V.; MEŠKO, P. 2013: Nový model reštrukturalizácie a konsolidácie ZSSK CARGO. In: *Horizonty železničnej dopravy 2013*. Medzinárodná vedecká konferencia 2013, Žilinská univerzita v Žiline. ISBN 978-80-554-0764-7, s. 47-52.

Cargo vytvorí tri dcérske spoločnosti. Online. In: Spravy.Pravda.sk. Dostupné na: <<http://spravy.pravda.sk/ekonomika/clanok/284845-cargo-vytvori-tri-dcerske-spolocnosti/>>.

Pripravovaná reštrukturalizácia ZSSK Cargo. Online. Dostupné na: <<http://www.zscargo.sk/sk/pre-verejnost/aktuality/pripravovana-restrukturalizacia-zssk-cargo.html>>.

Návrh legislatívneho zámeru nového usporiadania železničných spoločností. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, 2009.

### **doc. Ing. Jozef Gašparík, PhD.**

Katedra železničnej dopravy  
Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov  
Žilinská univerzita v Žiline  
Univerzitná 1  
010 26 Žilina  
e-mail: Jozef.Gasparik@fpedas.uniza.sk

### **Ing. Lumír Pečený, PhD.**

Katedra železničnej dopravy  
Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov  
Žilinská univerzita v Žiline  
Univerzitná 8215/1  
010 26 Žilina  
E-mail: lumir.peceny@fpedas.uniza.sk

Reštrukturalizácia a konsolidácia Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia a.  
s.

---

**Ing. Peter Blaho, PhD.**

prednosta Inštitútu vzdelávania Žilina  
Železnice Slovenskej republiky  
Ústredný inštitút vzdelávania a psychológie Bratislava  
1. mája č.34, 010 01 Žilina  
Tel.: 041/2295353  
E-mail: blaho.peter@zsr.sk



# AKTUÁLNE PROBLÉMY VEREJNEJ DOPRAVY V REGIÓNE GEMER

Topical Problems of Public Transport in the Region of Gemer

MARCEL HORŇÁK, VLADIMÍR TÓTH

## Abstract

*The main goal of the paper was an analysis of public transport capacity change in the Gemer region being one of the most lagging Slovakia's regions within the last decade. This region has witnessed a long-term negative trend of socio-economic performance. The negative development seems to be linked with the public transport quality descent in the region, too. The surveyed territory has been affected by restrictions of passenger railway transport within the recent period, therefore, one of the partial goals of the paper will be showing reaction of bus transport system and its adoption to restricted railway transport capacity in the region of Gemer.*

## Key words

*Gemer region, public passenger transport, train services, bus services, frequency of services*

## Úvod

Obdobie po páde socialistického režimu prinieslo v sektore verejnej dopravy významné zmeny vo všetkých postsocialistických krajinách. Zmena spôsobu financovania verejnej dopravy, rast cestovných taríf, rozsiahle zmeny v ekonomike postsocialistických krajín (pokles významu priemyslu a nárast sektora služieb, fenomén nezamestnanosti) i v spoločenských hodnotách (zmeny v spotrebnom správaní obyvateľstva, rast významu osobného automobilu) spôsobili postupný pokles kapacít verejnej dopravy i na Slovensku. V praktickej rovine sa tento pokles kapacít prejavil zníženou frekvenciou spojov pravidelnej verejnej dopravy. Toto sa prejavilo rovnako v autobusovej i vlakovej doprave, avšak v priestorovo diferencovanej podobe. Vo všeobecnosti bol týmto vývojom výraznejšie postihnutý vidiek,

čo je doložené početnými štúdiami z viacerých postsocialistických krajín (Pucher a Buehler 2005, Komornicki 2005, Seidenglanz 2007, Taylor 2007, Marada a Květoň 2010, Marada, Květoň a Vondráčková 2010, a ďalší). Štúdium citovaných prác naznačuje, že vo všeobecnosti je možné sledovať snahy o zvýšenie ekonomickej únosnosti a efektívnosti verejnej dopravy, ktoré však majú rôzne (často i negatívne) dôsledky, osobitne v oblastiach so zvláštnymi nárokmi na dopravnú obsluhu verejnou dopravou (napr. oblasti z rozptýleným osídlením). Na druhej strane v slovenskej spoločnosti je zjavný nárast významu osobného automobilu (Faith 2008), čo možno považovať za jednu z reakcií na klesajúcu kapacitu verejnej dopravy (napr. znižovanie frekvencie spojov) a rastúce ceny cestovných taríf vo verejnej doprave.

Pokúsime sa načrtnúť situáciu vo vývoji verejnej dopravy regióne Gemer v južnej časti stredného Slovenska. Región Gemer patrí v súčasnom období k najproblematickejším územiám Slovenskej republiky z hľadiska dlhodobého vývoja ekonomických a sociálnych ukazovateľov (viac pozri napr. Korec a kol. 2005). K rastúcej sociálnej exklúzii obyvateľstva v tomto regióne zjavne prispieva i zhoršovanie situácie v regionálnej verejnej doprave, čo sa pokúsime v tomto príspevku dokázať. Hlavným cieľom tohto príspevku je analýza vývoja vybraných aspektov kvality dopravnej obslužnosti obcí v regióne Gemer systémom verejnej dopravy v období 1999-2009. Parciálnym cieľom bolo tiež analyzovať, ako na zrušenie pravidelnej osobnej dopravy na niektorých regionálnych železničných tratiach v skúmanom území reagovala regionálna autobusová doprava.

### **Špecifiká skúmaného regiónu**

Historicky sa región Gemer formoval v časoch Rakúsko-Uhorska ako samostatný správny celok spolu so susedným Malohontom (stolica, neskôr župa, pozri, Žudel 1980). Dodnes názov Gemer pretrval len v kultúrno-geografickej rovine, keďže súčasné územnosprávne členenie Slovenska neodráža tradičné regióny sformované v minulosti, čo má negatívne dôsledky i v regionalizácii a priestorovej organizácii verejnej dopravy (Hornák, Pšenka 2013). V našom príspevku sme región Gemer vymedzili ako priestor dnešných štatistických okresov Rimavská Sobota, Revúca a Rožňava (obr. 1). Tieto spolu vytvárajú kompaktné územie, ktoré tvorí

---

jadro niekdajšej Gemersko-malohontianskej stolice (neskôr Gemersko-malohontianskej župy).

Špecifikom územia je jeho prihraničná poloha s Maďarskom, ktorá výrazne determinovala aj priestorové aspekty vývoja dopravnej infraštruktúry po vzniku ČSR. Ďalším dôležitým determinantom dopravy sú prírodné pomery regiónu. Väčšina územia spadá do hornatej oblasti Slovenského rudohoria (Veperské, Stolické a Volovské vrchy) prenikajúceho do regiónu zo severnej strany. Dôsledkom takýchto geomorfologických pomerov je orientácia dopravnej infraštruktúry v smere Z → V. Na juhu regiónu je výraznou bariérou rozvoja dopravy pohorie Slovenský kras. Zvyšnú časť regiónu tvoria zníženiny reprezentované Rimavskou kotlinou a Bodvianskou pahorkatinou (Zubriczký a Szöllös 2002). Práve tieto lokality sa vyznačujú najväčšou hustotou zaľudnenia a intenzitou socioekonomických procesov a aktivít v hospodárstve vrátane dopravy.

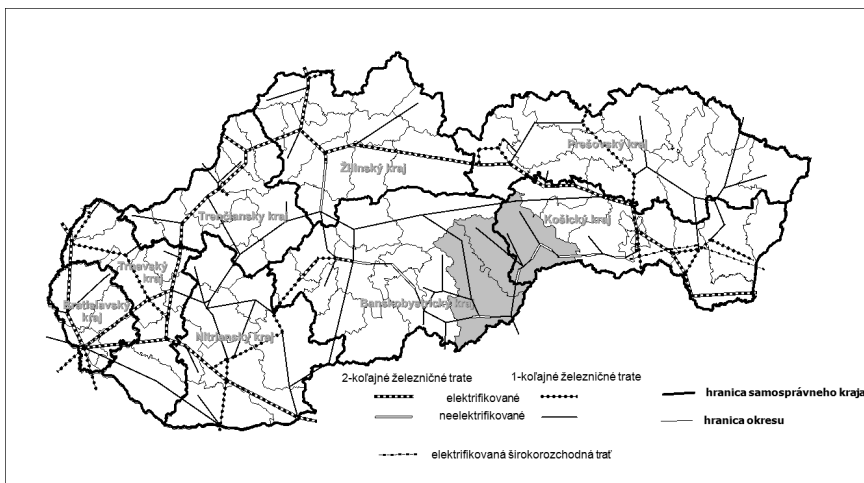
Územie sa vyznačuje podpriemernou mierou urbanizácie (podľa sčítania obyvateľstva v roku 2011 približne 45 % obyvateľov tu žije v mestách, slovenský priemer je 54,4 %). Špecifiká sídelnej a demografickej štruktúry Gemera (vysoký podiel obcí do 500 obyvateľov, výrazné zastúpenie vyšších vekových kategórií), chýbajúce investície do infraštruktúry i nedostatok pracovných príležitostí vytvárajú z tohto regiónu územie s vysokou mierou evidovanej nezamestnanosti (okolo 30 %, slovenský priemer v auguste 2013 dosahoval 13,7 %) so všetkými sociálnymi a ekonomickými dôsledkami. Priemerná mzda v regióne v roku 2012 dosahovala približne 60-80 % priemernej mzdy v Slovenskej republike (podľa databázy SK NACE Štatistického úradu Slovenskej republiky podľa okresov). Efektívnosť verejnej dopravy v tomto území ovplyvňuje v negatívnom zmysle viacero faktorov. Okrem nevýrazných prúdov denne dochádzajúcich (vysoká nezamestnanosť, „veľkí“ zamestnávateľia v regionálnych mestských centrách dnes často nefungujú) je problematická i zlá dopravná dostupnosť viacerých obcí v hornatom teréne v severnej časti územia. Približne 1/4 obcí má menej 200 alebo menej obyvateľov, 9 % obcí má 100 alebo menej obyvateľov, v tomto prípade ide navyše spravidla o obce so starnúcim obyvateľstvom (Bleha 2011). Na problematiku verejnej dopravy v tomto území upozorňuje i práca Horňák (2012), ktorá venuje pozornosť práve nízkej priemernej mzde v regióne a jej vplyvu na využívanie verejnej dopravy a osobného automobilu pri dochádzke do zamestnania.

K zaostávaniu regiónu v minulosti prispeli nenaplnené snahy o modernizáciu južného železničného ťahu medzi Bratislavou a Košicami. Ekonomické zaostávanie v súčasnosti zvyrazňuje aj poddimenzovaná cestná infraštruktúra v regióne a prepojenie významných centier kvalitnou dopravnou sieťou. V plánoch Národnej diaľničnej spoločnosti síce figuruje aj rýchlostná cesta prechádzajúca cez región Gemera (R2), avšak reálna situácia je obmedzená iba na obchvat Tornale, pričom vzhľadom aj na uvedené základné charakteristiky regiónu sú pre vládu SR prioritné iné rozvojové územia a riešenie cestnej dopravnej situácie zostáva v nedohľadne.

Naša analýza je zameraná na obdobie 1999-2009. Ide totiž o obdobie, v ktorom prebehla v Slovenskej republike redukcia osobnej železničnej dopravy na viacerých regionálnych tratiach a dotkla sa v rôznom rozsahu i železničnej siete v regióne Gemer (obr. 2). K odstaveniu trate Rimavská Sobota – Poltár prišlo ešte v roku 2000 pre zlý technický stav, v období 2000-2003 tu bola vlaková doprava nahradená autobusmi. K najväčšej redukcii pritom prišlo vo februári 2003, pri ktorej bola zastavená osobná vlaková doprava na vyše 30 regionálnych tratiach (niektoré dopady tejto redukcie boli zhodnotené v práci Horňák 2005). Z týchto tratí tri sa nachádzajú práve v regióne Gemer: trať Plešivec – Slavošovce, Rožňava – Dobšiná, Plešivec – Muráň. Na poslednej z menovaných tratí bola osobná vlaková doprava obnovená v obmedzenom rozsahu ešte v roku 2003. K jej úplnému zastaveniu prišlo v roku 2011, čo však naša analýza nezachytáva.

Z hľadiska organizácie prímestskej autobusovej dopravy považujeme za nevyhnutné spomenúť, že kým okresy Rimavská Sobota a Revúca ležia v Banskobystrickom samosprávnom kraji, okres Rožňava je súčasťou Košického samosprávneho kraja. Z tohto rozdelenia historického regiónu medzi dva súčasné kraje vyplývajú možné odchýlky vo financovaní prímestskej verejnej dopravy. Z toho tiež vyplýva skutočnosť, že prímestská autobusová doprava je v regióne Gemer prevádzkovaná dvoma odlišnými prepravnými spoločnosťami.

Obr. 1 Poloha regiónu Gemer v Slovenskej republike vo vzťahu k železničnej sieti



*Prameň: vlastné vypracovanie*

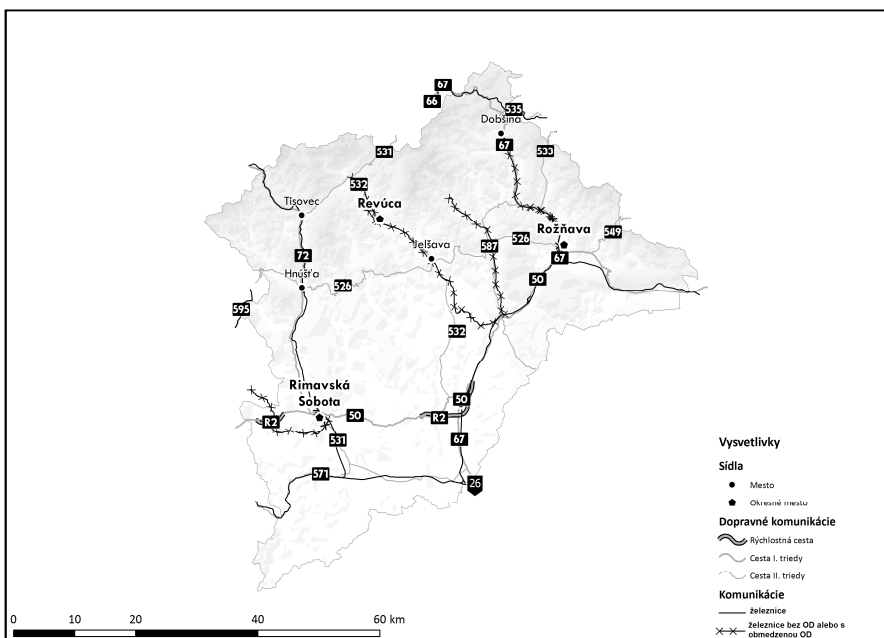
Kľúčovou zdrojovou databázou pre skúmanie vývoja verejnej dopravy v regióne Gemer boli pre nás cestovné poriadky pravidelnej vlakovej a autobusovej dopravy (len regionálna doprava, bez diaľkových spojov) za roky 1999 a 2009. Pozornosť sme upriamili na ukazovateľ počtu spojov v bežný pracovný deň počas školského roka, ktoré zastavujú v príslušnej obci, bez ohľadu na smerovanie a počet zastavení spoja v obci. Ako zdroj pre našu analýzu slúžili cestovné poriadky (pre regionálnu vlakovú a regionálnu autobusovú dopravu) platné pre obdobie 1999-2000 a pre rok 2009 bola využitá elektronická verzia cestovných poriadkov Spoločnosti pre informatiku, prognózy a optimalizáciu, ktorá prevádzkuje internetový vyhľadávač spojov [www.cp.sk](http://www.cp.sk). Medzinárodné a diaľkové spoje neboli do databázy zahrnuté.

Naším cieľom pritom bolo zistiť, do akej miery sa zmenila kvalita obslužnosti obcí Gemera (vyjadrená počtom spojov regionálnej verejnej dopravy/24 hod) v priebehu obdobia 1999-2009 a do akej miery bola strata osobnej vlakovej dopravy na regionálnych tratiach Gemera kompenzovaná autobusovou dopravou tak, aby ostala zachovaná primeraná miera obslužnosti obcí v regióne. Na porovnanie zmien v období 1999-2009 sme použili jednoduchý index vyjadrujúci počet spojov v roku 2009/počet

spojov v roku 1999, ktorý bol aplikovaný zhodne pre vývoj počtu vlakových spojov, autobusových spojov i súčtu spojov za oba druhy regionálnej verejnej dopravy. Kapacita spojov nebola v analýze zohľadnená.

V závere príspevku sme sa pokúsili tiež analyzovať, do akej miery je strata spojov verejnej dopravy predovšetkým vo vidieckom priestore regiónu kompenzovaná mierou automobilizácie domácností.

Obr. 2 Dopravná sieť regiónu Gemer



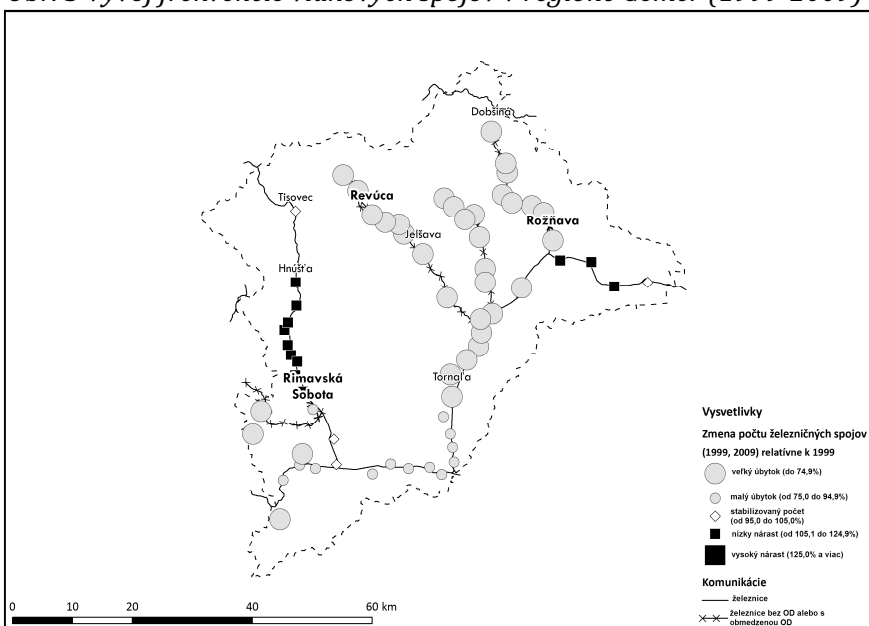
Pameň: vlastné vypracovanie

### Výsledky analýzy

Napriek tomu, že v určitej časti železničnej siete Gemera (konkrétne trať Plešivec – Muráň) bola regionálna osobná vlaková doprava i po roku 2003 zachovaná, resp. v obmedzenej miere čiastočne obnovená (prakticky s polovičnou frekvenciou), celková bilancia vývoja počtu vlakových spojov v období 1999-2009 v prípade drvivej väčšiny obcí na železnici v regióne záporná. Viacero obcí na severovýchode i juhozápade regiónu prišla o osobné vlaky úplne, obce na hlavnej trati Zvolen – Lučenec – Košice síce o tento prostriedok verejnej dopravy neprišli celkom, ale dočkali sa

výrazného zníženia frekvencie osobných vlakov (obr. 3). Len zlomok obcí zaznamenal prírastok počtu zastavujúcich vlakov. V tomto prípade rozdelenie územia regiónu medzi dva rôzne samosprávne kraje pravdepodobne nehrá úlohu, keďže schvaľovanie licencie pre vlakové spoje prebieha na Slovensku zatiaľ stále na centrálnej úrovni.

Obr. 3 Vývoj frekvencie vlakových spojov v regióne Gemer (1999-2009)

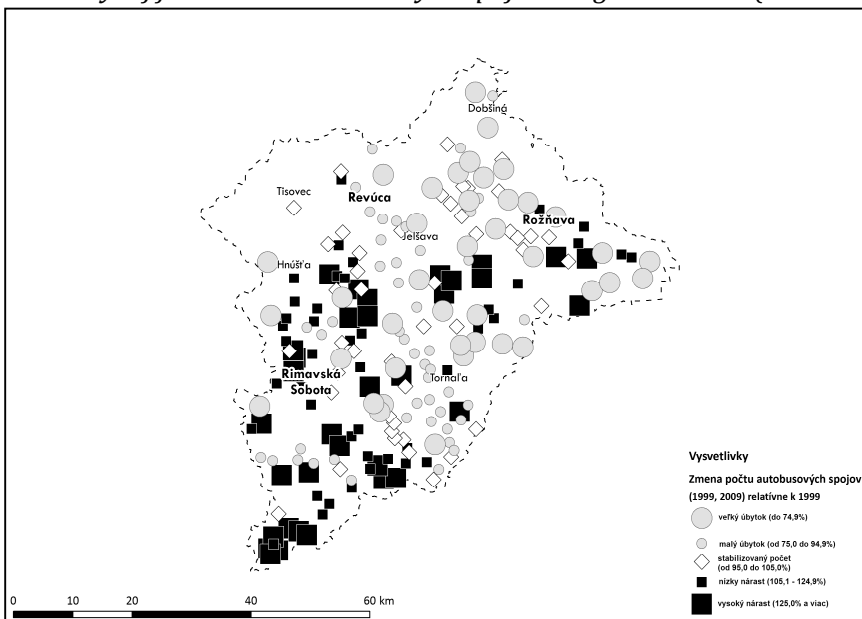


Prameň: Cestovný poriadok ŽSR 1999/2000, [www.cp.sk](http://www.cp.sk)

Je možné predpokladať, že oslabenie kapacity osobnej železničnej dopravy bude v regióne kompenzované autobusovou dopravou. Obr. 4 však naznačuje, že približne polovica obcí Gemera zaznamenáva v období 1999-2009 celkovo mierny až výrazný počet zastavujúcich autobusov, a to i v častiach regiónu, ktoré boli postihnuté stratou vlakovkej dopravy. Do určitej miery je možné to pripísať i oslabovaniu dochádzky do zamestnania, čo je spôsobené nielen stabilne vysokou nezamestnanosťou v regióne, ale i starnúcou populáciou niektorých obcí, v dôsledku čoho v nich klesá počet ekonomicky aktívnych obyvateľov s vyššími nárokmi na pravidelnú dennú migráciu za prácou. Zaujímavé je pritom, že pokles kapacity (resp. frekvencie) autobusových spojov postihol i niektoré mestské sídla v regióne (napr. mestá Dobšiná či Revúca). Porovnanie obr. 3 a 4 prináša prekvapivé zistenie, že obce ležiace pozdĺž železničných tratí so zrušenou, resp.

obmedzenou osobnou vlakovou dopravou zaznamenávajú tiež mierny alebo výrazný pokles frekvencie autobusových spojov. Celkovo postihli obmedzenia, resp. úplné zrušenie vlakovej dopravy v regióne 41 obcí. Z tejto skupiny obcí približne polovica (22 obcí) zaznamenalo tiež pokles frekvencie autobusových spojov. Z priestorového hľadiska zaujme tiež fakt, že obce s výraznejším obmedzením autobusových spojov sa zjavne koncentrujú v severovýchodnej časti regiónu v okrese Rožňava. Toto je možné dať do súvislosti s tým, že okres Rožňava leží v Košickom samosprávnom kraji, a prímestská autobusová doprava je tam dotovaná z iného zdroja, a prevádzkovaná inou dopravnou spoločnosťou, ako vo zvyšku regiónu.

Obr. 4 Vývoj frekvencie autobusových spojov v regióne Gemer (1999-2009)



Prameň: Cestovný poriadok autobusovej dopravy 1999/2000, [www.cp.sk](http://www.cp.sk)

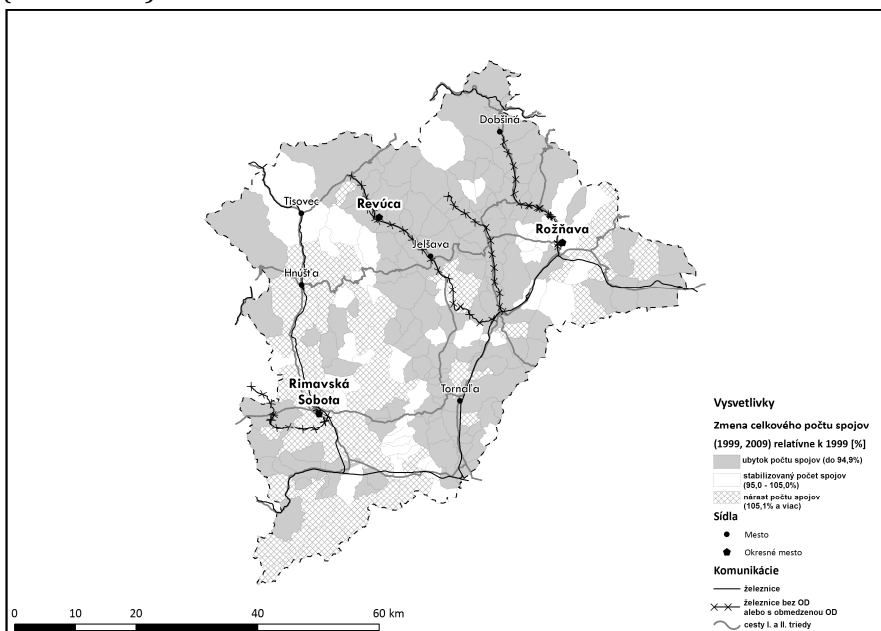
Ak spočítame spoje prímestskej autobusovej a regionálnej vlakovej dopravy, a porovnáme stav z roku 1999 z rokom 2009, zistíme, že celková kapacita verejnej dopravy v celom regióne Gemer (vyjadrená frekvenciou spojov) poklesla sumárne v priemere o približne 8,4%. Hoci niektoré obce zaznamenávajú celkový prírastok frekvencie spojov verejnej dopravy, ide zväčša o obce v južnej polovici regiónu, v blízkosti významnejších centier dochádzky Rimavská Sobota a Rožňava (obr. 5).



Celkový pokles obslužnosti verejnou dopravou naopak zaznamenávajú zväčša obce v severnej časti regiónu, z ktorých časť sa nachádza v ťažšie dostupnom hornatom teréne, v regióne nachádzame veľa malých obcí dekoncentrovaných v horskom teréne, niektoré menšie obce dokonca ležia v extrémnych polohách v relatívne vysokej nadmorskej výške (napr. Krokava 787 m n. m., Rejdová 579 m n. m., Brdárka, 569 m n. m.), čo rozhodne neprispieva k efektívnej obslužnosti týchto obcí verejnou dopravou.

V porovnaní s vidiekom bol pokles počtu všetkých spojov (autobusových i vlakových) v sledovanom období výraznejší na vidieku (pokles o 8,6%, kým v prípade miest o 6,8%). Z miest najvýraznejší pokles počtu všetkých spojov zaznamenala Dobšiná (o takmer 50%) v periférnej pozícii na severe okresu Rožňava, ktorá okrem všetkých vlakových spojov stratila i značnú časť autobusových spojov.

Obr. 5 Vývoj celkového počtu spojov regionálnej verejnej osobnej dopravy (1999-2009)



Prameň: Cestovný poriadok ŽSR 1999/2000, Cestovný poriadok autobusovej dopravy 1999/2000, [www.cp.sk](http://www.cp.sk)

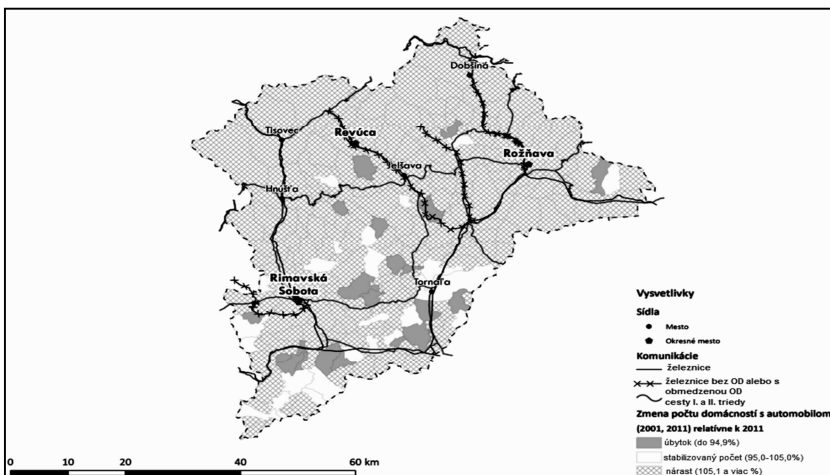
Pokúsili sme sa analyzovať tiež mieru automobilizácie domácností podľa výsledkov sčítaní obyvateľstva, domov a bytov v rokoch 2001 – 2011. Je možné predpokladať, že rast miery automobilizácie domácností (podľa dostupných dát vyjadrenej podielom domácností s osobným automobilom z celkového počtu domácností) bude jednou s reakcií na nedostatočnú, resp. klesajúcu frekvenciu spojov verejnej dopravy, hoci si uvedomujeme, že za rastom automobilizácie je omnoho širšie spektrum faktorov (viac v štúdiu Marada a Květoň 2010). Tab. 1 poukazuje na to, že vývoj automobilizácie vidieka v skúmanom regióne je o poznanie dynamickejší. Toto však súvisí i s faktom, že mestské domácnosti dosiahli zrejme primeraný stupeň automobilizácie už v 90. rokoch 20. storočia, kým domácnosti na vidieku siahli po tomto riešení o niečo neskôr, a to najmä z ekonomických dôvodov. Obr. 6 dokumentuje, že nárast miery automobilizácie je výraznejší v obciach v severnej polovici regiónu, čo do istej miery priestorovo súhlasí s koncentráciou obcí s poklesom kapacity verejnej dopravy. Výraznejší súvis medzi poklesom frekvencie spojov verejnej dopravy a nárastom podielu domácností vybavených osobným automobilom na úrovni obcí by však vyžadovalo dôkladnejšiu analýzu a hlbšiu interpretáciu.

*Tab. 1 Región Gemer – vývoj podielu domácností vybavených osobným automobilom z celkového počtu domácností (v %) v období 2001-2011*

<b>Obce podľa štatútu</b>	<b>2001</b>	<b>2011</b>
<b>Mestské sídla</b>	<b>38,05</b>	<b>43,92</b>
<b>Vidiecke sídla</b>	<b>35,64</b>	<b>44,54</b>

*Prameň: Sčítanie obyvateľov, domov a bytov 2001, 2011, ŠÚ SR*

Obr. 6 Vývoj miery automobilizácie domácností v regióne Gemer (2001-2011)



Prameň: Sčítanie obyvateľov, domov a bytov 2001, 2011, ŠÚ SR

## Záver

Región Gemer dlhodobo zaostáva z hľadiska ekonomických i sociálnych ukazovateľov za priemerom Slovenska. Nevýhodou regiónu z hľadiska obslužnosti verejnou dopravou je do istej miery rozdrobená sídelná sústava a relatívne nízka miera urbanizácie s pomerne nevýraznými mestskými centrami. Na základe našej analýzy siete nie je možné urobiť zovšeobecnenia pre ostatné zaostávajúce regióny, avšak domnievame sa, že vývoj vo verejnej doprave v skúmanom regióne rozhodne neprispieva k stabilizácii sociálnej situácie, a naopak práve zvyšuje mieru sociálnej exklúzie najmä v jeho vidieckych obciach.

Zároveň sme ukázali, že dopady rozhodnutí o obmedzovaní, resp. úplnom zrušení osobnej vlakovej dopravy nemusia byť (bez ohľadu na verejne deklarované riešenia) kompenzované konkurenčnou autobusovou dopravou. Naopak, v mnohých obciach s obmedzenou alebo zrušenou vlakovou dopravou prišlo i k poklesu frekvencie autobusových spojov.

Ukazuje sa však, že vývoj frekvencie spojov prímestskej dopravy môže mať tiež inštitucionálne pozadie, ktoré nie vždy musí rešpektovať vnútroregionálne vzťahy a sociálno-demografický vývoj, napr. v podobe poklesu počtu obyvateľov.

Výskum podporila Agentúra na podporu výskumu a vývoja v rámci riešenia projektu č. APVV-0018-12 s názvom „Humánnogeografické a demografické interakcie, uzly a kontradikcie v časopriestorovej sieti“ a agentúra VEGA v rámci riešenia projektu VEGA č. 1/1143/12 s názvom „Regióny: vývoj, transformácia a regionálna diferenciacia“.

## Literatúra

BLEHA, B. (2011): Lokálny demografický vývoj na Slovensku: percepcia, spoločenské implikácie a interdisciplinárne výzvy. *Sociológia*, Vol. 43, 4, 362-390.

FAITH, P. (2008): Passenger Road Transport Trends in the Slovak Republic. *Communications*, Vol. 10, No. 3, p. 33-39

HORNÁK, M. (2005): Pokračujúca transformácia železničnej dopravy na Slovensku a niektoré jej dopady na regióny. *Národohospodársky obzor*, Vol. 5, 4, 21-32

HORNÁK, M. (2012): Dopravné náklady ako bariéra v dochádzke do zamestnania. In: *Geographia Cassoviensis VI*, 1 (2012), 23-31

HORNÁK, M., PŠENKA, T. (2013): Verejná doprava ako indikátor medzisídelných väzieb medzi mestami Slovenska. In: *Geografický časopis*, No 65, 2, 119-140

KOMORNICKI, T. (2005): Specific Institutional Barriers in Transport Development in the Case of Poland and Other Central European Transition Countries. *IATSS Research*, Vol. 29, 2, 50-58

KOREC, P., ONDOŠ, S., MATU, P., PÁLKOVÁ, P. (2005): *Regionálny rozvoj Slovenska v rokoch 1989 - 2004 (Identifikácia menej rozvinutých regiónov Slovenska)*, Bratislava, Geo-grafika.

MARADA, M., KVĚTOŇ, V. (2010): Diferenciace nabídky dopravních příležitostí v českých obcích a sociogeografických mikroregionech. *Geografie - Sborník ČGS*, Vol. 110, 1, 21 - 43

MARADA, M., KVĚTOŇ V., Vondráčková P. (2010): *Doprava a geografická organizace společnosti v Česku*. Praha, Česká geografická společnost, Praha, 168 pp.

PUCHER, J., BUEHLER, R. (2005): *Transport Policies in Central and Eastern Europe*. New Brunswick NJ, Rutgers University, 19 pp.

SEIDENGLANZ, D. (2007): Doprava ve venkovském prostoru. In: *Česká geografie v evropském prostoru, sekce 1: sociogeografické procesy*. České Budějovice: Česká geografická společnost, Jihočeská univerzita, 227-234

TAYLOR, Z. (2006). Railway Closures to Passenger Traffic in Poland and Their Social Consequences. *Journal of Transport Geography*, 14, 2, 135-151

ZUBRICZKÝ, G., SZÖLLÖS, J. (2002): *Gemer (Malohont) - turistický sprievodca*. Bratislava: Dajama, 190 s.

ŽUDEL, J. (1980): Stolice od konca 13. storočia do roku 1848. *Atlas SSR, SAV*, 117.

### **Databázové zdroje:**

Cestovný poriadok autobusovej dopravy 1999/2000

Cestovný poriadok ŽSR 1999/2000

[www.cp.sk](http://www.cp.sk)

### **Mgr. Marcel Horňák, PhD.**

Katedra humánnej geografie a demografie

Prírodovedecká fakulta Univerzity Komenského v Bratislave

hornak@fns.uniba.sk

### **Mgr. Vladimír Tóth**

Katedra regionálnej geografie, ochrany a plánovania krajiny

Prírodovedecká fakulta Univerzity Komenského v Bratislave

tothv@fns.uniba.sk

## **EVROPSKÉ REGULACE ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY – INOVACE 1. A NÁVRH 4. ŽELEZNIČNÍHO BALÍČKU**

**European Regulation of the Railway Transport – the 1st Railway Package Recast and the 4th Railway Package Proposal**

MONIKA JANDOVÁ, TOMÁŠ PALETA

### **Abstract**

*At the end of the year 2012, the European Commission adopted a recast of the 1<sup>st</sup> railway package and, at the beginning of 2013, a proposal of the 4<sup>th</sup> railway package was enacted. These two steps are important milestones in an ongoing process of European railways liberalization. The aim of this paper is to identify the most important points of the recast of the 1<sup>st</sup> railway package and of the proposal of the 4<sup>th</sup> railway package. Moreover, there are also analysed attitudes to the proposal of the 4<sup>th</sup> railway package in the text. We analyse attitudes and opinions of involved institutions such as railway operators, infrastructure managers etc., especially to the so called technical pillar.*

### **Key words**

*European railways, 1th railway package, recast, 4th railway package, regulation*

### **Úvod**

Evropské směrnice a nařízení týkající se železnice vydávané souhrnně v rámci tzv. balíčků mají již více než desetiletou tradici. Na konci roku 2012 a na začátku 2013 učinila Evropská komise dva důležité kroky právě na poli regulace železniční dopravy. Prvním je revidované znění 1. železničního balíčku, které bylo konsolidováno do směrnice 2012/34/EC, nazývané také „směrnici o Jednotném železničním prostoru“ (EC, 2012b), a druhým je návrh 4. železničního balíčku ze dne 30. 1. 2013 (EC, 2013a). V následujícím textu se věnujeme zásadním inovacím, které z těchto dvou právních aktů plynou, resp. v případě 4. železničního balíčku potenciálně mohou vyplynout.

Následující schéma ilustruje strukturu a rozsah jak revidovaného 1. balíčku, tak návrhu 4. železničního balíčku.

Obrázek 1 Struktura a oblast působnosti 1. a 4. železničního balíčku

OBLAST	1. BALÍČEK	4. BALÍČEK
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trh</li> <li>• Licence</li> <li>• Infrastruktura</li> <li>• Bezpečnost</li> <li>• Interoperabilita</li> </ul>	Dir. 2012/34 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Posílení role národních regulátorů</li> <li>• Zlepšení rámce pro investice do infrastruktury</li> <li>• Zajištění rovného přístupu k infrastruktuře a souvisejícím službám</li> </ul>	COM 2013/26 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Normalizace účtů provozovatelů</li> </ul> COM 2013/28 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Otevření trhu domácí osobní železniční dopravy</li> </ul> COM 2013/29 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Otevření trhu osobní dopravy</li> <li>• Řízení infrastruktury</li> </ul> COM 2013/27 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regulace ERA</li> </ul> COM 2013/21 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Definice bezpečnostních pravidel</li> </ul> COM 2013/30 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Harmonizace požadavků na interoperabilitu</li> </ul>

Zdroj: autoři na základě Peterhans (2013)

### Přepracovaná verze 1. železničního balíčku

Přepracovaná verze 1. železničního balíčku vstoupila v platnost po třech letech debat a diskuzí v prosinci roku 2012. Nová verze reaguje na situaci, kdy mnohá z původních nařízení 1. balíčku nebyla v členských zemích implementována, a také na problémy, které se v průběhu času objevily. Revidovaný balíček konsoliduje směrnice původního 1. balíčku, tj. 2001/12/EC, 2001/13/EC a 2001/14/EC a jejich následná doplnění. Cílem revize bylo zjednodušení textu, odstranění vzájemné křížové propojenosti, harmonizace terminologie a vytvoření Jednotného evropského železničního prostoru (SERA). Ve svých hodnoceních Komise situaci v členských zemích hodnotila jako málo konkurenční a implementaci původního prvního balíčku jako mnohdy nedostatečnou (EC, 2012a). Z toho titulu bylo také 13 členských zemí předvoláno před Evropský soudní dvůr za porušení

unijního práva (EC, 2010). U každého státu byly zmiňovány jiné důvody – od neadekvátní implementace zpoplatnění infrastruktury po neexistenci nezávislého regulačního úřadu. Německo bylo, nakonec neúspěšně, obviněno mimo jiné z nedostatečné nezávislosti správce infrastruktury (EC, 2013b). Z toho důvodu Evropská komise v rámci přepracované verze 1. balíčku zpřesňuje a zjednodušuje požadavky pro přístup na trh a snaží se omezit používání diskriminačních praktik (např. nadměrné slevy původním národním operátorům, informační bariéra pro nové operátory atd., viz čl. 5 směrnice 2013/34/EC).

Kromě toho je v přepracované verzi balíčku zdůrazněn požadavek na oddělení vertikálně propojených společností tak, aby se zabránilo přesunu veřejných prostředků z jedné aktivity do druhé. V případě dominantního operátora vlastního také služby spojené s provozem (stanice, překladiště atd.) je nutná jeho rozhodovací, organizační a právní nezávislost (čl. 13 směrnice 2013/34/EC). V textu jsou precizována pravidla na zpoplatnění přístupu, je řešen problém střetu zájmů a posíleny požadavky na transparentnost. Dalším ze zjištěných problémů, který je zohledněn, je panující nedostatečná regulace a dohled – v revidovaném balíčku je kladen důraz na nezávislost regulátorů a na jejich zvyšující se rozsah pravomocí a kooperaci na přeshraniční úrovni. Každý členský stát musí mít regulátora pro železniční oblast, který bude zcela nezávislý nejen na operátorech, ale v budoucnu také na jakékoliv veřejné instituci, zejména pokud ta vykonává akcionářská práva (čl. 55 směrnice 2013/34/EC). Třetím z významných problémů, který se v uplynulých letech projevil, je nízká míra veřejných i soukromých investic a s tím spojená degradace infrastruktury. Absence jasné „finanční architektury“ vede k poklesu investic – tuto překážku má vyřešit požadavek na smluvní dlouhodobé investiční strategie mezi státem a manažery infrastruktury a také již zmíněná pravidla na zpoplatnění přístupu, resp. jejich precizace a rozumnější aplikaci. K implementaci balíčku do národní legislativy má každý stát 30 měsíců od schválení (EC, 2012a).

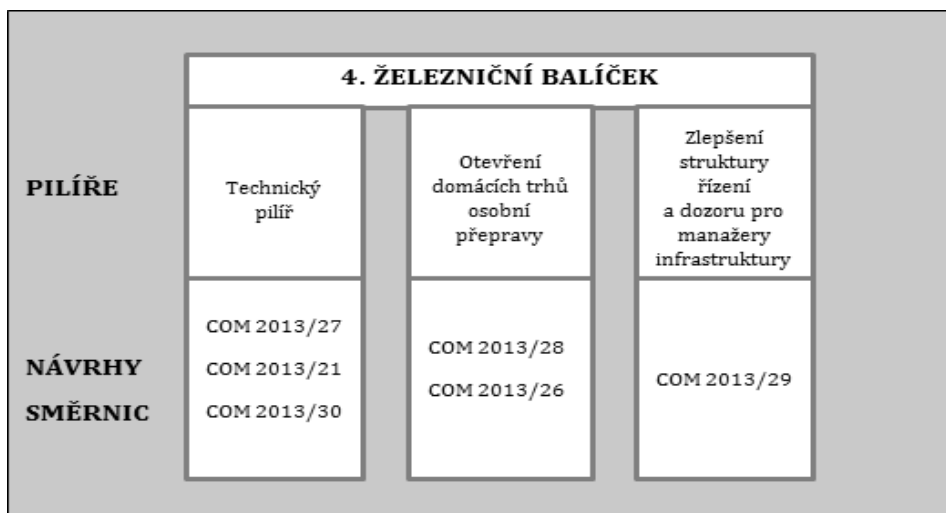


## Návrh čtvrtého železničního balíčku

Návrh čtvrtého balíčku přijatého Komisí 30. 1. 2013 navazuje na směrnici 2012/34/EC a doplňuje či nahrazuje také směrnice a nařízení z 2. a 3. železničního balíčku.<sup>1</sup> Návrh vychází z koncepce Jednotného evropského železničního prostoru představené v Bílé knize (EC, 2011).

Primárním cílem návrhu je zvýšit kvalitu a efektivnost železničních služeb a odstraněním všech právních, institucionálních a technických překážek dále prohloubit tvorbu Jednotného evropského železničního prostoru. Dalším z cílů je aktualizovat a urychlit záležitosti týkající se bezpečnosti a interoperability. Celkově se návrh skládá z návrhu šesti legislativních aktů, které lze rozčlenit do tří pilířů. Prvním, tzv. technickým pilířem, je vznik harmonizovaných procedur pro interoperabilitu a bezpečnost, druhým pilířem je otevření domácích trhů osobní přepravy a třetím pilířem je vytvoření lepší struktury a zlepšení dozoru nad řízením infrastruktury.

Obrázek 2: Pilíře 4. železničního balíčku



Zdroj: autoři

<sup>1</sup> Konkrétně jsou dotčeny nařízení EC/1192/69 (zrušeno), nařízení EC/881/2004 (náhrzeno), směrnice 1370/2007/EC (doplněna), směrnice 2012/34/EC (doplněna), směrnice 2008/57/EC (přepřacována) a směrnice 2004/49/EC (doplněna).

Technický pilíř zahrnuje návrhy tří legislativních aktů. Prvním je návrh směrnice o bezpečnosti na železnici, která je revidovaným zněním směrnice 2004/49/EC. Revize je založena na zprávě Evropské agentury pro železnice (ERA), která doporučovala jednotný certifikační systém bezpečnosti, který by nahrazoval dosavadní způsob certifikace.<sup>2</sup> V návrhu je také zařazena výhradní pravomoc ERA autorizovat užití určitého typu vozidel na trhu. Dále jsou v návrhu provedena zpřesnění a reflektovány proběhlé změny v legislativě. Druhým navrhovaným aktem v technickém pilíři je návrh směrnice pro interoperabilitu železničního systému v Evropské unii, který je revidovaným zněním směrnice o interoperabilitě 2008/57/EC. V tomto návrhu je zohledněn zejména nový vývoj na poli technických standardů a také připomínky zainteresovaných stran. Poslední návrh v tomto pilíři se týká Evropské agentury pro železnice. Ustanovení o vzniku ERA je přeformulováno v návrhu dodatku směrnice 2012/34/EC a nařízení (EC) 881/2004, které ERA zakládalo, se ruší. Nově jsou definovány a inovovány úlohy ERA, zejména na poli vydávání certifikátů pro provoz železniční dopravy, pro umístění vozidel na trh a certifikátů pro kontrolní, řídicí a signalizační systémy. Návrh nařízení také zohledňuje nový zdroj příjmů plynoucí z certifikací (CEP, 2013c). Cílem Komise je do roku 2015 snížit délku certifikačního procesu a náklady na certifikaci o 25 % (CEP, 2013a).

---

<sup>2</sup> Dosud se používá systém část A/část B, kdy část A zahrnuje certifikaci pro celé Společenství a část B certifikaci pro konkrétní typ infrastruktury.

Obrázek 3: Oblasti technického pilíře

		TECHNICKÝ PILÍŘ		
<b>OBLASTI</b>		Bezpečnost	Interoperabilita	ERA
	<b>SMĚRNICE NAŘÍZENÍ</b>	2004/49/EC	2008/57/EC	2012/34/EC

Zdroj: autoři

Druhý pilíř, který aktualizuje reviodvaný první balíček, tj. směrnici 2012/34/EC, si návrh klade za cíl zvýšit konkurenci na železnici otevřením trhu pro poskytovatele osobní přepravy a přísnějším oddělením infrastruktury a provozovatelů. V textu lze nalézt důraz na otevření trhu a volný přístup k infrastruktuře a stanicím ve všech členských státech a to nejen pro přeshraniční přepravu, jak bylo platné dosud, ale nově také pro čistě vnitrostátní přepravu na území jakéhokoliv členského státu. Otevření trhu si klade za cíl zvýšit konkurenci, a tím zvýšit kvalitu i množství poskytovaných služeb. Ovšem i toto pravidlo má v návrhu své výjimky – a to pokud je na stejné trase poskytována doprava na základě smluvního kontraktu veřejné služby a právo na přístup by narušilo „ekonomickou rovnováhu“ smlouvy o veřejné službě. Další návrh zahrnutý ve čtvrtém balíčku týkající se domácí osobní železniční přepravy je dodatek k nařízení (EC) 1370/2007, ve kterém je navrhováno povinné vyhlásování veřejných

soutěží pro dopravu v rámci veřejné služby, a jsou zavedeny horní limity pro kontrakty uzavírané přímo.

V návrhu je dále specifikována role správce infrastruktury, který musí být institucionálně zcela oddělen od jakéhokoli provozovatele dopravy (dříve jen požadavek na oddělené korporátní divize) a musí vykonávat (nově) veškeré funkce nezávisle – tj. údržbu, provoz a rozvoj. Ve snaze zabránit vzájemným vazbám a preferenčnímu jednání nesmí nikdo mít vliv současně na správce infrastruktury a provozovatele, např. finančními nástroji, jmenováním členů dozorčí rady a jiných orgánů. Výjimku z tohoto pravidla představují již existující vertikálně integrované společnosti, kde je nově vyžadována podmínka „efektivní nezávislosti“, kde není nutné provést institucionální odloučení takto integrovaných entit, ale je třeba zajistit, že správce infrastruktury má „efektivní organizační a rozhodovací nezávislost“. V návrhu je poměrně jasně specifikováno, jak může a nemůže takto vertikálně integrovaná společnost fungovat. Současně je zakomponována možnost odepřít přístup takové společnosti na trh v jiném členském státu. Takové opatření má snížit „výhodnost“ existence takového typu společnosti. Reichert (In CEP, 2013c) podotýká, že takové opatření je v přímém rozporu s jednou z priorit revidovaného 1. balíčku, který si klade za cíl trh otevřít (2012/34/EC).

### **Postoje dotčených akterů k technickému pilíři 4. železničního balíčku**

Jak uvádějí Finger – Brand-Weiner – Bert (2013), je technický pilíř nejméně problematickou částí 4. železničního balíčku. Jak již bylo výše uvedeno, dotýká se technický pilíř tří oblastí: i) bezpečnost, ii) interoperabilita a iii) ERA.

Jednou ze stěžejních otázek, která se v souvislosti s technickým pilířem nabízí, je, jaká je a jaká by měla být role ERA (viz např. Finger – Brand-Weiner – Bert, 2013).

Tabulka 1: Názory na budoucí roli ERA

aktér	role ERA	úkoly ERA
ÖBB	posílit	jednotné místo pro harmonizaci, zrychlení a zjednodušení procesu autorizace
DB	posílit	posuzování národních pravidel, dohled nad používáním národních pravidel, zjednodušení, zrychlení a zefektivnění autorizace (inspirace leteckou dopravou)
SBB	posílit	jednotné místo pro technickou regulaci (zabezpečující veškeré úkony, transparentní), koordinaci všech zúčastněných aktérů
SNCF	posílit	jednotné místo pro zjednodušení procesu autorizace a certifikace, koordinátor tvorby nových národních pravidel
FSI	posílit	silný aktér pro autorizaci a vydávání certifikátů o bezpečnosti
ERA	posílit	autorizace ve spolupráci s národními orgány, vydávání společných bezpečnostních certifikátů, monitoring bezpečnosti, iniciátor redukce národních pravidel
UNIFE	posílit	evropská autorizace vozidel, vydávání celoevropských certifikátů o bezpečnosti, eliminace nepotřebných národních pravidel

Zdroj: autoři na základě Topal-Gökceli (2013), Carr (2013), Egloff a Sünder (2013), Metzner (2013), Messulam (2013), Mazzola (2013)

Jak je patrné v tabulce, panuje mezi železničními společnostmi a dalšími dotčenými aktéry všeobecná shoda ohledně budoucí role ERA. V tomto kontextu se však na 6. evropském fóru pro regulaci železniční dopravy mezi účastníky objevily některé připomínky, které Finger – Brand-Weiner – Bert (2013) shrnuly do těchto bodů:

- 1) otázka závaznost rozhodnutí ERA a její odpovědnost;
- 2) časový harmonogram převodu pravomocí na ERA;

3) vzájemný vztah ERA a národních úřadů.

Co se týče vztahu mezi ERA a národními úřady, nabízejí se 3 možná řešení (Metzner, 2013):

- 1) ERA jako jednotné místo pro všechno;
- 2) kompetence ERA pro oblast mezinárodního provozování vozidel;
- 3) kompetence národních úřadů pouze pro oblast národního provozování vozidel.

Dle zástupce ERA by měla být budoucí role ERA v procesu autorizace železničních vozidel, přičemž spolupráce ERA a národních úřadů se má odvíjet v závislosti na dotčené geografické oblasti (Carr, 2013). Proti dominantnímu postavení ERA a současně jedním z argumentů ve prospěch zapojení národních úřadů (National Safety Authorities) bývá zmiňována skutečnost, že mnoho národních pravidel je založeno na faktorech reflektujících specifické národní podmínky, což ERA jako centralizovaný orgán nebude schopna zvládnout (Finger – Brand-Weiner – Bert, 2013). Podle některých názorů, např. zástupce ÖBB Topal-Gökceliho (2013), je minimálně nutné brát v potaz fakt, že národní pravidla budou potřebná do té doby, dokud TSI a jiná evropská pravidla nebudou plně pokrývat všechny důležité technické specifikace.

Každopádně by však mělo být rozdělení kompetencí mezi národními úřady a ERA jasně a jednoznačně nastaveno od samého začátku (např. Messulam, 2013 a Metzner, 2013).<sup>3</sup>

Podle zástupce ÖBB je současná úroveň interoperability poměrně kritická (Topal-Gökceli, 2013). Podle tohoto autora sice započaly první snahy o interoperabilitu již před cca 20 lety, avšak jejími dosavadními důsledky byly pouze dodatečné náklady, komplexnost samotných procedur a komplikace pro žadatele.

---

<sup>3</sup> Dle nejnovějších zpráv zůstávají silné kompetence národním úřadům.

Polo (2013) blíže vysvětluje „komplexnost“ autorizace následovně:

- 1) v současné době vyžaduje autorizace vozidel pro přeshraniční provoz autorizace ve všech zemích, kde bude dané vozidlo provozováno;
- 2) členské země používají rozdílná pravidla;
- 3) vedle evropských specifikací (TSI) existuje okolo 11000 národních pravidel;
- 4) neexistuje jednotný evropský trh.

Vzhledem k existenci množství národních pravidel je často zmiňována potřeba redukce stávajících i omezování tvorby nových národních pravidel a jejich postupné sladování do podoby společných evropských pravidel (Metzner, 2013).

Egloff a Sünder (2013) shrnují problémy švýcarské SBB spojené s autorizací do těchto bodů: i) nejasně stanovené požadavky a procedurální postupy, ii) zainteresovanost příliš velkého počtu stran, iii) doba trvání, iv) administrativní zátěž a náklady. Podle Polo (2013) je v současné době projednávána autorizace u vozidel v celkové hodnotě 1,2 mld. EUR, přičemž samotný proces může trvat i více než dva roky.

## **Závěr**

Revidované znění 1. železničního balíčku a návrh 4. železničního balíčku vychází z poměrně neutěšené situace, která na společném trhu osobní železniční dopravy panuje navzdory více než deseti letům od přijetí prvního železničního balíčku, který měl zajistit otevření trhu osobní železniční dopravy. Nedostatečné kompetence a často nedostatečná nezávislost národních regulátorů, složitý proces registrace a schvalování vozidel, propojenost dominantních operátorů a správců infrastruktury, diskriminační praktiky bránící zahraničním operátorům přistoupit na trh, to vše jsou problémy, které ztěžují vytvoření Jednotného evropského železničního prostoru. Tento článek shrnul kroky, které schválila nebo navrhuje Evropská komise s cílem prohloubit integraci na železnici a vytvořit v Evropě Jednotný železniční prostor. Čtvrtý balíček však teprve čeká konečný schvalovací proces a jeho finální podoba i průběh následné implementace v národních státech jsou zatím neznámou proměnnou.

## Literatura

CARR, C. (2013): *The role of the European Railway Agency An Agency Perspective* (online) [cit. 20. 9. 2013] 6th European Rail Transport Regulation Forum 2013. <<http://fsr.eui.eu/Publications/PRESENTATIONS/Transport/2013/130527ERailTRF/130527CARRchristopher.aspx>>.

CEP (2013a): *European Railway Agency* (online) [cit. 1. 10. 2013] CepPolicyBrief <[http://www.cep.eu/fileadmin/user\\_upload/CEP-Analysen/4\\_EBP\\_Europ\\_Eisenbahnagentur/cepPolicyBrief\\_COM\\_2013\\_27\\_4\\_RP\\_European\\_Railway\\_Agency.pdf](http://www.cep.eu/fileadmin/user_upload/CEP-Analysen/4_EBP_Europ_Eisenbahnagentur/cepPolicyBrief_COM_2013_27_4_RP_European_Railway_Agency.pdf)>.

CEP (2013b): *Awarding Public Contracts for Passenger Transport Services* (online) [cit. 17. 10. 2013] <[http://www.cep.eu/fileadmin/user\\_upload/CEP-Analysen/4\\_EBP\\_Auftragsvergabe\\_im\\_OEVP/cepPolicyBrief\\_COM\\_2013\\_28\\_4th\\_Railway\\_Package.pdf](http://www.cep.eu/fileadmin/user_upload/CEP-Analysen/4_EBP_Auftragsvergabe_im_OEVP/cepPolicyBrief_COM_2013_28_4th_Railway_Package.pdf)>.

CEP (2013c): *Background: European Railway Regulation* (online) [cit. 12. 10. 2013] <[http://www.cep.eu/fileadmin/user\\_upload/CEP-Analysen/4\\_Eisenbahnpaket\\_Eisenbahnbinnenmarkt/Background\\_4th\\_Railway\\_Package.pdf](http://www.cep.eu/fileadmin/user_upload/CEP-Analysen/4_Eisenbahnpaket_Eisenbahnbinnenmarkt/Background_4th_Railway_Package.pdf)>.

DNOVINY.CZ (2013): *Ministr dopravy v EU uhájil silné kompetence národního železničního regulátora* (online) [cit. 18. 10. 2013] <<http://www.dnoviny.cz/dopravni-politika/ministr-dopravy-v-eu-uhajil-silne-kompetence-narodniho-zeleznicniho-regul%C3%A1tora>>.

EC (2010): *Rail services: Commission legal action against 13 Member States for failing to fully implement first railway package* (online) [cit. 20. 9. 2013] <[http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-10-807\\_en.htm?locale=EN](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-10-807_en.htm?locale=EN)>.

EC (2011): *White Paper – Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system* (online) [cit. 11. 9. 2013] <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52011DC0144:EN:NOT>>.

EC (2012a): *European Commission - MEMO/12/520* (online) [cit. 13. 9. 2013] <[http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-12-520\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-12-520_en.htm)>.



EC (2012b): *Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council* (online) [cit. 14. 9. 2013] <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:343:0032:0077:EN:PDF>>.

EC (2013a): *The Fourth Railway Package – Completing the Single European Railway Area to Foster European Competitiveness and Growth* (online) [cit. 2. 9. 2013] <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2013:0025:FIN:EN:PDF>>.

EC (2013b): *Judgment of the Court In Case C-556/10* (online) [cit. 2. 9. 2013] <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62010CJ0556:EN:HTML>>.

EGLOFF, D. – SÜNDER, M. (2013): *What is and should be the role for the European Railway Agency when implementing the technical pillar of the 4th railway package?* (online) [cit. 20. 9. 2013] 6th European Rail Transport Regulation Forum. <<http://fsr.eu.eu/Publications/PRESENTATIONS/Transport/2013/130527ERailTRF/130527EGLOFFSUENDER.aspx>>.

FINGER, M. – BRAND-WEINER, I. – BERT, N. (ed.) (2013): *6th Rail Transport Regulation Summary – The Technical Pillar of the 4th Railway Package: Challenges for Standardisation and Interoperability* (online) [cit. 13. 9. 2013] <<http://www.eui.eu/Projects/FSR/Documents/WorkshopPaper/Transport/2013/130527ERailTRSummaryTechnicalPillar.pdf>>.

HUNEAU, D. (2013): *Implementing the technical pillar of the 4th package – Facts and perspective.* (online) [cit. 4. 10. 2013] 6th European Rail Transport Regulation Forum. <<http://fsr.eu.eu/Publications/PRESENTATIONS/Transport/2013/130527ERailTRF/130527HUNEAUdenis.aspx>>.

MAZZOLA, A. (2013): *Fourth Railway Package* (online) [cit. 4. 10. 2013] 6th European Rail Transport Regulation Forum 2013. <<http://fsr.eu.eu/Publications/PRESENTATIONS/Transport/2013/130527ERailTRF/130527MAZZOLAalberto.aspx>>.

MESSULAM, P. (2013): *4th Railway Package the Technical Pillar – Comments from SNCF* (online) [cit. 20. 9. 2013] 6th European Rail Transport Regulation Forum 2013. <<http://fsr.eui.eu/Publications/PRESENTATIONS/Transport/2013/130527ERailTRF/130527MESSULAMPierre.aspx>>.

METZNER, J. (2013): *Implementing the technical pillar of the 4th Railway Package* (online) [cit. 4. 9. 2013] 6th European Rail Transport Regulation Forum 2013. <<http://fsr.eui.eu/Publications/PRESENTATIONS/Transport/2013/130527ERailTRF/130527METZNERjohann.aspx>>.

PETERHANS, G. (2013): *The Technical Pillar of the 4th Railway Package: Challenges for Standardisation & Interoperability* (online) [cit. 18. 9. 2013] 6th European Rail Transport Regulation Forum 2013. <<http://fsr.eui.eu/Publications/PRESENTATIONS/Transport/2013/130527ERailTRF/130527PETERHANSgilles.aspx>>.

POLO, A. (2013): *The Technical Pillar of the 4th Railway Package: Challenges for Standardisation and Interoperability* (online) [cit. 17. 9. 2013] 6th European Rail Transport Regulation Forum. <<http://fsr.eui.eu/Publications/PRESENTATIONS/Transport/2013/130527ERailTRF/130527POLOalice.aspx>>.

TOPAL-GÖKCELI, M. (2013): *Implications of the proposed interoperability measures for Railway Undertakings and Infrastructure Managers* (online) [cit. 18. 9. 2013] 6th European Rail Transport Regulation Forum. <<http://fsr.eui.eu/Publications/PRESENTATIONS/Transport/2013/130527ERailTRF/130527TOPAL-GOEKCLImark.aspx>>.

**Ing. Monika Jandová, Ph.D.**

Katedra ekonomie  
Ekonomicko-správní fakulta  
Masarykova univerzita  
Lipová 41a  
602 00 Brno  
jandova@econ.muni.cz

**Ing. Tomáš Paleta, Ph.D.**

Katedra ekonomie  
Ekonomicko-správní fakulta  
Masarykova univerzita  
Lipová 41a  
602 00 Brno  
paleta@econ.muni.cz

# MILNÍKY VÝVOJE NA DOPRAVNÍM RAMENI PRAHA–OSTRAVA

Milestones of Development on the Railway Route Prague–Ostrava

MONIKA JANDOVÁ, VÁCLAV REDERER

## Abstract

*Liberalization of the transport system in the Czech Republic determines both public bus and railway transport to a large extent. The route Prague–Ostrava has become a milestone in the liberalization process in the Czech Republic. Nowadays, there are three competing railway operators providing public long-distance transportation. The aim of our article is to identify key economic and traffic characteristics of this railway route with regard to growing competition.*

## Key words

*Open access, liberalization, Prague–Ostrava railway route, milestones, competition in passenger railway transport*

## Úvod

Liberalizace českých železnic začala formálně v roce 1993 na základě Zákona ČNR č. 9/1993 Sb., o Českých drahách, a jeho následné novele, nicméně prvním krokem k reálnému otevření přístupu na trh soukromým dopravcům byla až vertikální dezintegrace Českých drah v roce 2003 na společnost poskytující dopravní služby – České dráhy, a. s., a správce infrastruktury – SŽDC, s. o. V říjnu 2013 bylo v České republice registrováno 24 společností, které vlastní licenci k provozování osobní drážní dopravy (SŽDC, 2013). Pouze dvě z nich však provozují dálkovou železniční přepravu, a to na lince Praha–Ostrava. Jedná se o soukromé firmy RegioJet a LEO Express, které na této trati čelí konkurenci státního dopravce České dráhy. Díky konkurenčnímu tlaku zde prošla úroveň železniční přepravy za poslední roky zásadním vývojem, který je zmapován v následujícím textu,

v rámci nějž jsou ilustrovány nejprve provozní ukazatele ramene a následně základní ekonomické charakteristiky dopravců na lince.

### **Konkurence autobusové dopravy na trase Praha–Ostrava**

Spojení mezi Prahou a Ostravou má specifický charakter, který je dán neexistencí přímého dálničního spojení mezi těmito městy. Tato skutečnost představuje jednoznačnou výhodu pro železniční dopravu. Jak je patrné v tabulce 1, počet párů přímých autobusů denně je dlouhodobě nižší, než je tomu u železničních spojů.

*Tabulka 1: Přímé autobusové spojení na lince Praha–Ostrava*

	<b>počet párů denně (doba jízdy)</b>			
<b>rok</b>	Student Agency	ČSAD Ústí nad Orl.	ostatní spol.	<b>celkem</b>
<b>2009</b>	5 (5h20m)	1 (8h15m)	-	<b>6</b>
<b>2010</b>	4 (5h20m)	1 (7h55m)	-	<b>5</b>
<b>2011</b>	4 (5h20m)	1 (7h45m)	-	<b>5</b>
<b>2012</b>	-	1 (7h45m)	1 (6h)	<b>2</b>
<b>2013</b>	-	1 (7h45m)	-	<b>1</b>

*Zdroj: autoři na základě TT-timetable viewer*

Student Agency (SA), mateřská firma společnosti RegioJet (RJ), začala provozovat přímou autobusovou dopravu na této lince od ledna 2006. Z důvodu neexistence přímé dálnice mezi Prahou a Ostravou byly autobusy Student Agency nuceny využívat dálnici D1, kvůli čemuž přesahovala doba jejich jízdy 5 hodin. Počet přímých párů „žlutých autobusů“ se postupem času snížil z osmi párů denně v roce 2006 na čtyři páry v roce 2011, kdy začala dceřiná společnost RegioJet poskytovat na totožné lince železniční spojení. V dalším roce pak byla autobusová linka Student Agency zcela zrušena. V roce 2013 zůstává v provozu pouze jediné přímé autobusové spojení (provozované společností ČSAD Ústí nad Orlicí).

### **Železniční linka před vstupem soukromých dopravců**

Před vstupem soukromých subjektů, tedy do září 2011, na trase zajišťoval železniční dopravu výhradně státní dopravce České dráhy. V rámci služeb

státní společnosti bylo vypravováno 23 párů denně, přičemž u části z nich se jednalo o mezinárodní spoje pokračující z Ostravy na Slovensko. Kvalita vozů, ze kterých byly spoje řazené, byla variabilní. Na lince bylo v roce 2010 vypravováno 6 rychlíkových párů denně, které byly řazené převážně ze starých vozů ze 70. a 80. let, které nabízely cestujícím nižší komfort. Dále bylo vypravováno 9 párů vlaků vyšších kategorií (EC, IC, Ex) řazených zejména z nových a modernizovaných vozů poskytujících vysoký standard cestování (klimatizace, uzavřený systém WC, odhlučněná skříň vozu apod.). Podobně vysoký komfort byl poskytován také v 8 párech vlaků Supercity Pendolino. Spoje v této kategorii navíc vykazovaly přibližně o hodinu kratší cestovní čas než většina vlaků kategorie EC/IC. Jízdné v kategorii Supercity však bylo vyšší o příplatek 200 Kč za povinnou místenku.

*Tabulka 2: Vlakové spojení mezi Ostravou a Prahou před vstupem soukromých dopravců (JŘ 2009/2010)*

<b>2009/2010</b>	<b>odjezd</b>	<b>příjezd</b>	<b>doba jízdy</b>	<b>kapacita<sup>1</sup></b>
R 408 Vltava	0:52	5:05	4:13	120
R 446 Vihorlat	1:38	5:32	3:54	334
R 400 Silesia	2:20	6:51	4:31	456
R 442 Šírava	3:38	8:15	4:37	624
IC 544 Ostravan	3:51	7:51	4:00	482
SC 500 Pendolino	4:27	7:31	3:04	331
SC 502 Pendolino	5:27	8:31	3:04	331
IC 580 Hutník	5:53	9:51	3:58	587
SC 504 Pendolino	7:27	10:31	3:04	331
EC 148 Jan Perner	7:59	11:51	3:52	514
SC 506 Pendolino	9:27	12:31	3:04	331

<sup>1</sup> Kapacita vlaku bere v úvahu pouze počet míst k sezení.

IC 542 Leoš Janáček	9:59	13:51	3:52	587
EC 144 Detvan	11:59	15:51	3:52	674
SC 508 Pendolino	13:27	16:31	3:04	331
EC 110 Praha	13:48	17:51	4:03	702
SC 510 Pendolino	15:27	18:31	3:04	331
EC 142 Odra	15:59	19:51	3:52	687
R 1584	16:41	20:32	3:51	414
SC 518 Pendolino	17:27	20:31	3:04	331
IC 540 Landek	17:54	21:51	3:57	542
SC 514 Pendolino	19:27	22:31	3:04	331
Ex 140 Beskyd	19:59	23:51	3:52	624
R 440 Excelsior	23:33	3:37	4:04	692
			<b>max. celková kapacita</b>	<b>10687</b>

*Poznámka: odjezdy ze stanice Ostrava, hl. n.*

*Zdroj: autoři podle Jízdní řád 2009/2010 a [www.zelpage.cz/razeni](http://www.zelpage.cz/razeni)*

V následující tabulce jsou shrnuty základní charakteristiky přepravy před vstupem konkurence na tuto trať. Ve výchozím sledovaném období jízdního řádu 2009/2010 byl průměrný počet spojů za hodinu v obou směrech 2 a průměrný počet míst k sezení cca 464.

*Tabulka 3: Charakteristika přepravy na trati před vstupem konkurence*

	<b>2009/2010</b>
průměrný počet spojů v jednom směru za hodinu	0,92
průměr v denním čase (3:00-19:59)	1,06
průměrná jízdní doba	3:41
průměrná kapacita na 1 vlak	464,65

*Zdroj: autoři*

### **Železniční linka po vstupu společnosti RegioJet**

Jak již bylo výše uvedeno, začal Radim Jančura v září 2011 provozovat také železniční dopravu spuštěním linky Praha–Ostrava. Díky novým deseti párům spojů společnosti RJ stoupl celkový počet párů spojů na 31 párů denně v roce 2011 a na 32 párů pro období jízdního řádu 2011/2012. Proti původním očekáváním byly vlaky společnosti RJ sestavené ze starých vagonů rakouských drah, které byly taženy modernizovanými lokomotivami Škoda řady 163 pořízenými z Itálie, čímž se provozovatel RJ snažil maximálně snížit náklady na provoz vlaků. Vlaky RJ byly sestavenou pouze z vozů druhé třídy a základní jízdné bylo stanoveno na 295 Kč za jeden směr, což byla výrazně nižší cena, než za jakou nabízely své obdobné jízdenky konkurenční České dráhy (438 Kč).

Ze strany Českých drah přišla odpověď v podobě snížení cen jízdného (viz kapitola 5) a ve snížení počtu rychlíkových spojů s nižším komfortem a zvýšením počtu spojů vyšších kategorií na 7 párů expresů, 12 párů Eurocity a 10 párů Supercity denně (v roce 2012). Z následující tabulky je dále patrný nárůst celkové denní kapacity, který však není tak výrazný, jako nárůst počtu spojů.<sup>2</sup>

*Tabulka 4: Vlakové spojení mezi Ostravou a Prahou po vstupu společnosti RegioJet (JŘ 2011/2012)*

<b>2011/2012</b>	<b>odjezd</b>	<b>příjezd</b>	<b>doba jízdy</b>	<b>kapacita</b>
EN 444 Slovakia	2:42	6:44	4:02	240

<sup>2</sup> Počet míst sezení se změnil z 10 687 v roce 2010 na 11 282 míst v roce 2012. Počet párů se zvýšil z 23 v roce 2010 na 32 v roce 2012.



R 442 Šírava	3:46	7:38	3:52	614
Ex 402 Silesia	4:02	7:50	3:48	608
SC 500 Pendolino	4:41	7:46	3:05	331
IC 1000 Regiojet	4:50	8:31	3:41	192
IC 1002 Regiojet	5:37	9:31	3:54	192
SC 502 Pendolino	5:41	8:46	3:05	331
Ex 152 Hutník	6:06	9:50	3:44	408
SC 504 Pendolino	6:41	9:46	3:05	331
IC 1004 Regiojet	6:50	10:31	3:41	240
SC 32 Pendolino	7:41	10:46	3:05	331
EC 150 Jan Perner	8:13	11:50	3:37	434
IC 1006 Regiojet	8:50	12:31	3:41	240
SC 506 Pendolino	9:41	12:46	3:05	331
Ex 148 Hukvaldy	10:13	13:50	3:37	566
IC 1008 Regiojet	10:50	14:31	3:41	192
SC 508 Pendolino	11:41	14:46	3:05	331
Ex 146 Leoš Janáček	12:13	15:50	3:37	408
IC 1010 Regiojet	12:50	16:31	3:41	192
SC 510 Pendolino	13:41	16:46	3:05	331
EC 110 Praha	14:13	17:50	3:37	540
IC 1012 Regiojet	14:50	18:31	3:41	192
SC 30 Pendolino	15:41	18:46	3:05	331
IC 1014 Regiojet	15:50	19:31	3:41	192
Ex 144 Landek	16:13	19:50	3:37	580
IC 1016 Regiojet	16:50	20:31	3:41	192
SC 514 Pendolino	17:41	20:46	3:05	331

## Milníky vývoje na dopravním rameni Praha–Ostrava

Ex 142 Odra	18:13	21:50	3:37	568
IC 1018 Regiojet	18:50	22:31	3:41	192
SC 516 Pendolino	19:41	22:46	3:05	331
Ex 140 Beskyd	20:13	23:45	3:32	408
R 440 Excelsior	23:23	3:44	4:21	582
<b>max. celková kapacita</b>				<b>11282</b>

*Poznámka: odjezdy ze stanice Ostrava, hl. n.*

*Zdroj: autoři podle Jízdní řád 2011/2012 a [www.zelpage.cz/razeni](http://www.zelpage.cz/razeni)*

V souvislosti se snižováním počtu nočních spojení (oproti roku 2010) tento stav vypovídá o trendu zkracování vlaků a zvyšování frekvence spojení ve špičkách. Průměrný počet spojů v obou směrech mezi třetí hodinou ranní a 7 hodinou večerní vzrostl ze 2 spojů v roce 2010 na 3 v roce 2012.

*Tabulka 5: Charakteristika přepravy na trati po vstupu RegioJetu*

	<b>2011/2012</b>
průměrný počet spojů v jednom směru	1,29
průměr v denním čase (3:00-19:59)	1,65
průměrná jízdní doba	3:31
průměrná kapacita na 1 vlak	352,56

*Zdroj: autoři*

### **Vývoj po vstupu společnosti LEO Express a současný stav na lince**

Druhý soukromý dopravce, LEO Express (LE), spustil plný provoz v lednu 2013. Na rozdíl od RJ využívá LE nové elektrické jednotky Stadler Flirt s fixní kapacitou 240 míst k sezení. Dalším rozdílem je také rezervační systém jízdenek, postavený na tzv. zahradách cen, ve kterých je cena jízdného závislá na datu pořízení jízdenky. Jeden z pěti vozů LE je určen pro dvě vyšší třídy, kterými chce LEO Express konkurovat Supercity Českých drah.

Vstupem 9 párů LE na linku se zvýšil počet spojů na 40 párů denně v roce 2013. Jelikož jsou veškeré spoje LEO Expressu stejně jako společnosti RegioJet denní, zvýšil se dále průměrný počet spojů v obou směrech ze 3 v roce 2012 na 4 v roce 2013 mezi 3. a 19. hodinou, což ukazuje na pokračování trendu zahušťování dopravy ve špičkách.

*Tabulka 6: Vlakové spojení mezi Ostravou a Prahou po vstupu společnosti LEO Express (JŘ 2012/2013)*

<b>2012/2013</b>	<b>odjezd</b>	<b>příjezd</b>	<b>doba jízdy</b>	<b>kapacita</b>
EN 444 Slovakia	2:46	6:44	3:58	276
R 442 Šírava	3:47	7:36	3:49	746
Ex 542 Ostravan	4:01	7:55	3:54	485
SC 500 Pendolino	4:27	7:39	3:12	331
LE 1350 Švýcarská kvalita	4:31	7:50	3:19	233
IC 1000 Regiojet	4:57	8:33	3:36	192
SC 502 Pendolino	5:27	8:39	3:12	331
IC 1002 Regiojet	5:57	9:33	3:36	192
Ex 540 Hutník	6:01	9:55	3:54	443
SC 504 Pendolino	6:27	9:39	3:12	331
LE 1352 Švýcarská kvalita	6:31	9:50	3:19	233
IC 1004 Regiojet	6:57	10:33	3:36	294
SC 506 Pendolino	7:27	10:39	3:12	331
IC 1006 Regiojet	7:57	11:33	3:36	330
EC 152 Jan Perner	8:07	11:53	3:46	364
LE 1354 Švýcarská kvalita	8:24	11:39	3:15	233
SC 508 Pendolino	9:27	12:39	3:12	331
IC 1008 Regiojet	9:57	13:33	3:36	192
Ex 150 Hukvaldy	10:07	13:53	3:46	364

## Milníky vývoje na dopravním rameni Praha–Ostrava

LE 1356 Švýcarská kvalita	10:24	13:39	3:15	233
SC 510 Pendolino	11:27	14:39	3:12	331
IC 1010 Regiojet	11:57	15:33	3:36	192
Ex 148 Leoš Janáček	12:07	15:53	3:46	443
LE 1358 Švýcarská kvalita	12:24	15:39	3:15	466
EC 110 Praha	13:24	16:39	3:15	280
IC 1012 Regiojet	13:57	17:33	3:36	192
Ex 146 Kysuca	14:07	17:53	3:46	431
LE 1360 Švýcarská kvalita	14:24	17:39	3:15	233
SC 512 Pendolino	15:27	18:39	3:12	331
LE 1362 Švýcarská kvalita	15:31	18:50	3:19	233
IC 1014 Regiojet	15:57	19:33	3:36	192
Ex 144 Landek	16:07	19:55	3:48	573
SC 514 Pendolino	16:27	19:39	3:12	331
LE 1364 Švýcarská kvalita	16:31	19:50	3:19	233
SC 516 Pendolino	17:27	20:39	3:12	331
IC 1016 Regiojet	17:57	21:33	3:36	192
Ex 142 Odra	18:07	21:55	3:48	629
LE 1366 Švýcarská kvalita	18:24	21:39	3:15	233
SC 518 Pendolino	19:27	22:39	3:12	331
Ex 140 Beskyd	20:07	23:53	3:46	377
R 440 Excelsior	23:28	3:48	4:20	418
			<b>max. celková kapacita</b>	<b>13437</b>

*Poznámka: odjezdy ze stanice Ostrava, hl. n.*

*Zdroj: autoři podle Jízdní řád 2012/2013 a [www.zelpage.cz/razeni](http://www.zelpage.cz/razeni)*

Tabulka 7: Charakteristika přepravy na trati po vstupu LEO Expressu

	2012/2013
průměrný počet spojů v jednom směru	1,63
průměr v denním čase (3:00-19:59)	2,12
průměrná jízdní doba	3:35
průměrná kapacita na 1 vlak	335,93

Zdroj: autoři

### Cenový vývoj od roku 2010

Nástup konkurence na trať se projevil okamžitě v cenách jízdného, které prošly od roku 2011 dramatickým vývojem. Pro tento vývoj bylo charakteristické jak plošné snižování jízdného, tak dočasné promoakce. Plošné snižování jízdného ve druhé třídě odstartoval vstup RJ v září 2011 a zavedení jednosměrného jízdného v ceně 295 Kč (viz tabulky 8 a 9, řádek b). České dráhy v reakci na nástup konkurence na dopravní trh následně v říjnu 2011 vydělily jízdné v relaci mezi Prahou a Ostravou a na některých dalších linkách<sup>3</sup> z celosíťového tarifu (TR10) a zavedly na nich zvláštní snížené jízdné, které bylo až o 30 % nižší proti dosavadnímu tarifu (viz tabulky 8 a 9, řádek c). Pro následující tarif v období 2011/2012 se pak stalo charakteristické další snižování cen ve vlacích Supercity v sedlech prostřednictvím zlevňování místenek z dvouset korun na sto korun (viz tabulky 8 a 9, řádek d). Trend snižování cen v sedlech nadále pokračuje i v současném grafikonu 2012/2013, ve kterém začalo být výhodné jízdné mimo špičky nabízeno i dopravci RegioJet a LEO Express. Nejnižší cena, za kterou je možné cestovat z Prahy do Ostravy bez jakýchkoliv slev, se tak na začátku roku 2013 dostala na 137 Kč, což je méně než polovina nejnižší cenové úrovně včasné jízdenky Českých drah v roce 2010, která činila 310 Kč (viz tabulky 8 a 9, řádek f).

<sup>3</sup> Jednalo se např. o linky Praha–Brno, Praha–Hradec Králové a Praha–Zlín (ČD, 2011).

Tabulka 8: Cenový vývoj od roku 2010 pro zákazníky bez věrnostních karet (obyčejné jízdné)

Dopravce	České dráhy				RegioJet		LEO Express
Kategorie vlaku	SC Pendolino		ostatní (EC, Ex)		IC		LE
Druh jízdného	běžné j.	včasná j.	běžné j.	včasná j.	běžné j.	mimo šp.	běžné j.
(a) do září 2011	638	510, 550, 590	438	310, 350, 390	-	-	-
(b) září 2011	638	510, 550, 590	439	310, 350, 390	<b>295</b>	-	-
(c) říjen 2011	<b>495</b>	<b>430</b>	<b>295</b>	<b>230</b>	295	-	-
(d) od prosince 2011	<b>395, 495</b>	<b>330, 430</b>	295	230	295	-	-
(e) listopad 2012	395, 495	330, 430	295	230	295	-	<b>137–532</b>
(f) od prosince 2012	395, 495	<b>310, 410</b>	295	<b>210</b>	295, <b>325</b>	<b>139, 239</b>	137–319
(g) stav v srpnu 2013	395, 495	310, 410	295	210	295, 325	139, 239	137–329

Zdroj: autoři na základě TT-timetable viewer

Tabulka 9: Cenový vývoj od roku 2010 pro zákazníky se zákaznickou kartou

Dopravce	České dráhy				RegioJet		LEO Express
Kategorie vlaku	SC Pendolino		ostatní (EC, Ex)		IC		LE
Druh jízdného	In 25	včasná j.	In 25	včasná j.	kredito vá	mimoš p.	smile card
(a) do září 2011	429	330, 360, 390	329	230, 260, 290	-	-	-
(b) září 2011	429	330, 360, 390	329	230, 260, 290	<b>290</b>	<b>230</b>	-
(c) říjen 2011	<b>365</b>	<b>320</b>	<b>265</b>	<b>220</b>	290	230	-

(d) od prosince 2011	<b>360, 380</b>	320, <b>340</b>	260	220	290	210	-
(e) listopad 2012	360, 380	320, 340	260	220	290	210	-
(f) od prosince 2012	360, 380	<b>300, 320</b>	260	<b>200</b>	290, <b>319</b>	<b>133, 233</b>	-
(g) stav v srpnu 2013	360, 380	300, 320	260	200	290, 319	133, 233	<b>109-231</b>

*Zdroj: autoři na základě TT-timetable viewer*

Zcela odlišný byl cenový vývoj u vyšších tříd, který se týká první třídy ve vlacích ČD a třídy Business a Premium ve vlacích LEO Express. Tarif první třídy nevydělili České dráhy, na rozdíl od tarifu pro druhou třídu, z celosíťového tarifu, a proto od roku 2010 roste v souladu s celosíťovým tarifním předpisem, na čemž nic nezměnil ani vstup třetího operátora, který ČD konkuruje dvěma třídami s vyšším komfortem.

*Tabulka 10: Cenový vývoj vyšších tříd od roku 2010*

Dopravce	České Dráhy		Leo Express	
	SC	Ex	LE	
Kategorie vlaku				
Druh jízdného	1. tř.	1. tř.	Business	Premium
(a) do září 2011	859	659	-	-
(b) září 2011	859	659	-	-
(c) říjen 2011	859	659	-	-
(d) od prosince 2011	<b>886</b>	<b>686</b>	-	-
(e) listopad 2012	886	686	<b>349-739</b>	<b>553-739</b>
(f) od prosince 2012	<b>908</b>	<b>708</b>	350-739	<b>750-900</b>
(g) stav v srpnu 2013	908	708	350-736	<b>750-1050</b>

*Zdroj: autoři na základě TT-timetable viewer*

## Výnosy a obsazenost

Přes to, že přístup k podrobným informacím o výkonech je omezený (zejména u ČD), lze na základě dostupných dat konstatovat, že vývoj obsazenosti a výnosů je zhruba korespondující s logickou intuící ohledně důsledků snižování cen jízdného. Jak vyplývá z tabulky 11, všichni dopravci

na lince vykazují ztrátu, přičemž u obou soukromých dopravců se vykazovaná ztráta zvyšuje. Pro České dráhy chybí relevantní podklady.

Významnost ztrát jednotlivých dopravců pak ilustruje podíl ztráty na celkových tržbách těchto dopravců. Ze soukromých operátorů vykazuje v tomto ohledu horší výsledky společnost LEO Express, která v první polovině roku 2013 vykázala vyšší ztrátu než RegioJet za celý rok 2012. Celkové tržby LEO Expressu jsou však nižší než společnosti RJ (87 mil. Kč u společnosti LEO Express za leden až červen 2013 při ztrátě 85 mil Kč vs. 246 Kč mil. Kč u společnosti RJ za rok 2012 při ztrátě 76 mil. Kč). Tržby Českých drah na jednotlivých ramenech nejsou oficiálně zveřejňovány. Výjimkou je pouze rok 2010, pro který byla tato data zveřejněna proti vůli Českých drah. Jejich výnosy na daném rameni činily 703 mil. Kč pro vlaky kategorie EC, IC, Ex, R a EN (tedy bez SC), přičemž vykázaná ztráta přesahuje 7 mil. Kč (viz Výkaz z přepravní činnosti ČD, 2011).

Vzhledem k faktu, že všichni dopravci (kromě SC Pendolino) vykazují poměrně vysoké hodnoty průměrné obsazenosti, lze předpokládat, že mezi roky 2011 a 2013 došlo jednak k rozšíření trhu železniční přepravy mezi Prahou a Ostravskem a za druhé značná část cestujících přešla ze SC Pendolino ke konkurenčním dopravcům.

Tabulka 11: Výnos a obsazenost jednotlivých dopravců (v tis. Kč)

rok	ČD-EC/Ex		ČD-SC		RJ		Leo	
	zisk	obsazenost	zisk	obsazenost	zisk	obsazenost	zisk	obsazenost
2010	-7 077	nedost.	-300 000	62%	-4 441	-	-610	-
2011	nedost.		nedost.		-59 767	80 %	-11 721	-
2012	nedost.	50–70 %*	-500 000*	40%*	-76 267	85 %	-85 645	15 %
pol. 2013	nedost.		nedost.		nedost.	nedost.	nedost.	-85 471

Poznámka: \* vlastní spotřebitelský průzkum

Zdroj: autoři na základě výroční zprávy společnosti RegioJet a LEO Express, výkaz z přepravní činnosti ČD 2010, Centrum pro efektivní dopravu (2010), Student Agency (2012), vlastní spotřebitelský průzkum



## **Závěr**

Příspěvek shrnuje podstatné milníky vývoje na dopravním rameni Praha–Ostrava s důrazem na ekonomickou a provozní charakteristiku linky. I když první formální kroky směřující k umožnění volné konkurence byly učiněny již v první polovině devadesátých let, k reálné soutěži dochází až v září 2011, kdy na trať vstupuje první soukromý dopravce RegioJet. V dalším roce přibývá na trase třetí železniční dopravce LEO Express, jehož přítomností je konkurenční boj dále vyostřen.

Přes poměrně krátkou dobu trvání volné soutěže dopravců na lince lze pozorovat určité charakteristické trendy svědčící o dopadech otevření tohoto železničního ramene volné soutěži. Z provozního hlediska je zejména patrné výrazné zvýšení přepravní kapacity a hustoty dopravy za současného snížení průměrné délky vlaků. Z ekonomického hlediska je nejzřetelnějším projevem soutěže výrazné snížení cen, jehož dalším důsledkem je ztrátovost všech zúčastněných dopravců.

Rozšířením přepravní kapacity, zvýšením komfortu cestujících a snížením průměrné ceny jízdného se zvýšil užitek cestujících, což umožnilo železniční přepravě na této lince intermodálně zvýšit svůj podíl a rozšířit zákaznickou základnu na úkor osobní automobilové dopravy. Toto zvětšení trhu, jak ukazují velikosti ztrát jednotlivých dopravců, však na této trase není dostačující pro ekonomicky racionální provoz všech produktů a současná dopravní situace na lince Praha–Ostrava je za daných podmínek dlouhodobě neudržitelná.

## **Literatura**

Centrum pro efektivní dopravu (2010): *Pendolina jsou v účetní ztrátě 300 milionů, provozně ale vydělávají* [online] [cit. 2013-10-20]. Dostupné z: <http://www.cedop.info/55/pendolina-jsou-v-ucetni-ztrate-300-milionu-provozne-ale-vydelavaji/>.

Chaps spol s.r.o., TT – timetable viewer [počítačový program]. Verze 1.20.0.0 Brno 2008. Softwarové rozhraní pro vyhledávání dopravního spojení, 657 kB [cit. 2013-10-23].

Chaps spol s.r.o., TT – timetable viewer [počítačový program]. Verze 1.22.0.0 Brno 2009. Softwarové rozhraní pro vyhledávání dopravního spojení, 662 kB [cit. 2013-10-23].

Chaps spol s.r.o., TT – timetable viewer [počítačový program]. Verze 1.23.0.0 Brno 2010. Softwarové rozhraní pro vyhledávání dopravního spojení, 665 kB [cit. 2013-10-23].

Chaps spol s.r.o., TT – timetable viewer [počítačový program]. Verze 1.24.0.0 Brno 2011. Softwarové rozhraní pro vyhledávání dopravního spojení, 666 kB [cit. 2013-10-23].

Chaps spol s.r.o., TT – timetable viewer [počítačový program]. Verze 1.24.0.0 Brno 2012. Softwarové rozhraní pro vyhledávání dopravního spojení, 1760 kB [cit. 2013-10-23].

České dráhy (2011): Mezi Prahou a Moravou výhodněji vlaky ČD. [online]. 29. 9. 2011 [cit. 2013-10-24]. Dostupné z: <<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11618/>>.

Pololetní zpráva 2013 a. s. LEO Express. Praha (CZ): LEO Express, 2013, Výkaz zisku a ztráty, str. 8. verze 2. 9. 2013, [cit. 2013-10-02]. Dostupné z: <<http://www.le.cz/download/03892ad0413908fdde932b5d790002e4.html>>.

Student Agency (2012): *Za rok provozu přepravil RegioJet 900 tisíc cestujících. Aktuálně vlaky IC RegioJet každý týden cestuje více než 27,5 tisíc zákazníků* [online] [cit. 2013-10-18]. Dostupné z: <<http://www.studentagency.cz/pro-media/tiskove-zpravy/2012-09-Rok-provozu-RegioJet.html>>.

SŽDC (2013). *Dopravci působící na síti SŽDC* [online] [cit. 2013-10-23]. Dostupné z: <<http://www.szdc.cz/provozovani-drahy/dopravci.html>>.

Výroční zpráva 2011 a. s. LEO Express. Praha (CZ): LEO Express, 2012, Výkaz zisku a ztráty, str. 11-12. verze 13. 6. 2012, [cit. 2013-09-30]. Dostupné z: <<http://www.le.cz/download/6c7ee5b919f4aa38f6b082be8e92e479.html>>.

Výroční zpráva 2012 a. s. LEO Express. Praha (CZ): LEO Express, 2013, Výkaz zisku a ztráty, str. 18. verze 26. 4. 2013, [cit. 2013-10-02]. Dostupné z:

<<http://www.le.cz/download/72591e9f00baa28c9e40e2392ff41914.html>>.

Výroční zpráva 2011 a. s. RegioJet. Brno (CZ): Regiojet, 2012, Výkaz zisků a ztrát, str. 30-35. verze 15. 10. 2012, [cit. 2013-10-20]. Dostupné z: <<http://www.regiojet.cz/opencms/export/sites/regiojet.cz/cs/onas/dokumenty/R/vyrocnizprava2011.pdf>>.

Výroční zpráva 2012 a. s. RegioJet. Brno (CZ): Regiojet, 2013, Výkaz zisků a ztrát, str. 33-37. verze 21. 6. 2013, [cit. 2013-10-17]. Dostupné z: <<http://www.regiojet.cz/opencms/export/sites/regiojet.cz/cs/onas/dokumenty/R/vyrocnizprava2012.pdf>>.

Zpráva nezávislého auditora a finanční informace pro zvláštní účely a. s. LEO Express. Praha (CZ): LEO Express, 2012, Výkaz zisku a ztráty, str. 4. verze 19. 10. 2012, [cit. 2013-10-23]. Dostupné z: <<http://www.le.cz/download/7b8962b84e69cb3ce76589620f129d0d.html>>.

Výkaz nákladů a výnosů z přepravní činnosti ve veřejné drážní osobní přepravě po jednotlivých linkách pro období 2010, České dráhy a.s., Praha (CZ): České dráhy, 2011, str. 1, verze 31. 5. 2011, [cit. 2013-09-28].

**Ing. Monika Jandová, Ph.D.**

Katedra ekonomie  
Ekonomicko-správní fakulta  
Masarykova univerzita  
Lipová 41a  
602 00 Brno  
[jandova@econ.muni.cz](mailto:jandova@econ.muni.cz)

**Ing. Václav Rederer**

Katedra ekonomie  
Ekonomicko-správní fakulta  
Masarykova univerzita  
Lipová 41a  
602 00 Brno  
[rederer@econ.muni.cz](mailto:rederer@econ.muni.cz)

# REGULACE KONKURENČNÍHO PROSTŘEDÍ NA ŽELEZNICI – ČAS ROZHODNOUT

Regulation of a Competitive Environment on Railways – Time to Decide

MARTIN KVIZDA

## Abstract

*The competition was regulated within the railway industry by the state throughout the world from the beginning of the railway era in the 19<sup>th</sup> century. We examine four models of the competition on railways in the world, and then compare influence on a state budget analyzing the case of Austrian railways. Finally we compare a historical experience with current European railway reforms and deduce possible forms of the railway industry's regulation and their compatibility with objectives of a transport policy. We conclude the only possibility is an unbundled market based on competitive tendering of passenger services instead of free open access.*

## Key words

*railway industry, intramodal competition, intermodal competition, open access, railway packages*

## Regulace konkurence během dvou staletí

Stát ovlivňoval železniční dopravu od počátku jejího vzniku (TOMEŠ 2008, NIGRIN 2013): dával svolení ke stavbě, uděloval výhradní privilegia, stanovoval technické parametry drah, vynucoval výstavbu některých tratí, sám budoval železnice, organizoval provoz a subvencoval jej, nebo sám stát vstupoval do odvětví jako podnikatel a dopravce – ve všech případech to byl vždy stát, kdo svým přístupem k odvětví železniční dopravy formoval a reguloval míru konkurence v něm. V historii existuje mnoho příkladů různých systémů vlivu státu na železnici jako odvětví i na jednotlivé dopravce, které ústily do určitého uspořádání odvětví s různou mírou intramodální konkurence, s různým dopadem intermodální konkurence a s různým vlivem na výdaje státního rozpočtu. Tento text si klade za cíl

definovat základní modely organizace odvětví železniční dopravy od dob jejího vzniku na základě analýzy historických skutečností, dovodit z těchto modelů dopady na míru intramodální konkurence a na zátěž veřejných rozpočtů, a konečně na základě těchto modelů definovat možné důsledky současných železničních reforem v zemích Evropské unie v jednotlivých variantách jejich aplikace.

Přístupy jednotlivých států ve světě ke svým drahám a k dopravnímu trhu vůbec byly od dob jejich vzniku přes celé období jejich existence velmi rozdílné; dobře to dokumentují dva citáty z dobové literatury; v roce 1873 prohlásil Sir Henry Tyler (člen British Commission on Railways and Canals): “Pokud stát nebude kontrolovat železnice, železnice budou kontrolovat stát” (cit. podle ACWORTH 1908, s. 509, vlastní překlad). Zcela opačný názor reprezentoval např. E. R. Dewsnup, který psal, že “zatímco jednoduchost a přehlednost účetnictví je zákonem v soukromém sektoru, komplikovanost, fikce a nejasnost je pravidlem ve státních společnostech” (1911, s. 179, vlastní překlad). Uvedené citáty ukazují naprosto ambivalentní zkušenosti z fungování odvětví železniční dopravy v 19. století, které je z ekonomického hlediska všeobecně považováno za období relativně volných kompetitivních trhů. A skutečně: ani v odborném akademickém diskursu, ani v aplikované dopravní politice nenalezneme po celé období existence železnic shodu o ideálním uspořádání konkurenčních vztahů v odvětví, a to často ani v rámci jednotlivých států. Diskuse o potřebě a míře regulace konkurenčního prostředí na železnici je tedy stará stejně jako železnice sama a je evidentní, že ani současná reforma železniční dopravy prováděná v zemích Evropské unie není založena na jednoznačné shodě o míře regulace odvětví.

Provedeme-li institucionální analýzu odvětví železniční dopravy v celém období od jejich vzniku až do konce 20. století, můžeme definovat čtyři základní modely konkurenčního prostředí.

### **Soukromí dopravci – volná konkurence**

Systém založený na volné intramodální konkurenci soukromých, vertikálně integrovaných dopravců je typický např. pro Spojené státy americké od vzniku železnic až po současnost, nebo pro Velkou Británii až do prvních reforem v roce 1923. Systém je typický větším počtem dopravců

---

provozujících služby osobní i nákladní dopravy na vlastní dopravní infrastrukturu. Stát odvětví reguloval zpravidla jen systémem udílení koncesí nebo privilegií ke stavbě drah s omezeními danými základními technickými parametry, ale bez dalších podmínek pokud jde o rozsah nebo kvalitu služeb. Jediným výraznějším regulačním prvkem byla regulace tarifů. Stát tak nenesl žádné přímé náklady spojené s investicemi do infrastruktury nebo vozidel. V systému fungovala přirozená intramodální konkurence na bázi spojnic významných regionů a aglomerací, kde paralelně vedly dopravní cesty dvou nebo i více dopravců, vzájemně od sebe více nebo méně vzdálené a obsluhující stejné nebo zcela jiné mezilehlé oblasti. Do tohoto modelu patří i systém, kdy jeden soukromý subjekt vlastnil dopravní cestu a zajištění provozu objednával u jiného soukromého subjektu (ať už na jeho vlastní komerční riziko nebo jako placenou službu); na principu volné intramodální konkurence to však nic neměnilo. V některých zemích stát podporoval rozvoj železnic poskytováním státních záruk za úvěry, nebo zvýhodněným úročením či garancí ročního výnosu investic; ve Spojených státech plnilo roli investičních pobídek poskytnutí státní půdy k vlastnímu podnikání v širokém pásu kolem železnice. Postupem doby přešel v některých zemích (např. v Rakousku) systém záruk do systému přímých subvencí provozu až do státního odkupu nebo znárodnění drah.

### **Státní dráhy – žádná konkurence**

Opačným extrémem, který byl typický např. pro Belgii od vzniku drah, nebo pro Prusko od reformy v roce 1875, bylo budování státních unitárních drah. V takových systémech neexistovala žádná intramodální konkurence, stát budoval železnice jako pilíř dopravní obsluhy území (typickým příkladem je právě Belgie, kde radiální síť státních drah byla vnímána jako strategický, politický prvek definující integritu nově vzniklého státu). Podobně bylo motivováno znárodnění soukromých drah v Prusku v roce 1875, kde výrazně převládl prvek vojensko-strategický (COHN 1908, s. 521). Stát nejen vlastnil dopravní infrastrukturu, ale na vlastní účet také zajišťoval provoz; od počátku tak stát nesl veškeré náklady a podnikatelské riziko, byl ovšem také příjemcem příjmů a zejména v počátcích provozu také nezanedbatelných zisků (PRATT 1915). V jednotlivých zemích však státní dráhy přerostly do obtížně říditelných netransparentních monopolů, které

s nástupem nových dopravních módů (zejména letecké a automobilové dopravy) postupně ztrácely intermodální konkurenceschopnost a staly se tak výraznou fiskální přítěží svých mateřských států.

### **Společný podnik – omezená konkurence**

V některých zemích (např. v Mexiku v 19. stol.) se vyvinul velmi zvláštní systém založený na společných železničních podnicích – akciových společnostech, kterých se účastnil soukromý kapitál a stát a kde stát držel majoritu (ACWORTH 1908, s. 508). Smyslem tohoto modelu bylo zajištění dostatečných investic do budování železniční infrastruktury, zajištění budování dopravních cest v požadovaných směrech (ze strany státu), a současně zajištění dostatečné motivace pro odpovědné a ziskové podnikání (ze strany soukromého kapitálu). Stát tak nesl část rizika a nákladů, podílel se ovšem také na výnosech investic.

### **Státní infrastruktura s pronájmem provozu – regulace konkurence**

Poměrně vzácně se vyskytl v historii model, který nejvíce připomíná současné pojetí železničních reforem: oddělené vlastnictví dopravní cesty (majetek státu) od provozu na ní (soukromé společnosti). Takový systém bychom našli např. ve Francii během 19. století: stát stál u zrodu většiny hlavních tratí, plánoval jejich trasy a na vlastní náklady budoval těleso tratě včetně investičně náročných staveb (tunelů, mostů, atd.); koleje (traťový svršek) včetně signalizace budoval buďto rovněž stát nebo soukromé železniční společnosti na základě smlouvy se státem. Na smluvním základě potom stát pronajímal soukromým železničním společnostem různé části železniční dopravní sítě, které na vlastní účet zajišťovaly dopravní služby. Důležitým principem byl výhradní pronájem tras tak, aby si na žádné lince různí dopravci nekonkurovali; současně však byla zákonem z roku 1859 stanovená povinnost těchto dopravců provozovat i ztrátové linky přiléhající k pronajatému obvodu (MITCHELL 1997, s. 21). V tomto systému nesl stát převážnou část nákladů počátečních investic, současně si však ponechával kontrolu nad trasováním a standardem provedení dopravních cest. Komerční riziko provozu včetně potenciálních zisků a ztrát ponechával na soukromých dopravcích. Obdobný systém byl na přelomu 18. a 19. století zvolen také v Nizozemsku, avšak s jedním podstatným rozdílem: stát vždy



---

pronajímal tratě tak, aby na všechny důležité linky měli přístup dva dopravci – tím měla být udržována účinná konkurence v provozu (ACWORTH 1908, s. 504). Společným znakem tohoto modelu uspořádání odvětví byla velmi striktně regulovaná intramodální konkurence, která zajišťovala státu kontrolu nad vynaloženými investicemi a současně umožňovala soukromým dopravcům podnikání ve stabilních, nicméně tržním prostředí. Tento model se však příliš nerozšířil a i ve Francii a Nizozemsku byl postupně transformován do státního monopolního podniku.

Jiné, než výše uvedené modely konkurenčního prostředí ve světě prakticky nenalezneme. S výjimkou posledně jmenovaného modelu francouzsko-nizozemského byly všechny modely založeny na přirozené vertikální integraci odvětví, tzn. že dopravci zajišťovali provoz výhradně na své vlastní infrastruktuře. Pokud byl vlastnický oddělen provoz od dopravní cesty, byl vztah obou subjektů velmi přesně definován a regulován. Každý s uvedených modelů také různým způsobem zatěžoval státní rozpočet a přenásek na stát část (nebo celé) podnikatelského rizika. Vzájemný vztah míry regulace, státního vlivu a sdílení rizika v odvětví si můžeme velmi dobře dokumentovat příkladem rakouských železnic v průběhu 19. století, které ve svém vývoji představují svého druhu unikát.

### **Organizace odvětví a státní rozpočet – příklad c. a k. rakouských drah**

Rakousko nepatřilo v 19. století mezi nejrozvinutější země Evropy a ani rozvoj železnic neprobíhal ve srovnání zejména se západními sousedy nijak rychle; důsledkem byl zajímavý paradox: rakouský stát neměl dostatek prostředků pro zajištění vlastních investic do železnic, současně však rozvoj železnic chápal (alespoň v druhé polovině 19. stol.) jako strategickou i ekonomickou nezbytnost pro zvýšení výkonu ekonomiky. To se projevilo dlouhým hledáním (a nenalézáním) ideálního modelu, který by zajistil požadovaný rozvoj železnic i bez dostatečných veřejných zdrojů (viz např. HLAVAČKA 1990, JAKUBEC – JINDRA 2006).

První železnice v Rakousku, a překvapivě i první na evropském kontinentu, z Lince do Českých Budějovic vznikla víceméně shodou šťastných okolností: vzhledem k obtížným geomorfologickým podmínkám a nedostatku kapitálu

byla tak dlouho odkládána stavba kanálu spojujícího Dunaj s Vltavou přes evropské rozvodí, až se díky erudici F. A. Gerstnera podařilo ve 20. letech 19. století prosadit stavbu koněspřežné železnice. Na dalších téměř patnáct let to však byla v Rakousku jediná železniční stavba. Žádoucího rozvoje železniční dopravy se monarchie dočkala až ve druhé polovině 19. století a mezitím vystřídala během pouhých čtyřiceti let celkem čtyři systémy regulace konkurenčního prostředí.

### **První období soukromých drah – volná konkurence, žádné veřejné výdaje**

Zahájením provozu na koněspřežné dráze z Lince do Českých Budějovic v roce 1827 bylo v Rakousku zahájeno období volné konkurence železničních společností – vzhledem k hustotě železniční sítě se jednalo výhradně o intermodální konkurenci, kdy jedinými konkurenty nově vznikajících drah byla formanská přeprava. Stát rozvoj železnic nijak nepodporoval, spíše je byrokraticky omezoval, podstatným znakem však byl systém privilegií: udělením koncese k provozu dráhy měla železniční společnost zajištěno výhradní právo na spojení určitých oblastí v určité trase – intramodální konkurence tak byla předem vyloučena. Vzhledem k ekonomické situaci Rakouska se však železnice v tomto prostředí nerozvíjely tempem, jako v sousedních západních zemích; po budějovické koňce vznikla kromě málo významných drah a krátkých tratí (např. z Vídně do Gloggnitz jako počátek teprve ve 40. letech dobudované jižní dráhy) pouze jediná dráha s celostátním významem (Kaiser Ferdinands Nordbahn – KFNB). Brzy se však ukázalo, jak velký je strategický i ekonomický význam dálkových tratí. Rakouský stát pocítil potřebu podpořit jejich rozvoj, současně však také potřebu mít tyto klíčové spojnice pod kontrolou a proto zcela změnil svoji strategii: napříště měl železnice budovat na svůj účet stát.

### **Období státních drah – žádná konkurence, velké veřejné výdaje**

V roce 1841 byla v Rakousku zahájena výstavba základní sítě hlavních železničních tratí spojujících Vídeň s hlavními oblastmi říše. Původním předpokladem bylo, že stát vybuduje železniční infrastrukturu a provoz pronajme soukromým dopravcům. Takto byl např. pronajat provoz na Olomoucko-pražské dráze (součást státní Nördliche Staatsbahn) soukromé

---

KFNB. Po několika letech provozu však stát převzal i provoz na vlastní účet, neboť nebyl spokojen s provozem zajišťovaným KFNB (pro niž byla odbočka do Prahy pouze vedlejší tratí) a zejména s nedostatečnou údržbou pronajaté infrastruktury (HONS 1990). Budování a provoz drah byl však pro státní rozpočet neudržitelnou zátěží a tak opět po necelých patnácti letech stát zcela změnil svoji strategii a rozhodl se napříště ve stavbě a provozu drah neangažovat.

### **Druhé období soukromých drah - (téměř) volná konkurence, (téměř) žádné veřejné výdaje**

Období státních drah skončilo na sklonku roku 1855 náhle a velmi razantně kompletní privatizací: stát prodal soukromým společnostem veškerou infrastrukturu včetně pozemků a příslušenství a kompletní vozový park. V českých zemích se privatizace týkala zejména Nördliche Staatsbahn, kterou odkoupila Staatseisenbahngesellschaft (StEG); vzhledem k finanční tísní, ve které se rakouský stát ocitl, byla privatizace velmi rychlá a pro stát nevýhodná (NStB byla prodána za polovinu účetní ceny - HONS 1990, s. 111). Prioritou státního rozpočtu se staly vojenské výdaje a stát znovu předpokládal, že rozvoj železnic bude dosažen pouze s pomocí soukromého kapitálu. Oproti prvnímu období se však situace změnila: stát již neponechával rozvoj jednotlivých tratí zcela nezávislým, ale snažil se přimět železniční společnosti k trasování drah v souladu se strategickými zájmy státu. Byla tak podporována stavba drah směřující k vojenským spojencům Rakouska (v Českých zemích se to týkalo zejména drah k bavorským a saským hranicím, naopak byla cíleně blokována výstavba spojení s Pruskem. Tratě budované v oblasti říšských vojenských pevností musely být trasovány tak, aby je železnice mohla zásobovat a aby byla v pohotovosti pro nasazení vojenských transportů.

Při udílení koncesí na stavbu nových drah, musel stát dodržovat výsadní postavení již existujících drah vyplývající z dříve udělených privilegií (např. při budování nové spojovací dráhy z Vídně do Brna musela StEG použít zcela novou, nevýhodnou, západněji položenou trasu, aby konkurenčně neohrozila zájmy KFNB). Složitý byrokratický systém rakouského státu spolu s prosazováním vojensko-strategických zájmů státu na úkor ekonomických zájmů železničních společností způsoboval, že nové dráhy vznikaly poměrně pomalu. K prosazení svých zájmů musel stát stále častěji

s železničními společnostmi vyjednávat a tak se objevují i první veřejné pobídky: záruky úvěrů a dotace.

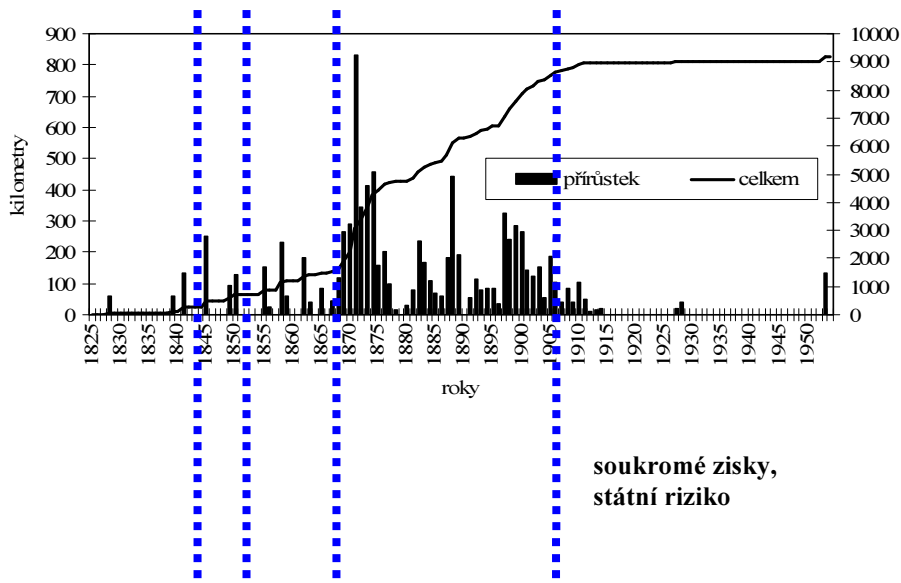
### **Období postátňování drah – klesající konkurence, rostoucí veřejné výdaje**

Kritickým zlomem v rakouské železniční politice se stala prohraná válka s Pruskem, která vyvrcholila podpisem Pražského míru v roce 1866. Rakousko se mj. zavázalo k vybudování několika nových železničních spojnic s Pruskem. Aby Rakousko dostalo svým závazkům a aby konečně vybuodovalo železniční síť, která by odpovídala ekonomickým i strategickým potřebám země, zavedl stát od roku 1869 systém státních subvencí a garancí pro nově budované dráhy. Výměnou za finanční podporu budovaly železniční společnosti tratě, které svým trasováním odpovídaly státní politice, a především je budovaly ve značně větším rozsahu než dosud. V Rakousku začala skutečná „railmania“, která však poměrně rychle ochladla po krachu vídeňské burzy v roce 1873. Stát se snažil udržet nastartované tempo výstavby drah a ještě zesílil svoji podporu drahám ze státního rozpočtu. Současně také musel dostát svým závazkům, pokud jde o státní záruky, zejména garanci výnosů investovaného kapitálu. Systém byl byrokraticky velmi komplikovaný a obsahoval přímé provozní subvence, státní nákup akcií a obligací železničních společností, garance minimálního výnosu (typicky 5,20 %) a tzv. paušalizaci (dotace na kilometr tratě); v roce 1875 tak bylo subvencováno 31 železničních společností celkem sedmi variantami podpor, přičemž vyšší dotace získávaly společnosti, kde akcionáři byli Habsburkové (PAVLÍČEK 2002).

Nyní se také opět projevila ambivalence vztahu státu k železnicím: spolu s růstem výdajů ze státního rozpočtu vzrostla potřeba státu železnice kontrolovat. Prvním krokem bylo vydání tzv. kuratorního zákona v roce 1874 (HLAVAČKA 1990, s. 109), kterým byly zadlužené dráhy chráněny před věřiteli; dalším krokem bylo v roce 1877 vydání tzv. sekvestračního zákona, na jehož základě byly dráhy čerpající státní záruky a neschopné krýt výdaje provozem déle než tři roky státem odkupovány (JAKUBEC - JINDRA 2006, s. 257). Stát tak postupně přebíral stále větší část železniční sítě pod svoji přímou kontrolu a do vlastnictví; současně se zvyšovala výplata garantovaných výnosů a subvencí ze státního rozpočtu soukromým

společnostem a postupně byl státní rozpočet také více zatěžován nepříznivými provozními výsledky drah, které převzal do vlastnictví. Po rakousko-uherském vyrovnání vstoupily do hry také jednotlivé říšské země a např. Království české začalo od roku 1880 na základě Zákona o poskytování výhod místním drahám masově podporovat výstavbu lokálních drah (PAVLÍČEK 2002). Výsledkem byl železniční systém, v němž postupně klesala míra intramodální konkurence a současně rostlo zatížení veřejných rozpočtů. Situace přestávala být fiskálně udržitelná a tak v roce 1906 bylo udělování veškeré státní podpory železničním společnostem zastaveno. Vliv na státní rozpočet byl silný – zatímco v roce 1868 bylo vyplaceno z eráru železničním společnostem 1 400 000 zl., v roce 1876 to činilo již 23 100 000 zl. (HLAVAČKA 1990, s. 107); do roku 1880 tvořily výplaty železničním společnostem 6 % výdajů státního rozpočtu a v roce 1910 to bylo již 26,8 % výdajů státního rozpočtu (JAKUBEC - JINDRA 2006, s. 260).

Obr. 1 Výstavba drah v Čechách, na Moravě a v rakouském Slezsku (km; roční přírůstky – levá osa, kumulativní součet – pravá osa)



Zdroj: vlastní zpracování podle KVIKZDA 2006

V grafu na Obr. 1 je na příkladu českých zemí dobře patrné tempo výstavby drah v jednotlivých obdobích: první tři období jsou ve znamení velmi pomalé výstavby – stát neměl dostatek prostředků na systematickou výstavbu, soukromý kapitál nebyl ochoten (a při daných ekonomických možnostech ani schopen) nést komerční riziko. Teprve ve čtvrtém období, kdy stát na sebe zcela převzal investiční riziko (garance výnosu investovaného kapitálu) i provozní riziko (subvence provozu a paušální příplatky), byly v českých zemích vybudovány téměř tři čtvrtiny železniční sítě. Ve stejném období však enormně vzrostly výdaje ze státního rozpočtu, neboť motivací k budování drah již nebyl jen provozní zisk (nebo vůbec nebyl), ale čerpání státních garancí a subvencí. Je příznačné, že po zastavení státní podpory po roce 1906 výstavba drah rychle poklesla.

### **Současné trendy – svět a Evropská unie**

V současné době můžeme ve světě vysledovat dva základní modely v přístupu k regulaci odvětví železniční dopravy, které můžeme na základě historické zkušenosti nazvat „soukromá železnice“ a „státní železnice“. První model – „soukromá železnice“ – je typický pro západní hemisféru, americký kontinent, zejména pro země jako jsou Spojené státy americké. Typickým znakem těchto železničních systémů je existence soukromých železničních společností, které jsou vertikálně integrované, tzn. vlastní svoji dopravní cestu, na níž provozují dopravní služby. Systém je typický silnou intermodální konkurencí, která je hlavní ekonomickou motivací dopravců a to ze strany silniční, vodní (námořní, pobřežní i vnitrozemské) i letecké dopravy. Intramodální konkurence v podstatě existuje rovněž, neboť zejména v tranzitní dopravě na větší vzdálenosti existuje možnost využití různých variant spojení (na tomto principu byly např. privatizovány železnice v Mexiku). Systém pracuje na tržním principu bez přímé účasti státu a bez větší zátěže veřejných rozpočtů. Výsledkem je rozvinutá, ekonomicky efektivní, vysoce intermodálně konkurenceschopná nákladní doprava. Osobní doprava se omezuje na nabídku příměstské dojížděky v aglomeracích; dálková doprava je na většině sítě silně redukována, nebo vůbec neexistuje, případně je předmětem dotací ze strany státu nebo regionů (příkladem je americká společnost Amtrack).

---

Druhý model – „státní železnice“ – je typický pro východní hemisféru, země jako Rusko, Čína nebo Indie. Typickým znakem těchto železničních systémů je neexistence (nebo jen marginální) soukromých železničních společností, přičemž odvětví dominuje monopolní národní dopravce přímo vlastněný nebo kontrolovaný státem. Také v tomto modelu je dopravce přirozeně vertikálně integrovaný. V systému prakticky neexistuje intermodální konkurence, neboť stát není ekonomicky motivován k dosahování zisku, ale k plnění cílů dopravní politiky. Intramodální konkurence z principu neexistuje, nebo se omezuje jen na marginální segmenty sítě. Systém pracuje mimo tržní principy, je integrální součástí státní hospodářské politiky a zcela závisí na výdajích ze státního rozpočtu. Výsledkem je více či méně rozvinutá, ekonomicky spíše neefektivní nákladní i osobní doprava. Typickým znakem zejména poslední doby je rozvoj dálkové osobní dopravy na principu vysokorychlostních tratí, tvořících páteř dopravy v národním měřítku a konkurující letecké dopravě. Celý systém je vysoce náročný na výdaje ze státního rozpočtu, a to jak na investiční výdaje, tak i provozní subvence.

Země Evropské unie leží nejen geograficky, ale i politicky na pomyslném území mezi západní a východní hemisférou. Východní model v nich přežívá (zejména v osobní dopravě) díky dlouhému poválečnému období, kdy byly železnice v Evropě až na malé výjimky zestátněny a organizovány do národních dopravních monopolů; západní model se v nich nově prosazuje (zejména v nákladní dopravě) díky reformám prosazovaným Evropskou unií. Přesto není evropský model podobný ani „státnímu“ ani „soukromému“ modelu.

Evropská unie zahájila reformy železniční dopravy v členských zemích v polovině 90. let 20. století a od té doby vydala tři pakety klíčových směrnic Komise, Rady a Parlamentu (tzv. železniční balíčky; v současné době je ve stádiu schvalování čtvrtý balíček; SEIDENGLANZ 2005), které obsahují základní cíle i detailní postupy pro provedení reform. Deklarovaným hlavním cílem je zvýšení intermodální konkurenceschopnosti železniční dopravy v Evropě a přesun nezanedbatelného podílu přepravovaných osob a nákladu z ostatních dopravních módů (zejména ze silnice) na železnici (EVROPSKÁ KOMISE 2001). Klíčovým nástrojem těchto reform je tzv. unbundling: provozní resp. vlastnické oddělení provozovatelů infrastruktury od železničních dopravních společností, a s tím související

otevření přístupu různých (soukromých nebo státních) dopravců na národní infrastrukturu. Pro odvětví železniční dopravy se tím otevírá naprosto nový fenomén, jehož přibližnou připomínku známe z historie jen v krátkém období ve Francii nebo Nizozemsku. Pro formování konkurence má toto naprosto zásadní význam.

Otevření přístupu na dopravní cestu různým dopravcům znamená, že na určitých linkách si mohou navzájem přímo konkurovat různí dopravci – vzniká tak konkurence na trhu fungující na principu tržních sil jako v každém jiném dopravním módu nebo jiném odvětví (podrobně KVIKZA 2007). Tento princip se poměrně rychle prosadil v nákladní dopravě a je zřejmé že síla národních monopolů byla v Evropě v tomto segmentu definitivně prolomena. Vzhledem k povaze odvětví (zejména vzhledem k nákladové struktuře – vysokému podílu fixních nákladů, síťovému efektu, kapitálové náročnosti, atd.) se však v odvětví prosazuje spíše oligopolní struktura. Zcela jiná je však situace v osobní dopravě, neboť ta po dlouhých létech existence státních monopolních firem zcela rezignovala na komerční službu a stala se nástrojem dopravní, regionální a sociální politiky státu s cílem zajistit dopravní obslužnost země. Napříč evropskými státy byla většina linek dálkové i regionální dopravy zcela intermodálně nekonkurenceschopná a závislá na výdajích státních (resp. veřejných) rozpočtů. I v tomto segmentu se pod vlivem evropských reforem situace mění, doprava se modernizuje, služby se vylepšují, přesto (nebo právě proto!) však zůstávají nákladově příliš náročné a tedy ekonomicky intermodálně nekonkurenceschopné. Jednotlivé státy proto pokračují v dotování osobní dopravy, ovšem stále více se prosazuje princip konkurence o trh – tzn. soutěž různých dopravců o získání kontraktu na dopravní obsluhu s dotací z veřejných rozpočtů. Na některých linkách, kde to umožňují socio-ekonomické faktory, je možná intermodálně konkurenceschopná osobní železniční doprava i bez přímé dotace a několik takových linek (tzv. open access) již v Evropě funguje. Způsob a míru otevřenosti segmentu osobní železniční dopravy v Evropě dokumentuje Obr. 2; popis způsobu organizace konkurence v jednotlivých zemích, které trh osobní dopravy otevřely a kde se současně konkurence prosadila, ukazuje Tab. 1. Je zřejmé, že otvírání trhů osobní dopravy je v Evropě vzhledem k existenci veřejných dotací omezitelné a regulované.







## Obrázek 2: Popis způsobu organizace konkurence v jednotlivých zemích

In most Eastern European countries purely commercial national passenger transport service is permitted, however, in Eastern Europe no external RUs are currently offering these services.

IBM



	Market closed for commercial national rail passenger services.
	Open access, but no external RUs providing commercial national rail passenger services.
	Open access with external RUs providing commercial national rail passenger services.
	AT and CZ: commencing end of 2011, external RUs providing purely commercial national rail passenger services.



25

iB-INDEX

© 2011 IBM Corporation

Zdroj: IBM 2011

Tab. 1 Existující konkurence v osobní železniční dopravě (Evropa)

	Švédsko	V. Británie	Německo	Itálie	Rakousko
<b>volná konkurence na trhu - open access</b>	Dálková doprava		Dálková doprava (DB 99% trhu)	Dálková doprava (VRT Milán - Řím - Neapol)	Dálková doprava (Westbahn)
<b>konkurence o trh - veřejné soutěže</b>	Regionální doprava	Frančízky pro většinu osobní dopravy	Regionální doprava (cca 1/3)		
<b>konkurence o trh - přímé zadání</b>			Regionální doprava (cca 2/3)		

Zdroj: vlastní zpracování podle IBM 2011

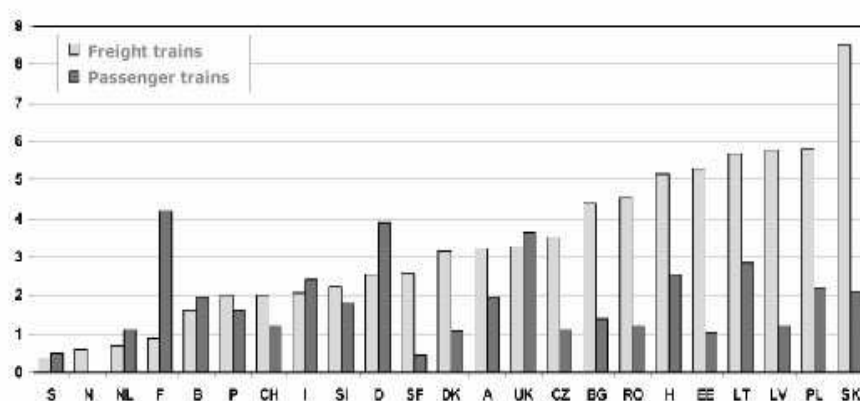
## **Konkurence vs. regulace**

Základním principem evropských železničních reforem je tedy přinést do odvětví konkurenci, tj. liberalizovat jej. Všeobecně je s vyšší mírou konkurence a tedy s větším počtem soutěžících firem v odvětví spojována vyšší efektivita a kvalita, nižší náklady, nižší ceny a větší rozsah nabízených služeb. Toto však nemusí platit ve specifických odvětvích, k jakým železniční doprava nepochybně patří (přehled KVIKZA 2008). Železniční doprava je odvětvím s výnosy z rozsahu (u velkých dopravců daných např. optimalizací oběhu vozidel a provozních záloh), se síťovým efektem (umožňujícím optimální kombinace služeb), s výnosy z hustoty provozu (v případě vlastnictví dopravní cesty) a s existencí přirozeného monopolu v podobě infrastruktury. Zejména posledně jmenovaný přirozený monopol je to, co bylo v minulosti příčinou zestátnění železnice. V moderní době je běžným řešením vydělení té části odvětví, která tvoří přirozený monopol do specifické firmy, která podléhá státní regulaci, nebo je přímo vlastněná státem, a ponechání zbytku odvětví více či méně neregulované konkurenci (takto je to běžné např. v energetice). Tímto modelem se také inspirovaly evropské železniční reformy.

Situace v odvětví železniční dopravy však připomíná stav v energetice velmi málo. Dopravní služby mají v řadě segmentů nákladní dopravy a téměř bez výhrad v osobní dopravě řadu substitutů a silná konkurence tak existuje nejen uvnitř odvětví, ale – a daleko silnější – mimo odvětví. Navíc celý segment osobní dopravy je bez státních dotací prakticky nekonkurenceschopný; více než 90% osobní železniční dopravy v Evropě je komerčně ztrátové a musí být dofinancováno z veřejných zdrojů. Systém podpory se přitom od 19. století příliš nezměnil – pouze oddělení dopravní cesty umožňuje státu dotovat tento segment přímo. Dotace dopravcům se potom dějí buďto přímo provozními subvencemi nebo nepřímo skrze podmínky vstupu na dopravní cestu. Zavedení konkurence do odvětví tak v řadě případů nevede ke snížení zátěže veřejných rozpočtů, ale pouze k jejich restrukturalizaci a přesunu mezi subjekty odvětví. Snaha státu učinit železniční dopravu intermodálně konkurenceschopnou vede ke snižování poplatků za infrastrukturu a značnou část dotace tedy vyčerpává dopravní cesta, když náklady na její provoz nejsou kryty výnosy z přístupových poplatků (a to ani v nákladní dopravě); toto ukazují Obr. 3

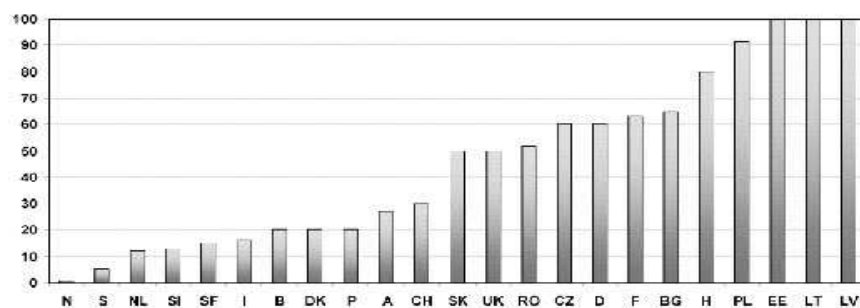
a 4 – v jednotlivých evropských zemích se velikost poplatku značně liší, ve většině však kryjí jen zlomek skutečných nákladů na dopravní cestu. V situaci, kdy je celé odvětví nepřímo dotováno skrze infrastrukturu, je iluzorní mluvit o volném vstupu na trh a volné konkurenci.

Obr. 3 Poplatek za přístup na cestu (průměr 2004, €/vkm)



Zdroj: THOMPSON 2008

Obr. 4 Pokrytí nákladů infrastruktury z poplatků za přístup (% , 2004)



Zdroj: THOMPSON 2008

Vstup soukromých podnikatelů do odvětví osobní železniční dopravy ještě zesílil tlak na stát, pokud jde o intermodální konkurenci; a stát takovému tlaku rád ustoupí, pokud je to v souladu s cíli dopravní politiky a evropské železniční reformy. Toto dobře dokumentuje situace v Česku, kdy byly poplatky za přístup na dopravní cestu v roce 2006 sníženy (Tab. 2).

Tab. 2 Podíl příjmů z poplatků za použití dopravní cesty na nákladech SŽDC na financování provozu a zajištění provozuschopnosti dopravní cesty (%)

rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
%	50,7	52,6	53,1	52,6	55,1	43,3	29,0	30,1	32,0

Zdroj: SŽDC Výroční zprávy 2003-2011

V situaci, kdy v odvětví nefungují tržní vztahy regulující na základě cenového mechanismu nabídku a poptávku, musí být odvětví regulováno autoritou nezávislou na subjektech nabídky nebo poptávky. Odvětví železniční dopravy nefunguje na základě cenového tržního mechanismu, neboť je dotováno nepřímo skrze poplatky za vstup na dopravní cestu v segmentu nákladní dopravy a nepřímo i přímo subwencemi provozu v segmentu dopravy osobní. Navíc vzhledem k neexistenci cenového tržního mechanismu a na základě technologického omezení kapacity dopravní cesty musí zákonitě docházet, a také dochází, ke konfliktu mezi poptávaným přístupem na dopravní cestu ze strany dopravců v určitých časech na určitých linkách. Odvětví železniční dopravy proto nemůže být ponecháno bez regulace a nemůže efektivně fungovat na princip neregulované volné konkurence (open access).

### **Závěr: jaké jsou možnosti a jaké náklady?**

Na základě předchozího textu můžeme shrnout základní možné varianty, jak může stát přistoupit k organizaci odvětví železniční dopravy. Historická zkušenost za více než 180 let fungování veřejné dopravy stejně jako ekonomická teorie dávají k dispozici čtyři základní varianty.

### **Vertikálně integrovaný trh s volnou soutěží**

Zcela volný trh bez významných regulatorních překážek fungující v zásadě podle základních principů ekonomické teorie předpokládá existenci nezávislých soukromých dopravců vystavených účinné intermodální i intramodální konkurenci. Vzhledem k absenci regulatorních bariér jsou dopravci vlastníky dopravní cesty; odvětví tedy funguje na základě vertikální integrace. V odvětví, jež funguje na základě tržního mechanismu, z principu předpokládáme existenci pouze ziskových dopravců. Stát nijak nedotuje provoz ani investice v odvětví, veřejné rozpočty nejsou nijak

---

zatíženy. Monopolní postavení železničních dopravců je vyloučeno účinnou intermodální konkurencí a v dálkové nákladní dopravě i konkurencí intramodální. V prostředí se rozvíjí zejména nákladní doprava spojující hlavní přístavy, průmyslová centra a aglomerace. Osobní doprava není konkurenceschopná, neboť infrastruktura je budována výhradně podle ekonomických kritérií především pro potřeby úsporného provozu nákladní dopravy. Z veřejných zdrojů více či méně dotovaná osobní doprava je zajišťována v příměstských oblastech aglomerací a na hlavních meziměstských linkách pouze v marginálním rozsahu. Stát rezignuje na aktivní dopravní politiku a na systematickou dopravní obslužnost území, ponechává rozvoj odvětví na tržních silách. Model v podstatě odpovídá podmínkám vzniku železnic v 19. století; vzhledem k tomu, že ve století 21. jsou výrazně rozvinuty konkurenční dopravní módy, je železniční síť vzhledem k území redukována na hlavní komerční tahy. Příkladem země s takto uspořádaným odvětvím jsou Spojené státy americké. S legislativou a hospodářsko-politickými cíli Evropské unie je tento model neslučitelný.

### **Vertikálně integrovaný trh se státním monopolem**

Tradičním uspořádání odvětví v mnoha zemích je státní monopolizace železnic – buďto již založených státem nebo postupně postátněných. V režimu státního monopolu je ideálně prosazována dopravní politika, která jako hlavní cíl sleduje dopravní obslužnost území ve stanovených parametrech. Systém je založen na kompletním krytí investic i případné provozní ztráty ze státního rozpočtu. Principiálně systém vylučuje intramodální konkurenci a na konkurenci intermodální je necitlivý; lze předpokládat ekonomickou neefektivitu provozu. Příkladem země s takto uspořádaným odvětvím je Rusko nebo Čína; s legislativou a hospodářsko-politickými cíli Evropské unie je tento model neslučitelný.

### **Dezintegrovaný trh s volnou soutěží**

Dezintegrovaný trh předpokládá, že dopravní infrastruktura je oddělena od dopravců (buďto zcela vlastnický nebo organizačně); na trhu se pohybují nezávislí dopravci vystavení navzájem intramodální konkurenci a mimo odvětví konkurenci intermodální. Správce infrastruktury vybírá poplatky za použití dopravní cesty na tržním principu, tzn. že provozovatelé nejziskovějších dopravních služeb mají přístup k nejlukrativnějším trasám

a časům. V důsledku to znamená, že osobní doprava bude omezena na nejziskovější linky nebo nebude provozována. Vlastník infrastruktury (což je zřejmě stát nebo státem kontrolovaná organizace) nese náklady investic a investiční riziko; v případě stanovování poplatků nese i komerční riziko provozu infrastruktury. Síť železničních dopravních cest nebude stabilizovaná, neboť její údržba a rozvoj bude podléhat výkyvům poptávky po její kapacitě v určitých segmentech v určitém čase. Dopravní politika bude omezena na budování sítě dopravních cest určitých parametrů podle socio-ekonomického potenciálu území. Tento model je formálně slučitelný s legislativou Evropské unie, neodpovídá však plnění cílů dopravní politiky. V čisté podobě není v žádné zemi v současné době realizován.

### **Dezintegrovaný trh s regulovanou soutěží**

Obdobně jako předchozí model je i tento založen na minimálně organizačním oddělení vlastníka infrastruktury od dopravců. Na rozdíl od předchozího modelu jsou v systému přítomny regulační prvky odrážející priority dopravní politiky státu. V oblasti poplatků za přístup k infrastruktuře může být potlačen tržní princip výběru, tzn. poplatky nemusejí odrážet skutečné náklady na provoz a umoření investic do dopravní cesty. Smyslem opatření může být posílení intermodální konkurenceschopnosti železnice s cílem změny modální skladby nákladní i osobní dopravy ve prospěch železnice. Dalším typickým segmentem vyžadujícím regulační opatření jsou dotace služeb v osobní dopravě, ať již regionální nebo meziměstské. Dotace mohou být nepřímé skrze snížený poplatek za použití dopravní cesty, nebo přímé, skrze subvence provozu. Systém, ve kterém jsou přítomny dotace, již nemůže fungovat na tržním principu, neboť cena v takovém případě nevyrovnává nabídku s poptávkou, ale naopak vede k převisu nabídky služeb ze strany dopravců ve snaze maximalizovat dodatečné příjmy z dotací (TOMEŠ - POSPÍŠIL 2006). Základním principem rozdělení dotací dopravcům je systém veřejných výběrových řízení na zajištění dopravní obsluhy určitých území a linek. Základním regulačním rámcem přístupu na dotovanou infrastrukturu je přidělování kapacity na základě preferencí plynoucích z dopravní politiky a optimalizující využití dopravní cesty ve vztahu k nabídce služeb uživatelům osobní i nákladní dopravy. Vzhledem k tomu, že se na jedné dopravní cestě potkávají vlaky nákladní i osobní dopravy, regionální,

meziměstské i mezinárodní, je nezbytné spojení soutěží o dopravní obsluhu s přidělením kapacity dopravní cesty. Výsledkem bude stabilizovaný dopravní systém s vysokým podílem osobní dopravy (regionální i meziměstské) a s dostatečnou kapacitou pro nákladní dopravu. Provozní efektivita bude zajištěna tlakem intermodální i intramodální konkurence: u nákladní dopravy přímo soutěží na trhu, u osobní dopravy v cyklech výběrových řízení soutěží o trh. Alokační efektivita nebude maximalizována, neboť dopravní politika státu bude sledovat i jiná kritéria, než ekonomická (dopravní obsluhu území, environmentální dopady, energetická a surovinová závislost, minimalizace negativních externalit dopravy, apod.) Stát nese náklady investic a investiční riziko i komerční riziko provozu infrastruktury a rovněž náklady dotací provozu objednaných ztrátových linek. Systém je zcela slučitelný s legislativou i cíli dopravní politiky Evropské unie.

Tab. 3 Přehled modelů organizace odvětví železniční dopravy

<b>Model:</b>	<b>integrován ý -  volná soutěž</b>	<b>integrováný -  státní monopol</b>	<b>dezintegrován ý -  volná soutěž</b>	<b>dezintegrován ý -  regulace</b>
<b>dopravci:</b>	soukromí ziskoví	státem vlastněný nebo kontrolovaný	soukromí ziskoví	soukromí ne/ziskoví
<b>míra konkurence:</b>	vysoká: intermodáln í  intramodáln í	žádná	vysoká: intermodální  intramodální	vysoká: intermodální  omezená: intramodální
<b>typ konkurence:</b>	na trhu	žádný	na trhu	na trhu  o trh
<b>zatížení</b>	není	úplné:	částečné:	částečné:
<b>veřejných rozpočtů:</b>		infrastruktur a	infrastruktura	infrastruktura

		provoz		provoz
<b>dopravní politika:</b>	není	přímo řídí odvětví	omezená	účinná
<b>kompatibilita s EU:</b>	ne	ne	ano	ano

*Zdroj: vlastní*

### **Současná situace v České republice**

Česká republika postupně plní povinnosti plynoucí z implementace železničních balíčků EU a odvětví železniční dopravy postupně liberalizuje. Nákladní doprava je již v podstatě liberalizována a rozvíjí se na tržních principech s jednou podstatnou výjimkou: poplatky za použití dopravní cesty nejsou stanovovány na tržním principu. Z hlediska intermodální konkurence je nákladní železniční doprava zvýhodňována zejména oproti dopravě silniční snížením přístupových poplatků pod nákladovou úroveň; naopak z pohledu intramodální konkurence o přístup na cestu je znevýhodněna oproti dopravcům osobní dopravy, neboť ti platí několikanásobně nižší přístupové poplatky. Vzhledem k tomu, že přidělení kapacity dopravní cesty není systémově regulováno, dochází k tomu, že nákladní doprava je omezována nedostatkem kapacity, aniž by tomu odpovídaly priority dopravní politiky. Situace v osobní dopravě je podstatně složitější; v současné době se v podstatě prolínají tři segmenty s konkurenčně odlišným postavením: 1) segment incumbenta (České dráhy), který na základě historické kontinuity a přímého zadání provozuje dotované linky mimo jakýkoli konkurenční tlak, 2) segment vysoutěžených dotovaných linek, které obsluhují soukromí dopravci nebo incumbent na základě vítězství ve výběrovém řízení, a 3) segment volné konkurence (open access), kde dopravci nečerpají dotace a provozují dopravní služby na vlastní komerční riziko. Tyto tři segmenty nejsou vzájemně nijak regulovány a způsobují vyčerpání kapacity cesty na nejvytíženějších linkách, současně v systému přetrvávají ekonomicky velmi neefektivně provozované dotované služby. Stát pod tlakem evropských reforem směřuje k postupnému otevírání trhu i na dotovaných linkách. Vzhledem k současné politice open access tak současně směřuje k systému, kde se vedle sebe střetává přímo dotovaný segment osobní dopravy vysoutěžený ve



---

výběrových řízeních se segmentem osobní a nákladní dopravy přímo nedotované, provozované na vlastní komerční riziko. Protože však stát na vlastní náklady buduje dopravní infrastrukturu a dotuje provoz dopravní cesty (včetně např. paušalizace spotřeby trakční elektrické energie), jsou reálně všechny nabízené služby osobní i nákladní dopravy nepřímo dotovány. Současně je kapacita dopravní cesty omezená a na hlavních linkách prakticky vyčerpaná. To dohromady vytváří podmínky, které nejsou řešitelné tržními silami a musí být ze strany státu regulovány. Tomu odpovídá jak historická zkušenost, tak ekonomická teorie.

## **Závěr**

Z analýzy přístupu státu k regulaci odvětví železniční dopravy v celé historii jeho existence vyplývá, že dosud nikdy a nikde neexistoval systém, kdy by efektivně fungovala volná intramodální konkurence železničních dopravců na infrastruktuře vlastněné a provozované státem nebo nezávislým subjektem. Historické modely struktury odvětví železniční dopravy byly vždy založeny na vertikální integraci, tzn. dopravci provozovali dopravní služby na svých vlastních dopravních cestách. To platilo v liberálním neregulovaném prostředí i v prostředí monopolizovaném národními, státem kontrolovanými dopravci. Současně platilo, že stát, chtěl-li v dopravě prosadit záměry a cíle hospodářské politiky, dotoval rozvoj železniční sítě a provoz na ní. Současné trendy ve světě sledují dvě extrémní polohy: liberalizované dopravní trhy (západní model) a monopolní státní organizaci (východní model). Evropská unie vytváří zcela nový, dosud nikde neprovozovaný model vertikálně dezintegrovaného odvětví. Z historických zkušeností i z praktických předpokladů fungování modelů organizace odvětví vyplývá, že není ekonomicky racionální slučovat prvky regulace s prvky volné soutěže. Odvětví se může rozvíjet a ekonomicky efektivně fungovat buďto v prostředí zcela liberalizovaném, založeném na volném přístupu dopravců na dopravní cestu za komerční, tržní poplatky, nebo v prostředí regulovaném na základě priorit dopravní politiky. Výhodou prvního systému je vysoká ekonomická efektivita provozu, nevýhodou rezignace na cíle dopravní politiky. Výhodou druhého systému je stabilní dopravní systém zajišťující plnění cílů dopravní politiky, ovšem za cenu dotací neziskového segmentu dopravy. Oba systémy však z principu vertikálního oddělení infrastruktury od dopravců budou zatíženy alokační

neefektivností investic do infrastruktury a rizikem návratnosti těchto investic. Vzhledem k dlouhodobé koncepci české hospodářské politiky a prioritám Evropské unie je pro Českou republiku vhodnější druhý systém, založený na liberalizaci odvětví s přítomnou regulací. Je čas se rozhodnout.

## Literatura

ACWORTH, W. M. (1908) The Relation of Railways to the State. *The Economic Journal*, Vol. 18, N° 72.

COHN, G. (1908) On the Nationalization of Railways. *The Economic Journal*, Vol. 18, N° 72.

DEWSNUP, E. R. (1911) The Attitude of the State Toward Railways: A Discussion of the Question of Nationalization. *The American Economic Review*, Vol. 1, 2.

HLAVAČKA, M. (1990) *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. Praha: Academia.

HONS, J. (1990) *Čtení o Severní dráze Ferdinandově*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů.

IBM (2011) *Rail Liberalisation Index 2011. Market opening: comparison of the rail markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway*. Brussels: IBM Global Business Services.

JAKUBEC, I. – JINDRA, Z. (2006) *Dějiny hospodářství českých zemí od počátku industrializace do konce habsburské monarchie*. Praha: Univerzita Karlova – Karlolinum.

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ (2001) *European transport policy for 2010: time to decide*. COM (2001) 370 (Bílá kniha), Brusel.

KVIZDA, M. (2006) *Ekonomické dějiny železniční sítě České republiky*. Brno: Masarykova univerzita.

KVIZDA, M. (2007) Vertikální integrace versus separace v železniční dopravě – cui bono? In: *Rozvoj systémů osobní dopravy z hlediska respektování požadavků uživatele*. Pardubice: Univerzita Pardubice, s. 103-109.

KVIZDA, M. (2008) Úzká místa dopravní politiky - metodologie hospodářsko-politických rozhodování o dopravních projektech. In *Rozvoj a perspektivy dopravních systémů ve vazbě na vnější okolí*. Pardubice: Dopravní fakulta Jana Pernera, Univerzita Pardubice, s. 107-114.

MITCHELL, A. (1997) Private Enterprise or Public Service? The Eastern Railway Company and the French State in the Nineteenth Century. *The Journal of Modern History*, N° 69, s. 21.

NIGRIN, T. (2013) Cold War Crisis on the Railway: Construction of the Berlin Wall. In *Eastern European Railways in Transition - Nineteenth to Twenty-first Centuries*. Farnham (London): Ashgate, s. 233-242.

PAVLÍČEK, S. (2002) Naše lokálky. Místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Praha: Dokořán.

PRATT, E. A. (1915) The Rise of Rail-Power in War and Conquest 1833-1914. London: P. S. King & Son.

SEIDENGLANZ, D. (2005) Vývoj železniční dopravy v Evropě a její pozice v evropské dopravní politice. *Národohospodářský obzor* 4/2005, pp. 92-104.

THOMPSON, L. S. (2008) Railway Access Charges in the EU: Current Status and Developments since 2004. Chevy Chase: Thompson Galenson and Associates.

TOMEŠ, Z. - POSPÍŠIL, T. (2006) *Ekonomické aspekty železniční dopravy*. Brno: Masarykova univerzita.

TOMEŠ, Z. (2008) Applying the Life-cycle Theory. The Rise and Fall of Railways. *The Journal of Transport History*, vol. 29, N° I, pp. 120-124.

**Ing. Martin Kvizda, Ph.D.**

Katedra ekonomie  
Ekonomicko-správní fakulta  
Masarykova univerzita  
Lipová 41a  
602 00 Brno  
kvizda@econ.muni.cz

# SKÚSENOSTI S POSKYTOVANÍM PREPRAVNÝCH SLUŽIEB V REGIONÁLNEJ ŽELEZNIČNEJ DOPRAVE SÚKROMNÝM DOPRAVCOM

Experiences with Providing Transport Services by a Private Carrier  
in the Regional Railway Transport

JAROSLAV MAŠEK, MARTIN KENDRA

## Abstract

*Public passenger transport is very important part of development of every region. Railway suburban transport must be the main transport system of every region because the public transport is one of the most important public services. The best characteristic of public transport is the quality of services. Paper deals with liberalization and competition in railway transport, principles of the contract on transport services in the public interest and with the current state of regional passenger transport on railway line Bratislava–Dunajská Streda–Komárno.*

## Key words

*regional public transport, competition in railway sector, transport services, quality*

## Úvod

Verejná osobná doprava predstavuje dôležitý sociálno-ekonomický prvok, ktorý má charakter služby obyvateľstvu a jej hlavná úloha je zabezpečiť každodenné požiadavky cestujúceho na prepravu do zamestnania, škôl, úradov, zdravotníckych zariadení a pod. Na tejto úlohe sa v podmienkach Slovenska rozhodujúcou mierou podieľa prímestská železničná osobná doprava, autobusová doprava a mestská hromadná doprava.

Kvalita je jedným z najdôležitejších kritérií ovplyvňujúcich dopyt po využití poskytovanej služby. V súčasnom konkurenčnom prostredí ak je niektoré z kritérií kvality služieb nižšie ako pri konkurencii, podnik okamžite stráca

cestujúcich, čím dochádza k zníženiu príjmov, k prehĺbeniu straty a k zvyšovaniu nákladov z verejných zdrojov, čo si vyžaduje zvyšovanie dotácií.

### **Liberalizácia a konkurencia v železničnej doprave**

Proces liberalizácie nie je možný bez určitých pravidiel a regulačných opatrení a to z dôvodu vytvorenia nediskriminačného prostredia na strane nových dopravcov najmä v oblasti pridelenia kapacity, stanovenia poplatkov za používanie dopravnej cesty a licenčných konaní. „Existencia a rozvíjanie liberalizovaného trhu si vyžaduje funkčný regulačný rámec, ktorým štát presadzuje celospoločenské záujmy v súlade s medzinárodnými normami.“ (Dopravná politika SR do r. 2015) Prostredie vytvárajúce vzťah štátu a dopravcov má odrážať vývojové trendy v doprave a stanoviť podmienky pôsobenia na dopravnom trhu pre poskytovateľov dopravných služieb v rámci jednotných pravidiel EÚ. Vo svete v súčasnosti môžeme nájsť dva modelové prístupy k riešeniu konkurenčného prostredia v železničnej doprave. Prvý prístup sa viac spolieha na fungovanie trhových princípov a ponecháva v železničnom odvetví voľnú konkurenciu vertikálne integrovaným dopravcom. Železniční dopravcovia v tom prípade vlastnia svoje dopravné cesty, na ktorých poskytujú svoje prepravné služby, konkurujú si navzájom a každý z nich je vystavený silnej a účinnej konkurencii ostatných druhov dopravy. Tento model je tradične typický pre krajiny Severnej Ameriky a tiež stále viac aj v Južnej Amerike. Druhý prístup sa spolieha na trhové sily len v presne vymedzenom a regulovanom rámci, čo je prípad európsky [7].

### **Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme**

Dopracovia pôsobiaci na trhu verejnej osobnej dopravy na Slovensku sú obchodné spoločnosti, ktoré sú podľa zákona zriaďované na vytváranie zisku, ktorý potom slúži na financovanie prevádzky týchto spoločností. Pri prevádzke verejnej osobnej dopravy však nastáva situácia, keď tržby z niektorých výkonov dopravcov neprekrývajú zisk. V takomto prípade by pri rešpektovaní trhových pravidiel dopravca nemal takéto výkony uskutočňovať. Keďže však podľa zásad štátnej dopravnej politiky, ktorá vychádza z dopravnej politiky Európskej únie, štát je povinný dbať na určitý stupeň dopravnej obsluhy územia, sú tieto výkony, ktoré sú pre dopravcu

stratové, chápané ako dopravné služby vo verejnom záujme. Dopravnou obsluhou územia sa pritom rozumejú základné prepravné požiadavky obyvateľstva – najmä cesty do a zo zamestnania, škôl, zdravotníckych zariadení, za nákupmi a kultúrou. Navyše podľa zásad štátnej dopravnej politiky je cena cestovného vo verejnej osobnej doprave regulovaná (obyčajné cestovné okrem vlakov vyššej kategórie, študenti, dôchodcovia, iné skupiny obyvateľstva), takže cena nezodpovedá ani vlastným nákladom dopravcu.

Financovanie verejnej osobnej dopravy vychádza z jestvujúcich platných zákonov a uskutočňuje sa na základe zmlúv o výkonoch vo verejnom záujme. Účastníkmi zmluvných vzťahov pritom sú štát, resp. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja, samosprávne kraje a mestá na strane objednávateľov dopravných služieb a jednotliví dopravcovia – obchodné spoločnosti na strane dodávateľov týchto služieb.

Najdôležitejšie zákony, ktoré upravujú prevádzkovanie a financovanie osobnej dopravy na železnici:

Zákon č. 513/2009 Z.z. o dráhach – upravujúci:

- druhy dráh a pravidiel ich výstavby a prevádzky,
- schvaľovanie typov dráhových vozidiel a povoľovanie ich prevádzky,
- prevádzku určených technických zariadení a oprávnenia na vykonávanie určených činností,
- prevádzku železničnej infraštruktúry, pridelovanie jej kapacity a určovanie úhrad za jej používanie,
- odbornú spôsobilosť, zdravotnú spôsobilosť a psychickú spôsobilosť na výkon práce na dráhach,
- interoperabilitu a bezpečnosť železničného systému,
- pôsobnosť orgánov štátnej správy vo veciach dráh.

Zákon č. 514/2009 Z.z. o doprave na dráhach – upravujúci:

- podmienky poskytovania dopravných služieb na dráhach dráhovými podnikmi,
- práva a povinnosti dopravcov a cestujúcich vo verejnej osobnej doprave,

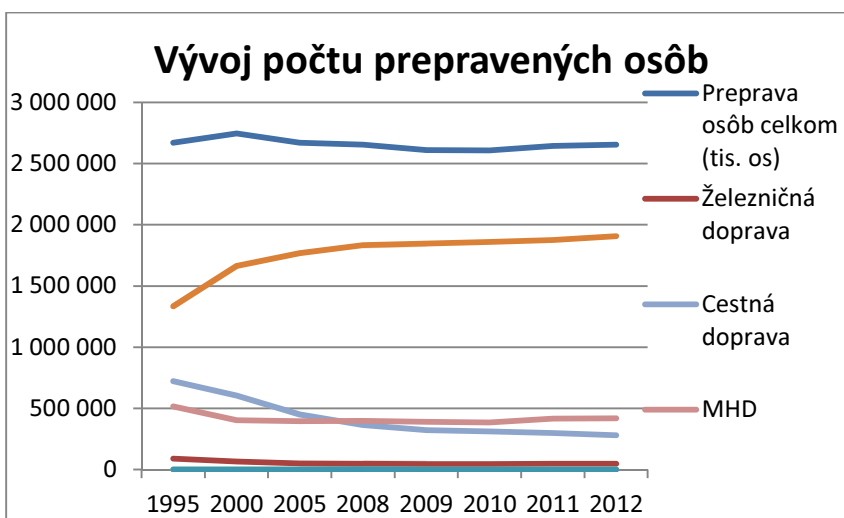
## Skúsenosti s poskytovaním prepravných služieb v regionálnej železničnej doprave súkromným dopravcom

- práva a povinnosti dopravcov a odosielateľov a príjemcov vecí v nákladnej doprave,
- certifikáciu rušňovodičov,
- verejnú správu v doprave na dráhach.

Účelom zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme je zaručiť bezpečné, efektívne a kvalitné dopravné služby za určené cestovné, ich primeranú výkonnosť podľa potrieb dopravnej obsluhy územia, zohľadniť sociálne a environmentálne faktory, faktory regionálneho rozvoja a požiadavky ozbrojených síl.

Zmluvu o dopravných službách vo verejnom záujme uzatvára objednávatel' dopravných služieb s dráhovým podnikom na dopravné výkony, ktoré by ako podnikateľ z hľadiska svojich obchodných záujmov, najmä pre ekonomickú nevýhodnosť, vôbec neposkytoval, alebo neposkytoval v požadovanom rozsahu alebo kvalite, alebo neposkytoval za regulované cestovné, ale ktoré sú potrebné z hľadiska zabezpečenia dopravnej obsluhy územia. Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme sa neuzatvára na poskytovanie dopravných služieb miestneho rekreačného, komerčného a turistického charakteru.

Obr. 1 Vývoj počtu prepravených osôb (tis. osôb) v rokoch 1995-2012 v SR



Zdroj: autori podľa MDVaRR, SU SR



Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme v železničnej doprave sa uzatvára na zabezpečenie dopravných služieb vo vnútroštátnej doprave a v medzinárodnej doprave po štátnu hranicu Slovenskej republiky, vrátane peážnej dopravy vlakmi verejnej osobnej dopravy, ktoré majú na území Slovenskej republiky najmenej jednu zastávku na vystúpenie alebo na nastúpenie cestujúcich. Objednávateľ dopravných služieb môže uzavrieť zmluvu o dopravných službách vo verejnom záujme v železničnej doprave priamym zadaním vybranému železničnému podniku.

Úhradu za záväzok zo zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme tvorí náhrada preukázanej straty z plnenia záväzku od objednávateľa dopravných služieb.

Dráhový podnik je povinný viesť evidenciu nákladov a výnosov z poskytovania dopravných služieb ako záväzku zo zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme oddelene od ostatných poskytovaných dopravných služieb. Preukázateľná strata je rozdiel medzi ekonomicky oprávnenými nákladmi vynaloženými na splnenie záväzku zo zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme vrátane primeraného zisku a tržbami z regulovaného cestovného, vrátane ďalších výnosov dosiahnutých plnením záväzku poskytovať dopravné služby vo verejnom záujme. Náhradu preukázateľnej straty uhradí objednávateľ dopravných služieb podľa podmienok dohodnutých v zmluve o dopravných službách vo verejnom záujme a po skončení roka poskytovateľ dopravných služieb uskutoční celkové vyúčtovanie preukázanej straty. Ak sa v zmluve o dopravných službách vo verejnom záujme nedohodlo inak, výpočet náhrady preukázateľnej straty sa vykonáva za každú dopravnú službu samostatne tak, aby žiadna náhrada nepresiahla sumu potrebnú na pokrytie rozdielu vynaložených nákladov a dosiahnutých výnosov z jej poskytovania a primeraný zisk. Do nákladov železničného podniku na poskytnutie dopravnej služby sa zahrnú najmä náklady na zamestnancov, na energie, náklady za použitie železničnej infraštruktúry, náklady na údržbu, opravy a prevádzku dráhových vozidiel a iných zariadení potrebných na poskytovanie dopravnej služby, fixné náklady podniku a vhodná návratnosť kapitálu. Preukázateľná strata sa vyráta na základe výkazu dopravných výkonov, nákladov a výnosov z poskytovania dopravných služieb ako záväzku zo zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme. Poskytnutú

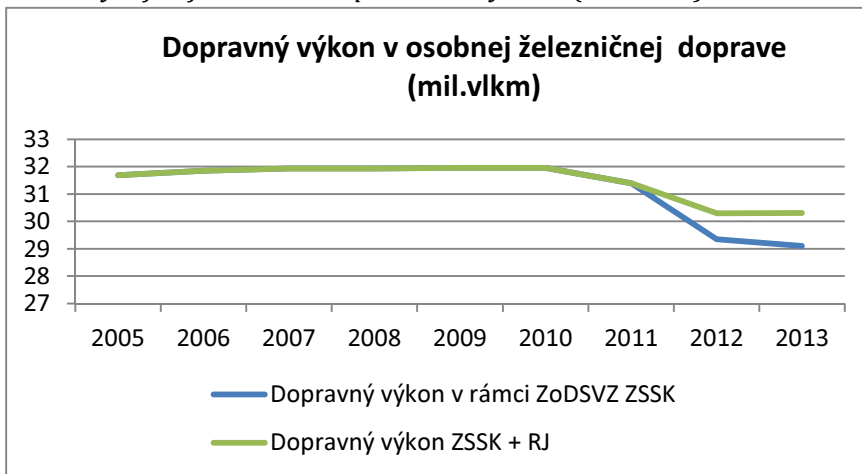
náhradu za preukázateľnú stratu možno použiť len na plnenie záväzku zo zmlúv o dopravných službách vo verejnom záujme.

### **Súčasná zmluvná úprava výkonov dopravných služieb vo verejnom záujme**

Železničnú osobnú dopravu vo verejnom záujme vykonávajú na Slovensku iba dvaja dopravcovia – Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. a RegioJet a.s., s výnimkou zahraničných dopravcov v rámci tzv. malého pohraničného styku, ktorého prevádzku upravujú osobitné právne dokumenty.

Financovanie železničnej dopravy sa v súčasnosti uskutočňuje prostredníctvom neinvestičnej dotácie na základe zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme. Túto zmluvu uzatvorilo Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR a obaja osobní dopravcovia.

*Obr. 2 Vývoj objednaného dopravného výkonu (mil. vlkm) v rokoch 2005-2013*



*Zdroj: autori podľa MDVaRR, DP*

Pravidelnú osobnú železničnú dopravu na trati Bratislava - hlavná stanica - Dunajská Streda - Komárno prevádzkuje od 4. 3. 2012 výhradne dopravca RegioJet, a.s., a to na základe zmluvy uzatvorenej s Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Táto zmluva bola uzatvorená 27. 12. 2010 na obdobie 9 rokov. Objednaný dopravný výkon pre celé obdobie cestovného poriadku (CP) má rozsah 1 246 451 vlakových kilometrov (vlkm). Pre obdobie platnosti CP 2011/2012 bol rozsah stanovený

ekvivalentným výkonom zodpovedajúcim začatiu prevádzky 4. 3. 2012 (t. j. 947 743 vlkm). Rozsah objednaných vlakových kilometrov sa upresňuje dodatkami ku zmluve pre obdobie platnosti každoročného CP v závislosti od štruktúry cestovného poriadku. Výška úhrady za 1 vlkm, ktorá je 4,52 €/vlkm, je dohodnutá na celé obdobie platnosti zmluvy.

Dodatkom č. 1 ku zmluve, zo dňa 19. 3. 2012 sa pre obdobie platnosti cestovného poriadku 2011/2012 stanovil rozsah objednanej dopravy na 947 269 vlkm.

Celková úhrada za obdobie 4. 3. 2012 – 8. 12. 2012 predstavuje podľa dodatku č. 1 sumu najviac 5 485 225 EUR. Úhrada bola realizovaná podľa splátkového kalendára určeného v prílohe č. 5.

Dodatkom č. 2 zo dňa 20. 12. 2012 sa pre obdobie platnosti CP 2012/2013 dohodol rozsah objednanej dopravy na 1 196 422 vlkm a celková úhrada za zrealizované dopravné služby za obdobie 9. 12. 2012 – 14. 12. 2013 je stanovená maximálne do výšky 7 115 021,13 EUR.

Úhrada sa vypočítava podľa vzorca:

$$\text{Úhrada} = \text{VLKM} \times C \times i + \text{VLKM} \times \text{DC} \quad (1)$$

kde:

VLKM = množstvo vlkm na obdobie platnosti CP [vlkm],

C = cena za vlkm - 4,52 [EUR/vlkm] podľa čl. 6, ods. 1 Zmluvy,

i = kumulatívny prírastok indexu spotrebiteľských cien stanovený Štatistickým úradom SR za obdobie platnosti CP,

DC = poplatok za prístup na dopravnú cestu za obdobie platnosti CP [EUR/vlkm].

Pravidelnú osobnú železničnú dopravu na všetkých ostatných tratiach ŽSR (s výnimkou tratí so zrušenou osobnou dopravou) vykonáva Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. na základe Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme s Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR zo dňa 27. 12. 2010. Zmluva bola uzavretá na dobu určitú s účinnosťou od 1. 1. 2011 na obdobie 10 rokov, pričom zmluva môže byť predĺžená na ďalšie obdobie 5 rokov. Celková dĺžka trvania nesmie prekročiť 15 rokov.

Objednávateľ – ministerstvo, má právo vyňať jednotlivé vlaky z rozsahu zmluvy a zadať ich inému dopravcovi priamo alebo dať do verejnej súťaže. Rozsah celkových dopravných výkonov objednávaných objednávatelom podľa tejto zmluvy môže byť v dôsledku vyňatia vlakov, prechodu originálnych kompetencií v regionálnej železničnej doprave na vyššie územné celky alebo akéhokoľvek iného dôvodu postupne v priebehu účinnosti tejto zmluvy znížený najviac o 35 % a medziročne najviac o 10 % z celkových objednaných výkonov grafikonu vlakovej dopravy 2010/2011.

Záväzky dopravcu zahŕňajú prepravný záväzok, prevádzkový záväzok a tarifný záväzok.

Záväzok prepravovať znamená záväzok dopravcu prijať a prepraviť zákazníkov na vopred stanovených prepravných reláciách podľa platného grafikonu vlakovej dopravy.

Prevádzkový záväzok predstavuje povinnosti dopravcu vo vzťahu k železničným koľajovým vozidlám. Dopravca ich prevádzkuje na základe pridelennej licencie, používa, udržiava a obnovuje ich na výkon služby vo verejnom záujme.

Tarifný záväzok je záväzok dopravcu uplatniť cestovné, ktoré neprekročí maximálnu cenu za prepravu vo vzťahu k vopred určeným kategóriám zákazníkov, ktorá je stanovená platným výnosom Úradu pre reguláciu železničnej dopravy.

V prvom zmluvnom roku (2010/2011) bol dohodnutý garantovaný a objednaný rozsah celkových dopravných výkonov na 30,3 mil. vlakových kilometrov.

V prípade, že skutočné ekonomicky oprávnené náklady dopravcu budú nižšie ako plánované pri dodržaní všetkých zmluvných ustanovení alebo výnosy dopravcu budú vyššie ako plánované pri dodržaní všetkých zmluvných ustanovení, percento primeraného zisku sa zvýši o 1 % za každých začatých uspokojených alebo získaných 30 mil. EUR. Výška primeraného zisku však nesmie prekročiť 7,5 % celkovej výšky úhrady. Výška primeraného zisku sa stanovuje najmenej ako 1 % z ekonomicky oprávnených nákladov. Základná výška primeraného zisku pre rok 2011 bola dohodnutá na 0 %. Spôsob výpočtu a štruktúry úhrady je podľa zmluvy v prílohe 1 a 2.

Aj so ZSSK objednávateľ upravuje rozsah objednaných vlakových kilometrov dodatkami ku zmluve pre obdobie platnosti každoročného CP.

Dodatkom č. 2, ktorý bol uzavretý 23. 12. 2011, sa v roku 2012 garantoval a objednal rozsah celkových dopravných výkonov na 29,35 mil. vlakových kilometrov. Základná výška primeraného zisku pre rok 2012 bola dohodnutá na 0%. Zo zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme boli vyňaté dopravné výkony IC vlakov.

Dodatok č. 3 bol uzavretý 20. 12. 2012 a v roku 2013 bude garantovaný a objednaný rozsah celkových dopravných výkonov predstavovať 29,104 mil. vlakových kilometrov, z toho produktívny dopravný výkon predstavuje 28,684 mil. vlakových kilometrov. Základná výška primeraného zisku pre rok 2012 bude stále 0 %.

### **Súčasný stav regionálnej osobnej dopravy**

Za prvý rok prevádzky prepravil RegioJet, a.s. na trati Bratislava - Dunajská Streda – Komárno cca 1,5 milióna cestujúcich. Na regionálne trate priniesol novú kvalitu regionálnej dopravy, ktorá pritiahla nových zákazníkov. Príklad RegioJetu, a.s. je dôkazom, že kombinácia moderných vozidiel, taktového cestovného poriadku a nových služieb vo vlaku aj na železničných staniach je možnosťou ako zatriktívniť železničnú dopravu v regiónoch a urobiť z nej nosný druh prepravy osôb, ktorý je zo všetkých hľadísk pre štát, obce a cestujúcich výhodnejší. RegioJet, a.s. denne vypravuje približne 50 spojov, ponúka moderné klimatizované, nízkopodlažné vozidlá Talent od spoločnosti Bombardier, taktový cestovný poriadok (v špičke s intervalom 30 min.), zrýchlené spoje (cestovný čas BA – DS 38 min.), nové služby vo vlakoch (bezplatný internet, denná tlač) a doplnkové služby na železničných staniach (záchytné parkoviská P+R) [5].

*Tab.1 Porovnanie prepravných a dopravných ukazovateľov*

<b>12 mes.</b>	<b>RJSK 2012-2013</b>	<b>ZSSK 2011-2012</b>	<b>zmena</b>
Počet cestujúcich (tis)	1 511,161	764,283	98%
Prepravný výkon (tis. oskm)	54 516,027	21 850,851	150%

Skúsenosti s poskytovaním prepravných služieb v regionálnej železničnej doprave súkromným dopravcom

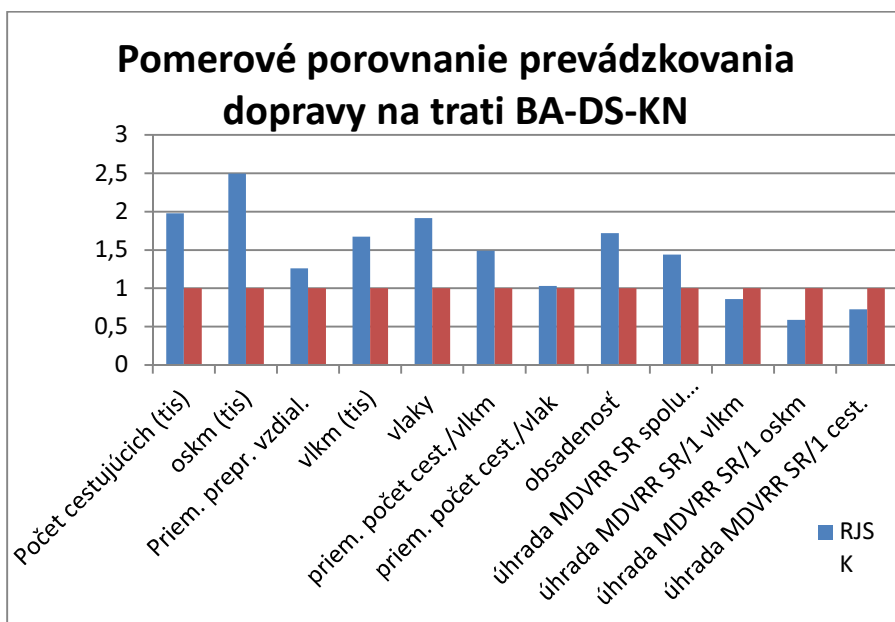
Priem. prepr. vzdialenosť	36,080	28,590	26%
Dopravný výkon (tis. vlkm)	1 204,473	719,057	68%
Počet vlakov	17 475	9 127	91%
Priem. počet cestujúcich/vlkm	45,260	30,390	49%
Priem. počet cestujúcich/vlak	86,480	83,740	3%
Obsadenosť spojov	0,290	0,169	72%
Úhrada MDVRR SR spolu (tis)	7 014,796	4 875,206	44%
Úhrada MDVRR SR/1 vlkm	5,820	6,780	-14%
Úhrada MDVRR SR/1 oskm	0,130	0,220	-42%
Úhrada MDVRR SR/1 cest.	4,640	6,380	-27%

Zdroj: RegioJet, a.s.

Počet prepravených cestujúcich ZSSK v roku 2011 je možné reálne zvýšiť o 10–12 % vzhľadom na využívané cestovné výhody cestujúcich na traťovom úseku. Výrazný rozdiel po začatí prevádzky spoločnosťou RegioJet, a.s. je spôsobený najmä [4]:

- neuznávaním režijných výhod zamestnancov na traťovom úseku (ZSSK, ŽSR, ZSSK CARGO),
- rekonštrukcia traťového úseku, ktorá umožnila zavedenie taktovej dopravy (pred rekonštrukciou prevádzkové intervaly väčšie ako 5 minút, dnes do 1 minúty),
- rekonštrukcia – skultúrnenie všetkých železničných staníc a zastávok,
- zdvojnásobenie objednaného dopravného výkonu zo strany objednávateľa.

Obr. 3 Pomerové porovnanie dopravných, prepravných a ekonomických ukazovateľov dopravy (%) RJ SK a ZSSK



Zdroj: autori podľa RJ SK

## Záver

Pozitívny vývoj prepravných a ekonomických ukazovateľov (rast prepravených cestujúcich, pokles úhrad) po zmene dopravcu na trati Bratislava – Dunajská Streda – Komárno je spôsobený nielen zvýšenou úrovňou prepravných služieb, ale najmä značným zvýšením objednaných dopravných výkonov na tejto trati. Liberalizácia v oblasti poskytovania služieb v železničnej osobnej doprave určite prináša zvýšenie kvality prepravy a zníženie verejných výdavkov. Problémom však môžu byť legislatívne opatrenia na zabezpečenie výberu dopravcu a obsahu zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme. Výber dopravcu, by mal prebiehať verejnou súťažou podľa súboru viacerých kritérií. Pridelovanie vlakových kilometrov a železničných tratí by malo byť transparentné a koncepčné a malo by riadiť sa vopred stanovenými pravidlami pre všetkých dopravcov.

Nevyhnutným predpokladom poskytovania pre cestujúcich atraktívnych prepravných služieb je atraktívny cestovný poriadok (CP). Aby bol CP atraktívny, musí vychádzať z požiadaviek cestujúcich a to sa dá dosiahnuť len zahusteným taktovým CP. Ďalšie doplnkové služby sú pridanou hodnotou, ktoré majú spríjemniť čas cestujúcemu počas prepravy, ktorý ináč cestujúci vníma negatívne ako čas stratový. Doplnkové služby bez atraktívneho CP neprinášajú požadovaný pozitívny efekt. Preto by MDVaRR SR malo zmeniť spôsob objednávky výkonov vo verejnom záujme aj pre ZSSK, aby tento dopravca nebol limitovaný dopravným výkonom, čo mu neumožňuje vytvoriť pre cestujúcich atraktívny CP.

*Príspevok vznikol v rámci riešenia grantového projektu VEGA 1/0188/13 „Prvky kvality integrovaného dopravného systému pri efektívnom poskytovaní verejnej služby v doprave v kontexte globalizácie“ na Fakulte prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov Žilinskej univerzity v Žiline.*

## **Literatúra**

Zákon č. 514/2009 Z.z. o doprave na dráhach. Dostupné na: [http://www.urzd.sk/legislativa/514-09-zakon\\_o\\_doprave\\_na\\_drahach.pdf](http://www.urzd.sk/legislativa/514-09-zakon_o_doprave_na_drahach.pdf).

Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme (ZSSK). Dostupné na: <http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=90706>.

Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme pri prevádzkovaní osobnej dopravy na železničnej trati Bratislava – Dunajská Streda – Komárno. Dostupné na:

<http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=89055>.

Materiály ZSSK, a.s.

Materiály RegioJet, a.s.

TOMOVÁ, A.: *Modely štrukturálnej reformy železníc*, Edis – vydavateľstvo Žilinskej univerzity v Žiline, 2010, Žilina, 978-80-554-0188-1



**Ing. Jaroslav Mašek, PhD.**

Katedra železničnej dopravy  
Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov  
Žilinská univerzita v Žiline  
Univerzitná 1  
010 26 Žilina, SK  
tel.: +421 41 513 3419  
e-mail: jaroslav.masek@pedas.uniza.sk

**doc. Ing. Martin Kendra, PhD.**

Katedra železničnej dopravy  
Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov  
Žilinská univerzita v Žiline  
Univerzitná 1  
010 26 Žilina, SK  
tel.: +421 41 513 3429  
e-mail: martin.kendra@pedas.uniza.sk

# **PŘÁVNÍ VÝVOJ REGULACE ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY V EVROPSKÉ UNII V ROCE 2013 S DOPADEM NA ČESKOU REPUBLIKU**

**Development of Regulation of the Common Transport Policy in  
2013 with an Impact on the Czech Republic**

PETR MLSNA

## **Abstract**

*The article focuses on the current development of the Common Transport Policy and it's relation vis-a-vis Czech Republic. The fourth railway package was discussed first with consideration of the legal framework of the market regulators. Further was analyzed the decision of the Court of Justice of the European Union from the 11th July 2013 and the deficiency in transposition of the first railway package directives into the Czech law system.*

## **Key words**

*railway package, European Commission, market regulators*

## **Úvod**

Evropská unie v průběhu let přistupuje k postupné harmonizaci oblasti železniční dopravy. K tomu jí slouží soubory legislativních opatření nazývané železniční balíčky. Od roku 2001, resp. od r. 2003 (datum pro provedení transpozice), kdy nastala podstatná liberalizace železničního trhu, byly dosud vydány tři železniční balíčky. Ty z legislativního hlediska spočívají v tom, že se jejich prostřednictvím novelizují starší základní směrnice (viz směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství či směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům) a přijímají nové směrnice a nařízení.

Dne 30. ledna 2013 zveřejnila Evropská komise návrh tzv. 4. železničního balíčku. Jedná se o soubor tří nařízení, tří směrnic a čtyř nelegislativních dokumentů, který je téměř kompletní revizí stávajících předpisů práva EU v oblasti železniční dopravy. Cílem 4. železničního balíčku je dokončit liberalizaci železničního trhu a zvýšit konkurenceschopnost železniční

---

dopravy. Evropská komise chce uvedeného cíle dosáhnout zejména otevřením trhu vnitrostátní železniční dopravy, provozním a finančním oddělením provozovatele železniční infrastruktury a železničních podniků (*unbundling*), úpravou stávajících předpisů v oblasti bezpečnosti a interoperability železničního systému napříč členskými státy a rozšířením pravomocí Evropské agentury pro železnice (dále též „ERA“, „agentura“) na úkor vnitrostátních bezpečnostních orgánů jednotlivých členských států, na jejichž činnost by tato agentura zároveň měla dohlížet. Návrhy se aktuálně nacházejí ve fázi projednávání v pracovních orgánech Rady a ve výborech Evropského parlamentu.

### **Základní charakteristika tzv. 4. železničního balíčku**

Do tzv. 4. železničního balíčku jsou zahrnovány následující návrhy právních předpisů:

- **Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se zrušuje nařízení Rady (EHS) č. 1192/69 o společných pravidlech normalizace účtů železničních podniků - COM (2013) 26, č. dokumentu Rady EU – 6015/13**

Zrušení nařízení (EHS) č. 1192/69 by nemělo mít žádné dopady na vnitrostátní právní předpisy. Za současného stavu právní úpravy by nemělo mít ani žádné praktické důsledky.

- **Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o Agentuře Evropské unie pro železnice - COM (2013) 27, č. dokumentu Rady EU – 6012/13**

Nařízení o agentuře má úzké vazby na směrnice o interoperabilitě a o bezpečnosti železnic, uvedené níže. Agentuře se svěřují nové úkoly (vydávání povolení k uvedení vozidel a typů vozidel na trh, povolení k uvedení subsystémů traťového řízení a zabezpečení do provozu a osvědčení o bezpečnosti železničních podniků), na což budou muset české právní předpisy reagovat, neboť tyto úkoly byly dosud v působnosti vnitrostátních orgánů.

- **Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu**

**vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici - COM (2013) 28, č. dokumentu Rady EU – 5960/13**

Cílem návrhu je zlepšit kvalitu služeb v přepravě cestujících po železnici a zvýšit jejich provozní účinnost, čímž dojde ke zvýšení konkurenceschopnosti a atraktivity železniční dopravy ve srovnání s jinými druhy dopravy, jakož i k dalšímu rozvoji jednotného evropského železničního prostoru.

- **Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici a správu a řízení železniční infrastruktury - COM (2013) 29, č. dokumentu Rady EU – 5985/13**

Směrnice 2012/34/EU bude provedena do českého právního řádu novým zákonem o dráhách, jehož věcný záměr byl předložen vládě v březnu 2013. Navržená novela směrnice 2012/34/EU má za cíl zaprvé otevření trhu vnitrostátní osobní dopravy. Pro Českou republiku by z toho vyplývala nutnost vypuštění § 24 odst. 5 písm. a) stávajícího zákona o dráhách č. 266/1994 Sb., který umožňuje provozovat vnitrostátní osobní dopravu pouze osobám usazeným na území České republiky ve smyslu § 2 odst. 8. Provozování vnitrostátní osobní dopravy tedy bude muset být zpřístupněno stejným osobám, jakým je již v současnosti otevřeno provozování nákladní železniční dopravy – viz § 24 odst. 6 – a k provozování bude stačit licence udělená kterémkoliv členským státem.

Zadruhé jsou cílem novely směrnice 2012/34/EU otázky týkající se správy a řízení provozovatelů infrastruktury. V řadě členských států nejsou podle Komise provozovatelé infrastruktury schopni plnit své úkoly, neboť jejich funkce jsou rozděleny mezi různé subjekty. Stanoví se tedy nová definice „provozovatele infrastruktury“, která mj. ruší možnost stanovenou ve stávajícím znění, spočívající v přidělení funkcí provozovatele infrastruktury různým subjektům nebo podnikům, s cílem zajistit jednotné plnění všech funkcí. To se však jeví jako problematické z hlediska českého prostředí, neboť funkce uvedené v definici provozovatele infrastruktury (čl. 3 bod 2 směrnice) v České republice vykonávají, respektive mohou

---

vykonávat, dva různé subjekty, konkrétně vlastník dráhy a provozovatel dráhy. Je pravda, že SŽDC v sobě spojuje funkce vlastníka i provozovatele dráhy (§ 21 odst. 4 zákona č. 77/2002 Sb.), což se však týká jen železniční cesty ve vlastnictví státu. Vedle toho mohou existovat i železniční dráhy ve vlastnictví jiných osob. U řady součástí infrastruktury je vlastníkem např. dopravce ČD, a.s. Novela se také opětovně zabývá oddělením správy infrastruktury od dopravních služeb. Z českého hlediska je v tomto směru zásadní otázkou, zda oddělení ČD od SŽDC je dostatečné z hlediska nového čl. 7 odst. 3 směrnice. Znění zákona č. 77/2002 Sb. nasvědčuje spíše tomu, že oddělení ČD a SŽDC, jak je zde zakotveno, by plně nevyhovovalo novému čl. 7 odst. 3 směrnice, pokud by byl takto přijat, protože v obou organizacích má rozhodující vliv jediný veřejný orgán – vláda.

- **Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii - COM (2013) 30, č. dokumentu Rady EU – 6012/13**

Zásadní změnu oproti dosavadnímu stavu představuje rozšíření železničního systému Unie – viz čl. 2 bod 1 ve spojení s přílohou I směrnice. Do železničního systému Unie budou nově spadat i regionální dráhy, nikoli jen dráha celostátní jako dosud, což bude mít značný dopad na § 3a zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, a na všechna další související ustanovení tohoto zákona. Určité změny lze očekávat i v případě nařízení vlády č. 133/2005 Sb. a vyhlášky č. 352/2004 Sb. Zákon o dráhách v současnosti na řadě míst stanoví v případě drah železničních odlišná práva a povinnosti právě podle toho, zda se o dráhy či vozidla evropského železničního systému, či nikoli. Toto rozlišování se zřejmě stane bezpředmětným. V souvislosti s tím může dojít k rozšíření působnosti technických specifikací pro interoperabilitu.

V oblasti subsystémů zavádí návrh řadu nových ustanovení, včetně pojmu povolení k uvedení vozidla na trh a pojmu povolení k uvedení typu vozidla na trh. Tato povolení bude vždy vydávat agentura. Nestanoví se žádné výjimky ohledně vydávání orgány členských států. Na základě povolení k uvedení vozidla na trh může železniční podnik ve spolupráci s provozovatelem infrastruktury rozhodnout o uvedení vozidla do provozu. Dále se agentuře svěřuje rozhodování o uvedení do provozu subsystémů traťové řízení a zabezpečení. V tomto rozsahu bude nahrazena či doplněna

působnost českých drážních správních úřadů (doposud zřejmě dle § 49b odst. 2, § 47 a § 7 zákona o dráhách).

- **Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o bezpečnosti železnic (přepřpracované znění)** - COM (2013) 31, č. dokumentu Rady EU – 6014/13;

Účelem návrhu je přechod na jednotné osvědčení o bezpečnosti pro železniční podniky, které má vydávat agentura namísto vnitrostátních bezpečnostních orgánů. Z toho vyplyne mj. to, že osvědčení bude platné pro celou Unii, pokud jde o rovnocenné typy provozu. Mění se též struktura osvědčení. Z hlediska českých právních předpisů to bude znamenat, že bude třeba podstatně změnit úpravu obsaženou v § 34h zákona o dráhách.

Jako reakce na stále častější zajišťování služeb pomocí externích dodavatelů se zavádí nové povinnosti pro subjekty, jichž se tato směrnice dosud netýkala, jako jsou např. subjekty zúčastněné na nakládkových operacích. Železniční podniky, provozovatelé infrastruktury a poskytovatelé údržby budou mít povinnost kontrolovat, zda subdodavatelské subjekty provádějí výše uvedená opatření k řízení rizik.

## **Shrnutí**

Všechny uvedené návrhy jsou v současnosti projednávány ve stádiu 1. čtení. Jejich schválení nelze proto očekávat dříve než v průběhu roku 2014. Po přijetí 4. železničního balíčku bude třeba transponovat příslušné směrnice do českého právního řádu. Vzhledem k předpokládanému časovému horizontu přijetí 4. železničního balíčku se očekává, že bude významně ovlivněn v současnosti připravovaný nový zákon o železničních drahách a železniční dopravě a nikoliv v současnosti platný zákon č. 266/1994 Sb., o drahách.

Návrhy obsažené v tzv. 4. železničním balíčku navazují na platné právní předpisy EU. Jedná se v této souvislosti zejména o směrnici Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru,<sup>1</sup> která představuje revizi tzv.

---

<sup>1</sup> *Úř. věst. L 343, 14. 12. 2012, s. 32.*

1. železničního balíčku.<sup>2</sup> Termín pro transpozici směrnice je stanoven na 16. června 2015. Směrnice upravuje pravidla pro správu železniční infrastruktury a poskytování služeb železniční dopravy železničními podniky, které jsou nebo budou usazeny v členském státě, kritéria uplatňovaná členskými státy při vydávání, prodlužování nebo změnách licencí pro železniční podniky, které jsou nebo budou usazeny v Unii, a zásady a postupy uplatňované při stanovení a vybírání poplatků za využívání železniční infrastruktury a při přidělování kapacity železniční infrastruktury.

Směrnice 2012/34/EU by měla být transponována do vnitrostátního práva novým zákonem o železničních drahách a železniční dopravě (předpokládané datum předložení vládě je září 2014; předpokládané datum nabytí účinnosti je 16. červen 2015).

### **Rozpor českého regulačního rámce s právem EU – prohra ČR u Soudního dvora EU**

Rozsudkem Soudního dvora EU ze dne 11. července 2013 ve věci C-545/10 Komise v. Česká republika bylo konstatováno, že Česká republika nesplnila povinnosti vyplývající z čl. 4 odst. 1, č. 6 odst. 2, č. 11 a č. 30 odst. 5 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 (tzv. 1. železniční balíček).

### **Průběh řízení**

Předmětem řízení byla namítaná chybná, resp. nedostatečná, transpozice některých směrnic tzv. 1. železničního balíčku, které upravují oblast rozvoje železnic společenství, přidělování kapacity železniční infrastruktury,

---

<sup>2</sup> Směrnice 2001/12/ES ze dne 26. 2. 2001, kterou se mění směrnice 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství; Směrnice 2001/13/ES ze dne 26. 2. 2001, kterou se mění směrnice 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům; Směrnice 2001/14/ES ze dne 26. 2. 2001, o přidělování kapacity železniční infrastruktury, vybírání poplatků za užívání železniční infrastruktury a o ověřování bezpečnosti; Směrnice 2001/16/ES ze dne 19. 3. 2001, o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému.

vybírání poplatků za její užívání a ověřování bezpečnosti, interoperability konvenční železniční sítě a vydávání licencí železničním podnikům.

Řízení bylo zahájeno dne 27. června 2008, kdy Česká republika obdržela ve věci formální upozornění, v němž byla Komise vyzvána, aby zajistila soulad se směrnicemi 91/440/EHS a 2001/14/ES, zejména s jejich ustanoveními týkajícími se poplatků za použití železniční infrastruktury a s ustanoveními týkajícími se regulačního subjektu. Česká republika nedostatky v transpozici popřela. V návaznosti na to zaslala Komise dne 9. října 2009 České republice odůvodněné stanovisko, v němž jí konkrétně vytkla, že nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z čl. 4 odst. 1, čl. 6 odst. 2, čl. 7 odst. 3, článku 11 a čl. 30 odst. 5 směrnice 2001/14/ES a z čl. 10 odst. 7 směrnice 91/440/EHS a vyzvala Českou republiku k přijetí opatření nezbytných k tomu, aby odůvodněnému stanovisku vyhověla ve lhůtě dvou měsíců od jeho obdržení. Česká republika na odůvodněné stanovisko odpověděla dopisem ze dne 8. prosince 2009, v němž opětovně popřela, že by se dopustila nesplnění povinnosti, které jí Komise vytýká. Následně Komise podala dne 23. listopadu 2010 žalobu k Soudnímu dvoru EU. Svou žalobou se Evropská komise domáhala, aby Soudní dvůr určil, že Česká republika nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají tím, že nepřijala právní a správní předpisy nezbytné k dosažení souladu:

- s **čl. 4 odst. 1, čl. 6 odst. 2, čl. 7 odst. 3, čl. 11 a čl. 30 odst. 5** směrnice Evropského parlamentu a Rady **2001/14/ES** ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004), a
- s **čl. 10 odst. 7** směrnice Rady **91/440/EHS** ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/51/ES ze dne 29. dubna 2004.

Rozsudek ve věci byl vynesena dne 11. července 2013. Soudní dvůr konstatoval, že Česká republika tím, že nepřijala právní a správní předpisy nezbytné k dosažení souladu s čl. 4 odst. 1, čl. 6 odst. 2, článkem 11 a čl. 30 odst. 5 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES, nesplnila povinnosti, které pro ni z těchto ustanovení vyplývají. Soudní dvůr naopak zamítl žalobu v té části, kde se Komise domáhala konstatování, že Česká



---

republika nesplnila povinnosti vyplývající z čl. 7 odst. 3 a částečně i z čl. 30 odst. 5 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES a dále z čl. 10 odst. 7 směrnice 91/440/EHS, neboť Komisi se nepodařilo porušení povinnosti prokázat.

### **První žalobní důvod:**

Podle čl. 4 odst. 1 směrnice 2001/14/ES „členské státy stanoví rámec zpoplatnění s ohledem na nezávislost vedení podniků stanovenou v článku 4 směrnice 91/440/EHS. S výhradou uvedené podmínky nezávislosti vedení podniku mohou členské státy zavést specifická pravidla zpoplatnění nebo delegovat tuto pravomoc na provozovatele infrastruktury. Stanovení poplatků za použití infrastruktury a vybírání těchto poplatků provádí provozovatel infrastruktury“. Prvním žalobním důvodem bylo tvrzení Komise, že Česká republika porušila čl. 4 odst. 1 směrnice 2001/14/ES tím, že stanovila maximální výši poplatků za použití infrastruktury, kterou nemůže provozovatel infrastruktury překročit.

Česká republika transponovala uvedené ustanovení do zákona č. 266/1994 Sb., o drahách [§ 23 odst. 1 písm. a), § 24 odst. 7 písm. d), § 34c odst. 2, písm. g)] ve spojení se zákonem č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů (§ 10 odst. 2) a s navazujícím výměrem Ministerstva financí, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami. Podle České republiky stanovení maximální výše poplatků naplňuje význam slova „rámec“ coby určité omezení, v rámci kterého provozovatel může samostatně určit výši poplatků.

Soudní dvůr názor České republiky odmítl. Přiklonil se k výkladu, že česká právní úprava není v souladu se směrnicí, neboť k zajištění cíle nezávislosti řízení provozovatele infrastruktury musí mít tento provozovatel v rámci zpoplatňování, který je stanovován členskými státy, určitý rozhodovací prostor pro stanovení výše poplatků tak, aby tyto poplatky mohl použít jako nástroj řízení. Stanovení maximální ceny za používání železniční infrastruktury každoročním výměrem Ministerstva financí má ale za následek zúžení rozhodovacího prostoru provozovatele infrastruktury v míře neslučitelné s cíli směrnice 2001/14/ES. Rozhodnutí se opíralo o stanovisko generálního advokáta N. Jääskinena, který ve svém stanovisku mj. také uvedl, že k zajištění cíle nezávislého vedení podniků smí být státem

definován pouze normativní a finanční rámec. Takový rámec může obsahovat obecná pravidla zpoplatnění a za předpokladu, že bude dodržena podmínka nezávislého vedení podniků, také konkrétní pravidla. Dle jeho názoru takovýto státem určený rámec může také definovat finanční cíle pro správu infrastruktury například ve vztahu k jednotlivým druhům železniční dopravy. U nákladů na infrastrukturu vynaložených v souvislosti s jednotlivými druhy železniční dopravy (jako je nákladní železniční doprava, dálková osobní železniční doprava nebo příměstská doprava) může stát například stanovit variabilní limity nákladů podle druhu dopravy, které povinně připadají na provozovatele. Každopádně bylo zdůrazněno, že v souladu s ustanoveními čl. 8 odst. 2 této směrnice musí mít provozovatel infrastruktury možnost zavést nebo pokračovat v zavádění vyšších poplatků na základě dlouhodobých nákladů určitých investičních projektů.

Na základě tohoto konstatování bude tedy třeba upravit příslušná transpoziční ustanovení tak, aby maximální výše poplatků nebyla nadále stanovena v rámci výměru Ministerstva financí konkrétní částkou. Možným řešením by bylo např. zakotvení pravidel pro určení výše poplatků v obecně závazném právním předpisu, na který by následně odkazovala jednotlivá ustanovení zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, která nyní odkazují na cenové předpisy.

### **Druhý žalobní důvod:**

Článek 6 odst. 2 směrnice 2001/14/ES stanoví, že „s řádným ohledem na bezpečnost a na udržení a zvyšování kvality služeb infrastruktury se provozovatelům infrastruktury poskytují podněty ke snižování nákladů na zajištění infrastruktury a výše poplatků za přístup“. Dále je v čl. 6 odst. 3 v této souvislosti stanoveno, že „členské státy zajistí provedení odstavce 2 buď smluvním ujednáním mezi příslušným orgánem a provozovatelem infrastruktury na dobu nejméně tří let, v němž se stanoví státní dotace, nebo zavedením vhodných regulačních opatření s přiměřenými pravomocemi“. Druhým žalobním důvodem bylo tvrzení Komise, že Česká republika porušila čl. 6 odst. 2 směrnice 2001/14/ES tím, že nepřijala opatření, na základě kterých by se provozovatelům infrastruktury poskytovaly podněty ke snižování nákladů na zajištění infrastruktury a výše poplatků za přístup.

---

Česká republika uvedená ustanovení transponovala do zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury a o změně zákona č. 171/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky ve věcech převodů majetku státu na jiné osoby a o Fondu národního majetku České republiky, ve znění pozdějších předpisů [§ 2 odst. 1 písm. c) a § 3]. Česká republika zastávala názor, že členské státy jsou povinny sledovat a naplňovat cíl tohoto ustanovení až poté, co dojde k dosažení dostatečné úrovně kvality a bezpečnosti železniční infrastruktury v rámci celé sítě, či alespoň v její převažující části. Tvrdila, že za stávajícího stavu české železniční infrastruktury ale nelze provedení povinnosti stanovené v čl. 6 odst. 2 směrnice 2001/14/ES plně zajistit bez ohrožení bezpečnosti či kvality služeb dotčené infrastruktury. Činnost Státního fondu dopravní infrastruktury tyto podněty tedy poskytuje v takové míře, jaká je za aktuálního stavu možná.

Soudní dvůr dospěl k názoru, že česká právní úprava není v tomto případě v souladu se směrnicí, neboť špatný stav infrastruktury nevyklučuje poskytnutí podnětů, jejichž cílem je zajistit, aby náklady související s provozováním infrastruktury odpovídaly nákladům efektivně řízené infrastruktury a dále aby uvedené náklady nezahrnovaly nadbytečné náklady, které by byly provozovatelem infrastruktury vynakládány neuváženě. Soudní dvůr dále konstatoval, že samotné státní dotace pro provozovatele infrastruktury sice vedou ke snížení nákladů na zajištění infrastruktury a výše poplatků za přístup, samy o sobě však uvedeného provozovatele nemotivují, neboť od něj nevyžadují žádný závazek. Soudní dvůr tedy v podstatě přijal názor Komise, že systém podnětů tak, jak jej předvídá předmětné ustanovení směrnice, předpokládá přímou souvislost mezi poskytnutím finančních prostředků a jednáním provozovatele infrastruktury v tom smyslu, že provozovatel musí být veden ke snižování nákladů na zajištění infrastruktury nebo ke snižování poplatků za přístup.

Generální advokát v souvislosti s druhým žalobním důvodem ve svém stanovisku připomněl, že čl. 6 odst. 3 směrnice 2001/14/ES upravuje pouze dvě možnosti, jak provést povinnost stanovenou v odstavci 2 uvedeného článku. Musí se jednat buď o dohodu uzavřenou na několik let mezi provozovatelem infrastruktury a příslušným orgánem, v níž se stanoví státní dotace, anebo o zavedení vhodných regulačních opatření s přiměřenými pravomocemi. I kdyby bylo možné za podněty považovat

i jednotlivá opatření, taková opatření by neodpovídala opatřením podle čl. 6 odst. 2 uvedené směrnice, jestliže nebyla přijata v rámci jedné z oněch dvou možností stanovených v odstavci 3.

K vyhovění rozsudku bude potřeba upravit související českou právní úpravu tak, aby v zákoně č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, byla promítnuta jedna či druhá varianta poskytování podnětů provozovatelům infrastruktury dle čl. 6 odst. 3 směrnice, tj. byla stanovená povinnost uzavření smluvního ujednání mezi příslušným orgánem a provozovatelem infrastruktury na dobu nejméně tří let, v němž se stanoví státní dotace, nebo byla zavedena vhodná regulační opatření s přiměřenými pravomocemi, tak aby byla zakotvena přímá souvislost mezi poskytnutím finančních prostředků a jednáním provozovatele infrastruktury v tom smyslu, že provozovatel musí být veden ke snižování nákladů na zajištění infrastruktury nebo ke snižování poplatků za přístup. Případně je možné obě varianty kombinovat v závislosti na subjektu, který je poskytovatelem dotací.

### **Třetí žalobní důvod:**

Článek 7 odst. 3 směrnice 2001/14/ES stanoví, že „*aniž jsou dotčeny odstavce 4 a článek 8, stanoví se poplatky za minimální přístupový balík a přístup k dopravním zařízením po železnici ve výši nákladů přímo vynaložených za provoz železniční dopravy*“. Třetím žalobním důvodem bylo tvrzení Komise, že Česká republika porušila čl. 7 odst. 3 směrnice 2001/14/ES tím, že nezajistila, aby poplatky za minimální přístupový balík a přístup k dopravním zařízením po železnici byly stanoveny ve výši nákladů přímo vynaložených za provoz železniční dopravy.

Česká republika uvedené ustanovení transponovala do zákona č. 266/1994 Sb., o drahách (§ 34c odst. 2) ve spojení s prohlášením o dráze na roky 2010/2011, které výši poplatků za minimální přístupový balík určuje v závislosti na definovaném druhu vlaku, jeho hmotnosti a ujeté vzdálenosti. Metoda výpočtu ceny za užití dopravní cesty podle ní zohledňuje také regulačním úřadem stanovená specifická pravidla a rámec zpoplatnění, náklady na řízení provozu vyjádřené ve vlakových kilometrech, přímé náklady na zajištění provozuschopnosti dopravní cesty skutečně vzniklé

---

provozováním vlakové dopravy vyjádřené v hrubých tunových kilometrech a zvýšené přímé náklady při užití dopravní cesty.

Soudní dvůr akceptoval vysvětlení České republiky, přičemž uvedl, že česká právní úprava, a konkrétně prohlášení o dráze na roky 2010/2011, obsahuje údaje, které umožňují provozovateli infrastruktury stanovit – a regulačnímu subjektu ověřit – výši poplatků v souladu s požadavkem stanoveným v čl. 7 odst. 3 směrnice 2001/14/ES. Zároveň konstatoval, že Komise neposkytla žádné příklady konkrétního používání uvedených údajů, z nichž by vyplývalo, že poplatky za přístup jsou v České republice stanovovány v rozporu s uvedeným požadavkem. V souladu s ustálenou judikaturou se přitom Komise nemůže v tomto ohledu opírat o žádnou domněnku. V této souvislosti Soudní dvůr rovněž zmínil, že směrnice 2001/14/ES neobsahuje žádnou definici pojmu „náklady přímo vynaložené za provoz železniční dopravy“ a že žádný předpis unijního práva neurčuje, jaké náklady pod tento pojem spadají a jaké nikoli.

Jelikož Soudní dvůr shledal třetí žalobní důvod za neopodstatněný, neplyne z rozsudku pro Českou republiku povinnost upravovat související vnitrostátní právní úpravu.

#### **Čtvrtý žalobní důvod:**

Článek 11 odst. 1 směrnice 2001/14/ES stanoví, že „*systemy zpoplatnění použití infrastruktury povzbuzují železniční podniky a provozovatele infrastruktury v minimalizaci závad a zvyšování výkonu železniční sítě pomocí systému odměňování výkonu. Tento systém může zahrnovat pokuty za činnosti narušující provoz sítě, kompenzace pro podniky trpící závadami a odměny za přesáhnutí plánovaného výkonu*“ a v odst. 2, že „*základní zásady systému odměňování výkonu se vztahují na celou síť*“. Čtvrtým žalobním důvodem bylo tvrzení Komise, že Česká republika porušila článek 11 směrnice 2001/14/ES tím, že nezavedla systém odměňování výkonu povzbuzující podniky a provozovatele infrastruktury v minimalizaci závad a zvyšování výkonu železniční sítě.

Česká republika transponovala ustanovení článku 11 směrnice 2001/14/ES do zákona č. 266/1994 Sb., o drahách [§ 34c odst. 2, písm. k)]. Učinila tak však až v průběhu projednávání žaloby před Soudním dvorem (příslušné ustanovení bylo do zákona o drahách doplněno novelou, která byla pod

číslem 134/2011 Sb., vyhlášena dne 3. května 2011) a nedodržela tak lhůtu stanovenou v odůvodněném stanovisku.

Soudní dvůr při rozhodování zohlednil skutečnost, že ke konci lhůty vyznačené v odůvodněném stanovisku neobsahoval zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, žádné ustanovení, podle kterého by v sobě mělo prohlášení o dráze zahrnovat systém odměňování výkonu. Připomněl, že podle ustálené judikatury se existence nesplnění povinnosti posuzuje vzhledem ke stavu, v němž se členský stát nacházel v době, kdy uplynula lhůta stanovená v odůvodněném stanovisku, a že změny, ke kterým došlo následně, nemohou být Soudním dvorem brány v úvahu. Vzhledem k tomu, že byl zákon č. 134/2011 Sb. ze dne 3. května 2011 přijat až po uplynutí lhůty stanovené Komisí v jejím odůvodněném stanovisku ze dne 9. října 2009, nebyla tato novela v rámci zkoumání opodstatněnosti projednávané žaloby Soudním dvorem zohledněna a Soudní dvůr konstatoval, že povinnost vyplývající z článku 11 směrnice 2001/14/ES nebyla Českou republikou splněna.

Vzhledem k tomu, že Česká republika novelizovala zákon č. 266/1994 Sb., o drahách tak, že v současné době je dle § 34c odst. 2 písm. k) povinnou součástí prohlášení o dráze „vymezení systému finančních pobídek pro přídělce i dopravce k zajištění minimalizace závad na dopravní cestě a zvyšování její propustnosti pro účely sjednávání smlouvy o provozování drážní dopravy; systém může zahrnovat pokuty i odměny“, nebude za účelem naplnění rozsudku ve vztahu k transpozici článku 11 směrnice potřeba přistupovat k dalším změnám v českých právních předpisech.

### **Pátý žalobní důvod:**

Článek 30 odst. 5 směrnice 2001/14/ES stanoví, že *„regulační subjekt rozhoduje o všech stížnostech a provádí opatření k nápravě situace nejpozději do dvou měsíců ode dne obdržení veškerých informací. Aniž je dotčen odstavec 6, jsou rozhodnutí regulačního subjektu závazná pro všechny strany, na něž se rozhodnutí vztahuje. V případě odvolání proti odmítnutí žádosti o poskytnutí kapacity infrastruktury nebo proti podmínkám nabídky kapacity regulační subjekt buď potvrdí, že žádná změna rozhodnutí provozovatele infrastruktury není žádoucí, nebo si vyžádá změnu tohoto rozhodnutí v souladu s pokyny, které stanoví“*. Pátým žalobním důvodem bylo tvrzení Komise, že Česká

---

republika porušila čl. 30 odst. 5 směrnice 2001/14/ES tím, že jej nesprávně provedla do své vnitrostátní právní úpravy. Komise spatřovala pochybení ve faktu, že rozhodnutí regulačního subjektu (drážní správní úřad) podléhají v české právní úpravě správnímu přezkumu, a nikoliv pouze soudnímu, jak stanoví směrnice. Dále Komise České republiky vytýkala, že regulační subjekt nedisponuje plným rozsahem pravomocí ve smyslu čl. 30 odst. 5 směrnice 2001/14/ES (zejména pravomocí jednat z vlastního podnětu ve věcech úrovně nebo systému poplatků za použití železniční infrastruktury).

Česká republika čl. 30 odst. 5 směrnice 2001/14/ES transponovala do zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů (§ 34g odst. 1-3, § 58 odst. 2) ve spojení se zákonem č. 500/2004 Sb., správní řád (§ 71 odst. 1-3). Regulačním subjektem je drážní správní úřad, přičemž jeho rozhodnutí podléhají správnímu přezkumu Ministerstva dopravy a následně i soudnímu přezkumu. Česká republika při transpozici vycházela z premisy, že ve světle zásady procesní autonomie členských států nic nebrání tomu, aby rozhodnutí regulačního subjektu podléhala obligatorně přezkumu jiného správního orgánu před případným přezkoumáním soudem. Co se týče rozsahu pravomocí, pak státní dozor v oblasti železnic je vykonáván na základě § 58 odst. 2 zákona o drahách, podle kterého regulační subjekt dohlíží na to, „zda jsou při provozování dráhy a drážní dopravy dodržovány a plněny povinnosti vlastníka dráhy, provozovatele dráhy a dopravce stanovené právními předpisy“. Uvedené ustanovení ve spojení se zákonem č. 552/1991 Sb., o státní kontrole, který dává orgánům nadaným pravomocí k výkonu státního dozoru pravomoc provádět zjištění a na jejich základě zahajovat řízení o porušení stanovených povinností, přijímat opatření k nápravě nebo ukládat sankce za takto zjištěné přestupky a správní delikty, uděluje regulačnímu subjektu oprávnění přijímat z vlastního podnětu rozhodnutí uvedená v § 34g odst. 3 zákona o drahách (tj. i v souvislosti s úrovní či systémem poplatků za použití infrastruktury).

V případě první části pátého žalobního důvodu se Soud přiklonil k restriktivnímu výkladu směrnice a konstatoval, že jelikož směrnice hovoří o regulačním subjektu, nikoliv subjektech, musí být článek 30 směrnice 2001/14/ES vykládán v tom smyslu, že správní rozhodnutí přijatá regulačním subjektem smí podléhat pouze soudnímu přezkoumání. V této části tedy rozhodl o nesouladu české právní úpravy se směrnicí

2001/14/ES. V případě druhé části pátého žalobního důvodu Soudní dvůr naopak konstatoval, že se Komisi nepodařilo prokázat opodstatněnost svého tvrzení, že drážní správní úřad nemá pravomoc jednat z vlastního podnětu, ani opodstatněnost tvrzení ohledně pravomocí regulačního subjektu v souvislosti s úrovní či systémem poplatků za použití infrastruktury.

V důsledku rozsudku Soudního dvora, který jednoznačně vyloučil možnost správního přezkumu rozhodnutí regulačního subjektu dle čl. 30 odst. 5 (drážní správní úřad), bude proto potřeba upravit korespondující ustanovení v českém právním řádu (§ 34g odst. 1 až 3, § 58 odst. 2) tak, aby rozhodnutí regulačního subjektu podléhala pouze soudnímu přezkumu. Co se týče otázky rozsahu pravomocí regulačního subjektu, pak z rozsudku pro Českou republiku nevyplývá povinnost přistupovat ke změnám právních předpisů.

### **Šestý žalobní důvod:**

Článek 10 odst. 7 směrnice 91/440/EHS stanoví, že „*aniž jsou dotčeny předpisy Společenství a vnitrostátní předpisy týkající se hospodářské soutěže a orgánů příslušných pro tuto oblast, sleduje regulační subjekt zřízený podle článku 30 směrnice 2001/14/ES nebo kterýkoli jiný subjekt se stejným stupněm nezávislosti hospodářskou soutěž na trhu železničních dopravních služeb, včetně trhu železniční přepravy zboží. Tento orgán je zřízen podle pravidel stanovených v čl. 30 odst. 1 uvedené směrnice. Každý žadatel nebo dotčená strana může podat stížnost na tento orgán, pokud se domnívá, že je s ním jednáno nespravedlivě, je diskriminován nebo jinak poškozen. Na základě stížnosti a případně z vlastního podnětu regulační orgán rozhodne při nejbližší příležitosti o příslušných opatřeních k nápravě nežádoucího vývoje tohoto trhu*“. Šestým žalobním důvodem bylo tvrzení Komise, že Česká republika porušila čl. 10 odst. 7 směrnice 91/440/EHS tím, že nezajistila, aby byl v České republice zřízen subjekt, který by mohl být považován za subjekt dle čl. 10 odst. 7 a plnil funkce, které jsou v tomto ustanovení uvedené.

V České republice sleduje hospodářskou soutěž na trhu železničních služeb Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, jehož působnost vymezuje zákon č. 273/1996 Sb., o působnosti Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže.



---

Působnost uvedeného úřadu je omezena na otázky přímo spojené s hospodářskou soutěží na trhu železničních služeb. Komise z toho vyvodila, že tento úřad tedy nevykonává všechny činnosti, které by měl vykonávat v souladu s čl. 10 odst. 7 druhým pododstavcem směrnice 91/440/EHS, takže jej nelze považovat za subjekt plnící funkce uvedené v tomto ustanovení. Komise konkrétně tvrdila, že Úřad pro ochranu hospodářské soutěže nemůže rozhodovat o stížnostech žadatelů, kteří se domnívají, že s nimi bylo jednáno nespravedlivě, byli diskriminováni nebo jinak poškozeni, a nemůže, na základě stížnosti či z vlastního podnětu, rozhodnout o příslušných opatřeních k nápravě nežádoucího vývoje trhu železničních služeb.

Při posuzování šestého žalobního důvodu Soud především připomenul, že předmět žaloby podané podle článku 258 SFEU je vymezen postupem před zahájením soudního řízení stanoveným tímto článkem. V důsledku toho musí být žaloba Komise založena na důvodech, které jsou stejné jako důvody uvedené v odůvodněném stanovisku. Komise v odůvodněném stanovisku České republiky vytýkala, že nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z čl. 10 odst. 7 směrnice 91/440/EHS, jelikož směrnice 91/440/EHS a 2001/14/ES neumožňují rozdělení pravomocí uvedených v tomto ustanovení a pravomocí uvedených v článku 30 směrnice 2001/14/ES mezi více orgánů. V rámci své žaloby však Komise České republiky vytýkala, že Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže nesvěřila pravomoci nezbytné k plnění funkcí uvedených v čl. 10 odst. 7 druhém pododstavci směrnice 91/440/EHS. V důsledku toho byl šestý žalobní důvod Komise prohlášen za nepřipustný z důvodu, že nebyl uplatněn během postupu před zahájením soudního řízení.

V případě šestého žalobního důvodu nebyl konstatován rozpor mezi českou právní úpravou a směrnicí 91/440/EHS, ovšem stalo se tak díky procesnímu pochybení ze strany Komise. Faktem zůstává, že pravomoci dle čl. 91/440/EHS jsou v České republice rozděleny mezi dva regulační subjekty (dražní správní úřad a Úřad pro ochranu hospodářské soutěže), ačkoliv tato možnost ve směrnici výslovně zmíněná není. Vzhledem k tomu, že v ostatních žalobních důvodech se Soudní dvůr přikláněl spíše k restriktivnímu výkladu, nelze vyloučit, že by i v tomto případě konstatoval rozpor mezi směrnicí a českou právní úpravou. Ze samotného rozsudku však České republiky neplynou povinnosti změnit příslušnou právní úpravu.

## Shrnutí

V rozsudku Soudního dvora EU ze dne 11. července 2013 ve věci C-545/10 bylo konstatováno chybné provedení **čl. 4 odst. 1, čl. 6 odst. 2, článku 11 a čl. 30 odst. 5** směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004, do českého právního řádu. Povinností České republiky je přijmout opatření, která z rozsudku vyplývají a napravit tak vytykané nedostatky v nejkratší možné době. V opačném případě může Komise zahájit proti České republice řízení dle čl. 260 odst. 2 SFEU, které může vyústit v uložení finanční sankce. Konstatované nedostatky se týkají zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, zejména § 23 odst. 1 písm. a), § 24 odst. 7 písm. d), § 34g, § 58 odst. 2, dále zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, které by měly být pozměněny ve smyslu výše zmíněných výtek, a dále Výměru Ministerstva financí, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami, který by měl být ve vztahu k určení výše poplatků za použití infrastruktury nahrazen jiným obecně závazným předpisem, jež by stanovil pouze normativní, popř. finanční rámec tohoto zpoplatnění.

## Literatura

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

Bundesnetzagentur – Marktuntersuchung Eisenbahnen, 2009

GERSDORF, H.: Komentář k čl. 87e Základního zákona. In Mangoldt, H.; Klein, F.; Starck, Ch.: *Das Bonner Grundgesetz Kommentar*. München: Verlag Franz Vahlen, 2000, s. 613-654

Právní předpisy v rámci tzv. 4. železničního balíčku;

RIEDLE, H.: Drážní reformy v Alpách – porovnání Rakouska a Švýcarska. *Eisenbahn Revue* č. 6 (2002)

Rozsudek Soudního dvora EU ve věci C-545/10 Komise v. Česká republika;

Zpráva o postupu při otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční osobní dopravy (listopad 2012).

**JUDr. PhDr. Petr Mlsna, Ph.D.**

Katedra německých a rakouských studií

Institut mezinárodních studií

Fakulta sociálních věd

Univerzita Karlova v Praze

## **PŘÍKLADY SUBSIDIARITY V ORGANIZOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY V BAVORSKU A SASKU**

**Examples of Subsidiarity in a Railway Transport Organisation in  
Bavaria and Saxony**

TOMÁŠ NIGRIN

### **Abstract**

*The article discusses the impact of the railway reform on the organization and financing of the regional railway traffic in Germany from the 1990s until today. The examples of Bavaria and Saxony show two possible ways – a complete centralization in the first and a complete decentralization in the second case. Further is introduced a pilot Project of the Deutsche Bahn, so called RegioNetz. This project aims to create an effective, flexible and low-cost structure within a holding company, which enables keeping the traffic thank to reduced costs on local lines.*

### **Key words**

*Germany, Bavaria, Saxony, regional traffic, railway traffic, Deutsche Bahn, Regio Netz, regionalization, decentralization, railway reform*

### **Úvod**

Přenesení větší míry odpovědnosti a rozhodování z centra na nižší úroveň, kde tento proces probíhá efektivněji, pružněji a v užším vztahu k místním podmínkám, – tak zní zásada subsidiarity, která je v mnoha oblastech aplikovaná také v německém politickém systému. Jednou z oblastí, kde se v minulých letech prosadilo posílení zodpovědnosti a rozhodování nižších složek je právě organizace regionální železniční dopravy. Součástí německé drážní reformy z roku 1994, byl zákon o regionalizaci<sup>1</sup>, který posiloval

---

<sup>1</sup> Zákon o regionalizace místní veřejné dopravy (Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs) – zákon v aktualizovaném znění z 14. 12. 2012, in: <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/regg/gesamt.pdf>, staženo dne 27. 9. 2013.

---

pravomoc spolkových zemí při organizaci místní dopravy provozované ve veřejném zájmu. Došlo tak k výraznému omezení role Deutsche Bahn v této otázce, protože do té doby si mohly dráhy de facto samy rozhodovat, de iure pak po dohodě se spolkovým ministerstvem dopravy, kde, jak často a v jakých relacích budou provozovat regionální dopravu.<sup>2</sup> Finanční prostředky na zajištění provozu totiž dostávaly přímo od spolkové vlády. Docházelo samozřejmě k dílčím koordinacím s jednotlivými dopravními svazy, nicméně zemské vlády nedokázaly účinně ovlivnit rozhodnutí přicházející z centra. Dráhy většinou postupovaly dle svého vlastního konceptu, snažily se maximalizovat užitek z dotace a udržovaly provoz především na těch regionálních tratích, kde to pro ně bylo nejvýhodnější, zcela bez ohledu na zájmy regionů. Jejich hlas většinou do centrály DB nedolehl a proti jejím rozhodnutím se jen těžko hledala obrana.

Rok 1996 měl nyní toto uspořádání zcela zásadně změnit. Finančními prostředky na zajištění veřejné dopravy disponovaly nově zemské vlády, které obdržely pravidelný roční účelově vázaný příspěvek ze spolkového rozpočtu, tzv. prostředky na regionalizaci (Regionalisierungsmittel). Část prostředků pochází z výtěžku spotřební daně na pohonné hmoty. S těmito prostředky mohou spolkové země volně nakládat dle vymezení daného zákonem. Jeho definice vychází z toho, že je možné použít prostředky k financování „převážně“ regionální železniční dopravy.<sup>3</sup> Jejich hlavním účelem je zajištění veřejné regionální dopravy ve veřejném zájmu. V omezené míře mohou být použity na zlepšování regionální železniční infrastruktury (výstavba bezbariérových zastávek, rekonstrukce stanic, investice do zrychlování regionální železniční dopravy).

Německé právo jasně definuje pojem veřejné regionální dopravy a definičně ji odděluje od dopravy dálkové: regionální doprava je definována

---

<sup>2</sup> Engartner, Tim: Die Privatisierung der Deutschen Bahn, Über die Implementierung marktorientierter Verkehrspolitik, Wiesbaden 2008, ISBN 978-3-531-15796-2, s. 162.

<sup>3</sup> Par. 6, Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs ve znění z 14. 12. 2012, in: <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/regg/gesamt.pdf>, staženo dne 27.9.2013.

průměrnou dojížděnkou 50 km nebo jedné hodiny.<sup>4</sup> Neznašená to nutnost dělit dopravní ramena na uvedenou vzdálenost nebo dobu jízdy, definice se vztahuje k převládajícímu přepravnímu proudu. Ačkoliv je možné vycházet z přiměřené tolerance a nelze tyto měrné údaje brát jako zcela absolutní hodnoty. Jedná se o dlouhodobou platnou a všeobecně uznávanou zákonnou definici, podle které je možné odlišit regionální a dálkovou dopravu a to nejen na železnici, ale také například v silniční dopravě.

Regionalizace ale nesházala spolkovým zemím ruče, protože spolková vláda přesněji neurčovala, jakým způsobem má být doprava organizována. Spolkové země si tak mohly samy určit, jaký způsob je pro ně z politického i ekonomického pohledu nejprínosnější a jaký jim bude nejlépe vyhovovat. Výsledkem je, že většina spolkových zemí si vytvořila svůj vlastní model odpovídající zemské dopravní politice. Německo je tak ve výsledku jedinečný inkubátor, který umožňuje zkoumat nejrůznější způsoby přístupu k organizaci regionální a nadregionální dopravy, delegaci pravomocí, organizaci výběrových řízení a tarifní integrace.

V této studii budou představeny dva modely, které představují na ose vertikálního řízení železniční dopravy ve spolkových zemích dva modely nacházející se na opačných vrcholech, odhlédneme nyní od dalších možných úhlů pohledu týkajících se výběrových řízení či tarifní integrace, – bavorský a saský. Především v případě Bavorska je možné srovnávat jeho rozlohu, populaci i železniční síť s Českou republikou, a může tak sloužit jako přímá inspirace pro orgány státní správy zabývající se řízením a koordinací železniční dopravy. V představeném výzkumu není zohledněna dálková doprava v Německu, která je jednak provozována na komerční riziko dopravců (majoritně tedy v režii DB) a která nemá de facto v České republice svůj ekvivalent. V relační vzdálenosti, počtu zastávek a rychlostech se česká dálková doprava může srovnávat, a to někdy pouze stěží, s nadregionální dopravou v Německu, která je také dotovaná z tzv. regionalizačních prostředků.

---

<sup>4</sup> Par. 2, Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs ve znění z 14. 12. 2012, in: <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/regg/gesamt.pdf>, staženo dne 27.9.2013.

---

## Bavorsko

Zajišťování regionální železniční dopravy přešlo v Bavorsku od roku 1996 do kompetence Bavorského státního ministerstva hospodářství, infrastruktury, dopravy a technologií,<sup>5</sup> které za tímto účelem zřídilo Bavorskou železniční společnost (Bayerische Eisenbahngesellschaft – BEG).<sup>6</sup> BEG ale není koordinátorem veškeré veřejné dotované dopravy v Bavorsku. Autobusové linky, tramvaje a metro koordinují dopravní svazy nebo přímo jednotlivé okresy, které své linky navazují na železniční dopravu.

V Bavorsku existuje celkem 36 různě velkých dopravních svazů, z nichž pouze 10 nabízí tarifní integraci regionální železniční dopravy. Dále je možné v Bavorsku nalézt 16 okresů bez dopravních svazů a jakékoliv tarifní provázanosti mezi dopravci – v těchto případech nalezneme většinou dominantního železničního dopravce a dominantního autobusového dopravce, kteří svými tarifními nabídkami suplují regionální tarifní integraci. Samotnou dopravu zde koordinuje okresní správa. Důvody pro vznik této nepřehledné struktury jsou převážně historické. Dopravní svazy a tarifní integrace se na mnoha místech etablovala ještě dříve, než se v Německu dala do pohybu železniční reforma a odpovídá místním potřebám a politickým zájmům místní správy. Politická vůle na zásadní systémovou změnu se zatím nerýsuje, nicméně i tak je systém schopen generovat celostátní atraktivní tarifní nabídky a dosahovat vysokých přírůstků v počtu přepravených cestujících (viz níže například nabídku Bayern-Ticket).

---

<sup>5</sup> Oficiální stránky: Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie: <http://www.stmwivt.bayern.de/>, staženo dne 25. 9. 2013.

<sup>6</sup> Oficiální stránky: Bayerische Eisenbahngesellschaft, <http://beg.bahnland-bayern.de/>, staženo dne 25. 9. 2013.

Obr. 1: Uspořádání dopravních a tarifních svazů v Bavorsku (stav 2013).



Zdroj: Nahverkehr-info.de, in: <http://www.nahverkehr-info.de/verbund.php>, staženo dne 27. 9. 2013.

Poznámka: Svazy s tarifní integrací regionální železniční dopravy – VAP, vvm, VGN, RVV, VLC, AVV, MVV, VGRI, VLP. Svazy bez tarifní integrace regionální železniční dopravy – MSP, KiM, VRB, VSW, VGF, TON, VDR, INVG, VSL, VLD, VVM, LVG, VLMÜ, VK, OVG, VGOA. Svazy bez společného jednotného systému s koordinací jízdních řádů – VGH, VGC, VKK, VGHof, VGA, VGND, VLK, VGAÖ, VG-GAP, RoVG. Svazy pouze s částečnou tarifní integrací nebo částečnou koordinací jízdního řádu – VGT, NWM, VAS. V nepojmenovaných okresech nefungují žádné dopravní ani tarifní svazy.

Veškerou regionální železniční dopravu v Bavorsku koordinuje a řídí BEG, včetně vlaků zahrnutých do dopravních a tarifních systémů dílčích svazů. O intenzitě provozu a časových polohách se vedou jednání mezi svazy na jedné straně a BEG na straně druhé. Konečné slovo ale náleží BEG. Jak je ale



---

možné, že má BEG tak silnou vyjednávací pozici a rozhodovací pravomoc? BEG je společností s ručením omezeným, jejímž jediným vlastníkem je spolková země Bavorsko, a tím pádem představuje nejvyšší autoritu při rozhodování o konkrétní podobě státní dopravní politiky. BEG, jež dnes zaměstnává zhruba 44 lidí, a v jejímž výkonném vedení jsou vždy zastoupeni pracovníci bavorského ministerstva dopravy, vznikla v roce 1995 a od roku 1996 se stará o zajišťování regionální dopravy v celém Bavorsku.<sup>7</sup> Využívá k tomu všechny finanční prostředky, které jsou Bavorsku přiděleny každý rok ze spolkového rozpočtu, a dopravu organizuje v intencích bavorské dopravní politiky. Jejím cílem je zefektivnit, zatraktivnit a systematicky rozvíjet veřejnou dopravu v Bavorsku tak, aby i odlehlejší regiony byly dobře dostupné z centra, ať už pro denní dojíždění nebo pro turistický ruch, a aby byl udržen systém funkční veřejné dopravy. Bavorsko si totiž v tomto svém přístupu uvědomilo, že celostátní dobře fungující systém je atraktivní pro cestující, což přináší nejen další finanční prostředky a zlevní tak fungování celého systému, ale přispívá také k naplňování předsevzaté veřejné politiky, což přináší politický kapitál pro zemské a regionální volby.<sup>8</sup>

Bavorsko prostřednictvím BEG rozjelo již koncem 90. let ofenzívu směřující k vytvoření efektivního a výkonného systému regionální železniční dopravy v Bavorsku. Jejím základem se stalo využití všech nástrojů liberalizace železniční dopravy ke snížení úhrady za požadované služby a využití uvolněných prostředků k navýšení rozsahu objednané železniční dopravy. Jedním z prvních velkých úkolů BEG se stalo nahrazení zrušené sítě vlaků InterRegio(Expres), které spadaly do nedotovaného segmentu dálkové dopravy a jež Deutsche Bahn bez náhrady zrušily po roce 2000. Jedná se například o linku Mnichov – Oberstdorf/Lindau a Mnichov – Hof/Furt im Wald, na kterém v dnešní době provozuje vlaky pod značkou ALEX společnost Vogtlandbahn. Pilotní projekt výběrového řízení na regionální dopravu proběhl na síti 120 km železničních tratí vedoucích na jih od Mnichova do podhůří Alp. Ačkoliv se podařilo vysoutěžit nového provozovatele, kterým se stala od roku 1998 Bayerische Oberlandbahn,

---

<sup>7</sup> Wir bewegen das Bahnland Bayern, in: oficiální stránky BEG, <http://beg.bahnland-bayern.de/die-beg>, staženo dne 27. 9. 2013.

<sup>8</sup> Bayerische Verkehrspolitik, in: oficiální stránky BEG, <http://beg.bahnland-bayern.de/die-beg/bayerische-verkehrspolitik>, staženo dne 27. 9. 2013.

začátek nebyl vůbec jednoduchý. Technické potíže vozidel společnosti vyvolaly vlnu kritiky postupu BEG a vedly k několikaletému odložení dalších liberalizačních kroků.

V současné době ale probíhá proces vypisování výběrových řízení na regionální dopravu na plné obrátky a do roku 2023 by měly projít soutěží všechny části bavorské sítě regionálních vlaků (některé již dokonce podruhé). V současné době (září 2013) provozuje regionální dopravu 8 společností včetně DB Regio, které soutěžily o výkony v rozsahu 28 mil. vlakokm ročně na základě tzv. netto smluv. Současné zkušenosti s výběrovými řízeními ale ukazují, že je nutné dobře definovat podmínky výběrových řízení, protože jinak dochází ke snížení počtu uchazečů a logickému zvýšení nabízené ceny pro objednavatele. Definice vypisovaných provozních celků, které se pohybují nejvíce mezi 2,5 a 5 mil. vlakokm ročně, tak sice vychází hlavně z toho, aby se jednalo o provozně jednotnou síť, tj. například síť na elektrizovaných tratích, na druhou stranu ale je třeba nabídku přizpůsobit poptávce. Příliš velké sítě nebudou zvládnutelné pro menší společnosti, příliš malé zase atraktivní vzhledem k vysokým nákladům nutným na vybudování nezávislého provozního zázemí. Striktně provozně-technicistní přístup při vypisování výběrových řízení se v Bavorsku neosvědčil. BEG dále hledala možné nástroje na zlevnění podaných nabídek. Efektivním nástrojem se ukázala být garance za úvěry na nově pořízená železniční vozidla. Díky tomu je možné dosáhnout výhodnějších úvěrových podmínek a zvýšené úvěrové riziko není přenášeno ve zvýšených požadavcích na úhradu na spolkovou zemi.

Úhrada za služby by podle BEG neměla skrývat vícenáklady za účast v dalších výběrových řízeních. Proto přistoupila k vyplácení finanční kompenzace za přípravu podání ze strany dopravců, v některých profesích známé jako tzv. tužkovné. Díky tomu nejsou uchazeči zatíženi náklady, které generuje tým zaměřený na přípravu nabídek do veřejných soutěží. Ve výsledku to zvyšuje odhodlanost dopravců účastnit se výběrových řízení a stlačovat tak cenu za soutěžené výkony. Na závěr je třeba podotknout, že ne vždy jsou soutěže vypisovány systémem, jedna trať – jeden dopravce. V některých případech došlo opět na základě postupného vývoje k oddělení například rychlé vrstvy nadregionální dopravy od vrstvy dopravy regionální. Stalo se tak například kvůli soutěžím na náhrady za síť vlaků InterRegio.

---

V tarifní oblasti nabízí Bavorsko příklad možnosti několikvrstevné integrace. Součástí podmínek výběrových řízení je povinnost akceptovat tarif těch dopravních svazů, jimiž prochází daná trať, a celobavorských tarifních nabídek – zde především tzv. Bayern-Ticket. Všem železničním dopravcům vyplývá zákonná povinnost akceptovat tarif dohodnutý tarif v celoněmeckém Tarifním svazu železnic ve vlastnictví spolku a mimo vlastnictví spolku v Německu (Tarifverband der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland – TBNE),<sup>9</sup> kde ovšem dominuje majoritou Deutsche Bahn. Ve výsledku je tak určujícím tarifem pro všechny dopravce regionální tarif Deutsche Bahn. Společnosti mohou tento tarif účtovat skrze distribuční systém Deutsche Bahn. V tomto případě využívají všech souvisejících nástrojů (pokladny, e-shop, uznávání regionálních komerčních nabídek Deutsche Bahn – Schönes Wochenende Ticket apod.), musejí se ale spokojit s tím, že výsledná odměna za přepravu cestujících bude určena zúčtovacím mechanismem Deutsche Bahn, který nemusí být pro tyto společnosti výhodný, a zároveň do něj bude započtena prodejní marže distribuční sítě DB. Druhou možností pro dopravce je zavedení vlastního tarifu, který odpovídá výši regionálního tarifu DB, výhodou ale je, že neprochází zúčtovacím mechanismem Deutsche Bahn. Při odbavení ve směru na nebo z tratí třetího dopravce je cestující odbaven buď přímou jízdenkou na principu lomeného jízdného, nebo přechodovou jízdenkou, se kterou je ve vlaku jiného dopravce bez příplatku dodatečně komerčně odbaven.

Zvláštností bavorského systému je nejednotnost plateb za jednoho cestujícího v rámci různých tarifních svazů v Bavorsku. Platby obecně oscilují mezi 2ct a 7ct za osobokilometr. Na vině je jednak finanční slabost některých dopravních svazů a jednak přílišný úspěch železniční dopravy. Na počátku mohly být platby stanoveny standardně ve vztahu k výchozímu stavu na konkrétních relacích, v průběhu doby ale mnohde došlo k nárůstu počtu cestujících, na který už nedokázal dopravní svaz adekvátně reagovat. Ne vždy totiž vzhledem k nejrůznějším tarifním slevám znamená nárůst počtu cestujících také větší výběr jízdného. Poslední zemskou tarifní kapitolou je Bayern-Ticket, který opravňuje držitele k jízdám od 9 hodin

---

<sup>9</sup> Oficiální stránky Tarifního svazu železnic ve vlastnictví spolku a mimo vlastnictví spolku v Německu: <http://www.tbne.de/>, staženo dne 27. 9. 2013.

dopoledne k jednodenní cestě po Bavorsku a to bez ohledu na den v týdnu, a k využití všech vlakových, autobusových linek a vybraných systémů městské hromadné dopravy.<sup>10</sup> Dálkový tarif Deutsche Bahn stojí mimo výše uvedenou systematiku. Komerční nabídky jsou většinou vázány pouze na vlaky dálkové dopravy – v některých případech jsou uznávány ve vlacích DB Regio. V případě, že si cestující zakoupí lístek pro trasu kombinující dálkovou a regionální dopravu (bez ohledu na dopravce v regionální dopravě), je odbaven s jedním dokladem, systémově ale na lomený tarif dálkové a regionální dopravy.

Ve výsledku přinesla kombinace snahy o zlepšování systému dopravy – v Bavorsku byl na většině tratí zaveden celodenní hodinový takt – a zatraktivnění tarifních nabídek nárůst počtu cestujících zhruba o 62 procent od roku 1996. Díky postupujícím výběrovým řízením dokázalo Bavorsko při vynaložení stejného objemu finančních prostředků navýšit množství objednávaných vlakokilometrů o 34 procent, z cca 82 milionů vlakokm na 110 milionů vlakokm.<sup>11</sup>

## Sasko

Nejvyšším orgánem saské dopravní politiky je Státní ministerstvo hospodářství, práce a dopravy,<sup>12</sup> které podobně jako je tomu v Bavorsku delegovalo pravomoci řízení a koordinace železniční dopravy na organizaci vzniklou k tomuto účelu. Jednalo se o Zemskou dopravní společnost Sasko (Landesverkehrsgesellschaft Sachsen – LVG). Již od okamžiku jejího vzniku v roce 1995 se očekávalo, že se bude jednat jen o dočasně fungující organizaci, která později předá své úkoly v koordinaci a řízení železniční dopravy na nižší úroveň, tedy v té době se teprve etablujícím dopravním svazům. LVG, která byla produktem drážní reformy a regionalizace se také starala o vypisování výběrových řízení na regionální železniční dopravu. Ačkoliv se od počátku očekávalo, že bude LVG svůj úkol zastávat až do roku 2002, byla její činnost ukončena již v roce 1999. Důvodem byla

---

<sup>10</sup> Das Bayern-Ticket, in: oficiální stránky BEG, <http://beg.bahnland-bayern.de/die-beg/projekte/bayern-ticket>, staženo dne 27. 9. 2013.

<sup>11</sup> Wir bewegen das Bahnland Bayern, in: oficiální stránky BEG, <http://beg.bahnland-bayern.de/die-beg>, staženo dne 27. 9. 2013.

<sup>12</sup> Oficiální stránky: Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr: <http://www.smwa.sachsen.de/>, staženo dne 25. 9. 2013.

---

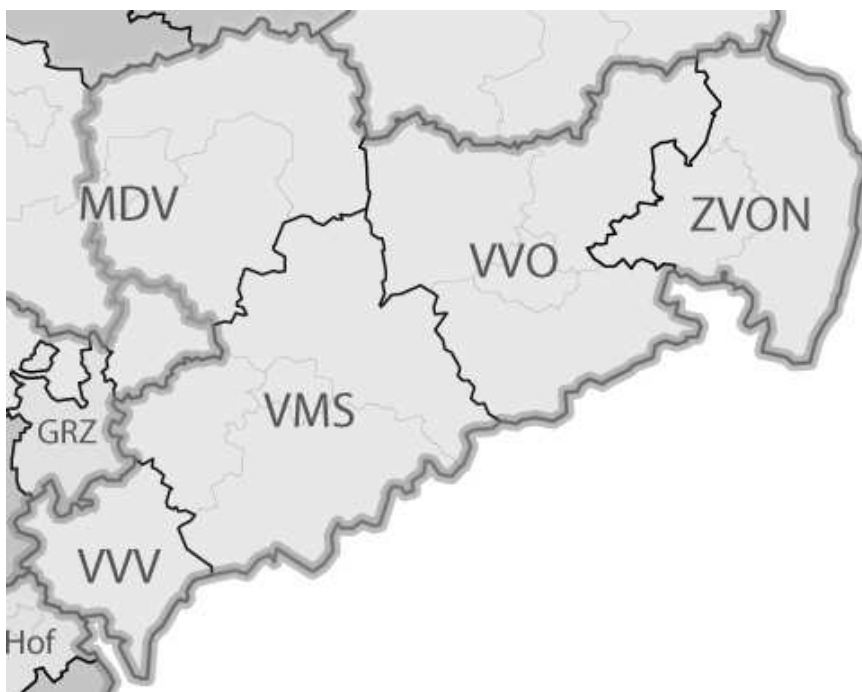
nespokojenost regionů a dílčích dopravních svazů s postupem v regionální železniční dopravě, kde došlo bez dostatečného odůvodnění k zastavení provozu na mnoha úsecích lokálních drah.

V době působení LVG získalo Sasko čas na konsolidaci regionálních organizátorů železniční dopravy, v tomto případě tedy dopravních svazů. Většina z nich (nebo jejich právních předchůdců) totiž vznikla v letech 1994 až 1998. Díky sjednocení Německa a reorganizaci veřejných politik na území nových spolkových zemí bylo možné určit základní a především jednotný rámec systému veřejné dopravy v souvislosti s jeho regionálním řízením. Na rozdíl od Bavorska, kde byl vznik dopravních svazů postupný, se všemi výhodami a nevýhodami z toho plynoucími, bylo možné určit podobně velké a regionálně jasně stanovené dopravní svazy tzv. na zelené louce. Na území Saska vzniklo celkem pět dopravních svazů,<sup>13</sup> které pokrývají rovnoměrně celé území Saska. Neexistuje tedy žádná oblast nebo okres, která by nebyla zaintegrovaná v dopravním svazu. Navíc je v rámci všech saských dopravních svazů tarifně zaintegrovaná regionální železniční doprava.

---

<sup>13</sup> Středoněmecký dopravní svaz (Mitteldeutsche Verkehrsverbund – MDV), Dopravní svaz střední Saska (Verkehrsverbund Mittelsachsen – VMS), Dopravní svaz horní Polabí (Verkehrsverbund Oberelbe – VVO), Dopravní svaz Vogtland (Verkehrsverbund Vogtland – VVV) a Účelový sdružení dopravní svaz Horní Lužice – Dolní Slezsko (Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz – Niederschlesien – ZVON).

Obr. 2: Uspořádání dopravních a tarifních svazů v Sasku (stav 2013).



Zdroj: Nahverkehr-info.de, in: <http://www.nahverkehr-info.de/verbund.php>, staženo dne 27. 9. 2013.

Poznámka: Ve všech svazek je zavedena plná tarifní integrace všech druhů dopravy.

Dopravní svazy samostatně rozhodují o využití dotace přidělené v rámci regionalizace, včetně dílčích investic do infrastruktury pro regionální železniční dopravu. Část investiční dotace plyne také ze zemského rozpočtu.<sup>14</sup> Ve výsledku jsou to tedy právě svazy, které určují reálnou podobu dopravní politiky a řešení dopravní obslužnosti celých regionů a nesou plnou zodpovědnost vůči místním samosprávám. Ve srovnání jednotlivých svazů je pozorovatelný rozdílný přístup v zavádění například intenzivní taktové dopravy nebo provozování lokálních tratí. V tomto směru se nedá situace srovnávat se silně centralizovaným Bavorskem, včetně uceleného rozvoje nadregionálního spojení nahrazujícího zrušené vlaky

---

<sup>14</sup> ÖPNV – Landesinvestitionsprogramm 2013 (Mittelinplanung), in: oficiální stránky Saské vlády, <http://www.verkehr.sachsen.de/931.html>, staženo dne 27. 9. 2013.

---

InterRegio Expres. V Sasku bude například od prosince 2013 dotována jedna z posledních linek IRE vedoucí z Norimberku (Bavorsko) do Drážďan, kterou provozovaly DB na své podnikatelské riziko.<sup>15</sup>

Většina dopravní výkonů je také v saských dopravních svazech vypisována v rámci výběrového řízení. Podíl těchto výkonů se neustále zvyšuje a tak i saský model regionálně rozděleného řízení a koordinace železniční dopravy vede k naplňování cílů liberalizace železniční dopravy. I zde jsou soutěže vypisovány v rámci netto smluv, tj. dopravce je zainteresován na tržbách a na protržních opatřeních, které přilákají další cestující. Samotný mechanismus zúčtování tarifu uvnitř tarifních svazů ale nevede vždy k lineárnímu vztahu počtu cestujících a výše finančních prostředků, které se dostanou k dopravci skrze zúčtovací mechanismus.

Tarif je pro Saské dopravní svazy naprosto klíčový a ve všech případech v sobě integruje silniční i kolejové dopravní módy. Převládá zónový tarif, sestavený ve všech svazech podle podobného klíče. Železniční společnosti provozující dotovanou regionální dopravu jej musí akceptovat. Podobně jako v Bavorsku mohou na trase vybírat také regionální tarif DB nebo vlastní tarif ve stejné výši, ale tarif dopravních svazů včetně nejrůznějších časových jízdenek vychází většinou nejvýhodněji a používá jej tedy největší množství cestujících. Důsledná tarifní integrace, vznik přehledného dopravního systému a zkvalitňování systému veřejné dopravy vedlo v případě Saska, podobně jako tomu bylo u Bavorska, k výrazným nárůstům počtu přepravených cestujících.<sup>16</sup>

### **Efektivita a úspornost na lokálkách v režii Deutsche Bahn?**

Bavorsko i Sasko (podobně jako další spolkové země) disponují nejen hlavními tratěmi v hustě obydlených oblastech, ale také celou řadou lokálek v odlehlých regionech. Striktně ekonomický pohled na provozování lokálních tratí vedl v 70. a 80. letech 20. století k opuštění provozu na celé řadě regionálních tratí v Západním Německu a po roce 1990 také v tzv.

---

<sup>15</sup> Franken-Sachsen-Express bis 2013 gesichert, in: Der Mobilitätsmanager, <http://dmm.travel/news/artikel/lesen/2013/02/franken-sachsen-express-bis-2016-gesichert-48433/>, staženo dne 27. 9. 2013.

<sup>16</sup> Hintergrund-Informationen: Fahrgastzahlen ausgewählter Strecken, in: Fahrgastverband PRO BAHN, <http://www.pro-bahn.de/fakten/fahrgastzahlen2.htm>, staženo dne 9. 10. 2013.

nových spolkových zemích. Je ale možné tento trend zvrátit a udržet provoz na zmíněných znevýhodněných tratích v „černých“ číslech? Deutsche Bahn se pokusily postavit obecnému trendu a ukázat, že i lokálky mohou přežít díky úspornému provozu. Záměr Deutsche Bahn ale nebyl veden pouze filantropicko-štoušskými snahami o zachování provozu za každou cenu na všech tratích. Mělo se jednat spíše o pilotní projekt, který by ukázal DB cestu, jak se vyrovnat s vysokými provozními náklady částečně vyvolanými vysokými fixními náklady organizační struktury, které vedly ke stále častějším prohrám výběrových řízení na provoz na tratích nižšího významu.

Generální ředitel DB Hartmut Mehdorn odstartoval v roce 2002 tzv. projekt RegioNetz, který byl součástí širší marketingově-provozní strategie. V dnešní době funguje celkem pět „provozních jednotek“ RegioNetz v Sasku, Bavorsku, Hesensku, Severním Porýní – Vestfálsku, Durynsku a Bádensku-Württembersku.<sup>17</sup> Základním principem RegioNetz je zjednodušení systému řízení provozu a údržby tratí tak, aby byla maximálně efektivní, pružná a úsporná. Počet řídicích úrovní byl zredukován na dvě. První z nich se nachází v centrále ve Frankfurtu nad Mohanem, druhá je vždy v místě sídla provozní jednotky.

Jak ale funguje RegioNetz? Celý projekt je výsledkem strategického rozhodnutí holdingu Deutsche Bahn. Jedná se o úzké spojení a spolupráci dvou společností s ručením omezeným – DB RegioNetz Verkehrs mbH ve vlastnictví DB Regio a DB RegioNetz Infrastruktur mbH ve vlastnictví DB Netz. Obě společnosti pak společně sestavují (pouze) dvoustupňové úrovně řízení, díky čemuž se zrychluje a zefektivňuje rozhodovací proces. Součástí snahy o přizpůsobení provozu potřebám lokálních drah, bylo získání samostatné licence na provozování železniční dopravy dopravní částí a licencí na provozování dopravní cesty infrastrukturní částí RegioNetz. Umožňuje to částečné vyvázání se ze standardů a především bezpečnostních předpisů, které jsou vyžadované jejich mateřskými společnostmi, ale na regionálních drahách jsou bezvýznamné a pouze komplikují a prodražují provoz. V žádném případě nemají zmíněná „zjednodušení“ a „úspory“ vliv na bezpečnost dopravy.

---

<sup>17</sup> Erzgebirgsbahn (Sasko); Kurhessenbahn (Hesensko a Severní Porýní - Vestfálsko); Oberweißbacher Berg- und Schwarzalpbahn (Durynsko); Südostbayernbahn (Bavorsko); Westfrankenbahn (Bádensko-Württembersko).



---

Centrála RegioNetz umístěná ve Frankfurtu nad Mohanem je vedena třemi osobami a dále zaměstnává pouhých 20 osob, které se starají o společné marketingové produkty a účetnictví. Samotná struktura podřízených provozních jednotek je odlišná a závisí na jejich velikosti a provozním uspořádání. Například Erzgebirgsbahn vedou čtyři manažeři, zodpovědní za provoz, marketing, ekonomiku a dopravní cestu. První tři jsou oficiálně zaměstnanci dopravní společnosti tvořící RegioNetz, poslední jmenovaný pak infrastrukturní části. Náležitosti potřebné pro provoz, jak provozní tak infrastrukturní, jsou oběma společnostem pronajaty jejich mateřskými firmami za běžný nájem.

Výsledkem projektu RegioNetz je důkaz, že i v rámci holdingové struktury Deutsche Bahn je možné vytvořit podmínky pro efektivní řízení a ekonomický provoz na regionálních tratích. Díky tomu se podařilo udržet provoz, tam kde už mnoho odborníků koncem 90. let nedoufalo. Náklady provozních jednotek na jízdu vlaku se tak díky operativnosti, rychlosti řešení a také nižšímu započítání „paušálu“ odrážejícího náklady manažerské a řídicí struktury podařilo stlačit na velmi nízkou mez. Na tomto místě je nutné zmínit, že náklady za dopravní cestu jsou započítány ve standardní výši. Účast pracovníků dceřiné společnosti DB Netz umožňuje flexibilnější reakci „infrastruktury“ na potřeby regionů. Tento fakt dokazuje výstavba nových zastávek, realizace drobných kroků vedoucích ke zvýšení traťové rychlosti a flexibilním odstraňování provozních problémů.

Sít' spadající pod RegioNetz se ale po spuštění pilotních projektů dále nerozrůstala. Model bylo třeba nejprve vyzkoušet. Později se ale ukázalo, že jednak by začlenění většího množství tratí způsobilo „bujení“ řídicích struktur a jednak Deutsche Bahn v rámci výběrových řízení přišly o provozování celé řady regionálních tratí, které byly bývaly vhodné pro začlenění do modelu RegioNetz. Dosud všechny provozované tratě v systému RegioNetz získaly DB formou přímého zadání. Během následujících let se ukáže, zda je popsána organizace regionální dopravy konkurenceschopná a zda cenově ob stojí ve výběrových řízeních ve srovnání s konkurencí. Pokud v nich DB neuspějí, přinese to konec dotčených provozních jednotek RegioNetz. Dopravu převezmou třetí společnosti. Dopravní zaměstnanci tedy buď přejdou k novému provozovateli, nebo budou přeřazeni na jinou práci uvnitř DB a zaměstnanci obstarávající dopravní cestu budou opět převedeni pod společnost DB Netz.

## **Závěr**

Železniční reforma ve Spolkové republice je spojena s postupnou subsidiaritou v oblasti zodpovědnosti a koordinaci regionální železniční dopravy. Každá spolková země se musela naučit vykonávat svěřené pravomoci a nalézt pro jejich výkon odpovídající mechanismus. Příklad Bavorska i Saska ukazuje, že nezáleží příliš na tom, zda je železniční doprava řízena na vyšší nebo nižší úrovni, protože v obou zemích došlo od roku 1996, kdy začal proces regionalizace, k nárůstu počtu přepravených osob. Důležitým prvkem úspěchu regionálního železničního provozu je jasná koncepce, systematizace a intenzifikace systémové nabídky včetně zlepšování komfortu pro cestující – jednak ve zkrácení jízdních dob, ale i ve standardu vozového parku a výstavbě nových zastávek vyhovujících potřebám místního obyvatelstva. V neposlední řadě je nutné vytvořit systematickou, přehlednou a atraktivní tarifní provázanost všech druhů dopravy. V Bavorsku se toto zdařilo jen v dílčím segmentu tarifní nabídky Bayern-Ticket a jeho fenomenální úspěch dokazuje, že právě toto odpovídá současným požadavkům cestujících: přiměřená cena a žádné starosti o další jízdní doklady v průběhu cesty. Jen tak lze naplnit neustále proklamované cíle dopravní politiky o omezení individuální automobilové dopravy.

Tlak železniční reformy také donutil uvažovat holdingově uspořádané Deutsche Bahn o subsidiaritě řízení provozu na síti vybraných lokálních drah. Pilotní projekt známý jako RegioNetz ukázal, že je možné i v holdingové společnosti docílit efektivního a levného řízení, které umožní vytvořit odpovídající a cenově únosnou nabídku pro provoz na lokálních tratích.

Obě spolkové země nabízejí celou řadu podnětů pro Českou republiku a pro organizaci dotované dálkové i regionální dopravy. Byť jsou tuzemské podmínky těžko srovnatelné – ne v rozsahu sítě nebo lidnatosti země, ale v oddělení zodpovědnosti za dvě vrstvy dopravy, přičemž obě jsou dotované z jednoho zdroje – z prostředků daňových poplatníků. V budoucnu pak hrozí kvůli absentujícímu systému jednotného tarifu a postupujícím výběrovým řízením dokonce tarifní dezintegrace a rozpad dříve jednotného systému, který v posledním desetiletí funguje spíše díky (stále ještě) rozsahu sítě obsluhované Českými drahami. Za úvahu tak stojí především zavedení jednotného a všemi dopravci uznávaného tarifu (nebo

alespoň dílčích nabídek po vzoru Bayern-Ticketu) ve vlacích dotované dálkové i regionální dopravy a vytvoření funkčních tarifních systémů buď v krajích, nebo v celé ČR. Subsidiarita není ohrožením pro budoucnost železnice, za její problémy může neschopnost vytvořit fungující systém, v němž bude ve všech ohledech stát cestující na prvním místě.

## Literatura

Bayerische Verkehrspolitik, online. Dostupné na: <<http://beg.bahnland-bayern.de/die-beg/bayerische-verkehrspolitik>>. staženo dne 27. 9. 2013.

Das Bayern-Ticket, online. Dostupné na: <<http://beg.bahnland-bayern.de/die-beg/projekte/bayern-ticket>>. staženo dne 27. 9. 2013.

ENGARTNER, T.: *Die Privatisierung der Deutschen Bahn*. Über die Implementierung marktorientierter Verkehrspolitik, Wiesbaden 2008, ISBN 978-3-531-15796-2.

Franken-Sachsen-Express bis 2016 gesichert, online. Dostupné na: <<http://dmm.travel/news/artikel/lesen/2013/02/franken-sachsen-express-bis-2016-gesichert-48433/>>. staženo dne 27. 9. 2013.

Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs ve znění z 14. 12. 2012. Dostupné na: <<http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/regg/gesamt.pdf>>. staženo dne 27. 9. 2013.

Hintergrund-Informationen: Fahrgastzahlen ausgewählter Strecken, in: Fahrgastverband PRO BAHN, Dostupné na: <<http://www.pro-bahn.de/fakten/fahrgastzahlen2.htm>>. staženo dne 9. 10. 2013.

Nahverkehr-info.de. Dostupné na: <<http://www.nahverkehr-info.de/verbund.php>>. staženo dne 27. 9. 2013.

ÖPNV – Landesinvestitionsprogramm 2013 (Mittelinplanung), online. Dostupné na: <<http://www.verkehr.sachsen.de/931.html>>. staženo dne 27. 9. 2013.

RANDELHOFF, M.: *Wie funktioniert der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Deutschland?* In: *Zukunft Mobilität*, 24. 2. 2013. Dostupné na: <<http://www.zukunft-mobilitaet.net/13659/analyse/spnv-regionalisierungsmittel-direktvergabe-besteller-db-evu/>>. staženo dne 4. 10. 2013.

Wir bewegen das Bahnland Bayern, online. Dostupné na:  
<<http://beg.bahnland-bayern.de/die-beg>>. staženo dne 27. 9. 2013.

**PhDr. Tomáš Nigrin, Ph.D.**

Katedra německých a rakouských studií

Institut mezinárodních studií

Univerzita Karlova, Fakulta sociálních věd

nigrin@fsv.cuni.cz

# VÝZNAM SMRTELNÝCH DOPRAVNÍCH NEHOD V DOPRAVNÍ POLITICE EU

Importance of Fatal Accidents for the EU Transport Policy

PETR NOVÁK

## Abstract

*Traffic accidents resulting in death or serious injury significant impact on the financial situation of the state. Substantially reduce the accident rate is therefore a key aim of the European Union. Based on the recommendations drawn up by the Ministry of Transport "National Road Safety Strategy 2011 – 2020", which aims to reduce the number of people killed on the average level of European countries.*

## Key words

fatal accidents, transport policy, economic analysis

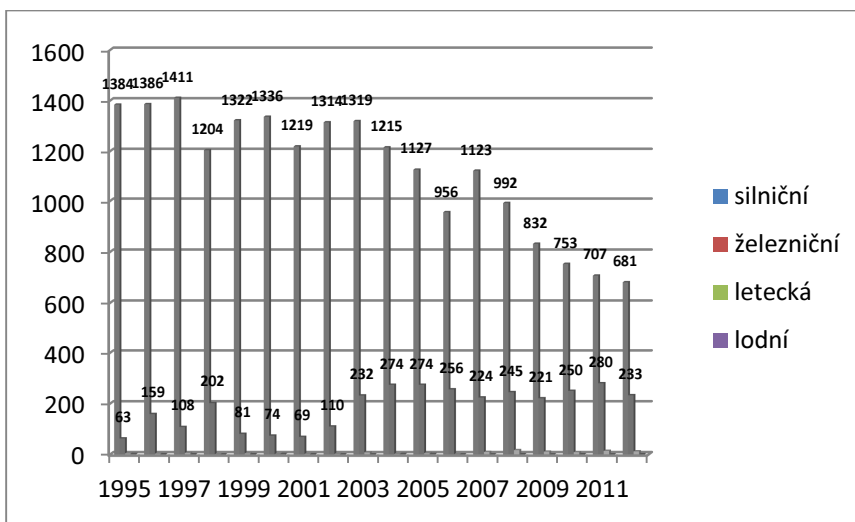
## Úvod

V dnešní době je doprava jedním z klíčových odvětví v národních ekonomikách a významně se podílí na celkovém hospodaření státu. Zasahuje do nejrůznějších oborů lidské činnosti a fungování světa tak jej známe v současné podobě. Přes své pozitivní vlastnosti doprava skýtá i negativa, která jsou pro společnost výraznou přítěží. Z dopravy vyplývají negativa v podobě znečištění ovzduší, poškozování životního prostředí, hluku, vibrací a řadou dalších. Kromě těchto faktorů, které mají celospolečenský a celosvětový dopad je velmi důležitá problematika dopravní nehodovosti.

Dopravní nehody se v současné době netýkají pouze přímých účastníků nehody, ale týkají se celé společnosti, států a celosvětových organizací. Z dopravních nehod vznikají značné ztráty, které převážně hradí stát. Proto má státní sektor eminentní zájem na snižování nehodovosti.

Způsobu jak měřit vzniklé škody a členit dle jednotlivých kategorií a způsobů ovlivnění existuje celá řada. V tomto příspěvku se zaměřím na nejvýznamnější a zároveň nejtragičtější ukazatel, a sice počty usmrcených osob v jednotlivých druzích doprav v České republice a Evropské unii.

*Graf 1 Počet usmrcených osob v jednotlivých druzích doprav v České republice*



*Zdroj: Ročenky dopravy; autor*

Tabulka představuje počty usmrcených osob v jednotlivých druzích doprav za období 1995 – 2012. Na první pohled je zřejmé, že nejvyšší úmrtnost vzniká na pozemních komunikacích, i když tato postupně klesá až na historicky významný údaj 681 usmrcených osob (do 24 hodin po nehodě) v roce 2012. Jedná se o nejméně osob v celé 20leté historii České republiky, kdy oproti roku 1993 bylo usmrceno „jen“ cca polovina osob.

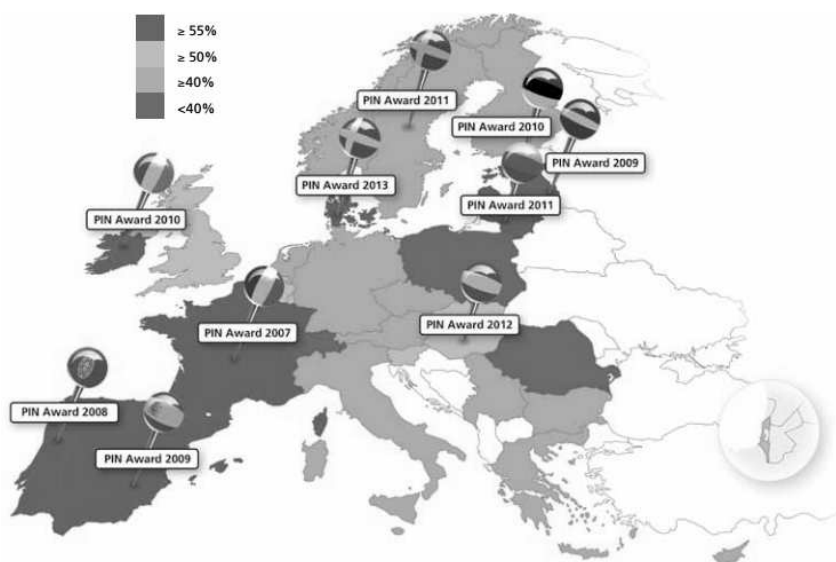
Železniční doprava v grafu vykazuje také významné ztráty na lidských životech přesto, že v roce 2012 zahynulo o 47 osob méně než v roce předešlém. Celkový počet 233 usmrcených je ovšem stále markantní oproti zbývajícím letecké a lodní dopravě, kde jsou tyto údaje v jednotkách za rok.

Podíl nehodovosti v silniční dopravě je výrazný ve většině vyspělých zemí světa, a proto je hlavním předmětem řešení mezinárodních organizací, Evropské unie i jednotlivých států. Právní úprava bezpečnosti silničního provozu v ČR vychází částečně z mezinárodních úmluv OSN (v říjnu 2009 v Moskvě vyhlášena dekáda akcí pro vyšší bezpečnost silničního provozu ve

světě na období 2011 – 2020) a také především s předpisů Evropské unie, které jsou zejména v Bílé knize s názvem „Evropská dopravní politika pro rok 2010 – čas rozhodnout“ a aktuální „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“, který je jedním ze základních dokumentů ke stanovení „Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020“.

V minulosti již byla potvrzena úspěšnost obdobných předpisů a doporučení pro 27 členských zemí Evropské unie.

Obr. 1 Procento snížení úmrtnosti na silnicích v letech 2001–2012 v zemích EU



Zdroj: *Back on track to reach the EU 2020 Road Safety Target? 7<sup>th</sup> Road Safety PIN Report.* [http://etsc.eu/documents/PIN\\_Annual\\_report\\_2013\\_web.pdf](http://etsc.eu/documents/PIN_Annual_report_2013_web.pdf)

Na obrázku jsou uvedeny evropské země, u kterých se v období 2001–2012 podařilo společně snížit úmrtnost o 9 %.

Současným hlavním cílem České republiky je snížit do roku 2020 počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru EU tj. cca o 60 % (porovnání úrovně se vyjadřuje ukazatelem počtu usmrcených do 30 dnů vztahených na 100 000 obyvatel) a počtu těžce zraněných na 40 % v porovnání s rokem 2009.

Naplnění cíle by mělo během této dekády zachránit více než 3 000 našich spoluobčanů.

*Tabulka 1: Očekávané snížení počtu usmrcených a těžce zraněných osob v cílovém roce 2020 oproti roku 2009*

Prioritní oblast	Očekávané snížení počtu usmrcených osob	Očekávané snížení počtu těžce zraněných osob
děti	7	70
chodci	78	240
cyklisté	35	150
motocyklisté	45	180
mladí a noví řidiči	70	150
stárnoucí populace	25	50
alkohol a jiné omamné látky	40	150
nepřiměřená rychlost	140	310
agresivní způsob jízdy	60	100
<b>celkem</b>	<b>500</b>	<b>1400</b>

*Zdroj: [www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz)*

Podaří-li se naplnit cíle nové strategie, bude zachráněno nejen mnoho lidských životů, ale rovněž dojde k významné redukci celospolečenských ztrát. Je rovněž třeba zdůraznit, že zahraniční zkušenosti jednoznačně prokazují, že finanční prostředky investované do vhodně zvolených dopravně bezpečnostních opatření vykazují vysoký stupeň návratnosti. Tento aspekt je obzvláště aktuální v době, kdy se hledají účinná úsporná opatření a pečlivě se posuzuje efektivnost vynaložených finančních prostředků.

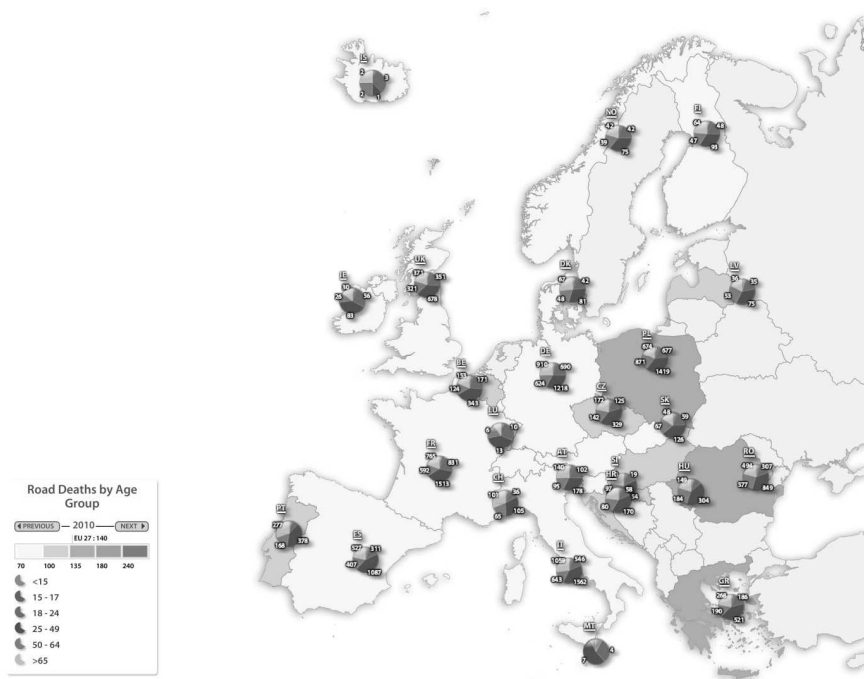
Usmrcení osob je nejvyšší v oblasti nepřiměřené rychlosti. Existují studie, které zpracovávají příčiny a následky nehodovosti v důsledku vysoké rychlosti, dle kterých je doporučeno se řídit. V podmínkách České republiky shledávám efektivním řešením zpřísnění bodového systému, zrušení „osoby blízké“ a zvýšení namátkových i ohlášených policejních akcí.

Smrtelná zranění v důsledku nehody ovšem spojují také dvě věkově rozdílné skupiny a to mladí a noví a řidiči a stárnoucí populace a to napříč evropskými státy. Tyto si mnohdy neuvědomují, jaké následky může



způsobit jejich způsob jízdy po komunikaci a dle mého názoru je třeba těmto věnovat zvýšenou pozornost a působit systematickou výchovou a dostatečnou informovaností.

Obr. 2 Počet usmrcených osob dle věkové kategorie v roce 2010



Zdroj: *European Commission. Mobility and Transport.*  
[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/statistics/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/index_en.htm)

Ekonomické ztráty z dopravní nehodovosti představují cca 2 % z HDP v EU. V současné době se počet usmrcených snižuje. Důvodem může být lepší zdravotnická péče, vyšší podíl moderních vozidel s lepšími bezpečnostními prvky a v neposlední řadě legislativní změny a dopravně bezpečnostní kampaně.

Nejvyšší část ztrát z dopravní nehodovosti tvoří ztráty na produkci.

Pro výpočty ztrát na produkci se používá výše HDP v běžných cenách, která je uváděna Českým statistickým úřadem. Pro určení HDP na jednoho

obyvatele je směrodatný střední stav počtu obyvatel v produktivním věku 15–64 let.

Dle Českého statistického úřadu byl v roce 2010 vytvořen HDP ve výši 3 775,2 mld. Kč v běžných cenách. Počet ekonomicky aktivních obyvatel činil 4 885 200.

Pro účely určení ztrát na produkci byly stanoveny věkové skupiny v souladu s věkovými skupinami ve statistice dopravních nehod. Ke každé věkové skupině je vypočítán průměrný počet let předpokládané produktivní činnosti.

Do ekonomických ztrát jsou zahrnuty nejen doby produktivní činnosti člověka, ale i snížená možnost výdělku (i produkce), vyplývající z následku dopravní nehody.

Další významnou složku nákladů tvoří sociální výdaje (z důvodu vyplácených důchodů těžce zraněným a pozůstalým).

Jsou zde zahrnuty:

- dávky nemocenského pojištění,
- vdovské a vdovecké důchody,
- sirotčí důchody,
- invalidní důchody.

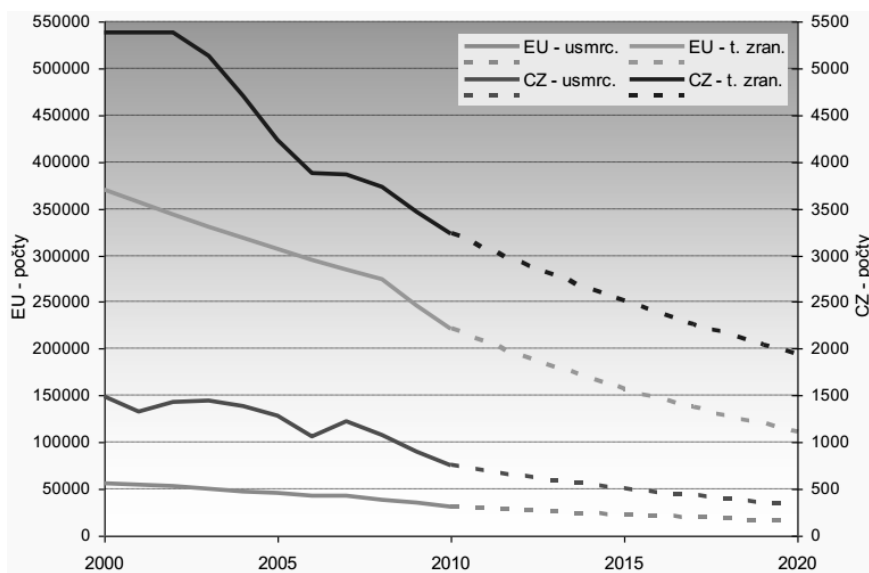
Výše ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2010 v členění dle závažnosti dopravní nehody byla:

- ztráta v důsledku usmrcení jedné osoby – 17 644 586 Kč,
- ztráta v důsledku těžkého zranění jedné osoby – 4 863 336 Kč,
- ztráta v důsledku lehkého zranění jedné osoby – 668 170 Kč,
- celková výše škod u nehod bez následků na zdraví (jen s hmotnou škodou) pak činí 270 618 Kč na jednu nehodu.

Celkové ztráty z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2010 činí 57 193 938 564 Kč.

Z výše uvedeného je zřejmé, že je třeba důsledně sledovat a plnit cíle stanovené Evropskou unií, což je programem „Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011–2020“.

Graf 2 Porovnání dosavadního a očekávaného vývoje počtu usmrcených a zraněných osob v silničním provozu do roku 2020



Zdroj: [www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz)

## Závěr

Závěrem je třeba říci, že na každou dopravní nehodu, jejímž následkem je zmařen lidský život či dojde k těžkému zranění, je třeba pohlížet jako na systémové selhání celé společnosti, nikoliv – jak je tradičně činěno – jako na chybu jednotlivce. Ze střednědobého hlediska je bezesporu potřebné stanovovat si cíle v podobě konkrétního snižování počtu usmrcených či vážně zraněných osob, definovat příslušné aktivity i opatření, které napomohou jejich splnění.

Za konečný ideál je však třeba považovat stav, kdy se každý z nás vrátí ze své cesty je svým blízkým živ a zdrav. Jedná se o ambiciózní sen, který se možná nikdy bezesbýtku nenaplní. Musí jej však mít celá společnost, jednotliví občané i společenské organizace, političtí představitelé i komerční subjekty, zkrátka všichni. Bezpečnost na silnicích je právem a zodpovědností každého z nás.

### **Literatura**

DRAHOTSKÝ, Ivo; ŠARADÍN, Pavel. *Dopravní politika*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003. ISBN 80-7194-511-0.

iBESIP, 2010, *Národní strategie BESIP*. [online]. Dostupné z WWW: <http://www.ibesip.cz>, [cit. 2011-09-09].

EU - Road safety, 2010. *Commission outlines measures to halve road deaths by 2020*. [online]. Dostupné z WWW: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/events-archive/2010\\_07\\_20\\_road\\_safety\\_2011\\_2020\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2010_07_20_road_safety_2011_2020_en.htm)[cit. 2011-10-10]

Ministerstvo dopravy, 2011. *Ministerstvo dopravy představuje plán rozvoje dopravní infrastruktury do roku 2025*. [online]. Dostupné z WWW: [http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove\\_zpravy/Dopravní+superstrategie.htm](http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Dopravní+superstrategie.htm)[cit.2011-03-02]

### **Ing. Petr Novák**

Dopravní fakulta Jana Pernera  
Univerzita Pardubice  
Studentská 95  
532 10 Pardubice,  
petr\_novak@email.cz

## **SPOLEČNÝ TRH A ŽELEZNICE**

### **Common Market and Railways**

ANTONÍN PELTRÁM, TOMÁŠ PALETA

#### **Abstract**

*Aim of this text is to point out the difficulties of implementing single railway market within European union. Network industries were mostly considered as a part of the state administration. In Europe it has been fully anticipated by railways, with monopoly structure, with own other rather linked or subsidiary industries, own healthcare etc. The railway budget was a part of the chapter of Ministry of Railways, in some way independent of the revenue from fares on account of important social and development services. But because of decline of traffic caused by the changes of demand in the post-industrial society there incur excessive debts and growing too heavy budget burdens. Therefore it was necessary the assumption of debts by state as an owner, with separate at least financial accounting of transport infrastructure and transport operation; traffic of passenger with predominant part of public services, with contracts on them based on competitive tenders. But the huge amounts of previous government money have create huge obstacles to rapid development of single European transport network and within it the single European railway network. So the deadlines for single European Transport Area and single European Railway Transport Area according to the present predictions is 2050. But there is continually a rather old intention to follow all the steps to create a United States of Europe; inclusive the present 4<sup>th</sup> railway package, with some important measures and naturally some compromising.*

#### **Key words**

*Czech railways, European railways, European integration, single market, competition*

#### **Úvod**

Římská smlouva o Evropském hospodářském společenství předpokládala vytvoření společného trhu v průběhu 3 čtyřletých etap. Každá etapa

zahrnovala snížení dovozních cel a omezení ze států EU, nebo nějak k EU smlouvou přidružených, cca o třetinu.

Když se po čtyřletém období nedosáhl jednomyslný souhlas s naplněním cílů etapy, prodloužila se na 6 let a rozhodovalo se už většinou. Přesto se v zásadě formálně potvrdilo dosažení společného trhu až ukončenou ratifikací Maastrichtské smlouvy – budování tedy trvalo 35 let, místo neoptimističtějšího odhadu 12 let. Základní příčinou prodlev byla přesvědčení menší části politického spektra, že je „bližší košile, než kabát“. Většina představitelů členských států byla sice opačného názoru, musely se ale přijmout kompromisy, zpravidla v podobě dočasných úprav a posuvu termínů.

Takový postup víceméně předpokládali, v analogii s negativními pokusy o mírovou integraci probíhající již od počátku 20. století, zakladatelé Evropských společenství. Integrace je především politický krok; na počátku je mezistátní dohoda, a vždy trvá léta, než je dosaženo cílů a přejde se k hlavním postupovým etapám. Do politické dohody patří vytvoření politických institucí, které budou záměr provádět a dotáhnou realizaci do potřebných podrobností v rámci politického zadání v termínech, které umožňují faktickou realizaci. Při evropské integraci bylo nadřazeným cílem dobrovolné přenesení působnosti suverenních států, které samy nemohou v globalizovaném prostředí uplatňovat samostatně vůbec, nebo jen méně efektivně ve srovnání s jejich uplatňováním prostřednictvím společných orgánů. Nadřazeným finálním záměrem bylo vyvoření Spojených států evropských.<sup>1</sup>

Třetím a posledním základním institucionálním článkem budoucích Spojených států evropských bylo ustavení Evropské rady jako jakési evropské vlády v roce 1974.

---

<sup>1</sup> Pokud jde o naši zemi, z historických souvislostí se někdy zapomíná na výrok presidenta T.G. Masaryka z počátku velké krize 30. let XX. století: „Kdyby mně bylo 35 let, udělal bych seč mé síly, abych pomohl k proniknutí myšlenky utvoření spojených států evropských“. Zapomíná se i na panevropské hnutí, které při nejmenším se sympatiemi Masaryka a Beneše organizoval poběžovický rakouský hrabě Kalergi-Coudenhove.

### **Společný trh síťových odvětví**

Když byl společný trh až na některé sektory před dokončením, integrace začala přerůstat v hospodářskou a měnovou unii (EMU) a zvýšila se naléhavost zapojení síťových odvětví. Nejrychleji to šlo v telekomunikacích, zejména s digitalizací a rozvojem mobilních spojů. Příliv soukromého kapitálu byl většinou dostatečný, pomoc států i Unie se mohla omezit jen na méně rozvinuté regiony, většinou s předpokládaným následným rozvojem klientely a příjmů. Státy a Unie spoluregulovaly rozdělení kmitočtů a s ohledem na vysoký podíl velkých multinacionálů se snažili o zajištění konkurenceschopnosti trhu.

Nevyřešena tak zůstala liberalizace rozvodné a přenosové sítě energetiky, na nichž se vedle vymezení tržního prostředí podílejí státy EU investicemi a sítě dopravy.

Při začleňování národních železnic do společného trhu vznikají potíže potíže z přechozích období monopolu státu na poskytování jejich služeb. Šlo o odvětví státní správy, tzv. „modrá armáda“, po němž se chtělo jen dodržet limity celkových výdajů vymezených pro ně ve státním rozpočtu. V osobní dopravě dráhy poskytovaly slevy všem státním zaměstnancům, sociální slevy jako žákovské jízdné aj. Část z toho plynoucího výpadku příjmů hradily tržby nákladní dopravy. ČSD ale poskytovaly slevy i velkým dopravcům s ohledem na potřebu podpořit jejich konkurenceschopnost na mezinárodních trzích, i pokud jde o podporu regionálního rozvoje. A tak jako v té době všechny evropské železnice, měly své podniky stavebněmontážní, údržby a oprav vozidel, napájecí síť, zdravotní a sociální pojištění. To doznívá, ale s ohledem na vysoký podíl nákladů státu na dotace železnic a zaměstnanost jen postupně, podle toho, jak si politici uvědomují nutnost změn a jak hledají cesty liberalizace k uvolnění tržních sil a konkurence.

Aby bylo na železnici dosaženo efektivní konkurence, je třeba splnit několik podmínek:

- Oddělení rozpočtu státních drah od státního rozpočtu, vyrovnaní starých dluhových břemen, zbylá břemena převést na subjekt spravující dopravní infrastrukturu.

- Oddělení poskytování dopravních služeb od provozování dopravní infrastruktury; výstavba paralelní dopravní infrastruktury je nemožná. Monopol dopravní cesty zůstává, státy EU mají tedy za ni odpovědnost a navíc musejí zajistit nediskriminační jednání s konkurujícími provozovateli dopravních služeb.

Původní záměr Komise byl vyčlenit infrastrukturu do samostatného podniku, protože se lépe vyloučí diskriminace nových dopravců, nespojených dříve s provozovateli sítě a pro jednodušší zábranu toků státních prostředků na infrastrukturu provozovatelům dopravy. Podařilo se však závazně prosadit jen finanční oddělení.

Pokrok v procesu se dosáhl v tom, že se požaduje finanční oddělení i infrastruktury služeb navazujících na přepravu, zaručuje se nediskriminační přístup a umožňuje dokonce přesun jejich vlastnictví, kdyby některý operátor služby požadoval a původní provozovatel již neměl o služby zájem (EC, 2013a). V dokumentech EU se také požaduje oddělení provozování služeb osobní dopravy a nákladní dopravy (EC, 2013b). Nákladní doprava (nově doprava věcí) by již neměla být dotována (až na podporu některých opatření v technické základně k nápravě minulého podinvestování, snížení negativního vlivu na životní prostředí aj.) Plné konkurenceschopnosti, spojované s postupým přejímáním některých přeprav ze silnice a zdražením silniční dopravy zejména vlivem rostoucí vzácnosti fosilních paliv, má být dosaženo v rámci Evropské dopravní oblasti a v ní Evropské železniční oblasti do roku 2050 (EC, 2011).

Je třeba také vzít v potaz, že přes 90 % výkonů osobní dopravy je spjato s veřejnými službami, na něž má nárok každý obyvatel EU bez ohledu na jeho finanční postavení, místo požadování služeb a předpoklady fyzické mobility. Plyne z toho nutnost dotací, snížených jen soutěžním nabídkovým řízením na tyto služby; smlouvu o poskytování těchto služeb uzavírá dotující správní orgán nejméně na 5, nejvýše na 15 let; pokud neuspěje týž provozovatel v nabídce na další období, mělo by dojít k převodu předtím dotovaných vozidel a pracovníků na nového provozovatele.

Konkurenci v rámci EU podvazují několikanásobná období projednávání licencí s drážními úřady, pokud chce dopravce provozovat služby na síti několika členských států, a obdobně složité je schvalování vozidel (EC,



2013c). Násobná certifikace zvyšuje i poplatky za samostatná schvalovací řízení u vozidel. Komise navrhla pověřit udělováním licencí a povolováním vozidel jedno místo - Evropskou železniční agenturu, pro kterou by testování prováděly orgány států. Návrh ale u licencí a povolování vozidel pro místní a regionální dopravu neprošel a pro síť v jeho působnosti se tedy nadále budou udělovat licence a schvalovat vozidla jen orgánem členského státu.

V rámci předloženého návrhu 4. balíčku se budou vytvářet státní regulační orgány s působnostmi v oblasti poskytování koncesí na dopravní služby (EC, 2013b). Orgán bude složen z odborníků, nikoliv tedy z „politicky“ odpovědných, jmenovaných na zákonem vymezené období, s možností opakovaného jmenování, ale člen orgánu nebude smět rok před nástupem do funkce a rok po ukončení funkčního období být v zaměstnaneckém vztahu s některou z regulovaných organizací. Může ale být odvolán jen podle zákona. Úřad může na základě odvolání zabránit udělení koncese novému dopravci, kdyby jím nabízené služby narušovaly ekonomické předpoklady poskytování povolených veřejných služeb. V případě mezinárodních spojů lze dokonce zakázat nástup a vystup cestujících do mezinárodních spojů ve vnitrostátní přepravě.

Důležitá je také problematika poplatků za využití infrastruktury. Zatím platily stejné poplatky (i jízdy) pro všechny služby téhož druhu a kvality na celé síti. Jsou však vlakové spoje, které jsou rentabilní, a naproti tomu společensky potřebné vlakové spoje, které jsou ztrátové. Rozdíly ve výnosnosti spojů jsou tak velké, že nově vstupující, pokud získá koncesi na dopravní obsluhu a získá spoje s vysokou intenzitou přepravy, může snížit jízdné a modernizovat vybavení, a ještě dosáhne zisku. Ztratí se jen předchozí přebytek tržeb a dotací, který předtím provozovatel využil k dofinancování ztrátových spojů.

Nejvyšší příjmy obvykle mají spoje ve špičce, obsluhované současnými provozovateli. Aby dosáhl nový provozovatel nejvyšších tržeb, pokud může, vloží trasy svých spojů do grafikonu tak, aby dřívějšími odjezdy přetáhl současnému provozovateli cestující nejen levnějšími, ale i časovou polohou výhodnějšími spoji. Starý dopravce přes oslabení konkurenčního postavení, se bude snažit toto kompenzovat. Výsledkem budou následné intervaly, konkurující spojům v příměstských oblastech. Nadměrná nabídka spojů

přinese všem provozovatelům ztrátu. Pokud nebude tato ztráta kompenzována nárůstem dotací, lze předpokládat, že část ztrátových spojů, i když pokládaných za potřebné, se zruší. Důsledkem toho se zhorší situace méně rozvinutých regionů, protože právě tam dojde k rušení spojů a tím poklesu hybnosti obyvatel, a horší alokaci pracovníků. A protože méně rozvinuté regiony mají zpravidla větší rozvojový potenciál, opatření by bylo v neprospěch rozvojové politiky EU.

Aby přínosy konkurenčního tlaku byly pozitivní, je zapotřebí:

- společný celosíťový grafikon vlakové dopravy s trasami odpovídajícími poptávce po kapacitách,
- k trasám přiřazovaná kapacita,
- známé předpokládané tržby a dotace za spoj,
- jednotná přírážka na údržbu a opravy infrastruktury + řízení vlakového provozu za celou síť podle kategorií služeb,
- uchazeč o koncesi musí mít předepsané a penalizovatelné ukazatele kvality dopravy,

Při rozhodování o udělení licence by klíčovým kritériem měla být požadovaná výše dotace.

### **Závěr**

Implementace pravidel společného trhu naráží v případě železnic na četné problémy. Jedním z problémů je dědictví minulosti, kdy původně silní monopolní domácí operátoři měli silnou vazbu nebo přímo byli správci infrastruktury. Rozbití těchto vazeb vyžaduje silnou politickou vůli a také čas. Dalším z problémů je omezená kapacita sítě a s ním spojený tlak operátorů na umístění v grafikonu v co nejatraktivnějším čase – to může vést k duplicitním spojům a konečné ztrátě všech provozovatelů dopravy. Jiný z potenciálních zádrhelů konkurence je rozdílná rentabilita tratí. Přístup na atraktivní a rentabilní trať umožní dosažení zisku i při vysokých nákladech na modernizaci, ale snížené marže neumožní původním operátorům kompenzovat ztráty z jiných tratí a tím dojde k jejich rušení včetně negativních dopadů s tím spojených. Je tak zřejmé, že proces otevírání trhu není na železnici procesem jednoduchým a je nutné se vypořádat s celou řadou potenciálních problémů.

## Literatura

EC, (2011): *White Paper - Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system*, online, cit. 9.10.2013, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52011DC0144:EN:NOT>

EC, (2013a): *Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) No 1370/2007*, online, cit. 9.10.2013, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2013:0028:FIN:EN:PDF>

EC, (2013b): *Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2012/34/EU*, online, cit. 10.10.2013, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2013:0029:FIN:EN:PDF>

EC, (2013c): *Communication from the Commission to the Europarliament, the Council, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions on „The Fourth Railway Package – Completing the Single European Railway Area to Foster European Competitiveness and Growth ”* online, cit. 2.10.2013, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2013:0025:FIN:EN:PDF>

### **doc. Ing. Antonín Peltrám, CSc.**

Katedra ekonomie  
Ekonomicko-správní fakulta  
Masarykova univerzita  
Lipová 41a  
602 00 Brno  
antonin.peltram@gmail.com

### **Ing. Tomáš Paleta, Ph.D.**

Katedra ekonomie  
Ekonomicko-správní fakulta  
Masarykova univerzita  
Lipová 41a  
602 00 Brno  
paleta@econ.muni.cz

## **ANALÝZA ALOKAČNÍ EFEKTIVITY ČESKÉ ŽELEZNICE**

### **An Analysis of the Czech Railway Allocation Effectiveness**

TOMÁŠ POSPÍŠIL

#### **Abstract**

*Czech railways cost yearly 40 billion CZK. Average yearly increase rate of subsidy was 10 % in current prices, inflation adjusted it is 7 % in the time period the year 2000– 2011. The subsidy increase has been caused also by loss in economies of scope produced by unbundling of the Czech Railways, which started in 2003. This loss is estimated to be 21 % of total Czech railways cost. One possible explanation of the unit cost increase is the fact, that Czech railways subjects are exemplar companies with so called soft budget constraints. This means that the budget is not constrained by demand level and this produces non effective combination of input and output. The economic analysis of Czech railways subjects proves these subjects as companies under the soft budget constraint syndrome.*

#### **Key words**

*railway, the Czech railways transformation, economies of scale, economies of scope, soft budget constraint*

#### **Analýza dotací do české železnice**

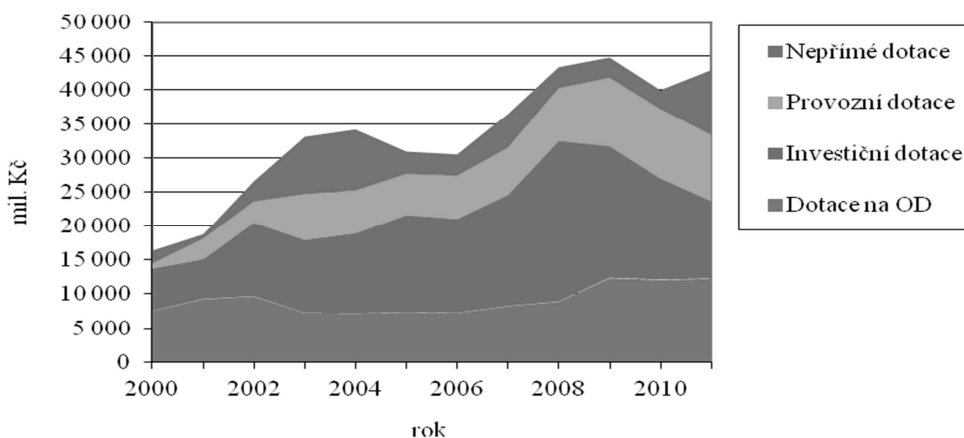
Česká železnice je financována z veřejných zdrojů. Jaký je vývoj veřejných financí plynoucích do české železnice? Česká železnice je definována dvěma hlavními subjekty: národní železniční společností České dráhy (ČD) a od svého vzniku v roce 2003 státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), která je odpovědná za železniční infrastrukturu. Tím je zajištěn komplexní pohled na veřejné financování české železnice, neboť zahrnuje jak investiční, tak i provozní dotace. Tento pohled je navíc rozšířen o další druh dotací tzv. nepřímé dotace. Investiční dotace slouží jako zdroje pro modernizaci železniční infrastruktury a za období 2000-2011 dosáhly kumulované výše 159 mld. Kč. Provozní dotace lze rozdělit dle účelu jejich využití na pokrytí nákladů spojených s údržbou železničních tratí a na pokrytí nákladů spojených s poskytováním přepravních služeb cestujícím

---

(provozování osobní dopravy). I přesto, že dopravci platí za užívání železničních tratí poplatky, ty nekryjí více než 60 % nákladů spojených s řízením provozu na železniční síti a její údržbou. Proto jsou manažeru infrastruktury SŽDC poskytovány ze strany státu, prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury dotace, které dosáhly za období 2000-2011 kumulované výše 78 mld. Kč. Poskytování přepravních služeb v osobní železniční dopravě je realizováno v drtivé většině případů na základě objednávky provozu osobních vlaků ze strany krajských úřadů a Ministerstva dopravy ČR. Za takto objednané vlaky je dopravci České dráhy poskytována dotace na úhradu ztráty, neboť tržby z jízdného kryjí pouze přibližně 35 % nákladů spojených s jejich provozem.

Provoz osobních vlaků zatížil v období 2000-2011 veřejné rozpočty kumulovanou částkou 109 mld. Kč. Všechny výše uvedené dotace lze považovat za přímé, neboť plynou přímo subjektům české železnice. Nejedná se však o veškeré veřejné výdaje spojené se železnicí. Analýzou státního závěrečného účtu byly objeveny další veřejné výdaje do železnic. Jedná se o realizaci státních záruk za nesplacené závazky ČD a SŽDC. Tyto toky peněz definuji jako nepřímé dotace, neboť mají všechny znaky dotací, avšak neplynou subjektům české železnice, ale přímo jejich věřitelům. V období 2000-2011 dosáhly kumulované výše 53 mld. Kč. Vývoj dotací byl za sledované období poměrně dynamický, jak vyplývá z obrázku níže. Průměrné tempo růstu celkových dotací bylo 10 % ročně vyjádřené v běžných cenách a při očištění o inflaci 7 % ročně za sledované období. Přesto z finanční analýzy hospodaření ČD vyplývá dynamický růst zadlužení, kdy míra zadlužení skupiny ČD v roce 2012 přesáhla 50 %.

Obrázek 1 Vývoj celkových dotací do české železnice



Zdroj: Výroční zprávy SŽDC s. o. 2003 – 2011, Výroční zprávy ČD 2000 – 2011, údaje 2000 – 2002 za ČD s. o., údaje 2003 – 2011 za ČD a .s., Státní závěrečný účet 2003 – 2011

Samotnou výši dotací do české železnice je vhodné zasadit do celkového rámce veřejných výdajů. Proto je níže přiložena tabulka č. 1 srovnávající objem dotací do vybraných oblastí s veřejným zájmem a lze jí doložit, že česká železnice si nárokuje výraznou část z veřejných zdrojů České republiky.

Tabulka 1 Alternativní užití dotací (v mil. Kč)

	2007
ŽELEZNICE – přímá dotace	31 542
ŽELEZNICE - nepřímá dotace	4 980
ŽELEZNICE - celkem	36 521
POLITIKA ZAMĚSTNANOSTI	12 581
VYSOKÉ ŠKOLY	37 706
ARMÁDA	53 906

ZEMĚDĚLSTVÍ

46 941

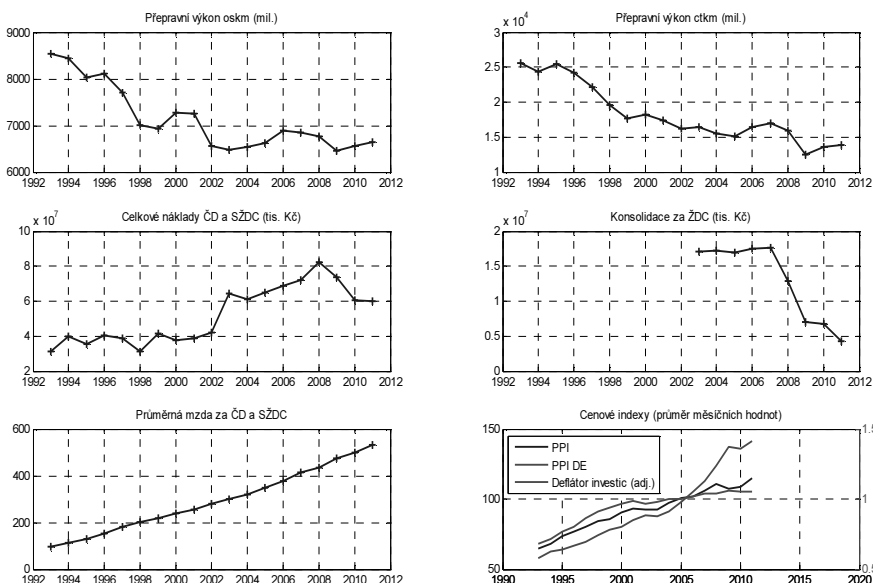
*Zdroj: Výroční zprávy SŽDC s. o. 2007, Výroční zprávy ČD 2007, Státní závěrečný účet 2007, příslušné rozpočtové kapitoly Státního rozpočtu ČR na rok 2007*

### **Existence úspor ze struktury**

Proč dochází k růstu dotací do české železnice? Pro odpověď na tuto otázku je nutné analyzovat ekonomická specifika české železnice, především existenci úspor ze struktury (economies of scope). Ty lze definovat jako snížení nákladů na jednotku při rozšíření produkce firmy a aplikují se v souvislosti s pohledem na ekonomickou efektivnost integrovaných a vertikálně rozdělených železničních společností. Klíčové datum pro analýzu existence úspor ze struktury je 1. 1. 2003, kdy vznikla Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), s. o. oddělením od původní integrované národní železniční společnosti České dráhy, s. o. SŽDC je od tohoto data manažerem infrastruktury s odpovědností za řízení provozu na železniční síti a její údržbu a modernizaci. Zbylá část ČD se stává akciovou společností, ponechává si původní název a její hlavní činností jsou dopravní služby jak v osobním tak i nákladním segmentu dopravního trhu. Výchozí bodem analýzy existence úspor ze struktury a tím zdůvodnění růstu jednotkových nákladů na české železnici je kvadratická nákladová funkce. Použitou metodou je regresní analýza – metoda nejmenších čtverců. Jedná se o první použití kvadratické nákladové funkce v ČR na doložení existence úspor ze struktury na železnici. Tato funkce však byla úspěšně použita ke stejnému účelu při analýze švýcarské veřejné dopravy. Výstupem funkce jsou celkové náklady ČD a SŽDC, které jsou s ohledem na vzájemné finanční toky mezi těmito firmami spojené s údržbou železniční infrastruktury a řízením provozu na ní konsolidovány. Vstupy předmětné funkce jsou přepravní výkony v osobní a nákladní dopravě skupiny České dráhy měřené v osobokm a čistých tunokm. Jako cenové faktory jsou zvoleny mzdový index ČD a SŽDC a deflátor investic. Další proměnnou je čas a pomocná proměnná dummy, která nabývá nulových hodnot po dobu existence unitární železniční společnosti (1993 - 2002) a 1 v období 2003-2011, kdy existuje samostatně národní manažer infrastruktury a dopravce. Časová řada kopíruje vznik České republiky a končí rokem 2011 s ohledem na dostupnost dat. Na obrázku č. 2 jsou ilustrovány veškeré data použité

v nákladové funkci. Převážný výkon v nákladní i osobní dopravě ve sledovaném období klesal. Náklady subjektů české železnice rostly do roku 2008, kdy došlo k převodu činností spojených s udržením provozuschopnosti železnice z ČD na SŽDC. Pokles nákladů dále pokračoval při převodu řízení provozu na železniční síti od ČD na SŽDC. Tento vývoj odráží i konsolidace nákladů mezi ČD a SŽDC. Cenové indexy včetně mezd a deflátoru investic ve sledovaném období rostly.

*Obrázek 2: Vstupní data – přepravní výkony, náklady, konsolidace nákladů, mzdy, cenové indexy a deflátor investic*



*Zdroj: Výroční zprávy ČD, SŽDC, Statistické ročenky dopravy 1993-2011, autor*

Model byl odhadnut pomocí metody nejmenších čtverců a z tohoto důvodu byly některé výsledky testovány na statistickou významnost. Výsledky vybraných testů jsou uvedeny v tabulce níže. Dle koeficientu determinace model vysvětluje 82 % nákladů. Statistická významnost koeficientu determinace byla potvrzena pomocí F statistiky. Odhadnuté parametry modelu jsou statisticky významné, neboť interval spolehlivosti neobsahuje nulovou hodnotu. Pomocí Durbin-Watson (dw) testu byla potvrzena nekorelovanost reziduí. Lze shrnout, že model je statisticky významný a lze



na jeho základě potvrdit nebo vyvrátit existenci úspor ze struktury a odhadnout jejich výši.

*Tabulka 2: Výsledky modelu*

	Výsledky parametrů modelu
$\alpha_0$ (konstanta)	-24 884,705
$\alpha_1$ (oskm – přepravní výkon osobní dopravy)	-0,0006863
$\alpha_2$ (čtkm – přepravní výkon nákladní dopravy)	0,0040517
$\alpha_3$ (oskm*oskm)	-2,972E-08
$\alpha_4$ (oskm*čtkm)	-1,00513E-06
$\alpha_5$ (čtkm*čtkm)	1,7345E-07
$\beta_1$ (mzda)	0,668463893
$\beta_2$ (deflátor investic)	-2,869276669
$\alpha_6$ (čas)	24,9780786
$\alpha_7$ (čas*čas)	-0,0062701
<b><math>\alpha_8</math> (dummy-úspory ze struktury)</b>	<b>0,2138315</b>

*Zdroj: autor*

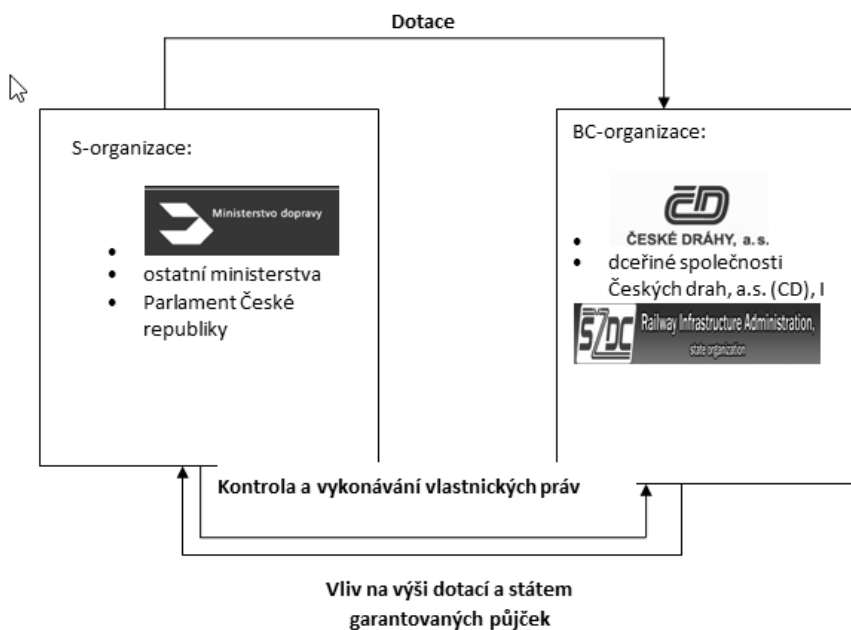
Výsledky odhadu parametrů nákladové funkce pomocí metody nejmenších čtverců potvrzují pozitivní korelaci přepravního výkonu v nákladní dopravě a mzdového indexu vůči celkovým nákladům a negativní v případě přepravního výkonu v osobní dopravě a deflátoru investic. Pozitivní korelace mzdové indexu je zapříčiněna skutečností, že osobní náklady tvoří přes 30 % celkových nákladů subjektů české železnice. V případě přepravního výkonu v nákladní dopravě je pochopitelné, že s růstem přepravního výkonu porostou přinejmenším variabilní náklady. Negativní závislost deflátoru investic lze interpretovat, tak že investice do modernizace české železnice jako např. dálkové řízení provozu na tratích vede k úspoře provozních nákladů. V případě korelace přepravního výkonu

osobní dopravy a nákladů si je nutné uvědomit, že nabízená kapacita (nabídka) tohoto druhu dopravy výrazně převyšuje poptávku po ní, když průměrná obsazenost vlaků osobní dopravy dosahuje 24 %. Proto rostoucí poptávka po osobní železniční dopravě měřená v oskm nemusí vést k růstu nákladů a s ohledem na princip objednávání osobních vlaků ze strany státu a krajů může růst nabídka osobní dopravy a s tím spojené náklady i přes pokles přepravního výkonu. Odhadnutá výše parametru pomocné proměnné dummy indikuje existenci úspor ze struktury ve výši 21 % z celkových nákladů. Vertikální rozdělení národní unitární železniční společnosti České dráhy v roce 2003 tedy vedlo k vzniku ztrát (diseconomies) v odhadnuté výši 21 % z celkových nákladů.

### **Aplikace teorie měkkých rozpočtových omezení (SBC) na českou železnici a ostatní důvody alokační neefektivity české železnice**

Proč k takto dynamickému růstu jednotkových nákladů dochází? Jedním z možných vysvětlení je skutečnost, že subjekty české železnice (SŽDC a ČD) jsou vzorovými firmami s tzv. měkkými rozpočtovými omezeními. Autorem teorie měkkých rozpočtových omezení (SBC) je maďarský autor Kornai. Ten za klíčovou podmínku alokační efektivity považuje tvrdost firemních rozpočtových omezení. Pokud nejsou firemní rozpočty omezovány hranicí poptávky, dochází k neefektivní kombinaci vstupů a výstupů. Aby sjednotil teoretické přínosy v přístupu SBC, vertikálně rozděluje organizace na dva typy: BC- a S- organizace. BC- organizace představují státní firmy, příp. soukromé firmy navázané na veřejné finance plnící veřejné cíle s měkkými rozpočtovými omezeními. S- organizace představují orgány veřejné správy, které BC- organizace podporují. Mezi BC organizace lze zařadit ČD a SŽDC, neboť jsou vlastněny státem a jejich výstupy nejsou omezeny hranicemi poptávky, ale rozhodnutími S- organizací (Ministerstev dopravy a financí a krajských úřadů) o rozsahu nabídky osobních vlaků a o velikosti a kvalitě železniční sítě.

Obrázek 3: Schéma systému fungování železničních společností v České republice



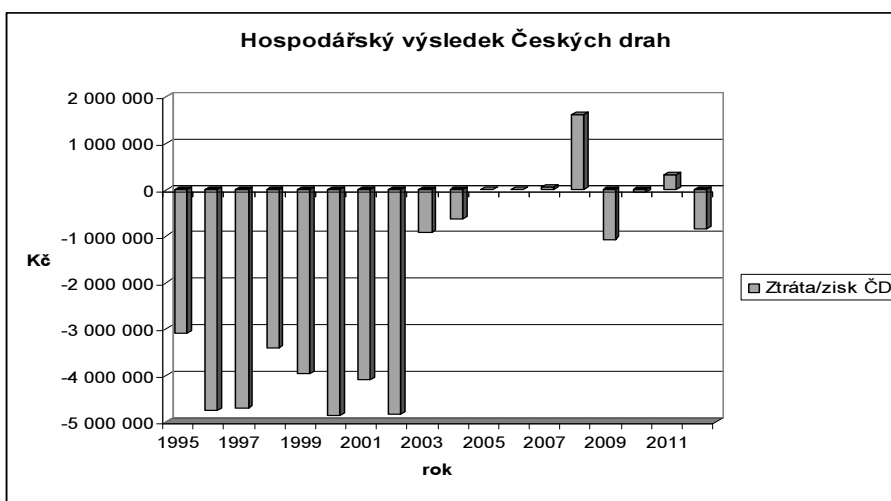
*Zdroj: autor*

Schéma uvedené výše znázorňuje strukturu organizace železničních firem v České republice, kdy SŽDC jako státní organizace má jmenovaný jako nejvyšší kontrolní a správní orgán správní radu. Tu tvoří členové Parlamentu České republiky a zaměstnanci Ministerstva dopravy. ČD má jako akciová společnost, v souladu s obchodním zákoníkem, zřízenou dozorčí radu, která je obsazena zástupci z Ministerstva dopravy a členy Parlamentu České republiky, dále zástupci Ministerstva financí, obrany, průmyslu a obchodu a Ministerstva pro místní rozvoj. Cílem těchto orgánů je kontrolovat a vykonávat vlastnická práva. Naneštěstí členové těchto rad jsou snadno ovlivnitelní, což prohlubuje negativní dopady SBC syndromu. Za své aktivity v řídicích a kontrolních orgánech jsou placeni nejen svými zaměstnavateli, ale i kontrolovanými společnostmi. Management ČD i SŽDC se proto pokouší je ovlivnit. Jedním z hlavních zájmů ČD i SŽDC je obdržet dotace v maximální výši příp. státní záruku za čerpané úvěry. Tyto cíle ukazují, že ČD je společnost pod vlivem SBC syndromu. Systém financování osobní dopravy z veřejných zdrojů je založen v České republice na principu

prokazatelné ztráty. Prokazatelná ztráta je stanovena jako rozdíl mezi ekonomicky oprávněnými náklady spolu s přiměřeným ziskem a ziskem z osobní přepravy. Tudíž jsou ČD, a. s. motivovány k maximalizaci nákladů a minimalizaci tržeb a tímto maximalizaci dotací. Riziko nárůstu nákladů tak nese stát. Tato fakta jsou velmi důležitá pro porozumění chování ČD, a. s., a výsledné situaci, kdy ČD jsou motivovány k změkčení svých rozpočtových omezení.

Jak vyplývá z analýz vývoje dotací do české železnice, jejich nákladů a dopravních a přepravních výkonů. Tempo růstu nákladů a dotací výrazně převyšuje tempo růstu přepravních výkonů. Z analýzy hospodaření subjektů české železnice v obrázku č. 4 vyplývá chronické generování účetních ztrát, a neboť není management těchto firem omezen ve svém rozhodování tvrdými rozpočtovými omezeními, spoléhá na státní pomoc, pokud se tyto firmy dostanou do finančních problémů. Formy pomoci mohou být různé, od zvýšení poskytování přiměřeného zisku za objednané služby v přepravě cestujících, přes převzetí části závazků, po prodej majetku ČD státu, kdy např. kladný hospodářský výsledek ČD v roce 2008 je způsoben úplatným převodem části pozemků a budov ČD na SŽDC ve výši 12 mld. Kč.

Obrázek 4: Výsledek hospodaření společnosti České dráhy v období 1995-2012



Zdroj: Výroční zprávy ČD 1995-2012

---

Mezi další příčiny neefektivit české železnice je třeba zařadit ambivalenci cílů hospodářské politiky v dopravě. Kdy stát si stanovuje cíl vytvořit vhodné podmínky pro vstup podnikatelů na přepravní trh (tzv. liberalizace železniční dopravy), přitom je vlastníkem národního železničního dopravce (ČD), kterému se tím snižuje tržní podíl a vlastníku, tedy státu, klesá tržní hodnota jeho majetku. S ohledem na konstrukci výpočtu kompenzace (dotace) za provoz osobních vlaků jako rozdíl mezi náklady a výnosy totiž každý nový dopravce provozující dopravu na komerční riziko zvyšuje ztrátu v osobní dotované železniční dopravě a tím navyšuje za ceteris paribus výši poskytnutých dotací.

Dalším faktorem snižující alokační efektivitu na české železnici je skutečnost, že se velmi často mění koncepce dopravní politiky, vč. prioritizace dopravních staveb. Tento důvod alokační neefektivity je dále prohlubován unbundlingem české železnice s ohledem na nedostatečnou koordinaci při modernizaci železniční sítě a výběru vhodných úseků sítě na modernizaci. Rozdílné cíle manažera infrastruktury a dopravce a nenesení plných nákladů za použití dopravní cesty vede k vzniku dodatečných, především transakčních, nákladů. Ke konfliktu cílů manažera infrastruktury a dopravců dochází především v následujících oblastech: stav železniční sítě a investice do její modernizace, přidělení kapacity a technická příprava jízdního řádu, zpoždění a výluk na tratích. Když k tomu připočteme skutečnost, že poplatky za užití železniční dopravní infrastruktury v ČR pokrývají pouze přibližně 60 % nákladů za jejich použití, z toho v osobní dopravě pouze 20 %, je zřejmé, že dopravci nenesou plné náklady za použití železniční dopravní cesty, což vede k vyššímu rozsahu osobní dopravy, než je ze strany cestujících poptáván a dále k přenášení části nákladů dopravců na manažera infrastruktury, například z důvodu nedostatečné údržby železničních vozů a lokomotiv vznik tzv. plochých kol a tím poškozování kolejnic, které jsou ve vlastnictví manažera infrastruktury.

## **Závěr**

Česká železnice stojí daňové poplatníky přibližně 40 mld. Kč ročně. Vývoj dotací do české železnice je poměrně dynamický. Průměrné tempo růstu celkových dotací bylo 10 % ročně vyjádřené v běžných cenách a při očištění o inflaci 7 % ročně za období 2000-2011. Růst dotací byl způsoben mj. existencí úspor ze struktury, kdy unbundling české železnice, zahájený

v roce 2003, vedl k ztrátám úspor ze struktury v odhadnuté výši 21 % z celkových nákladů české železnice. Jedním z možných vysvětlení růstu jednotkových nákladů je skutečnost, že subjekty české železnice (SŽDC a ČD) jsou vzorovými firmami s tzv. měkkými rozpočtovými omezeními, kdy firemní rozpočty subjektů české železnice nejsou omežovány hranicí poptávky a dochází k neefektivní kombinaci vstupů a výstupů. Z analýzy hospodaření subjektů české železnice vyplývá chronické generování účetních ztrát, a neboť není management těchto firem omezen ve své rozhodování tvrdými rozpočtovými omezeními, spoléhá na státní pomoc, pokud se tyto firmy dostanou do finančních problémů.

Na základě výsledků podrobné ekonomické analýzy české železnice a zkušeností ze zahraničí, lze doporučit pro zvýšení efektivity české železnice následující kroky: Stát by měl provádět jasnou konzistentní hospodářskou politiku v dopravě, zvýšit manažerskou autonomii subjektům české železnice (ČD a SŽDC), zrušit cenovou regulace v oblasti cen za použití dopravní cesty a jízdného. Tyto kroky by měly co nejvíce zvýšit orientaci těchto firem na poptávkové impulsy, což by mělo vést k ohraničení ekonomiky těchto firem nikoliv měkkými, ale tvrdými rozpočtovými omezeními. Z hlediska organizačního uspořádání české železnice lze jako nejvhodnější formu považovat holding, kdy nedochází ke ztrátám úspor ze struktury jako důsledku unbundlingu a navíc jsou samostatné firmy v rámci holdingu lépe motivovány k alokační efektivitě, přestože samotná realizace takového uspořádání není s ohledem na vývoj posledních 10 let a připravovanou evropskou legislativu pravděpodobný.

### Literatura

FARSI, M., FETZ, A., FILIPPINI, M. (2007) Economies of Scale nad Scope in Local Public Transportation, in *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 41 (3), pp. 345-361, ISSN 0022 5258

GROWITSCH, C.-WETZEL, H. (2009) Testing for economies of scope in European Railways: an efficiency analysis, *Journal of Transportation Economics and Policy*, 43(1), pp. 1-24, ISSN 0022 5258

KORNAI, J. (1979) Resource-Constrained versus Demand-Constrained Systems. *Econometrica* 47, no. 4: 801-19. ISSN 1468-0262

KORNAI, J. (1980) *Economics of Shortage*. New York: North-Holland.

KORNAL, J. (1986) The Soft Budget Constraint. *Kyklos* 49, no. 1: 3–30. ISSN 1467-6435

KORNAL, J., - MASKIN, E. – ROLAND, G. (2003) Understanding the Soft Budget Constraint. *Journal of Economic Literature* 41, no. 4: 1095–136. ISSN 0022-0515

NASH, CH. (2008) Passenger railway reform in the last 20 years – European experience reconsidered, in *Research in Transportation Economics* 22 (2010), Elsevier, pp. 61-70, ISSN 0739-8859

OTÁHAL, T., POSPÍŠIL, T. (2009) Will Czech Trains Ever Reach Their Destinations Efficiently? *Independent Review*, Oakland (CA): The Independent Institute, 14, 2s. 271-287. ISSN 1086-1653.

OUM, T., H., WATERS II, W., G., YU, CH. (1999) A Survey of productivity and Efficiency Measurement in Rail Transport, in *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 33, No. 1, 1999, pp. 9-42

OUM, T., H., ZHANG, Y. (1997) A Note on Scale Economies in Transport, in *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 31, No. 3, 1997, pp. 309-315

POSPÍŠIL, T. - TOMEŠ, Z. (2006) *Ekonomické aspekty železniční dopravy*, Masarykova Univerzita, 2006, 77 stran, ISBN: 80-210-4220-6;

Statistická data Ministerstva dopravy – URL: [www.mdcz.cz](http://www.mdcz.cz)

Statistické ročenky ČD 2004-2011

Výroční zpráva ČD a. s. za 2003 – 2011

Výroční zpráva ČD s. o. za 1993 – 2002

Výroční zprávy SŽDC 2003-2011

**Ing. Tomáš Pospíšil**

ČD, a.s.

Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12

110 00 Praha 1

[pospisilt@gr.cd.cz](mailto:pospisilt@gr.cd.cz)

## **OPEN ACCESS V OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ – SHRUTÍ ZAHRANIČNÍCH A MODELOVÝCH ZKUŠENOSTÍ**

**Open Access in Passenger Railway Transport – Review of Foreign Experiences and Model Results**

ZDENĚK TOMEŠ

### **Abstract**

*Open access competition in provision of rail passenger services has developed substantially in the EU in the last few years. Open access operators have been present for long time in the UK and Germany, however they has tended to concentrate on niche markets and their market shares are very small. Moreover, there has been development of open access in other countries after 2010. In Sweden, Italy, Austria and the Czech Republic open access operators has entered main routes and has started very intensive competitive pressure on the incumbent. This results usually in heated price war with subsequent increase in usage and unclear long-term consequences for the industry. The aim of the paper is to review empirical and modelling experience with open access in passenger rail services. The first part of the paper reviews European experiences with introduction of open access into rail services provision. Given the lack of sufficient long term empirical experience, the second part reviews relevant modelling work.*

### **Key words**

*railway, open access, competition*

### **Úvod**

V zavádění konkurence na trh železničních služeb můžeme rozlišit dva přístupy. Za první konkurenci o trh, kdy jednotliví operátoři soutěží o výhradní právo na provozování určité relace a konkurenci na trhu (open access), kdy několik operátorů provozuje své vlaky v přímé konkurenci proti sobě v boji o zákazníka. Open access konkurence lépe odpovídá



---

učebnicovému pojetí efektivní konkurence s tlakem na snižování nákladů a lepšímu využívání tržních příležitostí, a je skutečností, že v zemích, kde se open access operátoři začali ve větší míře prosazovat, došlo obvykle k poklesu cen, růstu kvality služeb a zvýšení frekvence spojení. Na druhou stranu je aplikace open access konkurence provázána celou řadou problémů. Provozování osobní železniční dopravy probíhá v síti, kde vedle sebe existují jednotlivé relace s velmi odlišnou ziskovostí/ztrátovostí a při jejich síťovém provozování dochází ke křížovému financování jednotlivých relací. Open access tento systém narušuje a vytváří riziko vyzobávání ziskových rozinek ze železničního systému (cherry-picking nebo cream skimming efekt). V důsledku vysokých fixních nákladů, vstupem dalších operátorů stoupají celkové náklady v odvětví a je sporné, zda tyto investice nových operátorů do železniční techniky budou rentabilní. V další části příspěvku jsou shrnuty praktické a teoretické zkušenosti s fungováním open access konkurence. V první části je shrnut dosavadní vývoj open access v evropských zemích. V druhé části jsou shrnuty teoretické zkušenosti s modelováním open access konkurence.

## **Evropské zkušenosti**

### **Británie**

V Británii existuje rozsáhlý systém franšizovaných operátorů (konkurence o trh). Bývalá síť British Railways byla rozdělena do 25 frančíz a jejich provozování vysoutěženo v oddělených soutěžích, kdy hlavním kritériem byla cena. V britském systému hraje open access velmi okrajovou roli. I když původně bylo uvažováno o jeho širší aplikaci (Jones 2000), následně se však prosadil názor, že povolení open access by negativně ovlivňovalo výnosnost jednotlivých frančíz a vzhledem k tomu, že hlavním cílem britské reformy bylo snížení veřejných dotací do odvětví, open access by upozaděn. V současnosti může operátor na britské železnici požádat o přidělení práva na open access vstup v osobní dopravě, pouze pokud prokáže, že by takový open access vstup generoval novou službu a nejednalo by se pouze o odklánění tržeb od existujících frančízantů. Konkrétně pak potenciální open access operátor musí prokázat, že je schopen generovat na 100 odlákaných cestujících alespoň 30 nových. V opačném případě není open access povolen (ORR 2011). Z těchto důvodů není open access vstup na

britských železnicích příliš rozšířen. V současnosti existuje pouze v omezené míře ve formě přímého spojení Hullu a Sunderlandu s Londýnem, což jsou města, která před vstupem open access operátorů neměla přímé spojení bez přestupu s Londýnem. Podíl těchto open access operátorů na celkovém trhu osobní železniční dopravy ve Velké Británii zůstává velmi malý.

### **Německo**

Open access je na německé železnici umožněn již od roku 1994. Dálková doprava je v Německu provozována bez dotací a trhu dominují Deutsche Bahn s podílem na trhu dálkové dopravy >99%. Regionální doprava v Německu není pro komerční open access operátory atraktivní z důvodů jejího dotování ze strany regionů. V dálkové dopravě došlo od roku 1994 k asi 10 pokusům o vstup open access operátorů, většina však neuspěla, v současnosti zůstávají v provozu dvě. Typickým znakem těchto vstupů bylo, že se obvykle nepokoušely jít do přímého souboje s Deutsche Bahn na některé z hlavních tratí. Jednalo se obvykle o vstup na některou z bočních tratí, kdy se nový konkurenti v režimu open access pokoušeli konkurovat pomocí low cost strategy a jejich služby ve srovnání s Deutsche Bahn měly typicky nižší kvalitu služeb a delší časy dojížděky a hlavní nástroj konkurence byly nízké ceny. Podobně jako v Británii se jednalo o vstup na okrajové relace a podíl na celkových přepravních výkonech zůstává minimální. Zajímavou otázkou je, co je příčinnou dominance DB na německé železniční síti. Prvním důvodem by mohly být úspory z rozsahu způsobené samotným rozsahem služeb provozovaných DB a jejich synergickými efekty, druhým důvodem by mohlo být využívání/zneužívání výhod integrovaného železničního podniku oproti konkurentům, jak shrnují Link (2004), Nigrin (2013) nebo Link (2013). Třetím možným důvodem by mohlo být dopravní a ekonomické propojení mezi systémem regionální a dálkové dopravy v Německu, které opět velmi zvýhodňuje DB, jak argumentuje Séguret (2009).

### **Švédsko**

Open access ve Švédsku je povolen od roku 2012, kdy byl na dálkových tratích i regionálních tratích zrušen monopol švédských státních drah (SJ). Open access operátoři se objevují na trati Stockholm–Goteborg a Stockholm–Malmo. Jejich podíl na celkovém objemu přepravy je prozatím

---

nízký, protože prvně jmenované spojení je u nového operátora provozováno pouze 2 x denně a druhé spojení provozuje open access operátor pomocí pomalejších služeb za levnější ceny (EC 2013).

### **Itálie**

V Itálii došlo ke vstupu nového operátora NTV na hlavní trať Milán–Florence–Řím–Neapol v dubnu 2012. Jedná se o vysokorychlostní trať a služby byly později rozšířeny o dojezd do Salerno a Turína. Nově vstupující operátor se ocitl v silné konkurenci a konkurenčních sporech s dominantním provozovatelem Trenitalia provozovanou italskými státními drahami (FS). NTV si stěžovala, že nebyla schopna získat právo odjezdu z Říma mezi 7 a 8 hodinou, zatímco Trenitalia v této době odjíždí pětkrát. NTV si kromě ztíženého přístupu k infrastruktuře stěžuje na cenový dumping, což státní Trenitalia odmítá, jako neopodstatněné. Celá kauza zřejmě skončí u antimonopolního úřadu (IRJ 2013).

### **Rakousko**

V Rakousku došlo ke vstupu nového operátora na trať Wien – Salzburg na konci roku 2011. Do té doby provozovala tuto trať výhradně rakouské státní OBB. Nově vstupující operátor Westbahn (jehož minoritním akcionářem jsou francouzské státní dráhy SNCF) nasadil politiku nízkých cen a na platné jízdné OBB 47,50 EUR nasadil poloviční cenu 23,80. V rámci nejrůznějších slevových balíčků bylo možné jízdenku koupit i za cenu 7 EUR. Číslo o obsazenosti vlaků konkurentů před i po vstupu je obtížné získávat kvůli obchodnímu utajení. Westbahn si vytknul jako cíl 40 % obsazenost svých souprav a podle svých prohlášení se mu jí údajně daří naplňovat. Vstup Westbahnu na danou relaci provázela celá řada konfliktů s OBB (které jsou v rámci holdingu vlastníkem i infrastruktury) ohledně přístupu na síť, informacích o odjezdech vlaku. Kvůli intenzivní cenové konkurenci Westbahn přiznává, že je se svými hospodářskými výsledky ve ztrátě.

### **Shrnutí**

EC 2013 pak shrnuje evropské zkušenosti s vstupem open access operátorů na národní železniční trhy následujícím způsobem: *„Tato spojení zažila kombinaci růstu výkonů, poklesu cen a/nebo inovací služeb v situaci, kdy nově*

*vstupující operátoři přišli na trh surčtým kritickým množstvím nabídky (Itálie, ČR, Rakousko a Stockholm-Malmo ve Švédsku) a rozšíření služeb nabízených operátory na tržním okraji. Někteří noví operátoři zvolili strategii nabízení pomalejších spojení za nižší ceny (RegioJet, Westbahn a Veolia Švédsko), jiní zvolili kvalitu, aby se odlišili (NTV, LeoExpress a do určité míry Grand Central a First Hull). Někteří operátoři si dobrovolně zvolili vstup na okraj trhu (HKX nebo Bla Taget) nebo na okrajová spojení (Interconnex). Tam kde nově vstupující operátoři přišli s kritickým množstvím nabídky, tak i dominantní operátoři profitovali z růstu celkové přepravní poptávky vzniklé na úkor ostatních dopravních módů. Konečně, pro některé železniční operátory je investice do nových kolejových vozidel součástí jejich obchodní strategie (NTV, LeoExpress, WestBahn), zatímco jiní zvolili nákup použité techniky (RegioJet a operátoři na okraji trhu)“ (EU 2013, s. 28).*

Ve skladbě národních open access vstupů je možné vysledovat dva typy. Na jedné straně stojí Británie, Německo, kde vstup open access operátorů představuje marginální záležitost, která se prosazuje pouze na tržním okraji a je obvyklá nízkou cenou a nižší kvalitou služeb oproti dominantnímu provozovateli služeb. Oproti tomu se v posledních třech letech vyprofilovala zcela nová struktura open access vstupu na evropských železničních sítích. V Itálii, Rakousku a ČR došlo ke vstupu nových operátorů na hlavní železniční relaci v zemi s koncentrovanými proudy cestujících. Tyto vstupy jsou charakteristické vstupem nikoliv na okrajový, ale na hlavní tržní segment. Kvalita vozového parku a služeb je srovnatelná nebo vyšší s nabídkou dominantního operátora. Důsledkem vstupu je obvykle cenová válka a vzájemné napadání se konkurentů u antimonopolních úřadů s celou řadou zásadních důsledků pro fungování celého trhu železniční osobní přepravy v těchto zemích. Otázkou je, co způsobilo vznik dvou odlišných typů open access vstupu v Evropě, jeden okrajový a jeden páteřní. V případě Británie je jednoznačným důvodem regulace, která mohutnější open access vstup neumožnila, v případě Německa může hrát také roli polycentrická síť, která negeneruje páteřní trať, která by mohla být napadena nově vstupujícími operátory. Oproti tomu stojí otázka, zda podoba železniční sítě v Itálii, Rakousku a ČR s existencí páteřní linie nepodporuje právě takovýto typ open access vstupu.

Zajímavé by bylo prozkoumat jaké důsledky má aplikace open access konkurence pro dotčené železniční trhy v krátkém i dlouhém období.

---

Vzhledem k tomu, že dřívější vstupy byly marginální a současné velké vstupy jsou nedávné, existuje pouze limitované množství literatury, která by empiricky zachytila vývoj open access a jeho důsledky. Z tohoto důvodu se rozvinula modelová literatura, která se snaží modelovat důsledky open access na trh v modelových podmínkách a modelovat různé scénáře vývoje open access při různých předpokladech. Výsledky těchto studií zachycuje následující kapitola.

### **Teoretické a modelové zkušenosti**

United Nations (2003) shrnuje teoretické výhody a nevýhody konkurence na trhu (open access) a konkurence o trh (veřejné soutěže). Open access je čistší formou konkurence, ovšem i když je trh otevřený, operátoři musí splnit bezpečnostní požadavky a respektovat požadavky kapacity infrastruktury a tvorby jízdního řádu. Rozvinutí konkurence na trhu ovšem brání, pokud je efektivní rozsah operací velký vzhledem k velikosti trhu. V takovém případě může být vhodnějším způsobem organizace konkurence o trh, kdy právo provozovat službu na dané trati je přiděleno jednomu operátorovi, což má příznivější dopady na úspory z hustoty. Konkurence o trh tak umožňuje vytvořit tlak na operátory ke snížení nákladů, umožňuje však také zadávacímu orgánu udržet si regulaci frekvence spojení, kvality služeb, výše investic a cen tarifů. Konkurence o trh také umožňuje snižovat výši státních dotací do železnice. Potenciálním problémem je, že v důsledku přidělení práva provozovat službu operátorovi s nejvyšší nabídkou vzniká problém, že bez cenové regulace bude vítězný operátor na daném spojení požadovat od zákazníků monopolní ceny s negativními dopady na ekonomickou efektivitu.

Nash (2011a) konstatuje, že limitovaný vznik open access v EU není překvapující v situaci, kdy 90 % evropských služeb v osobní železniční dopravě musí být dotováno z veřejných zdrojů a kde se na řadě trhů prosazuje síťový efekt národního dominantního operátora. Dále existující výzkumy naznačují, že zavedení režimu open access v osobní dopravě bez důsledné regulace může mít nežádoucí důsledky v podobě cream skimming. Proto se v evropské praxi výrazně více prosazuje konkurence o trh, která zajistí, že existující služba bude provozována i nadále s maximálním ziskem pro stát nebo s nejmenší dotací. Konkurence tak nutí vybrat konkurenta s nejlepší nákladovou skladbou. Ovšem i s veřejnými soutěžemi jsou

problémy. Při jejich organizaci vzniká dilema, že z investičního hlediska jsou nejvíce žádoucí dlouhé franšízy, ale ty zase vytvářejí monopol a vytvářejí problematiku opakovaného vyjednávání při prodlužování frančíz. Ve Švédsku se objevily ve veřejných soutěžích predátorské ceny a některé franšízy v důsledku nerealisticky nízkých podání zbankrotovaly. Ve Velké Británii pak bylo snižování nákladů v důsledku veřejných soutěží eliminováno růstem mezd kvalifikovaných pracovníků, kterých byl v odvětví omezený počet.

Nash (2011b) dále uvádí, že ekonomické modely naznačují, že open access konkurence může poskytovat cestujícím benefity ve formě nižších cen a lepšího servisu, vede ovšem k poklesu ziskovosti existujících služeb a tím pádem i k poklesu příspěvku na úhradu nákladů infrastruktury v porovnání s tím, co lze z nich vyextrahovat pomocí veřejných soutěží. Tam, kde nově vstupující konkurent pouze zduplikuje existující službu, tak to typicky vede k redukci společenského blahobytu, protože celkové náklady obvykle převyšují celkové výnosy. Tam, kde se pomocí diferenciací produktu dochází k rozšíření nabídky služeb do dalších destinací, mohou výnosy převýšit náklady.

ORR (2011) uvádí, že open access operátoři se v souladu s modely prostorové konkurence (Hotelling 1929) mohou pod konkurenčním tlakem uchýlovat k zahušťování časů odjezdů namísto optimálního rozložení času odjezdů z pohledu cestujícího. Johnson (2006) uvádí, že existuje empirická podpora pro tvrzení, že dobře naplánovaný a vyvážený jízdní řád, který nabízí pravidelné intervalové odjezdy a interkonektivitu nabízí značné benefity pro cestující. Ovšem motivací open access operátorů je vyžadovat špičkové časy namísto snahy o dosažení optimalizovaného jízdního řádu.

Preston et al (1999) analyzuje potenciál pro open access konkurenci ve Velké Británii. Paper rozvíjí simulační model a testuje jej na vybraném spojení dvou velkých měst a zkoumá vliv odlišných konkurenčních modelů. Autoři konstatují, že open access konkurence pravděpodobně nezvyšuje ekonomickou efektivnost, pokud nevede ke snížení nákladů a/nebo diferenciaci produktu. Metodologie je založena na teorii her s firmami, které budují svou strategii na základě reakčních křivek a vztahu k riziku. Při simulaci cream skimmingu zůstali oba hráči v zisku, ale docházelo k velkému přesunu od přebytku výrobce na přebytek spotřebitele, což

---

následně zásadně limituje možnosti operátorů financovat mezičasové a geografické křížové dotace. Hospodářská politika se tak musí vypořádat s problematikou vah spotřebitelského a producentského přebytku a žádoucností křížových dotací. Pokud se modelovala přímá open access konkurence, tak důsledkem byla cenová válka.

Mankiw-Whinston (1986) uvádí, že pokud nově vstupující konkurent přinutí incumbenta, aby snížil výstup, vstup je více prospěšný pro nově vstupujícího než pro společnost. Proto existuje tendence k excesivnímu vstupu v odvětvích s homogenním produktem. Pokud na trhu existuje nedokonalá konkurence (vstupující firma není cenovým příjemcem na daném trhu) je klíčovým parametrem jestli dochází k efektu bussiness stealing (jestli klesá rovnovážný výstup na firmu, pokud počet firem roste). Business stealing efekt dělá vstup více atraktivní než je společensky optimální a tento rozdíl může být dramatický. Proto na trzích s homogenním produktem jsou restriktce na vstup do odvětví často společensky žádoucí, i když se stanou nepotřebnými v okamžiku, kdy se fixní zřizovací náklady stanou malými. Zavedení produktové heterogenity ovšem může změnit tuto tendenci k excesivnímu vstupu. Nově vstupující zvyšuje variabilitu, není ale schopen získat veškerý vznikající společenský přebytek jako zisk. Proto u heterogenních trhů není jasné, jestli bude docházet k přílišnému vstupu, k příliš malému nebo optimálnímu.

Seabright et al (2003) uvádí, že cenová konkurence v odvětví s homogenní službou vede k zuřivé cenové válce a k poklesu zisku operátorů. Pokud vezmeme vstup jako daný, potom má jak dominant, tak nově vstupující silnou motivaci odlišit svůj produkt za účelem zvyšování zisků. Diferenciace produktu je konkurenty používána strategicky za účelem odvrácení cenové války.

Cox et al. (2002) přináší zprávu o výsledcích laboratorního experimentu, kde se na objednávku holandské vlády posuzovaly dvě možnosti, které přicházely v úvahu při reorganizaci holandského železničního sektoru. Tyto dvě možnosti byly: 1) konkurence o trh s cílem co nejnižších cen pro cestující, kdy lokální monopol získá ten, kdo nabídne nejnižší cenu jízdného 2) konkurence na trhu, kdy cílem bylo vydražit licence pro jednotlivé časové polohy za co nejvyšší cenu. Jednotliví účastníci simulovali obě varianty a následně konstruovali jízdní řád a ceny jízdného. Znali přitom poptávku

a náklady. Který z obou návrhů je lepší je odvislé na cílech vládní politiky. Pokud je cílem maximalizace vládních příjmů, tak potom bude preferována aukce o licence pro konkurenci na trhu. Pokud bylo cílem minimalizovat ceny jízdného, potom v tomto uspořádání byla lepší varianta konkurence o trh. Pokud byla cílem vysoká frekvence vlaků, potom lepší variantou byla konkurence na trhu. Pokud byla cílem ekonomická efektivita nebo snaha přepravit co nejvíce pasažérů, potom bylo výhodnější mít konkurenci o trh. Klíčovým parametrem v modelování konkurence o trh je nastavení výše minimálně požadovaných standardu služeb. U konkurence o trh se jako hlavní problém ukázala koordinace jednotlivých služeb. I na základě tohoto dokumentu se holandská vláda rozhodla pro variantu konkurence o trh a zamítla open access.

## **Závěr**

K výhodám open access vstupu železničních operátorů při provozování osobní železniční dopravy patří, že obvykle dojde ke zlepšení služeb pro konečné zákazníky, speciálně pak v případě, že předchozím modelem organizace odvětví bylo výhradní provozování služeb dominantním operátorem. Kvalita služeb se vlivem open access zvyšuje, dochází k větší variabilitě nabídky, rozšíření frekvence spojů a k výraznému snížení prodejní ceny jízdného. Jednoznačným vítězem open access konkurence jsou tak cestující na trati, která je open access konkurenci vystavena, protože oproti dřívější situaci získávají lepší služby za nižší ceny.

Ovšem tyto benefity pro cestující jsou vyváženy řadou negativ. Zisková železniční doprava potřebuje koncentrované proudy přepravy, aby byla schopna uhrazovat své vysoké fixní náklady. Open access konkurence vede k rozmělnění těchto přepravních proudů mezi více subjektů, což ohrožuje dosahování klíčových úspor z hustoty (economies of density). Společně s poklesem ceny jízdného, pak open access konkurence vede často k dramatickým cenovým válkám, v jejichž důsledku jsou všichni operátoři ve ztrátě a takovýto typ open access konkurence pak může být klasifikován jako případ destruktivní konkurence (cut-throat competition). Důvodem, proč právě open access konkurence na železnici vede k drastickým cenovým válkám, jsou vysoké fixní náklady (vysoké pořizovací náklady vozových souprav) v kombinaci s nízkými mezními náklady (náklady na provozování poloprázdného a plného vlaku nejsou příliš odlišné).



---

V důsledku toho se snaží operátoři přilákat dodatečné zákazníky, protože jejich cesta při volné vozové kapacitě jim zvyšuje náklady pouze minimálně. Jak se snaží bojovat o tyto zákazníky, cena prudce klesá pod hranici, která jim umožňuje pokrývat jejich fixní náklady. Open access konkurence je tak charakteristická výraznou nestabilitou trhu.

Dalším důsledkem open access konkurence je skutečnost, že konkurenční boj jednotlivých operátorů vede ke koncentraci na špičkové časy a hlavní destinace. V řadě případů jsou tak omezovány spojení v méně atraktivních časech a destinacích (které byly často dříve provozovány). Open access jako čistě komerční záležitost vede k omezení možnosti provozování služeb ve veřejném zájmu a narušuje možnosti integrovaného dopravního plánování. V důsledku jednoznačně ziskové orientaci open access operátorů se ztrácí možnost křížově dotovat jednotlivé linky v rámci sítě a omezuje se tak možnost tímto způsobem využívat síťového synergického efektu. Tvrdý konkurenční boj také v případě neintegrace tarifů vede k menšímu pohodlí zákazníka. Posledním negativním efektem jsou nároky na kapacitu infrastruktury, kdy open access operátoři pomocí používání většího počtu (kratších) vlaků zahušťují provoz na dané relaci a přispívají tak k rychlejšímu vyčerpání její kapacity, než jak by tak tomu bylo při jiných modelech organizace provozu v odvětví (veřejné soutěže, přímé zadání).

## Literatura

COX, J. C. – OFFERMAN, T. – OLSON, M. A. – SCHRAM, J. H. C. (2002): Competition for versus on the Rails: A Laboratory Experiment. *International Economic Review*.

EC (2013): *Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) No 1370/2007 concerning the opening of the market for domestic passenger transport services by rail*. Commission Staff Working Document. Impact Assessment. Brussels, 30. 1. 2013 SWD(2013) 10 final.

IRJ (2013): Italy to investigate FS-NTV competition dispute. *International Railway Journal online*. 11. June 2013.

JONES, I. (2000): The Evolution of Policy towards On-Rail Competition in Great Britain. *Journal of Transportation Economics and Policy*. Vol. 34. No. 3. Pp. 371-384.

LINK, H. (2004): Rail infrastructure charging and on-track competition in Germany. *International Journal of Transport Management* 2 (2004) 17–27.

LINK, H. (2013): Unbundling, public infrastructure financing and access charge regulation in the German rail sector. *Journal of Rail Transport Planning and Management*.

MANKIW, N. G. – WHINSTON, M. D. (1986): Free entry and social inefficiency. *RAND Journal of Economics*.

NASH, Ch. (2011a): Competition and regulation in rail transport. In *Handbook of Transport Economics*.(2) – Open access x competitive tendering

NASH, CH. (2011b): *European Union Transport Policy and Sustainability*. The Role of Rail. Conference paper.

NIGRIN, T. (2013): *Open Competition or Discrimination on Tracks? Examples of Anti-competitive Behaviour of the Deutsche Bahn, a Company Integrating in Itself a Carrier and Infrastructure Administrator*. In print.

ORR (2011): *Modelling the Impacts of Increased On-rail Competition Through Open Access Operation*. Report for Office of Rail Regulation. (ORR) In Association With The Institute for Transport Studies, University of Leeds.

PRESTON, J. – WHELAN, G. – WARDMAN, M. (1999): An Analysis of the Potential for On-track Competition in the British Passenger Rail Industry. *JTEP*.

SEABRIGHT et al (2003): The Economics of Rail Passenger Transport. *IDEI report 1*.

SÉGURET (2009): *Is Competition on Track a Real Alternative to Competitive Tendering in the Railway Industry? Evidence from Germany*. 11th Conference on Competition and Ownership in Land Passenger Transport, Delft University of Technology.

UNITED NATIONS (2003): *The Restructuring Of Railways*. Working Paper. Economic And Social Commission For Asia And The Pacific.

**Ing. Zdeněk Tomeš, Ph.D.**

Katedra ekonomie  
Ekonomicko-správní fakulta  
Masarykova univerzita  
Lipová 41a  
602 00 Brno  
tomes@econ.muni.cz

**Regulovaná a neregulovaná konkurence na železnici**  
***Regulated and Unregulated Competition on Rails***

Sborník příspěvků ze semináře Telč 2013

*Conference Proceedings of Telč 2013*

Editoři: Ing. Martin Kvizda, Ph.D., Ing. Zdeněk Tomeš, Ph.D.

Vydala Masarykova univerzita v roce 2013

1. vydání, 2013, náklad 90 výtisků

Tisk: POINT.cz, s. r. o., Milady Horákové 20, 602 00 Brno

ISBN 978-80-210-6425-6