METODIKA VYMEZOVÁNÍ RELEVANTNÍHO TRHU V ODVĚTVÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

Martin Kvizda – Petr Mlsna – Tomáš Nigrin – Daniel Seidenglanz – Zdeněk Tomeš

lektoroval: Antonín Peltrám

Telčská skupina

Text vznikl jako součást grantového projektu *Optimalizace regulace konkurenčního prostředí v železniční osobní a nákladní dopravě v ČR* č. TD010063 podporovaného Technologickou agenturou České republiky.

Obsah

Úvod 4

Legislativní rámec 4

Účel a aplikovatelnost metodiky 4

Guidelines – executive summary 6

Metodika vymezování relevantního trhu v odvětví železniční dopravy 8

1 Použitelné metody 8

2 Aplikace metod - guidelines soutěžních institucí 11

2.1 Guidelines Evropské komise 12

2.2 Struktura a guidelines soutěžních institucí Velké Británie 14

2.3 Struktura a guidelines soutěžních institucí Spolkové republiky Německo 16

3 Aplikace metod - příklady good practise 18

3.1 Příklady případů řešených Evropskou komisí 18

3.2 Příklady řešených případů ve Velké Británii 24

3.2 Příklady řešených případů ve Spolkové republice Německo 27

4 Postup vymezení relevantních trhů 32

4.1 Postup vymezení relevantního trhu v osobní dopravě 35

4.2 Postup vymezení relevantního trhu v nákladní dopravě 36

5 Metodika spotřebitelského šetření 37

5.1 Požadavky na návratnost (minimální počet respondentů) 38
5.2 Tým tazatelů 40
5.3 Předběžné šetření v osobní dopravě 41
5.4 Předběžné šetření v nákladní dopravě 43
5.5 Výběr spojů a jejich časová poloha v osobní dopravě 43
5.6 Cena přepravy (tarifní kombinace) 45
5.7 Tvorba dotazníku pro šetření na jednotlivých ramenech osobní dopravy 47
5.8 Tvorba dotazníku pro plošné šetření v regionech v osobní dopravě 59
5.9 Dotazníkový průzkum v nákladní dopravě 63
5.10 Zpracování výstupů 64
Přehledná odvětvová analýza železniční dopravy 66
1 Charakteristika odvětví železniční dopravy v Evropské unii 66
1.1 Obecná specifika železniční dopravy jako odvětví 66
1.2 Stav a vývojové trendy dopravního trhu v Evropské unii – podíl jednotlivých módů na dopravních výkonech (intermodální konkurence) 67
1.3 Intramodální konkurence, míra liberalizace železničního sektoru 76
1.4 Česká republika a Německo – stručná charakteristika 81
2 Specifika železniční dopravy v České republice ve srovnání se SRN 88
2.1 Institucionální struktura odvětví 88
2.2 Stav implementace evropských pravidel 91
2.3 Institucionální struktura odvětví – Česká republika 94
2.4 Nákladová struktura odvětví 95
2.5 Investiční a neinvestiční dotace do dopravní cesty v ČR 99
2.6 Dotace pro incumbenta na dopravním trhu a dotace poskytované v závazku veřejné služby 101
2.7 Finanční analýza 102
2.8 Analýza zadluženosti 105
2.9 Intenzita konkurence, míra a tvar otevření přístupu na síť 107

2.10 Srovnání s Německem 108

3 Vymezení právního rámce dle zásad evropské dopravní politiky a perspektivy implementace v České republice 110

3.1 První železniční balíček 111

3.2 Druhý železniční balíček 112

3.3 Třetí železniční balíček 113

3.4 Čtvrtý železniční balíček 114

Seznam použitých zdrojů 117

Seznam tabulek 127

Seznam obrázků 129

Úvod

Legislativní rámec

Tato metodika vychází z platných právních pravidel a souvisejících dokumentů:

1) právní předpisy České republiky pro oblast hospodářské soutěže:

- zákon č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění dalších zákonů

2) předpisy regulačního rámce EU pro oblast hospodářské soutěže:

- Smlouva o fungování Evropské unie - pravidla hospodářské soutěže
- Nařízení Rady (ES) č. 1/2003 ze dne 16. prosince 2002 o provádění pravidel hospodářské soutěže stanovených v článcích 81 a 82 Smlouvy
- Nařízení Komise (ES) č. 622/2008 ze dne 30. června 2008, kterým se mění nařízení (ES) č. 773/2004 s ohledem na postup při narovnání v případech kartelů
- Nařízení Komise (EU) č. 330/2010 o použití čl. 101 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie na kategorie vertikálních dohod a jednání ve vzájemné shodě
- Nařízení Komise (EU) č. 461/2010 o použití čl. 101 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie na kategorie vertikálních dohod a jednání ve vzájemné shodě v odvětví motorových vozidel
- Nařízení Rady (EHS) č. 1017/68 ze dne 19. července 1968 o uplatňování pravidel hospodářské soutěže v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách
- Nařízení Rady (ES) č. 169/2009 ze dne 26. února 2009 o uplatňování pravidel hospodářské soutěže v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách

3) ostatní dokumenty Evropské komise:

- Oznámení Komise o postupu při narovnání s cílem přijmout rozhodnutí podle článků 7 a 23 nařízení Rady (ES) č. 1/2003 v případech kartelů (2008/C 167/01)

Účel a aplikovatelnost metodiky

Metodika je zpracována pro potřeby Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže k vymezení relevantního trhu v odvětví železniční dopravy. Účelem je doplnit standardní metodiky používané úřadem o postupy při přípravě řízení a pro opatřování informací a důkazů použitelných v řízení v odvětví železniční dopravy.

Metodika dává doporučení pro postup pro vymezování relevantního trhu v případě, kdy to řešený případ vyžaduje, zejména při řešení zneužití dominantního postavení na trhu osobních nebo nákladních dopravních služeb; metodika je také použitelná při provádění doplňkových šetření v oblasti fúzí v odvětví dopravy nebo pro sestavení komplexní odvětvové analýzy v oblasti

železničních dopravních služeb. Metodika je založena na inovativním využití spotřebitelského šetření (dotazníkového průzkumu) ve specifickém odvětví železniční dopravy; předmětem metodiky je podrobný pracovní postup pro přípravu šetření, návrh designu dotazníku, způsob sběru dat a jejich vyhodnocení. Metodika obsahuje přehled použitelných metod založený na podrobné rešerši zahraničních odborných teoretických zdrojů a prakticky řešených případů na úrovni Evropské komise a dále v Německu a Velké Británii. Evropská úroveň je zvolena vzhledem k primární platnosti evropského soutěžního práva a doporučeným guidelines, Německo vzhledem k podobné situaci a struktuře odvětví železniční dopravy jako v České republice a Velká Británie vzhledem k nejpokročilejším reformám a zkušenostem s konkurencí v odvětví.

Metodika obsahuje rozsáhlou přílohu (*Přehlednou odvětvovou analýzu železniční dopravy*) mapující institucionální a nákladovou strukturu odvětví železniční dopravy, jeho vývoj a specifika v kontextu jednotného evropského trhu.

Metodika vychází z vlastní vědecké a badatelské činnosti autorů a z vlastních spotřebitelských šetření provedených pro pilotní ověření doporučených postupů na linkách železniční osobní dopravy Praha - Brno, Praha - Ostrava, Praha - Wien a Brno - Ostrava; dále jsou v metodice využity poznatky z předchozích vlastních publikačních výstupů autorů a z převzatých zdrojů tak, jak je uvedeno v citačních odkazech a seznamu použitých zdrojů.

Guidelines – executive summary

Vymezení relevantního trhu naráží v železniční dopravě na problémy vyvolané specifiky tohoto odvětví. Úřad může rovněž od vymezení relevantního trhu zcela upustit v případě, kdy má za to, že náklady provedení vymezení trhu jsou nepřiměřeně vysoké vzhledem k očekávané nízké validitě vymezení, a pokud je vhledem k podstatě případu věrohodně definovatelný okruh substitutů. Toto se však může stát právě v odvětví železniční dopravy zdrojem problémů, neboť míra substituovatelnosti určité přepravní služby v osobní nebo v nákladní dopravě může být cestujícími, resp. zákazníky dopravců hodnocena velmi různě. Vymezení relevantního trhu lze proto doporučit v každém případě a provést je na základě intuitivního konceptu s využitím kvantitativních i kvalitativních metod; pro odvětví železniční dopravy je doporučeno provést v případech, které to umožňují, spotřebitelské šetření dotazníkový průzkumem.

Použití kvantitativních metod naráží v odvětví železniční dopravy na některé obtížně překonatelné problémy: ke správné aplikaci metod je třeba použít validní data o cenách a nákladech, zejména je třeba poměrně přesně odhadnout skutečnou marži a rozdělit celkové náklady na fixní a variabilní. Při řešení případu, který se týká pouze určité linky nebo menšího regionu je navíc potřeba tyto nákladové kategorie vztahovat pouze k dopravním službám poskytovaným na této lince nebo v tomto regionu a vydělit je z celkových nákladů dopravce; to může být značně komplikované u velkých dopravců dominujících trhu. Vzhledem k tomu, že odvětví železniční dopravy vykazuje řadu ekonomických specifik oproti odvětvím ostatních služeb, je dosud silně koncentrováno na bázi národních dopravců a je v různých svých segmentech předmětem dotací z veřejných rozpočtů, není snadné a často ani možné získat validní a věrohodná data o nákladech a tržbách jednotlivých dopravců na daných linkách. Komplikovaná nákladové struktura dopravců a s tím spojený problém zahrnutí nebo nezahrnutí určitých nákladových položek do časových řad způsobuje, že i data, která jsou dostupná a sama o sobě věrohodná, nejsou vždy jednoduše navzájem porovnatelná a použitelná pro věrohodnou analýzu.

Pro vymezení relevantního trhu v odvětví železniční dopravy je třeba zohlednit modální specifika: poptávka po přepravních službách může být uspokojena různými železničními dopravci nebo i dopravci alternativních módů (silniční, letecká, vodní doprava). Každý mód má přitom odlišnou nákladovou i institucionální strukturu, pro určité přepravní služby proto může nebo nemusí existovat reálná možnost intermodální substituce. V železniční dopravě je třeba rozlišit poptávkovou substituci intramodální a intermodální a relevantní trh vymezit s ohledem na reálnou zaměnitelnost módů pro daný typ přeprav. S liberalizací železniční dopravy roste i význam nabídkové substituce, tj. potenciální konkurence dopravce, který dané přepravní služby v rozhodném čase neposkytuje, ale existuje předpoklad, že by je po zvýšení poptávky, resp. ceny, mohl poskytovat. Rozhodující pro stanovení reálné míry nabídkové substituce je analýza bariér vstupu nových dopravců na trh daných přepravních služeb a dodatečných nákladů takového vstupu.

Jednou ze základních doporučených metod určení relevantního trhu je SSNIP test, jehož podstatou je určit nejmenší možný okruh produktů, které jsou spotřebiteli považovány za vzájemně zastupitelné a které již dále nemají žádný blízký substitut. Test hledá odpověď na otázku, zda by bylo dlouhodobě stálé zvýšení ceny o 5-10 % ziskové pro hypotetického monopolistu. V takovém případě se má za to, že existence hypotetického monopolisty je prokázána, že neexistuje další substituovatelný produkt mimo trh monopolu, a takto je tedy vymezen relevantní trh daného produktu. K určení skutečné změny příjmů způsobené vzrůstem ceny je třeba zjistit reakci spotřebitelů, tzn. namodelovat křivku poptávky. Tento přístup je poměrně náročný na vstupní data a není proto univerzálně použitelný. V odvětví železniční

dopravy jsou navíc velmi podstatné i jiné faktory než cenově nákladové. Vedle kvantitativních metod je proto třeba použít i metody kvalitativní, pomocí nichž je možné závěry plynoucí z aplikace kvantitativních metod verifikovat nebo korigovat. K základním kvalitativním metodám patří spotřebitelské šetření (dotazníkový průzkum).

Způsob vymezení relevantního trhu se v zásadě rozdělí pro segment nákladní dopravy a segment osobní dopravy. Pro vymezení kandidátského trhu se podle povahy řešeného případu použije členění na jednotlivé linky nebo na určitý region a dále na jednotlivé segmenty (dopravní vrstvy). Klíčové je vymezení z geografického hlediska, kdy je třeba podle okolností případu zvážit prosté vymezení ad hoc na základě stanovení vybraného dopravního ramene obsluhovaného určitou službou (linkou) nebo vymezené jako region na základě testu (například Origin/Destination). Pro geografické vymezení zejména v nákladní dopravě může být využit modifikovaný spotřebitelský průzkum. Důležité je také časové hledisko; pokud není relevantní trh vymezován přímo na základě časového hlediska, je i tak třeba při produktovém vymezení brát toto hledisko v úvahu a rozlišovat možnost substituce dopravních služeb v různých časových polohách a to včetně nabídkové substituce. Pro klíčové produktové vymezení trhu může být využito spotřebitelské šetření jako hlavní určující metoda nebo jako doplňkové šetření pro ověření dopadů chování soutěžitelů na trh a spotřebitele.

Nejvhodnější metodou spotřebitelského šetření pro osobní dopravu je face-to-face dotazníkový průzkum provedený ve vozidlech dopravců přímo na vyšetřované lince, nebo face-to-face dotazníkový průzkum v prostředí dopravních uzlů ve vyšetřovaném regionu; pro nákladní dopravu face-to-face dotazníkový průzkum v sídle zákazníků nebo poštovní dotazníkový průzkum. Před vlastním průzkumem je třeba provést předběžné šetření a na základě zjištění upravit design vlastního průzkumu. Musí být správně vybráno místo průzkumu nebo vhodné spoje, zajištěna potřebná návratnost dotazníků případně i v požadované struktuře respondentů. Průzkum je třeba provést zaškolenými tazateli; není vhodné využít agenturních služeb bez přímého zaškolení tazatelů.

Strukturu dotazníku je třeba přizpůsobit danému případu; vždy však musí obsahovat určitý typ otázek, jejichž modulová skladba je přehledně dána metodikou. Dotazník musí obsahovat kromě klíčové otázky směřující ke zjištění reakce na zvýšení ceny také řadu doplňkových informací, které umožní rozdělit spotřebitele do určitých skupin a odtud správně vymezit jednotlivé dopravní služby jako rozdílné produkty a stanovit míru jejich substituovatelnosti.

Vyhodnocení dotazníkového průzkumu je využitelné pro přímou aplikaci SSNIP testu, pokud jsou k dispozici také adekvátní nákladová a příjmová data, nebo pro přímé určení míry substituovatelnosti jednotlivých dopravních služeb a odtud ke stanovení produktové skladby trhu, nebo jako doplňkové informace vedoucí k aplikaci dalších metod a testů směřujících ke stanovení relevantního trhu.

1 Použitelné metody

Pro vymezení relevantního trhu existuje několik prakticky používaných metod; v následujícím přehledu uvádíme nejběžnější metody, jejichž použití vychází z principu *more economic approach* (více ekonomický přístup), který se v posledním desetiletí dostal do popředí i v evropských soutěžních institucích (Neven 2006). Standardně používanými metodami, které pracují s předpokladem určité citlivosti spotřebitelů na změnu ceny a s předpokladem dlouhodobě srovnatelné velikosti ceny a jejího vývoje na trhu substitutů, jsou různé varianty cenové analýzy. Tyto metody spočívají na základní intuici, že jsou-li dva produkty součástí stejného relevantního trhu, nemohou se jejich tržní ceny od sebe navzájem lišit a dlouhodobě odchylovat. Tyto metody tedy zjišťují, do jaké míry se ceny určitých produktů pohybují ve vzájemném souladu. Zjištění shodného pohybu cen jednotlivých produktů není samo o sobě důkazem jejich vzájemné substituovatelnosti, přesto v sobě nese významnou informaci; v praxi se proto obvykle provádí několik cenových testů spolu s jinými kvantitativními i kvalitativními důkazy (podrobně viz Amelio – Donath 2009: 4)

Pro vymezení relevantního trhu v odvětví dopravy je třeba zohlednit modální specifika: poptávka po přepravních službách může být uspokojena různými dopravci v rámci jednoho módu (např. železniční doprava) nebo alternativními módy (např. silniční, letecká, vodní, námořní doprava). Každý mód má přitom odlišnou nákladovou i institucionální strukturu, pro určité přepravní služby (tzn. pro přepravu určitých komodit nebo pro různé motivy k cestě osob v určitých časech) proto může nebo nemusí existovat reálná možnost intermodální substituce. V železniční dopravě je třeba rozlišit *poptávkovou substituci* intramodální a intermodální a relevantní trh vymezit s ohledem na reálnou zaměnitelnost módů pro daný typ přeprav. *Intramodální substituce* znamená přímou konkurenci různých železničních dopravců, *intermodální substituce* znamená přímou konkurenci železničních dopravců s dopravci jiných módů (silniční, letecké dopravy atd.). S liberalizací železniční dopravy roste i význam *nabídkové substituce*, tj. potenciální konkurence dopravce, který dané přepravní služby v rozhodném čase neposkytuje, ale existuje předpoklad, že by je po zvýšení poptávky, resp. ceny, mohl poskytovat. Rozhodující pro stanovení reálné míry nabídkové substituce je analýza bariér vstupu nových dopravců na trh daných přepravních služeb a dodatečných nákladů takového vstupu - přehled *kvantitativních metod* udává tab. 1.1 (podrobně např. Buckley - Westbrook 1991, Nash - Preston 1992, Geroski - Griffith 2003, Ivaldi - Vibes 2005, Steer - Davies - Gleave 2006, Padilla - O'Donoughue 2006).

Jednou ze základních doporučených metod je SSNIP test (Small but Significant, Non-transitory Increase in Price = malé, ale významné, dlouhodobě stálé zvýšení ceny), jehož podstatou je určit nejmenší možný okruh produktů, které jsou spotřebiteli považovány za vzájemně zastupitelné a které již dále nemají žádný blízký substitut. Aplikace SSNIP testu hledá odpověď na otázku, zda by bylo *malé, ale významné, dlouhodobě stálé zvýšení ceny* ziskové pro *hypotetického monopolistu*, tj. zda by zvýšení ceny produktu takové firmy o 5-10 % po dobu alespoň jednoho roku při neměnných cenách konkurence, i přes snížení objemu jeho prodejů z důvodu snížení poptávky, zachovalo ziskovost (Davis a Garcés, 2009: 202). V takovém případě se má za to, že existence hypotetického monopolisty je prokázána, že neexistuje další substituovatelný produkt mimo trh monopolu, a takto je tedy vymezen *relevantní trh* daného produktu. Pokud takové zvýšení ceny profitabilní není, nejedná se o monopolistu a je třeba do zkoumání zahrnout další produkt, intuitivně nejbližší substitut, tzn. vymezení relevantního trhu rozšířit; takto se postupuje, dokud není potvrzen hypotetický monopolista.

Tab. 1.1 Přehled kvantitativních metod vymezení relevantního trhu

metoda	princip problém aplikace
kritická elasticita poptávky	Řeší otázku, jak vysoká musí být hodnota elasticity poptávky, aby pro hypotetického monopolistu nebylo zvýšení ceny profitabilní; aproximace elasticity poptávky může být provedena na základě analýzy cenového šoku v odvětví – viz např. Massey (2000: 320); variantou je křížová cenová elasticita. Velké nároky na přesnost a úplnost vstupních dat.
analýza kritické ztráty	Řeší otázku, o kolik by hypotetickému monopolistovi musely klesnout prodeje, aby se pro něj stalo zvýšení ceny neprofitabilní; hodnota kritické ztráty je přímo úměrná velikosti cenového zvýšení a nepřímo úměrná velikosti marže - viz např. Hüschelrath (2009), Werden (2002) Velké nároky na přesnost a úplnost vstupních dat.
kointegrace	Posuzuje odchylky tržních cen dvou produktů od dlouhodobé rovnovážné relativní ceny v důsledku krátkodobých náhodných šoků; používá více ekonometrických nástrojů - viz např. Rubin (2004), Boshoff (2012), Coe - Krause (2005). Zaměření na dlouhodobou rovnováhu trhu omezuje možnosti analyzovat chování spotřebitelů v krátkém horizontu.
analýza stacionarity cen	Na základě vývoje relativních cen v čase určuje, zda existuje tendence cen se navracet k rovnovážné úrovni; využívá testů Augmented Dickey-Fuller (ADF test) a KPSS test viz např. Wills (2002), Hosken - Taylor (2004), Forni (2004), Boshoff (2007) Selhání testů na trzích substitutů s odlišným technologickým postupem výroby a odlišnou reakcí na nákladové šoky.
cenová korelační analýza	Určuje míru, se kterou se ceny dvou porovnávaných produktů pohybují v čase společně, tzn. do jaké míry se v obou časových řadách současně vyskytují hodnoty vyšší (popř. nižší) než střední hodnota řady - viz např. Stigler - Sherwin (1985), Werden - Froeb (1993), Hosken - Taylor (2004), Asche et al. (2006). Arbitrární určení kritické míry korelace; nebezpečí zdánlivé korelace; selhání na trzích s jednostrannou substitucí nebo nesymetrickými cenovými reakcemi; není použitelná při nestacionárních nebo nekointegrovaných časových řadách.
Grangerova kauzalita	Pokouší se vysvětlit změnu ceny jednoho produktu pomocí změny ceny jeho potenciálního substitutu na základě analýzy historického vývoje cen zkoumaného produktu a substitutu - viz např. Bishop - Walker (2010), Boshoff (2012). Zaměření na dlouhodobou rovnováhu trhu omezuje možnosti analyzovat chování spotřebitelů v krátkém horizontu.

Zdroj: vlastní zpracování podle Gaszková (2013), Michalisková (2013), Rederer (2012) a Kvizda - Tomeš et. al (2013: 113 a n.)

V rámci politiky hospodářské soutěže zavádí Evropská unie definici SSNIP testu ve Sdělení Komise (97/C 372/03, čl. 17, s. 157):

„Otázkou, již je třeba zodpovědět, je, zda by zákazníci stran přešli na snadno dostupné náhrady nebo na dodavatele sídlící jinde, v reakci na hypoteticky malé (v rozmezí od 5 % do 10 %), avšak stálé zvýšení relativní ceny pro výrobky a uvažované oblasti. V případě, že by bylo nahrazení tak velké, že by zvýšení cen bylo neziskové v důsledku ztráty prodeje, zahrnou se do relevantního trhu další náhrady a oblasti. To by se dělalo tak dlouho, až by byl soubor výrobků a zeměpisných oblastí takový, že by malá, avšak stálá zvýšení relativních cen vytvářela zisk.“

Použití kvantitativních metod naráží v odvětví železniční dopravy na některé obtížně překonatelné problémy: ke správné aplikaci metod je třeba použít validní data o cenách a nákladech, zejména je třeba poměrně přesně odhadnout skutečnou marži a rozdělit celkové náklady na fixní a variabilní. Při řešení případu, který se týká pouze určité linky nebo menšího regionu je navíc potřeba tyto nákladové kategorie vztahovat pouze k dopravním službám poskytovaným na této lince nebo v tomto regionu a vydělit je z celkových nákladů dopravce; to může být značně komplikované u velkých dopravců dominujících trhu, zpravidla bývalých národních monopolistů, tzv. incumbentů. K určení skutečné změny příjmů způsobené vzrůstem ceny je třeba zjistit reakci spotřebitelů, tzn. namodelovat křivku poptávky. Tento přístup je poměrně náročný na vstupní data a není proto univerzálně použitelný.

Vzhledem k tomu, že odvětví železniční dopravy vykazuje řadu ekonomických specifik oproti odvětvím ostatních služeb, je dosud silně koncentrováno na bázi národních dopravců (incumbentů) a je v různých svých segmentech předmětem dotací z veřejných rozpočtů, není snadné a často ani možné získat validní a věrohodná data o nákladech a tržbách jednotlivých dopravců na dílčích segmentech trhů. Komplikovaná nákladové struktura dopravců a s tím spojený problém zahrnutí nebo nezahrnutí určitých nákladových položek do časových řad způsobuje, že i data, která jsou dostupná a sama o sobě věrohodná, nejsou navzájem porovnatelná a použitelná pro věrohodnou analýzu. V odvětví železniční dopravy jsou navíc velmi podstatné i jiné faktory než cenově nákladové. Vedle kvantitativních metod je proto třeba použít i *metody kvalitativní*, pomocí nichž je možné závěry plynoucí z aplikace kvantitativních metod verifikovat nebo korigovat. K základním kvalitativním metodám patří spotřebitelské šetření (dotazníkový průzkum), důkazy nahrazení v minulosti a interní materiály a informace aktérů daného případu (Amelio - Donath 2009: 3). Systematické použití kvalitativních metod pro stanovení relevantního trhu vymezila rovněž Evropská komise (1997) jako průzkum spotřebitelských preferencí, původní marketingové studie zpracované dříve samotnými soutěžiteli pro účely vlastních obchodních strategií, analýzu bariér spojených s poptávkovou substitucí a dále šetření významnosti dalších faktorů ovlivňujících spotřebitelské preference: oddanost značce, aspekt jazyka, kultury a životního stylu, místní specifika apod. (podrobně Sleuwagen et al. 2001: 38-39).

Soutěžní instituce může rovněž od vymezení relevantního trhu zcela upustit v případě, kdy má za to, že náklady provedení vymezení trhu jsou nepřiměřeně vysoké vzhledem k očekávané nízké validitě vymezení, a pokud je vhledem k podstatě případu věrohodně definovatelný okruh substitutů. Toto se však může stát právě v odvětví železniční dopravy určitým úskalím, neboť míra substituovatelnosti určité přepravní služby v osobní nebo v nákladní dopravě může být cestujícími, resp. zákazníky dopravců hodnocena velmi různě. Vymezení relevantního trhu lze proto doporučit v každém případě a provést je na základě intuitivního konceptu s využitím kvantitativních i kvalitativních metod; pro odvětví železniční dopravy je doporučeno provést v případech, které to umožňují, spotřebitelské šetření dotazníkový průzkumem, jak je uvedeno níže. Tab. 1.1 uvádí základní přehled; podrobný popis metod a jejich aplikace je uveden v knize

Modely a metody regulace konkurenčního prostředí na trhu železničních dopravních služeb (Kvizda - Tomeš et al. 2013).

2 Aplikace metod - guidelines soutěžních institucí

V anglické terminologii jsou používány specifické výrazy pro vymezení relevantního trhu v odvětví dopravy; v tab. 2.1 jsou uvedeny jejich české ekvivalenty s vysvětlením.

Tab. 2.1 Termíny užívané pro vymezení relevantního trhu v odvětví dopravy

Termín	Ekvivalent	Podstata
Generalized cost	Celkové obětované náklady	Skutečné náklady spojené s uskutečněnou cestou: kromě ceny jízdného zahrnují také čistou jízdní dobu, dobu nutnou pro přesun ze skutečného východiště cesty na místo poskytované dopravní služby a obdobně pro přesun do skutečného cíle cesty, čas strávený čekáním na službu v souvislosti s její frekvencí, četnost a snadnost přestupů, specifické potřeby. Spotřebitelé se rozhodují na základě minimalizace celkových obětovaných nákladů své cesty.
Network	Dopravní síť	Soubor vzájemně propojených dopravních bodů. Dopravní síť může být definována ve vztahu ke službám konkrétního dopravce nebo vzhledem k širší geografické oblasti.
Route	Linka	Přepravní služba určená výchozí a cílovou stanicí a nácestnými mezistanicemi.
Flow	Trasa	Konkrétní cesta mezi počátečním a cílovým bodem, která může být součástí linky nebo více linek.
Overlap flow	Překrývající se trasa	Úsek na trase, na kterém jsou služby intermodálních nebo intramodálních dopravců poskytovány současně.
Access time	Přístupový čas	Doba nutná pro přesun ze skutečného východiště cesty na místo poskytované dopravní služby.
Egress time	Výstupový čas	Dobu nutná pro přesun z místa poskytované dopravní služby do skutečného cíle cesty.
Headway	Interval služeb osobní dopravy	Průměrný interval mezi poskytovanými dopravními službami; hodnota je inverzní k frekvenci poskytovaných služeb.
Total journey time (door to door)	Celkový čas cesty	Celkový čas cesty zahrnuje přístupový a výstupový čas, čistou dobu jízdy a interval poskytovaných služeb.

Zdroj: Competition Commission (2004, 2005) a A report on the acquisition by FirstGroup plc of the Greater Western Passenger Rail franchise – zpracováno podle Michalisková (2013)

2.1 Guidelines Evropské komise

Odvětví železniční dopravy v členských zemích Evropské unie je v podobě, jak je upravují formální pravidla EU (blíže viz *Přehledná odvětvová analýza železniční dopravy* - kap. 3), specifické především vertikální separací (unbundlingem – blíže viz *Přehledná odvětvová analýza železniční dopravy* - kap. 1.2 a 1.3). V odvětví tak existují dva separátní tržní segmenty:

- *upstream market* tvořený infrastrukturou se všemi sounáležitostmi. Vzhledem k tomu, že infrastruktura je svěřena jednomu správci a vlastníkovi, je přirozeným monopolem a není tedy sama o sobě předmětem hospodářské soutěže; rozvoj, investiční činnost a způsob užití infrastruktury musí být proto přímo regulován státními autoritami.
- *downstream market* je trhem dopravních služeb poskytovaných jednotlivými dopravci, mezi nimiž se může rozvinout účinná hospodářská soutěž. Protože však jsou dopravní služby z ekonomického hlediska velmi specifické (viz *Přehledná odvětvová analýza železniční dopravy* - kap. 1.1) a navíc je jejich poskytování ovlivněno a silně limitováno stavem a způsobem regulace upstream marketu (infrastruktury), musí být hospodářská soutěž na downstream marketu specifickým způsobem organizována a dozorována (Kirchner 2006: 296).

Jedním ze základních problémů vertikálně rozděleného odvětví železniční dopravy je zajištění přístupu soutěžitelů na downstream marketu ke všem součástem upstream marketu tak, aby hospodářská soutěž na downstream marketu mohla vůbec vzniknout a byla účinná. Ty součásti upstream marketu, které jsou ze své povahy klíčové a (v ekonomickém smyslu) nenahraditelné pro účinnou konkurenci na downstream marketu se označují jako *essential facilities*. V evropské soutěžní praxi tento princip poprvé použil Evropský soudní dvůr v roce 1998 v případě Oscar Bronner vs. Mediaprint Zeitungs- und Zeitschriftenverlag (Case C-7/97). Přestože soud termín *essential facility* přímo nepoužil, ve zdůvodnění rozsudku založil důležitý princip: za *essential facility* lze považovat takové součásti upstream marketu, které vzhledem k technickým, právním anebo ekonomickým překážkám nemohou subjekty downstream marketu duplikovat a pokud tedy nemají k těmto součástem přístup, nemůže se na downstream marketu rozvinout účinná konkurence. K označení některé součásti za essential facility však automaticky nestačí skutečnost, že její duplikace, tzn. její pořízení subjektem upstream marketu je nákladné (ve výš uvedené kauze to znamenalo, že společnost Mediaprint měla právo odmítnut společnosti Bronner přístup ke svým distribučním kanálům, neboť použití jiných distribučních kanálů bylo pro společnost Bronner sice nákladnější, nikoli však ekonomicky nerealizovatelné). Je tedy třeba vždy individuálně vyhodnotit, zda má dominant ovládající upstream market povinnost poskytnout přístup ke všem součástem, tzn. definovat v daném případě *essential facilities*.

Definice essential facilities se stala pro vertikálně oddělené odvětví železniční dopravy mimořádně důležitá, protože subjekty upstream marketu nejsou pouze správci (vlastníci) dopravní cesty (kteří mohou být navíc součástí dominantního dopravce – incumbenta podobně, jako je tomu např. v Německu), ale rovněž vlastníci (správci dopravní cesty, incumbenti) řady technologických zařízení nezbytných pro železniční provoz. Exaktní definici essential facilities v odvětví železniční dopravy vypracovalo CER - The Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER 2010: 7) s návrhem na její zapracování do nové směrnice EU. Za *essential facility* mají být podle CER považována taková technologická zařízení, kdy odmítnutí přístupu k nim pravděpodobně povede k podstatnému omezení soutěže na trhu a jsou nezbytná k provozování stejně efektivního železničního podniku, jako jsou subjekty, jež k zařízením přístup mají. Současně by mělo platit, že subjekt spravující takové zařízení má na relevantním trhu dominantní postavení a je přitom technicky schopen poskytnout přístup k němu, přičemž

neexistuje objektivní důvod pro odmítnutí. Essential facility může být přitom provozována jakoukoli společností – železničním podnikem (incumbentem), manažerem infrastruktury nebo třetí stranou. Pouhá ekonomická nevýhodnost investice potenciálního soutěžitele by však neměla automaticky znamenat garantovaný přístup k takovým zařízením (Evrard 2004).

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru v článku 13, odst. 1 problematiku essential facilities shrnuje v tzv. *minimálním přístupovém balíku* pro železniční podniky, jehož součásti jsou vyjmenovány v Příloze III, bodě 1: zpracování žádostí o kapacitu železniční infrastruktury; právo využití přidělené kapacity; použití zařízení pro dodávku trakčního proudu, je-li k dispozici; provoz vlaku včetně signalizace, řízení, dispečinku a hlášení a poskytování informací o pohybu vlaku. V případě ostatních zařízení, jako jsou např. přístup k nákladním terminálům, seřaďovacím nádražím, zařízením pro sestavování vlaků apod., je na soutěžních autoritách, aby posoudily, zda je lze považovat za essential facility či nikoli a zda tedy odepřením přístupu dominantní podnik zneužívá svého postavení (podrobně viz Gaszková 2013).

Pro rozhodování Evropské komise (EK) o stanovení relevantního trhu je klíčová definice ve smyslu čl. 85 Smlouvy o založení Evropského společenství (čl. 105 Smlouvy o fungování Evropské unie); smyslem definice je vymezení produktového a geografického relevantního trhu tak, aby bylo možné identifikovat skutečné soutěžitele v určitém případě a posoudit míru reálného nebo potenciálního narušení svobodné konkurence na daném trhu. Z tohoto hlediska definice trhu umožňuje mimo jiné vypočítávat podíly na trhu, které poskytují významné informace o tržní síle pro účely posouzení dominantního postavení a potenciálu jeho zneužití (Evropská komise, 1997: C 372/5, odst. 2). EK pro účely šetření definuje relevantní trh obecně a aplikuje jej i na odvětví železniční dopravy: „*Relevantní výrobkový trh zahrnuje všechny výrobky a/nebo služby, které jsou spotřebitelem s ohledem na jejich vlastnosti, ceny a zamýšlené použití považovány za zaměnitelné nebo zastupitelné*“ (Evropská komise, 1997: C 372/5, odst. 7). V oficiálních českých překladech evropských dokumentů se používá termín *výrobkový trh* – pro logickou přesnost v kontextu trhu dopravních služeb používáme i v této metodice termín *produktový trh*.

Z geografického hlediska vymezuje EK obecný relevantní trh takto: „*Relevantní zeměpisný trh zahrnuje oblast, ve které se dotyčné podniky účastní dodávky a poptávky výrobků nebo služeb, kde jsou podmínky hospodářské soutěže dostatečně stejnorodé a která může být odlišena od sousedních zeměpisných oblastí, protože zejména podmínky hospodářské soutěže jsou v těchto oblastech zjevně odlišné*“ (Evropská komise, 1997: C 372/5, odst. 8). Relevantní trh, na němž EK posuzuje určitý případ hospodářské soutěže, se stanoví spojením produktového trhu a geografického trhu. EK podává výklad definic popsaných v odstavcích 7 a 8 (Evropská komise, 1997), který odráží judikaturu Soudního dvora a Soudu prvního stupně, jakož i vlastní rozhodovací praxi EK (Evropská komise, 1997: C 372/5, odst. 9).

Definice dominantního postavení je podle EK dána možností firmy nebo skupiny firem chovat se do značné míry nezávisle na svých konkurentech, odběratelích a v důsledku nepřímo i na konečných spotřebitelích v rámci vymezeného relevantního trhu, jak popsáno výše. Tuto praxi odvozuje EK z rozhodnutí Evropského soudního dvora ze dne 13. února 1979 ve věci 85/76, Hoffmann-La Roche (Evropský soudní dvůr 1979: 461), které bylo potvrzeno i v následujících rozhodnutích. Rozhodnutí Evropské komise o dominanci je primárně indikováno podílem nabídky na daném relevantním trhu, existencí překážek vstupu dalších konkurentů na tento trh a neschopností nebo neochotou spotřebitelů reagovat dostatečně pružně na změny nabídky nebo ceny na tomto trhu (Evropská komise, 1997: C 372/5, odst. 10). Ve smyslu nařízení č. 17 má EK pravomoc prošetřit a ukončit zneužití tohoto dominantního postavení právě jen za situace, kdy toto rozhodnutí podepře zdůvodněním a vymezením relevantního trhu, jak popsáno výše

(Evropská komise, 1997: C 372/5, odst. 11). Pro posouzení schopnosti a ochoty spotřebitelů substituovat daný produkt, tzn. stanovení elasticity poptávky, stanoví EK možnost provedení spekulativního experimentu předpokládajícího hypoteticky malou, avšak trvalou změnu relativních cen, a hodnotícího pravděpodobné reakce zákazníků, tzv. SSNIP test (Evropská komise, 1997: C 372/5, odst. 15; převzato z Kvizda – Tomeš et al. 2013: 175-6; viz také Michalisková 2013).

Pro vymezení relevantního trhu v odvětví dopravy je důležité stanovisko EK, že v jednotlivých případech jsou některé druhy důkazů určující, zejména pokud jde o charakteristiku a zvláštnosti odvětví nebo jednotlivých produktů; v jednotlivých případech nemusí mít stejný druh důkazů stejný význam. Ve většině případů se rozhodnutí EK opírá o několik důkazů získaných na základě různých kritérií. EK uplatňuje otevřený přístup k empirickým důkazům, s cílem účinně využívat všechny dostupné informace, které mohou mít v jednotlivých případech význam (Evropská komise, 1997: C 372/5, odst. 25). Pokud se během vymezování relevantního trhu ukáže, že kandidátský trh je velmi široký a šetření směřuje k ještě širšímu vymezení, a riziko nebo podstata narušení konkurence ze strany šetřeného subjektu je tedy irelevantní, není potřeba dokončit stanovení relevantního trhu a případ je možné uzavřít s tímto; tím se sníží zatěžování firem vyžadováním informací a omezí zbytečná administrativa EK (Evropská komise, 1997: C 372/5, odst. 26 a 27). V některých případech se EK obrací na hlavní zákazníky a hlavní firmy v daném odvětví ke zjištění jejich názorů o hranicích produktového a geografického trhu (Evropská komise, 1997: C 372/5, odst. 33); v odvětví železniční dopravy má však takové dotazování vzhledem k existenci incumbentů a státních správců sítě nižší věrohodnost a vypovídací schopnost a existuje zde větší nebezpečí zkreslení, než ve standardních odvětvích průmyslu a služeb (převzato z Kvizda – Tomeš et al 2013: 176; viz také Michalisková 2013).

V rámci tzv. *více ekonomického přístupu* (*more economic aproach*) stanoví EK jako hlavní nástroje provedení důkazů kvantitativní testy založené na ekonometrických a statistických odhadech cenové elasticity a křížové elasticity poptávky po produktu a testy založené na korelační analýze cenových pohybů v průběhu času a analýze příčinné souvislosti mezi sériemi cen a podobností úrovní cen nebo jejich konvergence. EK také bere v úvahu dostupné kvantitativní šetření minulého vývoje a trhů a chování spotřebitelů, pokud je toto objektivně uplatnitelné při aktuálním šetření. (Evropská komise, 1997: C 372/5, odst. 39). Zhodnocení významu empirické analýzy v případech vedených EK se zdůvodněním a komentářem postupů ve vybraných kauzách provedli A. Amelio a D. Donath (2009). Přestože je analýza zaměřená na fúze, její závěry v oblasti kvality a validity empirických dat, analýzy kritické ztráty a cenové analýzy jsou relevantní i obecněji pro vymezování relevantních trhů (převzato z Kvizda – Tomeš et al. 2013: 176-8; viz také Michalisková 2013).

2.2 Struktura a guidelines soutěžních institucí Velké Británie

Nejdelší praktickou zkušenost s výkonem soutěžní politiky v odvětví železniční dopravy má mezi evropskými zeměmi Velká Británie, neboť zde byla liberalizace odvětví zahájena nejdříve a ve značném rozsahu. Míra liberalizace odvětví železniční dopravy ve Velké Británii bývá formálně hodnocena jako velmi vysoká (viz *Přehledná odvětvová analýza železniční dopravy* - kap. 1.2 a 1.3; IBM 2002, 2004, 2007, 2011). Struktura nositelů politiky hospodářské soutěže je ve Velké Británii poměrně složitá: kromě Evropské komise vykonávají soutěžní pravomoc při zahajování, vedení šetření, rozhodování ve věcech a vynucování provedení rozhodnutí tři nezávislé orgány: The Office of Fair Trading (OFT) vede šetření při narušení konkurence na trhu, schvaluje fúze a chrání práva spotřebitelů; The Competition Commission (CC) z podnětu OFT nebo odvětvového regulátora vede hlubší šetření v případech schvalování fúzí a narušení konkurence na trhu; The

Competition Appeal Tribunal (CAT) řeší odvolání proti rozhodnutím vydaným OFT a CC (Office of Fair Trading 2002).

Pro vedení šetření a rozhodování ve věcech vydala Competition Commission v roce 2010 obecné postupy – gudelines, tzv. Merger Assessment Guidelines – MAG (Competition Commission, 2010). Základem MAG je vymezení relevantního trhu a následné posouzení, zda na tomto trhu došlo k tzv. *podstatnému oslabení hospodářské soutěže* (substantial lessening of competition). MAG v praxi obecně stanovují produktový relevantní trh, geografický relevantní trh a někdy také spotřebitelský relevantní trh (Competition Commission, 2010: 30). Toto specifické vymezení je doporučeno v případě, že jsou různé definovatelné skupiny spotřebitelů schopné a ochotné platit odlišnou cenu; relevantní trh je potom vymezen pro každou skupinu spotřebitelů (převzato z Kvizda – Tomeš et al 2013: 180; viz také Michalisková 2013).

Pro stanovení produktového relevantního trhu stanoví MAG jako určující faktory, které ovlivňují stranu poptávky i nabídky: chování spotřebitelů a reakce producentů v krátkém období, a dále zvláštní charakteristiky trhu. Základní metodou šetření na straně poptávky podle MAG je SSNIP test. Při nedostupnosti, nevěrohodnosti nebo nedostatku validních dat a tedy nemožnosti práce s ekonometrickým modelem poptávkové funkce se využívá vlastní sběr dat na základě spotřebitelského průzkumu. Praktická aplikace SSNIP testu je v případě síťových odvětví spíše výjimečnou záležitostí (Bender *et al.*, 2011: 7) a relevantní trhy bývají vymezovány zejména na základě sítě. Jak však dokazují jiné citované studie, toto řešení není vhodné a nese s sebou rizika významných zkreslení síly dominance jednotlivých subjektů trhu; SSNIP test má proto i v síťových odvětvích využití. Brenan (2008) doporučuje SSNIP test jako pomocnou metodu s určitými korekcemi, P. Massey (2000) naopak doporučuje vhodně nastavený SSNIP test jako základní metodu a v případě nedostatečných nebo nedostupných dat navrhuje *spotřebitelské šetření*.

Pro získání validních dat je požadována vhodně zvolená struktura spotřebitelského průzkumu: jeho rozsah, metoda sběru, výběr respondentů, struktura a obsah dotazníků. Touto problematikou se zabývá podrobně Reynolds a Walters (2007: 6-12). Velmi podrobnou studii hodnotící metody sběru dat v rámci spotřebitelských průzkumů v dopravních systémech provedli na základě empirických zkušeností Memarian, Jeong a Uhm (2012); výsledkem studie jsou pregnantní doporučení pro provedení spotřebitelského šetření a sestavení dotazníků. Z věcného hlediska jde především o zahrnutí intermodální konkurence. Velmi záleží na ceně za přepravu ve srovnání s kvalitou nabízené služby. V osobní dopravě jde především o rychlost, kvalitu prostředí, pocit bezpečí, doprovodné služby apod.; toto vše způsobuje přetrvání rozdílů v cenách jednotlivých dopravních módů. V nákladní dopravě jde kromě rychlosti (zde je ovšem velký rozdíl mezi přepravou různých produktů, extrémní např. mezi přepravou kusových zásilek a substrátů) o spolehlivost dodání a možnost přesného načasování (logistika just-in-time). Při změně poměru mezi vnímanou kvalitou služby a její cenou se také bude měnit ochota substituovat jednotlivé módy. Možnost substituce mezi dopravními módy ovšem nemusí být zcela bez dodatečných nákladů (switching costs), které musí při změně módu spotřebitel jednorázově vynaložit (Office of Fair Trading, 2004: 8); zejména v nákladní dopravě to může být dalším problémem při správném vymezení trhu. Pro správné vymezení relevantního trhu tedy bude nutné využít jako doplňkovou metodu i posouzení fyzikálně-technických vlastností, tzn. vytipovat ty produkty, které by mohly být za určitých okolností vnímány jako substituty a testovat vymezení relevantního trhu i při zahrnutí těchto substitutů. Je možné také využít historickou zkušenost a zjistit, zda v minulosti za podobných okolností k nějakému intermodálnímu přesunu došlo a odtud vytipovat potenciální substitut pro testování relevantního trhu (Office of Fair Trading, 2004: 9; převzato z Kvizda – Tomeš et al. 2013: 181; viz také Michalisková 2013).

Na trzích ve specifických (zejména síťových) odvětvích, která jsou *ex ante* regulována, existující cena rovněž není cenou konkurenční. Může to být způsobeno přímou cenovou regulací, regulací přístupu na infrastrukturu, regulací ceny za tento přístup a řadou dalších omezení nebo naopak podpor (Office of Fair Trade, 2004: 5), v osobní železniční dopravě například typicky systémem dotací. Správná aplikace SSNIP testu předpokládá, že hypotetický monopolista není ve svém chování a při stanovování ceny ovlivněn žádným administrativním regulačním zásahem, a současně, že cenová úroveň produktů mimo kontrolu hypotetického monopolisty je tržními silami stabilizována na konkurenční úrovni. Bender *et al.* (2011: 7) předpokládá, že v takovém případě dojde k opačné situaci, než popisuje cellophane phallacy: existující cena na trhu bude nižší, než by byla cena konkurenční, aplikovaný SSNIP test bude indikovat zvýšení příjmů při zvýšení ceny, což povede k vymezení příliš úzkého relevantního trhu (typicky bez zahrnutí ostatních dopravních módů) a ke stanovení silně dominantního postavení vyšetřovaného subjektu, aniž by se přihlíželo k intermodální konkurenci. Bender *et al.* (2011: 7-8) upozorňují také na další zkreslení, které je typické pro síťová odvětví: existence výnosů z rozsahu (economies of scale), síťového efektu (network economies), výnosů ze struktury (economies of scope) a utopených nákladů (sunk costs) vede k tomu, že je velmi těžké odhadnout, jak vysoká je konkurenční cena trhu a zda a jak se aktuálně odlišuje od existující tržní ceny. MAG v souvislosti s charakteristikou daného odvětví a jeho specifiky zohledňuje míru substituce, míru ziskové marže a míru citlivosti spotřebitelů na změnu ceny. Tyto informace doporučuje v praxi doplnit o specifická šetření podle povahy odvětví nebo konkrétního případu. Substituce na straně nabídky je posuzována jako schopnost potenciálně konkurujících producentů začít do jednoho roku nabízet na daném trhu substituty vyšetřovaného produktu (Competition Commission 2010: 29-36). Nebezpečí zkreslení při vymezení relevantního trhu v síťových odvětvích může být způsobeno přeceněním významu sítě pro poptávkovou substituci produktu. Relevantní trh by neměl být předem omezen technologickými parametry sítě, neboť toto nemusí být podstatné pro nalezení substitutů: např. existence sítě pevných telefonních linek není omezující pro substituci služby telefonních hovorů mobilními operátory (Bender *et al.*, 2011: 6). Z časového hlediska je také nezanedbatelný technologický pokrok: například s rozvojem vysokorychlostního bezdrátového spojení není síť pevných linek významná pro vymezení ani relevantního trhu s internetovým připojením. Úplně podobně nelze automaticky limitovat vymezování relevantního trhu dopravních služeb existencí sítě železničních dopravních cest (převzato z Kvizda – Tomeš et al 2013: 182; viz také Michalisková 2013).

Specifický způsob stanovení relevantního trhu a aplikace SSNIP testu popisují ve své studii Daljord, Sorgard a Thomassen (2007) – na empirických datech z trajektové lodní dopravy mezi Dánskem a Norskem ukazují využití šokové analýzy. V odvětvích, kde není snadné (nebo je úplně nemožné) získat validní data o poptávkové substituci a struktuře nákladů a příjmů, je možné získat potřebné informace z pozorování a analýzy neočekávaně vzniklé krizové situace; adaptace spotřebitelů a soutěžitelů na krizovou situaci umožňuje identifikovat skutečné hranice relevantního trhu (viz také Michalisková 2013 a Rederer 2012).

2.3 Struktura a guidelines soutěžních institucí Spolkové republiky Německo

Míra liberalizace odvětví železniční dopravy v Německu bývá formálně hodnocena jako velmi vysoká (viz *Přehledná odvětvová analýza železniční dopravy* - kap. 1.3 a 1.4; IBM 2002, 2004, 2007, 2011) a Spolková republika Německo patří v rámci Evropské unie k zemím, které dokonce vykazují největší míru liberalizace (IBM 2011); v realitě však na německých železnicích existují některé významné překážky. Současný stav odvětví je výsledkem reformy provedené na základě zákona o novém uspořádání železnic (Eisenbahn-Neuordnungsgesetz), který vstoupil v platnost 1. ledna 1994 a představoval první krok k liberalizaci. Významným rysem uspořádání

odvětví v Německu je holdingová struktura, tzn. správce železniční infrastruktury integrovaný do struktury majoritního dopravce Deutsche Bahn v rámci dceřiné společnosti DB Netz se správou dopravní cesty a DB Station and Service s nádražními budovami (Engartner 2008: 158). Jednotlivé hlavní provozní části - osobní doprava dálková, osobní doprava regionální, nákladní doprava – jsou rovněž vyděleny jako dceřiné společnosti holdingu Deutsche Bahn (ibid: 144).

Základní principy dopravní obslužnosti území a tomu odpovídající strukturu odvětví a její institucionální zajištění na regionální úrovni vytvářejí a definují jednotlivé spolkové země. Spolková vláda spolkovým zemím na financování regionální dopravy přispívá z federálního rozpočtu (Zákon o regionalizaci – Regionalisierungsgesetz 1996). V souvislosti s přijetím Zákona o regionalizaci došlo také k úpravě dalších právních norem, především pak čl. 106a základního zákona: základní dopravní obslužnost (neboli tzv. regionální dotovaná doprava) byla zákonem definována jako veřejná služba. Zároveň byla stanovena zákonná vymezení podle délky spojení a času stráveného v dopravním prostředku – hranice je stanovena na přepravní vzdálenost maximálně 50 km a na dobu cesty, která nemá přesáhnout jednu hodinu pro většinu přepravených cestujících v určitém dopravním prostředku (§ 3, Regionalisierungsgesetz).

Ze soutěžního hlediska je podstatné, že v regionální železniční dopravě jsou vytvářeny standardní smluvní vztahy mezi zadavatelem regionální dopravy, který financuje její prokazatelnou ztrátu, a dopravní společností, která ji provozuje na základě přesně specifikované objednávky. Základním principem objednávky dotované služby jsou výběrová řízení, jejichž průběh je předmětem soutěžního dozoru. Přechod na výběrová řízení je však postupný: v 90. letech bylo běžné přímé zadání zakázky, nejčastěji dosavadnímu incumbentovi, proto také Deutsche Bahn představovaly téměř monopolního dopravce v regionální dopravě a konkurenční dopravci provozovali pouze lokální dráhy, kde o provoz neměly Deutsche Bahn zájem (Schöller 2007). Systematicky jsou výběrová řízení v regionální dopravě vypisována od roku 2002 a v současné době (koncem roku 2012) vyhrávají ve veřejných soutěžích Deutsche Bahn pouze zhruba polovinu soutěžených výkonů (ve vlkm; Holzhey et al. 2011).

Osobní dálková doprava je v Německu provozována v režimu volné konkurence na komerční riziko provozovatele bez jakýchkoli dotací zemských nebo federálních. Od roku 2012 je dálková železniční doprava vystavena rovněž intermodální konkurenci autobusové dopravy, která byla až do této doby zákonem omezena ve prospěch železnice (Bergmann 2012). Kromě incumbenta Deutsche Bahn se však na trhu dálkové osobní dopravy dosud neuplatňuje žádný významný dopravce; to samo o sobě ukazuje na významnou rezistenci holdingu Deutsche Bahn vůči konkurenci na tomto tržním segmentu. Jiná situace je v nákladní dopravě: zde, jako i v jiných zemích EU, se výrazněji uplatňují nově nastupující dopravci i přes to, že si incumbent zachovává dominantní tržní podíl.

V souladu s ustanoveními železničních balíčků jsou v Německu zřízeny specializované orgány vykonávající dozor nad regulérností hospodářské soutěže v odvětví železniční dopravy. Nejvyšším orgánem dozorujícím volnou soutěž ve Spolkové republice je Bundeskartellamt (Spolkový úřad pro ochranu hospodářské soutěže). Vzhledem ke specifičnosti sektoru a nutnosti detailní orientace ve specifikách odvětví byl založen specializovaný regulační úřad, který od roku 2006 dozoruje přístup na železniční infrastrukturu a zabraňuje omezování konkurence na dopravní cestě – Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (Spolková síťová agentura pro elektřinu, plyn, telekomunikace, poštu a železnice). Tento úřad zasahuje do konkurenčního prostředí na železnici nejvýznamněji. Velké množství sporů o narušení soutěže vedou také zemské soudy.

Výběrová řízení na zajištění regionální dopravní obslužnosti jsou v gesci jednotlivých spolkových zemí; ty také rozhodují o způsobu jejich organizace a nastavení podmínek. V některých spolkových zemích organizuje veškerou železniční dopravu pouze jeden koordinátor, i když na jeho území existuje více tarifních svazů (například v Bavorsku je jím Bayerische Eisenbahngesellschaft). Nebo soutěže na provozní celky vypisují právě dopravní svazy (například dopravní svaz ZVON v Sasku). Stejně tak se liší i samotné podmínky soutěží – délka kontraktů, jejich rozsah (nejsou stanoveny ideální rozsahy soutěžených celků) či požadavky na standardy vozidel. Zároveň jsou také odlišně řešeny majetkové vztahy k vozidlům; doba soutěžních kontraktů je ve všech případech kratší, než je doba odpisu kolejových vozidel. Zkušenosti ukázaly, že příslib převzetí vozidla ze strany vypisovatele výběrového řízení, jeho záruka za úvěr nebo dokonce pořízení vozidel vypisovatelem, který je dá k dispozici provozovateli dopravy, výrazně snižuje výslednou cenu výběrových řízení a přináší tak další úspory pro veřejné rozpočty (převzato z Kvizda – Tomeš et al. 2013: 184 a n.).

3 Aplikace metod - příklady good practise

3.1 Příklady případů řešených Evropskou komisí

Typickým znakem rozhodovacího procesu v soutěžních případech řešených Evropskou komisí, resp. jejím Generálním ředitelstvím pro hospodářskou soutěž (dále jen EK), je odlišení *upstream market* a *downstream market*; dobrým vodítkem k tomu je rozsudek Soudu prvního stupně v případu Deutsche Bahn vs. EK (Case T-229/94 - DB v Commission, odst. 56).

3.1.1 Upstream market

Případy zahrnující *upstream market* spočívají na problému vstupu dopravce na železniční infrastrukturu; k tomu je nezbytné uzavření smlouvy s provozovatelem infrastruktury o využití dopravní cesty, poskytnutí přidružených služeb (essential facilities) a ceny za tyto služby. Problém se značně komplikuje v okamžiku, kdy je provozovatel infrastruktury vlastnicky propojen s dominantním dopravcem (incumbentem), jako je tomu např. při holdingovém uspořádání v Německu (viz *Přehledná odvětvová analýza železniční dopravy* - kap. 2.1). Soutěžní případ tedy může zahrnovat diskriminaci jednoho dopravce ze strany dopravce dominantního propojeného s provozovatelem infrastruktury, nebo diskriminační přístup provozovatele infrastruktury k jednotlivým dopravcům v případě vertikálně separovaného trhu – toto je také případ české železnice. Přístup k infrastruktuře v sobě obsahuje vyřízení žádosti o přidělení kapacity dopravní cesty spolu s povolením jejího využívání, řízení vlaků včetně signalizace, poskytování informací o poloze vlaků, přístup k čerpacím stanicím pohonných hmot, seřaďovacím nádražím, k technickým zařízením údržby a oprav apod. (podrobně Stehmann - Zellhofer 2004: 337). EK v praxi vychází z taxativního vymezení *minimálního přístupového balíku* definovaného v Příloze II Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU. Stanovené služby musí provozovatel infrastruktury poskytnout dopravci ještě před jeho rozhodnutím o vstupu do odvětví, např. například technické informace o dopravní cestě, o poplatcích a o jízdních řádech. Neposkytnutí těchto informací hodnotí EK jako bránění ve vstupu na trh. Součástí minimálního přístupového balíku je proto *zpráva o síti* vydávaná provozovatelem infrastruktury. Je-li provozovatel infrastruktury organizační součástí incumbenta, považuje EK takové bránění ve vstupu na trh bez objektivního zdůvodnění za zneužití dominantního postavení ve smyslu čl. 102 Smlouvy (podrobně také Stehmann - Zellhofer 2004). Specifickým

problémem dopravní infrastruktury je prodej a distribuce trakčního elektrického proudu na elektrizovaných částech dopravní sítě.

Zvláštním případem vymykajícím se srovnání s jiným odvětvím, než je železniční doprava, byl tzv. *traction market*; typické rozhodnutí EK ve věci reprezentuje případ GVG vs. FS (COMP/37.685, odst. 48 a n.). Protože železniční reformy byly v podstatě ve všech zemích EU zahájeny v prostředí ovládaném národními monopolními dopravci, bylo zjevné, že nástup účinné konkurence v odvětví bude silně limitován dostupností železničních hnacích vozidel (lokomotiv) technicky způsobilých a formálně schválených k provozu na dané národní železniční síti. Protože jednotlivé národní systémy se více či méně liší (trakčním elektrickou soustavou, systémem zabezpečení a signalizace, brzdovými a hmotnostními parametry, apod., někde dokonce i rozchodem náprav), vnímá EK jako potenciální nebezpečí zneužití dominantního postavení incumbentů tím, že jako jediní disponují použitelnými hnacími vozidly a jejich technologickým zázemím. Tržním řešením tohoto nebezpečí je vznik specializovaných firem na pronájem (leasing) vozidel (vozidlových poolů) tak, jak tomu bylo v 90. letech ve Velké Británii, nebo jak nyní již začíná být běžné v dalších evropských zemích (podrobně Maresca 2012: 204). Přesto se EK vůči tomuto nebezpečí vymezila a stanovila poskytování trakčních služeb (tj. existenci trhu trakčních vozidel – *traction market*) na roveň essential facility: pro incumbenta to představovalo povinnost zajištění hnacích vozidel (lokomotiv) včetně jejich posádek (strojvedoucích) za účelem poskytování služeb železniční dopravy na downstream market. Lokomotiva musela být poskytnuta v určitý čas, na určitém místě, na určitou dobu, musí splňovat technické parametry nezbytné pro příslušnou trať, současně musí být poskytnut strojvedoucí s adekvátní kvalifikací a zajištěna provozní záloha a běžná údržba a zbrojení (podrobně Stehmann – Zellhofer 2004: 337-338 a Gaszková 2013: 45).

Klíčovým pro toto rozhodnutí je, zda poskytnutí lokomotivy s posádkou představuje essential facility; tzn. zda a za jakých okolností má incumbent povinnost poskytnout konkurenčnímu dopravci trakční služby. Stehmann a Zellhofer (2004: 341-343) uvádějí jako zásadní případ, kdy soud prvního stupně zrušil rozhodnutí EK (kauza ENS - spojené případy T-374/94, T-375/94, T-384/94 a T-388/94), v němž označila lokomotivy a jejich posádky za essential facility, aniž by však dostatečně prokázala, že by bylo poskytnutí posádek a lokomotiv společností ENS pro konkurenční dopravce natolik nezbytné, že by jinak nebyli schopni na trh vstoupit a na něm fungovat. Jinými slovy EK neprokázala, že by si dopravci nemohli lokomotivy a posádky pronajmout od výrobců, jiných dopravců nebo specializovaných firem. Přestože se v uvedených případech neopíralo rozhodnutí případů o vymezení relevantního trhu, je zřejmé, že se uvedené kauzy musí vymezovat vzhledem k danému prostředí (trase – tj. de facto geografickému relevantnímu trhu) a k podmínkám konkurence na tomto segmentu trhu (tj. mírou dominance určitých dopravců disponujících určitým typem vozidel – de facto tedy působícím na produktovém trhu). Vzhledem k pokročilé liberalizaci odvětví v zemích EU není pravděpodobné, že by bylo možné prokázat trakční službu jako essential facilitty.

3.1.2 Downstream market – produktový relevantní trh

Jedna z klíčových otázek řešených EK při vymezování produktového relevantního trhu v rámci nákladní železniční dopravy byla, zda je nákladní doprava samostatným relevantním trhem, nebo je součástí širšího trhu zahrnujícího také spedici (freight forwarding, tj. organizaci přepravy vzhledem k potřebám zákazníka). Na základě dotazníkového průzkumu zahrnujícího zákazníky nákladních dopravců a další účastníky trhu vydala EK stanovisko, že nákladní doprava tvoří samostatný relevantní trh bez zahrnutí spedičních služeb. Toto stanovisko použila EK např. v případech Deutsche Bahn vs. Bax Global (COMP/M.4045, odst. 7), Deutsche Bahn vs. Stinnes

(COMP/M.2905, odst. 12), Deutsche Bahn vs. EWS (COMP/M.4746 , odst. 12) a Deutsche Bahn vs. Transfesa (COMP/M.4786, odst. 30).

Jemnější vymezování produktového relevantního trhu je zapotřebí v případě, kdy je spor založen na přepravě specifické komodity. V případu Arcelor/SNCFL/CFL Cargo (COMP/M.4294) se jednalo o přepravu ocelových ingotů/prutů; podle žalované strany existovala nabídková substituce na straně dopravců a zahrnovala nákladní přepravu této komodity po silnici, železnici i vnitrozemských vodních cestách bez ohledu na typ zákazníků. Argumentace byla založena na tom, že i pro tyto produkty existuje možnost substituce mezi dopravními módy tak, že zákazníci nakoupí produkt již nastříhaný na potřebnou délku místo koupě produktu nenastříhaného, který je možno přepravovat pouze po železnici. Podobný modelový spor řešila EK v případu fúze RCA a MÁV Cargo (COMP/M.5096), kde fúzující společnosti vycházely z předpokladu, že trh nákladní dopravy je jednotný a zahrnující všechny dopravní módy bez ohledu na typ komodit a nemůže být již dále členěn podle druhu a množství přepravovaného zboží ani podle způsobu přepravy. EK však na základě tržního šetření dospěla k názoru, že pro přepravu určitých typů komodit pro určité zákazníky není železniční doprava nahraditelná ani silniční ani vodní dopravou a relevantní trh tedy vymezila pouze pro železnici.

Pečlivé a úzké vymezení produktového i geografického relevantního trhu Evropskou komisí dokumentuje případ HOV-SVZ/MCN (Case No IV/33.941), kdy EK vymezila produktový trh pouze jako dopravu kontejnerů a geografický trh vymezila železničními trasami mezi belgickými a nizozemskými přístavy a destinacemi v Německu. Toto rozhodnutí Komise ohledně vymezení relevantního trhu bylo poté potvrzeno rovněž výše zmíněným rozsudkem Soudu prvního stupně ve věci Deutsche Bahn vs. Commission (podrobně viz Stehmann – Zenger 2011: 4 a Gaszková 2013: 48).

U rozhodnutí EK lze pozorovat přesné vymezování relevantního trhu v případě zneužití dominantního postavení a podstatně volnější vymezování v případě fúzí dopravců. Modelovým případem je fúze Deutsche Bahn a EWS (COMP/M.4746). EK zde provedla šetření mezi zákazníky a dospěla k názoru, že většina zákazníků vnímá specifika jednotlivých dopravních módů a že způsob přepravy zboží je funkcí mnoha proměnných (např. sídlo zákazníka, druh komody, přepravovaný objem za časovou jednotku, místo určení, čas nakládky a dodání, apod.). V případě železniční dopravy vnímá EK specifika, která ji činí vhodnou pro přepravu určitých komodit (substráty, zboží o velké hmotnosti a objemu, kontejnery, automobily, apod.) a při dopravě na delší vzdálenosti a pro zákazníky s přístupem k železnici nebo vlastní vlečkou (podrobně Stehmann – Zenger 2011: 10 a n.). Je zajímavé, že v tomto případě EK aplikovala modifikaci SSNIP testu a dotázala se zákazníků, jak by reagovali v případě 5-10% zvýšení ceny současným dopravcem; výsledkem bylo překvapivé zjištění, že by zákazníci přešli k jinému dopravci. Komise tomuto závěru však nedala velkou váhu s tím, že skutečná úroveň substituce je dána spíše výše uvedenými faktory: vhodností jednotlivých módů dopravy a jejich dostupností zákazníkům pro dopravu určitých komodit. Tento předpoklad podpořila i podezřením na efekt „cellophane fallacy“, v tomto případě existenci monopolních tarifů na železnici. Produktový relevantní trh tedy EK v tomto případě vymezila jako železniční nákladní dopravu. Předpoklad Evropské komise se potvrdil i při spotřebitelském šetření v případě Deutsche Bahn a PCC Logistics (COMP/M.5480): podle respondentů existuje konkurence mezi silniční a železniční nákladní dopravou jen v omezené míře, přičemž faktory pro výběr dopravního módu jsou kromě výše uvedených také kvalita poskytovaných služeb, bezpečnost a dochvilnost. Z šetření vyplynul i vliv předchozích investic do vlastní železniční vlečky a environmentální aspekty (Gaszková 2013: 49).

Tab. 3.1 Příklady vymezení produktového relevantního trhu Evropskou komisí v odvětví železniční dopravy

Řešený případ	Dopravní mód	Předmět šetření	Způsob vymezení trhu
Deutsche Bahn/Bax Global	nákladní železniční	posouzení spedice a dopravy jako jednoho trhu	spotřebitelským šetřením; dopravní služby vymezeny jako samostatný relevantní trh dále rozdělený na trh dopravy letecké, vnitrozemské a pobřežní plavby
Deutsche Bahn/Stinnes	nákladní železniční	posouzení spedice a dopravy jako jednoho trhu a relevance rozdělení podle druhů přepravovaných komodit	spotřebitelským šetřením; dopravní služby vymezeny jako samostatný relevantní trh; diskutováno možné dělení trhu podle módu, charakteru a objemu přepravované komodity
RCA/MÁV Cargo	nákladní železniční	posouzení spedice a dopravy jako jednoho trhu a relevance rozdělení podle druhů přepravovaných komodit	spotřebitelským šetřením; dopravní služby vymezeny jako samostatný relevantní trh, konstatována možnost vydělení trhů ucelených vlaků a jednotlivé vozy
HOV-SVZ/MCN	nákladní železniční, silniční	substituce dopravních módů na daných linkách	relevantní trh vymezen jako železniční doprava kontejnerů mezi belgickými a nizozemskými přístavy a Německem
MÁV Cargo	nákladní železniční	možnost segmentace trhů podle charakteru komodity	relevantní trh vymezen jako železniční přeprava hromadných substrátů na území Maďarska
Deutsche Bahn/EWS	nákladní železniční, silniční	možnost segmentace podle způsobu přepravy	spotřebitelským šetřením a SSNIP test; dopravní služby vymezeny jako samostatný relevantní trh, konstatována možnost segmentace podle dopravních módů, železniční doprava dále na trh národní a mezinárodní, na ucelené vlaky a vozové zásilky
Deutsche Bahn/PCC Logistics	nákladní železniční	možnost segmentace podle způsobu přepravy	spotřebitelským šetřením; dopravní služby vymezeny jako samostatný relevantní trh, konstatována možnost vymezení samostatných trhů ucelených vlaků, vozových zásilek a vlečkových služeb; diskutováno vymezení relevantního trhu u terminálových služeb
Freightliner Limited/Deutsche Post AG	nákladní železniční, silniční	vymezení produktového a geografického relevantního trhu v kontejnerové přepravě	vymezen relevantní trh jako silniční a železniční nákladní přeprava intermodálních kontejnerů mezi terminály Doncaster a Daventry

TLP/Ermewa	nákladní železniční	vymezení relevantního trhu pro specifickou komoditu	vymezen relevantní trh železniční přepravy obilovin, trh pronájmu speciálních vozů pro přepravu obilovin; geograficky území Francie, Beneluxu, Itálie a části Německa
Arcelor/SNCFL/CFL Cargo	nákladní železniční, silniční, vodní	vymezení relevantního trhu pro specifickou komoditu	vymezení samostatného relevantního trhu železniční dopravy
Deutsche Bahn/Transfesa	nákladní železniční	vymezení relevantního trhu pro specifickou komoditu	vymezení samostatných produktových relevantních trhů: spedice, logistika segmentovaná dle typu a množství komodity, přeprava automobilů (FVL), služby výměny návěsů
SNCF/Trenitalia/AFA	nákladní železniční, silniční	vymezení relevantního trhu pro specifické dopravní módy	posouzení vzájemné substituce železniční, silniční, kombinovné a specifické („Alpine rolling highway“) dopravy

Zdroj: Evropská komise; zpracováno podle Gaszková (2013)

3.1.3 Downstream market – geografický relevantní trh

Pro vymezování geografického relevantního trhu vycházela EK nejčastěji z principu národního prostoru daného technickou operabilitou (hnacích) vozidel. V praxi proto nejčastěji EK stanovila pro případy národní i mezinárodní dopravy geografický relevantní trh v hranicích jednoho státu; např. případy Deutsche Bahn/Stinnes (COMP/M.2905) nebo Arcelor/SNCFL/CFL Cargo (COMP/M.4294). Pro vymezování trhů z geografického hlediska používá EK často metodu *origin and destination* (O&D); typickým výsledkem byl názor Komise, že daná trasa může být rozdělena na část uvnitř daného státu a na druhou část od hranice až do určité destinace v zahraničí. S postupující liberalizací odvětví i v rovině formálních předpisů způsobilosti vozidel a jejich faktické operability lze i u EK očekávat přesnější vymezování trhů vzhledem k povaze případů.

Metodu O&D použila EK také při vymezování specifického relevantního trhu v případu SNCF/Trenitalia/AFA (COMP/M.3150), kdy jednotlivé strany v případu považovaly za relevantní trh přepravu zboží mezi Francií a Itálií s návaznými destinacemi na několika trasách přes Alpy: tunelem de Fréjus/Mont Cenis (silnice, železnice a převoz silničních vozidel po železnici „Alpine rolling highway“), průsmykem Mont Genèvre (silnice), pobřežní cestou přes Vintimille (silnice, železnice); dále alternativní východní trasy tunely Simplon a St. Gotthard (silnice, železnice), nebo přes Brenner a Tarvisio (silnice, železnice). EK provedla dotazníkový průzkum, na jehož základě dovodila existenci několika separátních geografických relevantních trhů: přeprava zboží z Itálie do severní/západní a jihozápadní Evropy. Respondenti uvedli, že i po 5-10% zvýšení ceny při průjezdu tunelem Fréjus/Mont Cenis by stále tuto trasu využívali pro přepravu z Itálie do Francie, Velké Británie a zemí Beneluxu. Tuto trasu naopak označili jako nevhodnou pro přepravu do jižní Francie, Španělska a Portugalska, kde je přepravní proud směřován přes Mont Genèvre nebo Vintimille. Alternativní trasy přes St. Gotthard, Tarvisio nebo Brenner nejsou pro silniční dopravu vhodné vzhledem k hmotnostním a bezpečnostním omezením. Relevantní

geografický trh pro přepravu zboží mezi severozápadní Evropou a severozápadní Itálií EK vymezila jako osu Lyon – Turín spojenou tunelem Fréjus/Mont Cenis (Gaszková 2013: 54).

Ve většině řešených případů uvažuje EK v souvislosti s pokračující liberalizací železniční dopravy o samostatném trhu mezinárodní přepravy na místo dříve obvyklé předávky vlaků mezi národními dopravci na hranicích států. Tímto přístupem EK posuzovala již zmíněné případy Arcelor/SNCFL/CFL Cargo (COMP/M.4294), Deutsche Bahn/EWS (COMP/M.4746), RCA/MÁV Cargo (COMP/M.5096) a Deutsche Bahn/PCC Logistics (COMP/M.5480). V případu Deutsche Bahn/EWS (COMP/M.4746, odst. 29 a n.) Komise navíc řešila otázku vymezení geografického trhu na základě koridorů zahrnujících hlavní přepravní proudy. Takto byl vymezen severojižní koridor spojující přístavy v Belgii, Nizozemí a severním Německu s destinacemi v Itálii jako geografický relevantní trh sestávající z alternativních výchozích přístavů (Rotterdam, Antverpy, Hamburk, apod.), z alternativních tras přes Alpy a z hlavních destinací v severní Itálii.

Tab. 3.2 Příklady vymezení geografického relevantního trhu Evropskou komisí v odvětví železniční dopravy

Řešený případ	Dopravní mód	Předmět šetření	Způsob vymezení trhu
Deutsche Bahn/Bax Global	nákladní železniční	posouzení spedice a dopravy jako jednoho trhu	spotřebitelským šetřením; dopravní služby vymezeny jako samostatný relevantní trh dále rozdělený na trh národní a mezinárodní
HOV-SVZ/MCN	nákladní železniční, silniční	posouzení substituce dopravních módů na daných linkách	relevantní trh vymezen jako železniční doprava kontejnerů mezi belgickými a nizozemskými přístavy a Německem
SNCF/Trenitalia/AFA	nákladní železniční, silniční	posouzení substituce dopravních tras na daných linkách	analýza způsobů přepravy zboží přes Alpy, vymezen relevantní trh pro přepravu zboží mezi severozápadní Evropou a Itálií jako osa Lyon – Turín přes tunel Fréjus/Mont Cenis
Deutsche Bahn/Stinnes	nákladní železniční	posouzení substituce v mezinárodní přepravě	relevantní trhem vymezen jako národní vzhledem k existujícím bariérám
Arcelor/SNCFL/CFL Cargo	nákladní železniční, silniční, vodní	vymezení relevantního trhu pro specifickou komoditu	metodou O&D; relevantní trh rozdělen na long-haul (mezinárodní) s výchozí nebo cílovou destinací v Lucembursku a short-haul (vnitrostátní) s oběma destinacemi v Lucembursku
Deutsche Bahn/EWS	nákladní železniční, silniční	možnost segmentace podle způsobu přepravy	vymezen relevantní trh jako národní s možností jeho rozšíření v důsledku pokračující liberalizace a odstraňovaní bariér; možnost vymezení trhu jako koridoru s alternativními trasami
Deutsche Bahn/PCC	nákladní	možnost segmentace podle	možnost samostatného

Logistics	železniční	způsobu přepravy	relevantního trhu pro mezinárodní přepravu mezi Polskem a Německem; vymezen relevantní trh terminálových služeb přístavních terminálů jako území terminálem obsluhované a trh vnitrozemských terminálů determinovaný vzdáleností k zákazníkovi
Deutsche Bahn/Transfesa	nákladní železniční	vymezení relevantního trhu pro specifickou komoditu	možnost vymezení relevantního trhu pro každý segment produktového trhu: • spedice - samostatný trhu pro spedici do/ze Španělska vzhledem ke specifikům španělské železnice; • logistika – národní trh s možností rozšíření; • FVL – samostatný trh pro přepravu do/ze Španělska; • logistika automobilových komponentů – pravděpodobně širší než národní; • nákladní doprava – pro železniční národní a pro silniční širší než národní; • služby výměny návěsů – francouzsko–španělská hranice

Zdroj: Evropská komise; zpracováno podle Gaszková (2013)

Uvedené příklady dokumentují některá průlomová konstatování Evropské komise k vymezování geografického relevantního trhu v odvětví. Je patrné, že s postupující liberalizací železniční dopravy odpadávají administrativní a technické bariéry, které determinovaly geografické vymezení oblastí účinné konkurence, a s postupující interoperabilitou se z geografického hlediska blíží železniční doprava dopravě silniční. Novým přístupem EK je vymezování relevantních geografických trhů na základě koridorů obsahujících portfolio výchozích a koncových destinací a alternativní trasy jejich dosažení.

3.2 Příklady řešených případů ve Velké Británii

Britské soutěžní instituce vycházejí při vymezování relevantního trhu v odvětví dopravy z výše popsaných obecných zásad Evropské komise a z analýzy chování spotřebitelů založené na širších souvislostech potřeby přepravy z místa A na místo B v určitém čase, za určitou cestovní dobu, při určité kvalitě služeb a při vynaložení určitých celkových nákladů. Často proto není v rámci řešeného případu vymezen jeden produktový relevantní trh, ale několik: pro jednotlivé úseky na linkách, v různých časových polohách, s různou úrovní kvality služeb, neboť tyto oddělené trhy se vyznačují odlišnými elasticitami poptávky lišícími se i pro různé skupiny cestujících (například Collyer, Felet a Kitchen, 2007: 5). Tabulky 3.3 a 3.4 shrnují postupy vymezení relevantního trhu podle MAG v několika soutěžních případech řešených Competition Commission (pro jednotlivé případy Competition Commission zpracovala a publikovala podrobné postupy vymezení relevantního trhu).

Tab. 3.3 Příklady vymezení geografického relevantního trhu v odvětví železniční dopravy ve Velké Británii

Řešený případ	Dopravní mód	Způsob vymezení linky a úseků	Způsob vymezení sítě
First Group/ GWF (2006)	železniční a autobusová (regionální)	vymezení jednotlivých úseků, na kterých je provozována souběžná železniční i autobusová doprava, jako samostatných relevantních trhů	širší síťové trhy – regionální síť
NEG/ Thameslink (2005)	železniční a dálková autobusová	vymezení jednotlivých úseků, na kterých je provozována souběžná železniční i autobusová doprava, jako samostatných relevantních trhů	není potřeba vymezovat síťové trhy veřejné dopravy, protože se zde neprojeví žádné dopady posuzované fúze a existuje pouze malý potenciál kombinace železničního jízdného a jízdného dálkové autobusové dopravy
First Group/ ICEC (2005)	železniční	vymezení jednotlivých úseků, na kterých je provozována souběžná železniční i autobusová doprava, jako samostatných relevantních trhů	širší síťové trhy – region Skotsko
NEG/ Greater Anglia (2004)	železniční a dálková autobusová	vymezení jednotlivých úseků, na kterých je provozována souběžná železniční i autobusová doprava, jako samostatných relevantních trhů	není potřeba vymezovat síťové trhy, protože síť nebude ovlivněna fúzí
First Group/ ScotRail (2004)	železniční a autobusová	vymezení jednotlivých úseků, na kterých je provozována souběžná železniční i autobusová doprava, jako samostatných relevantních trhů	širší síťové trhy – region obsluhovaný Strathclyde Passenger Transport Executive, Edinburgh a Lothians (potenciálně Skotsko)

Zdroj: Collyer et al. (2007) a National Archive, dostupné z: http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20111108202701/http://www.competition-commission.org.uk/rep_pub/reports/2006/fulltext/516.pdf – zpracováno podle Michalisková 2013; převzato z Kvizda – Tomeš et al. 2013

Tab. 3.4 Příklady vymezení produktového relevantního trhu v odvětví železniční dopravy ve Velké Británii

Řešený případ	Posouzení intermodální konkurence	Posouzení individuální automobilové dopravy	Stanovení segmentace
First Group/ GWF (2006)	existence oddělených trhů podle dopravních módů; další dopady na konkurenci posuzovány na vybraných úsecích	omezená zastupitelnost veřejné dopravy; další dopady na konkurenci posuzovány na vybraných úsecích	rozdílné účely cesty (obchodní cesta, dojíždění, příležitostná apod.) charakterizují segmenty relevantního trhu spíše než separátní relevantní trhy
NEG/ Thameslink (2005)	existence oddělených trhů podle dopravních módů; další dopady na konkurenci posuzovány na vybraných úsecích	omezená zastupitelnost veřejné dopravy; další dopady na konkurenci posuzovány na vybraných úsecích	odlišení účelu cesty (turistika a dojížďka za prací, služební cesta); jednotlivé segmenty nejsou vymezeny oddělené relevantní trhy
First Group/ ICEC (2005)	na specifických úsecích dálkové dopravy může být zastupitelná letadlová a dálková autobusová doprava; na kratších úsecích mohou být zastupitelné autobusová a železniční doprava	na některých úsecích je zastupitelnost železniční dopravy	odlišení účelu cesty (turistika a dojížďka za prací, služební cesta)
NEG/ Greater Anglia (2004)	omezená zastupitelnost autobusové a železniční dopravy na vybraných trasách	není zastupitelnost	odlišení účelu cesty (turistika a dojížďka za prací, služební cesta)
First Group/ ScotRail (2004)	omezená zastupitelnost autobusové a železniční dopravy na vybraných trasách	není zastupitelnost	časové vymezení - provoz mimo špičku a ve špičce; odlišení skupin cestujících

Zdroj: Collyer et al. (2007) a National Archive, dostupné z: http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20111108202701/http://www.competition-commission.org.uk/rep_pub/reports/2006/fulltext/516.pdf – zpracováno podle Michalisková 2013; převzato z Kvizda – Tomeš et al. 2013

Geografický relevantní trh je v souladu s MAG vymezován jako dílčí úseky na jednotlivých linkách, nebo jako určitá linka pokud se jedná o případ vyšetření narušení soutěže na určité lince. V případech, kdy se jedná o dopravní obsluhu určitého širšího regionu, je relevantní trh vymezován jako regionální síť. Podle toho se také liší design dotazníkového průzkumu chování spotřebitelů v metodě dotazování a v šíři a struktuře vzorku respondentů. Vymezení produktového relevantního trhu pak vychází z geografického vymezení: pokud jsou služby jednotlivých dopravců (ať intramodálních nebo intermodálních) na určitých úsecích považovány za zastupitelné, jsou na těchto úsecích vymezeny oddělené relevantní trhy, případně jsou relevantní trhy vymezeny podle dopravních módů nebo na regionální síti. Produktový trh může být také vymezen z hlediska času poskytované služby, zejména s ohledem na denní a týdenní dopravní špičky (zde vymezení úzce souvisí se spotřebitelským trhem). Při vymezení

produktového trhu je také posuzována reálná možnost substituce individuální automobilovou dopravou.

Vzorové studie britských soutěžních institucí a vlastní guidelines je doplněno externími odbornými studiemi zpracovávanými zejména na Institute for Transport Studies na Univerzitě v Leedsu. Významnými a citovanými studiemi jsou také Passenger Demand Forecasting Handbook (ATOC, 2012) zahrnující výsledky analýzy železniční dopravy za více než dvacet let zejména v oblasti vlivu kvality poskytovaných služeb, ceny jízdného apod. na chování cestujících a odhady poptávkové funkce, dále Balcombe, Mackett, Paulley, Preston, Shires, Titheridge, Wardman a White (2004) a Shires a Wardman (2003). Studie jsou založeny na analýze a modelování funkce poptávky, na analýze časových řad a informacích získaných ze spotřebitelských průzkumů. Studie jsou provedeny i za velmi dlouhé období, např. Shires a Wardman srovnávali elasticity poptávky na základě studií z období 1952 až 2002. Naproti tomu Collyer, Felet a Kitchen (2007) vidí ve využití dat ze starších studií nebezpečí nekonzistence metodologie a zkreslení vlivem rozdílných specifik jednotlivých případů. Zajímavým poznatkem je zjištění (viz OXERA 2004: 2), že dlouhodobá elasticita dosahuje vyšších hodnot než elasticita krátkodobá; to potvrzuje předpoklad, že v krátkém období je schopnost cestujících začít využívat jinou dopravní službu jako reakci na změnu ceny omezena (například přechod z veřejné na soukromou dopravu vyžaduje určitý čas potřebný k zakoupení automobilu, k získání potřebných informací o jízdním řádu, ceně jízdenek apod.). Většina studií však nespecifikuje, jak dlouhé je období, ve kterém můžeme abstrahovat od podobných překážek; žádné nebo vágní odlišení krátkodobé a dlouhodobé elasticity může přitom snížit vypovídací hodnotu analýzy (viz Collyer, Felet a Kitchen, 2007: 12). Pro jednotlivé posuzované případy je také nezbytné prozkoumat a zohlednit zvláštnosti jednotlivých regionů z hlediska reálné substituce dopravních módů (Bender et al. 2011: 6) – vymezení produktových relevantních trhů pro určité dopravní služby se tak mohou při geografickém vymezení odlišovat (ne)zahrnutím intermodální konkurence (viz také Michalisková 2013; převzato z Kvizda – Tomeš et al. 2013).

3.2 Příklady řešených případů ve Spolkové republice Německo

Přestože míra liberalizace odvětví železniční dopravy v Německu bývá formálně hodnocena jako velmi vysoká (viz *Přehledná odvětvová analýza železniční dopravy* - kap. 1.3; IBM 2002, 2004, 2007, 2011), reálná možnost vstupu konkurenčních dopravců na trh dopravních služeb je podstatně omezenější, zejména v segmentu osobní dálkové dopravy. Během postupující liberalizace železnic v posledním desetiletí řešily německé soutěžní instituce několik zásadních případů, které proměnily rámcové podmínky v odvětví. Týkaly se především oblastí, které patří mezi nejvýznamnější nákladové položky provozování železniční dopravy – jedná se především o ceny vlakové cesty, použití nádraží a trakční energii. Dále se týkaly oblastí, které jsou zásadní podmínkou pro vstup a podnikání na železnici – zde se jednalo především o přidělování a garanci vhodných tras v osobní i nákladní dopravě, přístup na nezbytnou související infrastrukturu (například seřaďovací nádraží), omezení komerční činnosti třetích dopravců na nádražích a omezení údržby traťových úseků, které jsou klíčové pro konkurenci Deutsche Bahn (převzato z Kvizda – Tomeš et al. 2013). Vzhledem k tomu, že reálný pokrok liberalizace odvětví v Německu není velký a případy řešené soutěžními autoritami nemají takovou signifikanci pro způsob stanovení relevantního trhu, uvádíme popisy jednotlivých typických případů pro ilustraci možných problémů spojených s prosazováním konkurence v odvětví.

Případ narušení rovných soutěžních podmínek skrze ceny za přístup na dopravní cestu byl založen na chování incumbenta Deutsche Bahn, který opakovaně uděloval množstevní slevy za ujeté kilometry pouze dopravcům, kteří byli součástmi holdingu Deutsche Bahn. V případě

stanovení poplatku za užití nádraží změnil incumbent těsně před startem komerčního projektu nového soukromého dopravce Hamburg-Köln-Express (HKX) rozhodnou délku soupravy tak, že se soupravy HKX dostaly do tarifu s dvojnásobnou cenou za zastavení ve stanici (Bahn 2011); došlo tak k ohrožení ekonomické stability celého projektu HKX. V oblasti dodávek trakční energie panuje v Německu specifická situace – asi 80 % trakční energie vyrábí dceřiná společnost Deutsche Bahn – DB Energie. Po mnoha soudních sporech je v současné době možné, aby si trakční energii nasmlouval konkurenční dopravce u jiného dodavatele elektřiny, reálně toho ale žádný dosud nevyužil (Bundesnetzagentur 2011). Oblast dodávek trakční energie se nacházela v nejasně vymezené zóně mezi volnou soutěží v energetice a na železnici. Výše zmíněné změny byly výsledkem rozhodnutí soudů a Bundesnetzagentur. Ve většině případů se ukázalo, že holding Deutsche Bahn postupoval metodou *raising competitor´s costs* (Engartner 2008: 200): zvýšené platby dceřiných přepravních společností ve prospěch DB Netzte, která vybírá poplatky a spravuje traťovou cestu, totiž nemá vliv na výsledek hospodaření holdingu Deutsche Bahn jako celku. Zvýšené náklady ale musí plně nést konkurenční dopravci, pro něž se stává provozování dopravy dražší.

Jiné typické diskriminační jednání ze strany incumbenta je těžko prokazatelné a vychází z předpokladu institucionální rezistence holdingu Deutsche Bahn vůči soutěži: konkurenčním dopravcům je ztěžován přístup k atraktivním trasám. DB Netze preferovala jednání primárně se společnostmi holdingu Deutsche Bahn; v několika případech se podařilo prokázat nižší míru udržování tratí důležitých pro konkurenci v osobní a nákladní dopravě. S konkurenčními dopravci také neprobíhá žádná koordinace výlukové a stavební činnosti; tak je tomu pouze v rámci společností koncernu Deutsche Bahn (převzato z Kvizda – Tomeš et al. 2013: 194).

Německé zkušenosti ukázaly, že ani legislativní zakotvení opatření vedoucích k liberalizaci není garancí, že incumbent a zároveň správce infrastruktury nebude ve skutečnosti zneužívat svého postavení. Kromě tarifní diskriminace, kterou je možné relativně snadno prokázat a zjednat nápravu, je mnohem hůře odhalitelná měkká diskriminace související s nejrůznějšími administrativními obstrukcemi a nedostatečnou komunikací; Spolková republika Německo nabízí v této oblasti celou řadu příkladů. Poslední dvě desetiletí postupně nastupovali na německý železniční trh konkurenční dopravci; nejdříve v nákladní dopravě a v poslední době pak spolu s množstvím výběrových řízení na regionální dopravu velmi intenzivně i v dopravě osobní. Ačkoliv přehledová data ukazují, že se podíl konkurence na německém trhu zvyšuje, vstup těchto dopravců není bezproblémový a musí se vypořádat s řadou problémů a větších či menších překážek. Svědčí o tom spory zaznamenané v posledních letech u soudů a úřadů pro ochranu hospodářské soutěže (Bundeskartelamt a Bundesnetzagentur).

3.2.1 Poplatky za použití železniční dopravní cesty

Základním předpokladem vytvoření konkurenčního prostředí na trhu železničních dopravních služeb je transparentní a rovné nastavení poplatku za využití kolejové infrastruktury. Ten by měl pokrývat náklady na sestavení grafikonu, organizaci drážního provozu, opotřebení traťových zařízení vyvolaných průjezdem vlaku a na nutné opravy, případně krytí odpisů z investic. Bezpodmínečně nutné je samozřejmě transparentní určení nákladů společnosti, která spravuje dopravní cestu nebo řídí dopravu. Určení ceny za provoz vlaků se stalo základním stavebním pilířem německé železniční reformy a v roce 1994 byl v Německu vytvořen první systém pro určení poplatků za využití železniční dopravní cesty v Evropě (tzv. Trassenpreissystem – TPS 94). Vývoj od TPS 94 k dnešnímu stavu, kdy je od roku 2011 v platnosti již jeho několikátá verze a plánuje se další restrukturalizace tarifu, prošel mnoha změnami. Velikost poplatků za použití dopravní cestu je dosud tématem mnoha soudních sporů a předpokládá se, že i nejnovější nastavení tarifu platné od 1. ledna 2013 bude nutné revidovat.

Společným jmenovatelem všech dosavadních tarifů za použití dopravní cesty TPS 94 a TPS 98 se stalo zvýhodnění častých jízd jednoho dopravce po určité trase. Na tuto slevu ale dosáhly pouze společnosti z holdingu Deutsche Bahn. Konkurenční dopravci tak nemohly provozovat vlaky za stejných ekonomických podmínek. Protože byl tento systém silně kritizován, od tarifu TPS 01 zvolily Deutsche Bahn novou strategii: vzhledem k stále intenzivnějšímu nástupu konkurenčních dopravců do odvětví, začaly DB zvyšovat průměrnou velikost tarifu za použití cesty. TPS 01 sice vytvářel s ohledem na konkurenci rovnější podmínky, nicméně i tak panovalo podezření, že v některých kategoriích, zejména v osobní dálkové dopravě, jsou náklady i nadále zvyšovány nad „řádnou" úroveň (Engartner 2008: 200).

Kritika ze strany Bundesnetzagentur vyvolala zatím poslední revizi tarifů; od začátku roku 2013 vstoupil v platnost revidovaný cenový systém TPS 13, který doplňoval a vylepšoval stávající systém a eliminoval diskriminační prvky. Požadavky na přidělení vlakových tras nyní vyřizují DB Netze anonymně, což vylučuje cílenou diskriminaci konkurenčních dopravců. Vozidla s maximální konstrukční rychlostí nižší než 50 km/h platí za použití dopravní cesty vyšší tarif; zpoždění zaviněná dopravcem jsou sankčně zpoplatněna - to přispívá k efektivnějšímu využití dopravní cesty. DB Netze jsou také motivovány ke snižování zpoždění a výpadků v síti penalizací za způsobení situace, která vyvolá výpadek infrastruktury (Bahn 2011: 109–113). Rámcové smlouvy o přidělení tras nebude možné zcela vypovědět, ale bude možné zredukovat objem vlakokilometrů maximálně o 1,5 % ročně; za každou objednanou a nevyužitou vlakovou trasu se navíc hradí poplatek 80 €. Zajímavou konkurenční pobídkou je zaváděcí sleva 10 % z poplatku za dopravní cestu pro nové projekty a nově získané přepravy ve prospěch železnice (Deutsche Bahn 2013: 9). Tlak na zvyšování průměrných cen za vlakovou cestu ale neustal. Zatímco mezi lety 2006 a 2011 dosáhla inflace celkem 9 %, cena tras pro nákladní dopravu stoupla o 16 %, pro osobní dálkovou dopravu o 14 % a pro regionální osobní dopravu o 9 % (Bundesnetzagentur 2011: 37). Ve výsledku se podařilo koncernu Deutsche Bahn skrze neustálé zvyšování poplatků za dopravní cestu alokovat zhruba třetinu prostředků (bez započítání výtěžku z jízdného), které plynou každoročně ze státního rozpočtu do regionální železniční dopravy. V roce 2011 to bylo 2,79 mld. € z celkových 7 mld. €, které byly vyplaceny všem železničním dopravcům provozujícím dopravu v závazku veřejné služby (Engel 2013: 76; převzato z Kvizda – Tomeš et al. 2013: 195).

3.2.2 Přidělování grafikonových tras

Rozdělování grafikonových tras představuje na německém dopravním trhu velký problém, který výrazně omezuje možnosti vstupu konkurenčních dopravců na linky. V Německu každý rok požádají dopravci o zhruba 55 554 vlakových tras a zhruba u pětiny z nich (cca 12 500) dochází ke vzájemné kolizi; přidělení dopravní kapacity je potom nutné řešit skrze koordinační řízení. V roce 2012 nenašlo 27 kolizí tras žádné řešení a musela se striktně uplatnit pravidla o přednosti vlaků při přidělování tras (Bahn 2013: 65). Celkové číslo sice nevyznívá nijak zvlášť negativně, nicméně právě problémy s přidělováním (vhodných) tras jsou nejčastější překážkou pro konkurenční projekty Deutsche Bahn. Například plánovanému vstupu operátora dálkové dopravy Hamburg-Köln-Express (HKX) stál několik let v cestě právě nedostatek přidělených tras, které částečně blokoval jiný, nakonec neuskutečněný projekt společnosti Keolis. Tento projekt měl spojovat Německo s Francií a v kolizním řízení tak měl dle standardních pravidel přednost, před vnitrostátním vlakem společnosti HKX (převzato z Kvizda – Tomeš 2013: 196).

Další omezení představují tzv. rámcové smlouvy na využití infrastruktury. Ty uzavírá správce infrastruktury DB Netze s jednotlivými železničními operátory. Za jejich zavedením stála snaha efektivně vynakládat investiční prostředky na základě požadavků a potřeb dopravců. Ve výsledku se však staly spíše nástrojem na konzervaci stávajícího stavu provozování tratě a zamezení

vstupu konkurenčních dopravců na vytížené trasy. Doba trvání těchto kontraktů je pět let a v průběhu jejich platnosti je pro nově nastupující dopravce prakticky nemožné ke smlouvě přistoupit, ačkoliv de iure taková možnost existuje. Dlouholeté rámcové kontakty se dotýkají především dopravců v osobní dálkové dopravě, protože je pro ně nejdůležitější sestavit jízdní řád tak, aby na sebe jejich vlaky navazovaly, aby přijížděly do měst v atraktivní hodinu, aby byl jejich jízdní řád pravidelný (taktový) a aby byl provozně efektivní (převzato z Kvizda – Tomeš 2013: 196).

V posledních letech se podařilo naplnit požadavky evropských směrnic (konkrétně 2001/14/ES) a trasy jsou přidělovány anonymně. Na druhou stranu je velmi těžké uvěřit, že zaměstnanci holdingu DB nepoznají, o vlak jakého dopravce se jedná. Německé soutěžní instituce proto postupují tak, aby se rámcové smlouvy nestaly strategickým prostředkem holdingu DB účelově zamezujícím konkurenčním dopravcům ve vstupu na lukrativní trasy ve výnosných časech (Monopolkommission 2013, s. 70). Jako nástroj na zvýšení transparentnosti přidělování kapacity dopravní cesty a na eliminaci rizik plynoucích z rámcových smluv je možné využít dražbu jednotlivých tras. V případě, že by o určitou trasu nebo soubor tras mělo zájem více dopravců, rozhodla by o jejím přidělení nabídnutá nejvyšší cena; tímto by také bylo zajištěno ekonomicky efektivní využití kapacity sítě.

3.2.3 Poplatky za použití osobních železničních stanic

V Německu byla v roce 1999 vytvořena společnost DB Service and Stations, dceřiná společnost holdingu DB, která zajišťuje správu a pronájmy nádraží a výběr poplatku za zastavení a pobyt vlaku ve stanici. Cílem nastavených pravidel bylo vytvoření podmínek umožňujících otevřenou hospodářskou soutěž na železnici podle směrnic Evropské komise. Ceník však DB sestavily bez zřejmé systematiky na základě zprůměrovaných cen za použití daného nádraží všemi vlaky (prostým vydělením celkových nákladů na provoz stanice počtem zastavení vlaků). Výsledkem byl ceník se zhruba 5 400 položkami určující ceny za využití jednotlivých stanic (Kvizda – Tomeš et al. 2013: 197).

V roce 2005 vstoupil v platnost ceník (SPS 05) vycházející z rozčlenění nádraží do šesti kategorií podle jejich kvality a nabízených služeb. Ceník zároveň umožňoval, aby se ceny počítaly rozdílně po jednotlivých spolkových zemích. Systém tak předpokládal spektrum až 96 různých cen. Cenová politika vycházela primárně z vybavení nádraží a z délky vlakové soupravy. Nádraží všech kategorií měla disponovat nástupištěm (či místem pro nástup), cedulí se jménem nádraží, místem pro výlep jízdního řádu, plochou pro automat na prodej jízdenek, místním navigačním systémem, pravidelným úklidem, odpadkovými koši, informační plochou pro provozovatele dopravy a služby (včetně zajištění bezpečnosti) měly spadat pod jednu z centrál 3-S (zkratka pro Service, Sicherheit und Sauberkeit – služby, bezpečnost a čistotu). Ve vyšších kategoriích pak muselo nádraží navíc disponovat další vybaveností – nádraží v nejvyšší kategorii musí být vybavena Service-Pointem, musí být přítomen staniční personál, musí být značeny oddíly na nástupišti. Dále musí disponovat elektronickým nebo akustickým informačním systémem, přístřeškem, lavičkami a nádražními hodinami (převzato z Kvizda – Tomeš et al. 2013: 197).

Významnou proměnou určující cenu za jedno zastavení vlaku ve stanici představovala délka soupravy: vlaky s délkou do 180 metrů včetně násobí koeficientem 1,00, vlaky delší koeficientem 2,00. Samotná cena za zastavení vlaku ve stanici je vypočítána vydělením nákladů na údržbu stanice počtem zastavení vlaku, přičemž je zastavení vlaku s délkou nad 180 metrů počítáno jako dvě zastavení. Cena tak odpovídá reálným nákladům vztahujícím se k jednotlivým stanicím (např. jedno zastavení vlaku s délkou do 180 metrů tak stálo podle ceníku SPS 05 ve stanici Berlin

Hauptbahnhof 41,26 €). Od vyhlášených cen byly odečítány slevové položky, pokud došlo ke snížení garantovaných služeb stanice nebo zpoždění vlaku zaviněného ze strany DB Station and Service; to zahrnovalo jak technické výpadky, tak například nedostatečnou nebo pomalou zimní údržbu (převzato z Kvizda – Tomeš et al. 2013: 198).

Německé soutěžní instituce tento systém kritizovaly zejména proto, že společnost DB Station and Service je dceřinou společností holdingu Deutsche Bahn, a že cenové podmínky jsou nastavovány jejími vnitřními mechanismy tak, aby vyhovovaly ostatním společnostem holdingu. Konkurenční dopravci navíc musí toto nastavení podmínek akceptovat, protože neexistuje alternativní volba užití jiné infrastruktury. Bundesnetzagentur proto v roce 2009 prohlásila ceník SPS 05 za neplatný a holding Deutsche Bahn byl nucen připravit nový cenový systém.

Nový, valorizovaný ceník SPS 11 vstoupil v platnost v roce 2011. Zvýšil ceny za využití nádraží skokově o cca 3,4 %, i když již nárůst cen SPS 05 činil v průběhu šesti let jeho platnosti zhruba 8 %. SPS 11 přinesl změnu koeficientu délky vlaků určující ceny za zastavení vlaků. Nově byla zavedena kategorie pro vlaky do 90 metrů délky s koeficientem 1,00, pro vlaky do 170 metrů s koeficientem 1,20 a pro vlaky nad tuto délku a koeficientem 3,00. Ačkoliv poplatky mírně zvýhodňovaly regionální dopravu, tvrdě dopadly na nastupující konkurenční dopravce v dálkové dopravě. Společnost chystající spojení expresními vlaky z Kolína do Hamburku (HKX), vycházela při kalkulacích nákladů provozu z pravidel platných v SPS 05; její soupravy měly mít délku 178 metrů (Schlesiger 2012) a změny v nastavení tarifu ji tak výrazně poškodily. Výsledkem zavedení SPS 11 bylo řízení u Bundesnetzagentur, která zrušila platnost SPS 11 a vyzvala holding Deutsche Bahn k vypracování nového tarifního systému platného od roku 2015. Do té doby platí od 1. ledna 2013 přechodný systém, ve kterém je zrušen faktor délky vlaku pro výpočet ceny za jeho zastavení. Nadále existuje jeden koeficient za zastavení pro vlaky regionální dopravy a jeden pro vlaky dálkové dopravy bez ohledu na délku vlaku (převzato z Kvizda – Tomeš 2013: 198).

3.2.4 Cena za prodej a distribuci trakční energie, resp. odkup rekuperované energie

Trakční energie a její dodávky představují z pohledu liberalizace trhu oblast, kterou pociťují ve Spolkové republice Německo konkurenční železniční dopravci jako nejvíce diskriminační. Výhrady vůči způsobu nastavení podmínek odběru a platby za trakční energii má podle výzkumu Bundesnetzagentur zhruba 60 % dopravců (Bundesnetzagentur 2011: 37). Důvodem je velmi složitá a nákladná technologie trakční infrastruktury a zejména to, že nebyl dosud stanoven regulační orgán, jenž by jasně obsáhl tuto oblast celé šíři. Podle projednávaných a připravovaných změn zákonů by měly tyto kompetence přejít na Bundesnetzagentur; v současné době (polovina roku 2013) tomu tak ale ještě není.

Energetickou soustavu zajišťující dodávky trakční energie na elektrizovaných tratích provozovaly vždy součásti Deutsche Bahn. V rámci reformy německých železnic se tato část činnosti oddělila v dceřinou holdingovou společnost DB Energie. Jejím úkolem je výroba a dodávka elektrické energie a údržba veškeré infrastruktury – tedy včetně trakčního vedení (nad kolejemi) nebo trakční kolejnice (umístěné vedle kolejí) v případě některých příměstských linek S-Bahn. DB Energie provozuje ve světovém kontextu jedinečnou energetickou síť, protože je téměř zcela oddělena od běžné distribuční sítě. Zároveň dokáže uspokojit poptávku po veškeré trakční energii z 80 % a je tedy pouze v omezené míře napojena a závislá na veřejné elektrické síti (Monopolkommission 2011, 85–87).

Do roku 1997 tvořil poplatek za trakční proud součást platby za železniční dopravní cestu. V dalším období byl trakční proud účtován separátně na základě bilaterálních smluv mezi

dopravci a DB Energie. Po změně úpravy soutěžní legislativy musel být zaveden transparentní tarifní systém. V roce 2003 proto společnost DB Energie vytvořila nový ceník trakční energie (Bahnstrompreissystem 2003 – BPS 2003), který počítal s odlišnými cenami energie podle denní doby odběru. BPS 2003 byl prvním tarifem, který neúčtoval spotřebu elektrických hnacích vozidel paušálně, nýbrž počítal s reálnou spotřebou udanou měřiči instalovanými na každé lokomotivě. Ty umožňovaly měřit také energii, kterou lokomotiva při brzdění elektrodynamickou brzdou vyrobila a dodala zpět do systému, tzv. rekuperaci. O rok později byl zaveden revidovaný tarifní systém BPS 04, který snižoval rozdíl mezi cenami energie odebírané ve špičce a mimo ni. Ceny za trakční energii se připočítávaly k poplatku za použití železniční dopravní cesty a hradily se společnosti DB Netze. Nedostatkem BPS 04 byla především faktická nemožnost dodávky elektrické energie od jiného dodavatele než DB Energie. Až několik soudních sporů vedlo ke změnám tarifu, který umožňoval vyčíslení nákladů pouze na využití drážní energetické sítě, což bylo podmínkou pro objednání elektrické energie u jiného dodavatele. Podle rozhodnutí spolkového soudního dvora byla stanovena v této dílčí oblasti regulátorem Bundesnetzagentur (převzato z Kvizda – Tomeš 2013: 199).

Německé soutěžní instituce opět kritizovaly objemové rabaty za odebranou energii, tentokrát explicitně určené společnostem z holdingu Deutsche Bahn. Slevy se proto staly terčem ostré kritiky a DB Energie oznámila, že přestanou od 31. prosince 2012 platit úplně. Nicméně v průběhu druhého pololetí 2012 vzaly Deutsche Bahn toto své rozhodnutí zpět a nový ceník na rok 2013 (BPS 13) rabaty opět obsahuje. Kromě ostré kritiky konkurenčních společností zahájila Evropská komise řízení s holdingem Deutsche Bahn a DB Energie pro podezření z porušení zásad volné soutěže v dodávkách trakční energie.

Významným a dosud nedořešeným sporem mezi soukromými dopravci a DB Energie zůstává otázka ceny rekuperované energie. Cenový systém tuto elektrickou energii zohledňoval, nicméně tento proud DB Energie vždy od dopravců vykupovala za výrazně nižší cenu, než za jakou jej běžně do sítě prodává. Přitom se nejedná o zanedbatelné množství energie – podle odhadů je takto na německé síti železničními vozidly rekuperováno 5–7 % elektrické energie; rozdíl mezi výkupní a prodejní cenou tedy v daných objemech hraje velmi významnou roli. Technologické vybavení měníren proudu a nemožnost plánování objemu vyrobené rekuperované energie přináší DB Energie sice vícenáklady, nicméně je sporné, v jaké výši je převyšuje výnos z rozdílu cen mezi prodávanou a vykupovanou energií. V této oblasti ale není dosud stanovený příslušný státní regulátor a není tedy možné podrobit ceny jakémukoliv přezkumu (Monopolkommission 2011: 91–100). Celkově také oblast rekuperované energie zapadá do strategie holdingu Deutsche Bahn vytvářet nevýhodné podmínky pro konkurenční dopravce. Nízká cena výkupu rekuperované energie totiž nepoškozuje holding Deutsche Bahn, jehož vozidla z velké části nejsou na rekuperaci energie zařízena. Naproti tomu konkurenční dopravci disponují v naprosté většině vozidly, která rekuperaci umožňují, nicméně z toho nemohou kvůli nastavení tarifu vytěžit konkurenční výhodu (převzato z Kvizda – Tomeš 2013: 199).

4 Postup vymezení relevantních trhů

Relevantní trh v odvětví železniční dopravy je třeba vymezit z věcného hlediska, tj. stanovit *produktový trh*, a dále jej vymezit prostorově, tj. stanovit *geografický trh*, a kromě věcného a prostorového hlediska uplatnit také *hledisko časové*. Identifikaci produktového trhu je třeba opřít o analýzu zaměnitelnosti přepravních služeb na základě reakce cestujících nebo zákazníků na změnu jejich ceny (zahrnuje tedy i faktory jako je reklama, neznalost či neinformovanost spotřebitele apod., viz Bender et al. 2011: 6; Office of Fair Trade 2004: 9; Motta 2004). *Základní*

metodou šetření je SSNIP test; při nedostupnosti nákladových dat v adekvátní struktuře alespoň stanovení *diversion ratio* a *elasticity poptávky* po přepravních službách. Podstatnou součástí metody je *spotřebitelské šetření* (dotazníkový průzkum).

Jedním z hlavních problémů vymezení produktového trhu na železnici je (ne)homogenita vlastního produktu, respektive její subjektivní vnímání. Při stanovení kandidátského trhu je třeba vnímat jako základní nesubstituovatelnou službu přemístění osob nebo zboží v prostoru a dále dělit: *osobní dopravu* na dálkovou meziměstskou dopravu (případně s variantou mezinárodní nebo vysokorychlostní dopravy) a dopravu regionální (s variantou příměstské dopravy v aglomeracích a integrovaných dopravních systémech); *nákladní dopravu* je třeba dělit na přepravu ucelených vlaků (s variantou specifických vlaků kombinované přepravy), přepravu celoložených vagónů (tzv. vozové zásilky; zejména s ohledem na komoditní skladbu může být významné rozdělení na hromadnou přepravu substrátů, přepravu kontejnerů, nových automobilů, apod.) a přepravu kusových zásilek.

Dále je třeba identifikovat potenciál *substituce na straně poptávky*, tzn. stanovit, zda pro cestujícího nebo zákazníka dané přepravní služby *v daném okamžiku* existují jiné alternativy, tzn. reálně existující substituty. Identifikace potenciální *substituce na straně nabídky* dále stanoví, zda je reálné, aby na daný segment dopravního trhu vstoupil další dopravce a vytvořil dodatečnou nabídku substitutu – například v reakci na zvýšení ceny produktu incumbentem. Vymezení relevantního trhu na určité destinaci tak z poptávkového hlediska může zahrnovat stávající dopravce určitého dopravního módu, vymezení z hlediska nabídkového může být rozšířeno o potenciálně konkurenceschopnou nabídku dopravců operujících na jiných destinacích a zejména také v jiných dopravních módech. Takové vymezení relevantního trhu vyžaduje zohlednění geografického i časového hlediska (Kvizda 2011).

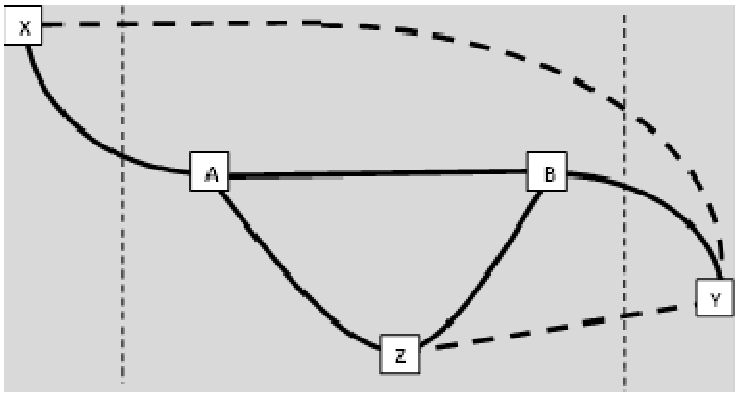
Vymezení *geografického trhu* je nedílnou součástí trhu výrobkového; pro stanovení jsou využitelné kvantitativní techniky a zejména SSNIP test, avšak vzhledem ke specifikům odvětví železniční dopravy je potřebné také použití deskriptivních metod. Pro *osobní dopravu* je základem vymezení trhu dopravní rameno, na němž se uskutečňuje účinná konkurence. To může zahrnovat výchozí a konečnou stanici nejsilnějšího dopravního proudu, který je obsluhován spoji vyšetřovaného kandidátského trhu (např. mezi Prahou a Ostravou, Prahou a Vídní apod.), nebo složitější komplex traťových úseků (flows případně overlap flows). Určitá specifika může představovat mezinárodní doprava: v osobní dopravě sice nejsou podíly mezinárodních přeprav na celkových výkonech výrazně velké, jsou však soustředěné na několik páteřních linek a mohou proto v určitých případech hrát významnou roli - např. nejvyšší podíl mezinárodní přepravy osob má Lucembursko 24 %, Rakousko 17 % a Belgie 15 % (výkon v roce 2005 v oskm; Komise Evropského společenství 2007: 8).

Při specifických případech však vymezení pouze na základě jednotlivých destinací může způsobit zkreslené vymezení trhu. Problém je třeba nahlížet ze dvou hledisek: (i) zda se relevantní trh vymezuje pro stanovení míry koncentrace dopravního trhu na určitém území (takto je např. vymezován Evropskou komisí v rámci hodnocení národní implementace železničních balíčků – viz např. Komise Evropského společenství 2007), nebo (ii) zda má sloužit pro stanovení míry dominance dopravců na určité destinaci (např. pro řízení o zneužití dominantního postavení). Pro jednotlivé posuzované případy je také nezbytné prozkoumat a zohlednit zvláštnosti jednotlivých regionů z hlediska reálné substituce dopravních módů (Bender 2011: 6) – vymezení produktových relevantních trhů pro určité dopravní služby se tak mohou při geografickém vymezení odlišovat (ne)zahrnutím intermodální konkurence.

Pro *nákladní dopravu* je rozhodující poměření exportů a importů daného produktu z/do určitého regionu na celkové přepravě v daném regionu (Shipment test); dále vymezení podle toho, do jaké vzdálenosti nachází producent reálné možnosti odbytu s ohledem na dopravní náklady (např. spádová oblast lokality těžby a spotřeby nějaké suroviny), lokální preference a zvyklosti zákazníků (zejména ve vazbě na speditérské služby) nebo regionální technické parametry a národní normy (např. použití určitých typů dopravních prostředků a jejich homologace, specifika přepravy určitých produktů, apod.). Podobně jako u osobní dopravy je třeba zohlednit rozdíl v šetření podle typů přepravních služeb: pro ucelené vlakové soupravy se stanoví kandidátský trh na základě destinací (např. kontejnerová přeprava mezi terminálem Uhříněves a přístavem Hamburk), pro vozové zásilky na základě plošného šetření v regionu. Přesné vymezení geografického trhu může být velmi významné v případě, kdy na dané destinaci je vysoký podíl mezinárodní přepravy; to je na rozdíl od osobní dopravy v dopravě nákladní obvyklé - např. v Estonsku tvoří mezinárodní přeprava 93 % výkonů (v roce 2005, v tkm), v Lotyšsku 88 % a na Slovensku 86,5 % (Komise Evropského společenství 2007: 8). Při vymezování relevantního trhu v rámci určité destinace je proto třeba brát v úvahu nejen stávající dopravní proud, ale i potenciálně konkurenční trasy mezi převažujícím místem původu a koncem mezinárodního tranzitního dopravního proudu.

Na obr. 4.1 je schematicky ilustrován příklad, kdy je třeba vymezit geografický relevantní trh pro případ řešený na destinaci mezi místy A a B. V prvním kroku je tedy možné uvažovat relevantní trh omezený právě vlakovými spoji na lince mezi těmito místy. Je však možné, že významný konkurenční potenciál má i kombinace linek A-Z a Z-B; relevantní trh by tedy mohl být vymezen na destinacích A-B a A-Z-B dohromady. V dalším kroku by mohl být vyšetřen počátek a konec převládajícího dopravního proudu: pokud by značnou část dopravy mezi místy A a B tvořila přeprava z X do Y, mohl by být relevantní trh vymezen i se zahrnutím alternativních destinací spojujících X a Y. Toto může být významné právě s ohledem na mezinárodní přepravu. V případě, že v předchozím kroku nebyla jako substitut identifikována kombinace linek A-Z a Z-B, je přesto možné, že konkurenční alternativou k přepravě X-A-B-Y je přeprava X-A-Z-Y. Všechny tyto kombinace je potom třeba posoudit i s ohledem na intermodální konkurenci a identifikovat substituty v rámci silniční, letecké nebo vodní dopravy. Ani v případě, že kombinace A-Z-B se zlomen trasy v Z nevytváří substitut poptávky pro linku A-B, ještě to neznamená, že trasu přes Z můžeme vypustit z úvah: zbývá ještě vyšetření trhu z hlediska časového (převzato z Kvizda 2011: 58).

Obr. 4.1 Schéma dopravních tras pro vymezení geografického relevantního trhu A-B



Zdroj: převzato z Kvizda 2011: 58

Při stanovení relevantního trhu z hlediska poptávkové substituce je třeba vzít do úvahy omezení, jež mohou vzniknout z důvodů omezené využitelnosti a kapacity terminálů (osobních i nákladních) a kapacitou dopravních cest především ve špičkových časech, tzn. zohlednit *časové*

hledisko. Ve špičkových časech jsou určité stanice nebo úseky cesty postiženy kongescemi a konkurenční nabídka dalšího intramodálního dopravce tedy může být výrazně omezená nebo kapacitně nedostupná. Specifickým případem rozdělení relevantního trhu z časového hlediska je v případě osobní dopravy jízdní řád jednotlivých spojů: špičková příměstská i meziměstská doprava nebude obecně substituovatelná dopravou v sedlových časech, neboť reálné nahrazení dojížďky na určitou danou denní nebo týdenní dobu nemůže být nahrazeno. Naproti tomu zvláštní dopravní produkty založené na sedlových slevách budou volně substituovatelné během denního i týdenního jízdního řádu (Kvizda 2011: 59).

Časové hledisko je důležité rovněž *při posouzení nabídkové substituce*. Pokud zpoždění, s nímž další dopravci na trh vstoupí, nepřesahuje 6 až 12 měsíců, nepředpokládá se existence významných překážek vstupu na trh (Motta 2004: 103). Pro stanovení relevantního trhu v rámci dopravních služeb je proto třeba vzít do úvahy také ostatní potenciální dopravce operující na jiných destinacích a jejich možnost začít obsluhovat danou destinaci. Možnost vstupu na danou destinaci je dána několika faktory: rychlost s jakou lze získat licenci, je-li vyžadována; existence dotací na danou destinaci a možnost o ně soutěžit; délka kontraktů; existence úspor z rozsahu (economies of scale) a úspor ze struktury (economies of scope); hustota dopravního proudu; existence síťového efektu (network economies); zapojení do regionálních integrovaných systémů; velikost nutně vynaložených utopených nákladů (sunk costs); zvyky spotřebitelů a doprovodné služby (Kvizda 2011: 59).

V případě modelové situace z obr. 4.1 je tedy možné do definice relevantního trhu zahrnout potenciální konkurenci, která může po hypotetickém zvýšení ceny nastat. I když jsme v daném okamžiku vyloučili kombinaci linek A-Z-B z relevantního trhu, je možné, že dopravci operující na linkách A-Z-B by byli schopni adaptovat se v přiměřené době na změněné podmínky a vytvořit konkurenční nabídku na přímé lince A-B. Totéž platí i pro případ přepravy X-Y a samozřejmě i se zahrnutím intermodální konkurence.

4.1 Postup vymezení relevantního trhu v osobní dopravě

1) Určení základních dopravních segmentů, kterých se případ týká: z reálných rozhodnutí soutěžních autorit na základě *good practice* a z logiky praktického fungování odvětví (viz *Přehledná odvětvová analýza železniční dopravy* - kap. 1 a 2) je třeba předpokládat, že pro účely *stanovení kandidátského trhu* je *osobní železniční doprava* tvořena segmenty (dopravními vrstvami), které mohou být samostatnými trhy:

- trh vysokorychlostní dopravy;
- trh konvenční meziměstské (dálkové) dopravy;
- trh noční meziměstské (dálkové) dopravy zajišťované lůžkovými nebo lehátkovými vozy;
- trh regionální a příměstské dopravy v aglomeracích.

2) Stanovení okruhu potenciálních intra- a intermodálních konkurentů v rámci poptávkové i nabídkové substituce (s přihlédnutím k institucionální struktuře odvětví a administrativních bariér) na základě odvětvové analýzy.

3) Odhad důsledků cenové změny z minulých zkušeností (historická empirie), pokud taková možnost existuje.

4) V daném případě podle způsobu narušení soutěže - fúze nebo zneužití dominantního postavení (predatory pricing) – postupovat v krocích:

Fúze: určení spektra produktů poskytovaných v dotčených regionech (frekvence, služby, ceny/tarify, dopravci) – dopravní charakteristika regionů – vymezení geografického relevantního trhu – určení hypotetického monopolisty (fúzující dopravci/teoretický konstrukt) – stanovení kritické ztráty (marže na základě průměrných variabilních nákladů), odhad skutečné ztráty po zvýšení ceny – plošné spotřebitelské šetření v regionech – vymezení časového relevantního trhu – stanovení substitutů dopravních služeb v regionech – vymezení relevantního trhu – odhad potenciálních důsledků pro soutěž po fúzi.

Zneužití dominantního postavení: určení dopravního ramene – dopravní charakteristika ramene – stanovení jednotlivých produktů poskytovaných soutěžiteli na rameni (frekvence, služby, ceny/tarify, dopravci) – stanovení časového relevantního trhu (špička denní, týdenní a roční) – určení hypotetického monopolisty (konkrétní dopravce/teoretický konstrukt) – stanovení kritické ztráty (marže na základě průměrných variabilních nákladů) pokud jsou taková data k dispozici, případně odhad skutečné ztráty po zvýšení ceny – aplikace SSNIP testu a spotřebitelského šetření na lince – potvrzení nebo rozšíření kandidátského trhu – stanovení substitutů dopravních služeb na rameni – vymezení geografického relevantního trhu (ověření nabídkové substituce) – vymezení relevantního trhu a stanovení míry dominance.

5) Ověření přítomnosti faktorů selhání metodiky a jejich možných důsledků, případná úprava metodiky a kontrola zjištění.

4.2 Postup vymezení relevantního trhu v nákladní dopravě

1) Určení základních dopravních segmentů, kterých se případ týká: z reálných rozhodnutí soutěžních autorit na základě *good practice* a z logiky praktického fungování odvětví (viz *Přehledná odvětvová analýza železniční dopravy* - kap. 1 a 2) je třeba předpokládat, že pro účely *stanovení kandidátského trhu* je *nákladní železniční doprava* tvořena segmenty (dopravními vrstvami), které mohou být samostatnými trhy:

- trhy podle charakteru přepravované komodity;
- trhy přepravy vnitrostátní a mezinárodní, kde rozhodujícím faktorem je omezená interoperabilita (zejména hnacích) vozidel mezi členskými státy;
- trhy s přepravou ucelenými vlaky a trhy s jednotlivými vozovými zásilkami;
- specifické trhy přeprav na vlečkách a s přesahem na infrastrukturu vlastněnou zákazníkem.

2) Stanovení okruhu potenciálních intra- a intermodálních konkurentů v rámci poptávkové i nabídkové substituce (s přihlédnutím k institucionální struktuře odvětví a administrativních bariér) na základě odvětvové analýzy.

3) Odhad důsledků cenové změny z minulých zkušeností (historická empirie), pokud taková možnost existuje.

4) V daném případě podle způsobu narušení soutěže - fúze nebo zneužití dominantního postavení (predatory pricing) – postupovat v krocích:

Fúze: určení spektra produktů poskytovaných v dotčených regionech (Shipment test metodou Origin&Destination – protože jde o jednotný trh EU, vymezujeme geograficky po státech) – dopravní charakteristika regionů (frekvence, služby, ceny/tarify, dopravci) – vymezení geografického relevantního trhu – určení hypotetického monopolisty (fúzující dopravci/teoretický konstrukt) – stanovení kritické ztráty (marže na základě průměrných variabilních nákladů), odhad skutečné ztráty po zvýšení ceny – spotřebitelské šetření v regionech přímým dotazováním hlavních zákazníků/speditérů – stanovení substitutů dopravních služeb v regionech – vymezení relevantního trhu – odhad potenciálních důsledků pro soutěž po fúzi.

Zneužití dominantního postavení: stanovení produktu – určení dopravního ramene – dopravní charakteristika ramene (frekvence, služby, ceny/tarify, dopravci) – vymezení geografického relevantního trhu (ověření nabídkové substituce) – určení produktu z časového hlediska (dodávky v systému just-in-time, sezónní komodity, specifické časové podmínky odběru produktů vázaných technologickým postupem, apod.) – určení hypotetického monopolisty (konkrétního dopravce/teoretický konstrukt) – stanovení kritické ztráty (marže na základě průměrných variabilních nákladů), pokud jsou taková data k dispozici, případně odhad skutečné ztráty po zvýšení ceny – spotřebitelské šetření v regionech přímým dotazováním hlavních zákazníků/speditérů a konkurenčních dopravců – stanovení substitutů dopravních služeb na rameni (intermodální konkurence) – vymezení relevantního trhu a stanovení míry dominance.

5) Ověření přítomnosti faktorů selhání metodiky a jejich možných důsledků, případná úprava metodiky a kontrola zjištění.

5 Metodika spotřebitelského šetření

Základní metodické přístupy k provedení spotřebitelského šetření (dotazníkového průzkumu) vycházejí z marketingových technik, které jsou dostatečně známé a precizně popsané (viz např. Wang 2010, Ornstein 2013). Každá z těchto technik má své zvláštními výhody a nevýhody. Mezi hlavní kritéria pro výběr vhodné techniky patří především doba odezvy při shromažďování dat, náklady na získávání dat (celkové pro určitý počet předpokládaných respondentů nebo v přepočtu na respondenta při rozsáhlých průzkumech), kvalita a validity získaných dat a flexibilita při navrhování designu průzkumu (Wang 2010). Šetření může být provedeno dvěma základními metodickými přístupy:

- face-to-face (přímý rozhovor tazatele s respondentem) v prostředí respondenta (doma, v kanceláři, v centrech měst a obchodních prostorách apod.) nebo v prostoru poskytovaných služeb (ve vozidlech, na stanicích apod.) – výhodou je rychlost získání dat, velká flexibilita pokud jde o přizpůsobení procesu sběru dat pro zvláštní potřeby výzkumného projektu a charakteristiku respondentů, a zejména kvalita a validita dat;
- poštovní anketa, on-line průzkum pomocí webového formuláře, nebo telefonický průzkum – výhodou jsou nízké náklady na respondenta (ibid).

Vzhledem ke specifikům odvětví dopravy, jejím prostorovým charakteristikám, počtu cestujících na linkách nebo počtu potenciálních cestujících v regionech, a zejména vzhledem ke specifickým otázkám kladeným během průzkumu, u nichž je třeba mít jistotu, že je respondenti správně pochopili, jeví se jako nejvhodnější *použití jednotlivých metod při jednotlivých typech případů*, jak ukazuje tab. 5.1.

Tab. 5.1 Použití metod spotřebitelského šetření pro jednotlivé typy případů

typ případu	respondenti	technika šetření
zneužití dominantního postavení – osobní doprava	cestující na lince, která odpovídá geografickému vymezení trhu	face-to-face (přímý rozhovor tazatele s respondentem podle specifického dotazníku) přímo ve vozidlech během jízdy
zneužití dominantního postavení – nákladní doprava	vytipovaní zákazníci nákladních dopravců v oblasti, která odpovídá geografickému vymezení trhu	face-to-face (přímý rozhovor tazatele s respondentem podle specifického dotazníku) v sídle firmy respondenta, nebo poštovní anketa případně s využitím webového formuláře
fúze dopravců – osobní doprava	obyvatelé oblasti, která odpovídá geografickému vymezení trhu	face-to-face (přímý rozhovor tazatele s respondentem podle specifického dotazníku) v prostředí respondenta (centra měst, dopravní terminály apod.)
fúze dopravců – nákladní doprava	vytipovaní zákazníci nákladních dopravců v oblasti, která odpovídá geografickému vymezení trhu	face-to-face (přímý rozhovor tazatele s respondentem podle specifického dotazníku) v sídle firmy respondenta, nebo poštovní anketa případně s využitím webového formuláře

Zdroj: vlastní zpracování

5.1 Požadavky na návratnost (minimální počet respondentů)

Pro zajištění validity spotřebitelského šetření je třeba zajistit dostatečný počet odpovědí respondentů. Pro stanovení cílového požadovaného počtu odpovědí získaných šetřením je klíčový odhad velikosti základního souboru, tj. celkového počtu spotřebitelů šetřeného produktu a jeho předpokládaných substitutů, tedy odhad velikosti trhu. Základní rozdělení metodiky tohoto stanovení záleží na tom, (i) zda bude prováděno šetření na určité lince – potom je trhem příslušné dopravní rameno a počet cestujících bude vyčíslován na základě mocnosti skutečného dopravního proudu, nebo (ii) zda bude šetření prováděno plošně v určitém regionu – potom trh tvoří veškeré veřejné služby dopravy osob v dané oblasti a počet potenciálních cestujících bude odvozován na základě statistických dat ze sčítání obyvatelstva a s přihlédnutím k jejich skladbě (viz předchozí kapitola).

Stanovení velikosti základního souboru je možné provést na základě přímého určení mocnosti dopravního proudu na daném dopravním rameni. Toto předpokládá přístup k podrobným statistickým údajům o přepravě cestujících na daném rameni u všech zúčastněných dopravců. Problémem je, že všichni dopravci pravděpodobně nebudou mít k dispozici údaje v patřičné struktuře; přesné údaje lze očekávat u malých dopravců provozujících oddělené linky nebo právě jednu vyšetřovanou linku, zatímco u incumbenta nelze podrobné statistiky očekávat, neboť evidence prodaných jízdenek je komplikována rozsáhlou sítí provozovaných služeb. I

v takovém případě však mohou poskytnuté údaje být dostatečné pro hrubý odhad velikosti základního souboru.

Základním souborem je tedy počet cestujících na vyšetřované destinaci za určité období; pro standardní šetření zahrnující týdenní špičku, tzn. 7 po sobě jdoucích dní, použije se jako období jeden týden odpovídající mocností dopravního proudu nejběžnější situaci na dopravním rameni, tzn. nepoužijí se údaje z ročního sedla (např. letní prázdninové měsíce), ani z roční špičky (např. z týdne zahrnujícího předvánoční období). Lze využít i agregované roční údaje a jako základní soubor počítat podíl 1/52 celkového ročního dopravního proudu se započítám dostatečné rezervy pro kolísání roční špičky. Pokud nejsou k dispozici údaje o mocnosti dopravního proudu v rozhodném období, ani roční agregované, lze základní soubor vypočítat ze sedadlové kapacity vozidel na všech jednotlivých spojích za dané období poměřené průměrnou obsazeností spojů daného dopravce. Pokud není k dispozici ani údaj o průměrné obsazenosti, je třeba jako základní soubor uvažovat maximální sedadlovou kapacitu vozidel na všech spojích za dané období, tzn. např. jeden týden. Dostatečná velikost reprezentativního vzorku je vzhledem k použité metodice cca 400 respondentů.

Stanovení minimálního počtu navrácených dotazníků pro dostatečnou validitu šetření provedeme metodikou podle Bartlett et al. (2001, s. 47):

$$n_1 = \frac{n_0}{1+{}^{n_0}/_{základní\ soubor}} \tag{1}$$

kde n_0 je požadovaná velikost vzorku na základě tzv. *Cochranova vzorce*,
základní soubor je počet cestujících (viz výše),
n_1 je minimální požadovaný počet získaných odpovědí.

Cochranův vzorec má následující podobu (Bernard 2000, s. 173):

$$n_0 = \frac{t^2 pq}{d^2}, \tag{2}$$

kde *t* je hodnota normálního rozložení pro hladinu významnost α 0,05 (10,96),
pq je odhad variability dat (0,25),
d je nejvyšší přípustný podíl chyb (0,05).

Dosazením do vzorce (2) dostaneme pro n_0 hodnotu 384; po dosazení do vzorce (1) získáme základní vzorec pro výpočet požadované návratnosti dotazníků:

$$n_1 = \frac{384}{1+{}^{384}/_{základní\ soubor}} \tag{3}$$

Počet získaných dotazníků musí být také vysoký úměrně k předpokládaným doplňkovým zjištěním a míře selekce respondentů. Pokud například budeme vyhodnocovat zvlášť respondenty z 1. vozové třídy, musí tomu odpovídat patřičný vzorek. Četnost vzorku klesá také s rozdělením podle základního kritéria, tj. reakce na změnu ceny – pokud reaguje polovina respondentů, znamená to, že následná analýza míry přesunu k jednotlivým substitutům bude již pracovat jen s polovinou získaného vzorku; pokud bude následovat další selektivní kritérium např. účel cesty, dostaneme se již jen ke zlomku respondentů a validita takových zjištění již může být za hranicí věrohodnosti.

V segmentu nákladní dopravy, kde lze zejména na trhu přepravy specifických komodit očekávat pouze omezený počet zákazníků, použije se metodika uvedená výše přiměřeně danému stavu. Za dostatečně validní výsledky bude možno považovat získání odpovědí od většiny největších zákazníků (podle objemu poptávané přepravy).

5.2 Tým tazatelů

Pro šetření *v segmentu osobní dopravy* je třeba větší počet tazatelů. Jednotliví tazatelé musí být předem vybráni, jejich jmenný seznam s údaji o trvalém bydlišti musí být předem předán dopravci, který na jeho základě vydá průkazky opravňující k provedení průzkumu ve vozidlech. Dopravce současně předem vyrozumí posádky jednotlivých spojů, na nichž je průzkum plánován.

Důležitým bodem je kvalitní zaškolení tazatelů tak, aby se bez potíží orientovali v problematice vztahující se ke kladeným otázkám a byli schopní šetření provést identickým způsobem. V předstihu před prováděným šetřením je třeba zorganizovat cca dvouhodinovou instruktáž tazatelů. Tazatelé musí přesně vědět:

- co je účelem šetření a kdo je za jeho průběh zodpovědný;
- komu mají hlásit případné problémy během průzkumu – musí být stanoven jeden zodpovědný vedoucí průzkumu, u nějž se soustředí všechny potřebné informace a který je schopen operativního řízení průzkumu;
- jakým způsobem se mají respondentům představovat a jaké šetření jim mají oznamovat;
- jak mají reagovat na nestandardní nebo výrazně negativní chování respondentů;
- kolik vyplněných dotazníků z jednotlivých spojů se přibližně očekává; přesný význam jednotlivých otázek a přesný způsob, jak odpovídat na dotazy k jednotlivým otázkám – nesmí respondenty navádět k určitému typu odpovědi;
- jaké jsou nástupní časy na jednotlivé vlaky přidělené dílčím týmům;
- jakým způsobem mají vyplněné dotazníky předat k dalšímu zpracování.

Vzhledem k tomu, že po nástupu do vlaku je třeba nejprve nalézt dostatečný počet relevantních respondentů (cestující z X do Y), je nutné nepodcenit nácvik technik dotazování ve specifickém prostředí (ve velkoprostorovém oddíle zásadně přistupujeme k respondentovi zepředu, před vstupem do kupé nejprve zaklepeme a vstupujeme po vyzvání, v jídelním voze dotazujeme případně cestující s malou objednávkou (káva atd.), v tichém oddíle věnujeme maximální úsilí, abychom nikoho nerušili).

Jeden tazatel je schopen za cca hodinový až 1,5 hodinový úsek jízdy sesbírat cca 40 dotazníků. Celkový počet tazatelů se stanoví tak, aby na každý spoj připadal tým dvou, tří nebo čtyř osob. Dvoučlenné týmy jsou minimální, aby byla zajištěna zastupitelnost, pomoc v mezních situacích a přirozená kontrola. Čtyřčlenné týmy jsou nezbytné na spoje s velkou kapacitou a vysokou obsazeností, aby bylo možné v časovém limitu daném obrátkou týmů projít celý vlak a sebrat údaje od všech relevantních cestujících. Vícečlenné týmy jsou nadbytečné – zbytečně nákladné a ve vlaku mohou působit rušivě. Příklad rozdělení týmů na spotřebitelském průzkumu na lince Brno – Ostrava uvádí tab. 5.2.

Tab. 5.2 Příklad rozložení týmů spotřebitelského šetření v osobní dopravě

Pondělí 18.11.

Brno - Přerov			**Přerov - Brno**			**tazatelský tým**	**časová náročnost odměna**
spoj	**odjezd z Brna**	příjezd do Přerova	spoj	**odjezd z Přerova**	příjezd do Brna		
R 731	**5:02**	6:23	R 830	**6:39**	7:57	Novotná, Smolová	3hod / 250 Kč
R 831	**6:02**	7:23	R 732	**7:39**	8:57	Ždánský, Skokan	3hod / 250 Kč
R 735	**9:02**	10:23	R 736	**11:39**	12:57	Smolová, Křížek	4hod / 300 Kč
R 833	**12:02**	13:23	R 738	**13:39**	14:59	Novotná, Kozlovská	3hod / 250 Kč
R 835	**14:02**	15:23	R 740	**15:39**	16:59	Smolová, Křížek	3hod / 250 Kč
R 837	**16:02**	17:23	R 742	**17:39**	18:59	Ždánský, Skokan	3hod / 250 Kč
R 839	**18:02**	19:23	R 744	**19:39**	20:55	Novotná, Kozlovská	3hod / 250 Kč
R 745	**19:02**	20:23	R 746	**21:39**	22:55	Křížek, Brzobohatý	4hod / 300 Kč

Zdroj: vlastní spotřebitelské šetření na lince Brno - Ostrava, vedoucí šetření Václav Rederer, nepublikováno

V segmentu nákladní dopravy nebude třeba větší počet tazatelů, neboť počet respondentů bude podstatně nižší. Časová náročnost sběru údajů však může být větší, neboť si vyžádá osobní konzultace v sídlech firem respondentů, zpracování komplikovaněji koncipovaných dotazníků s množstvím kvalitativních údajů apod.

5.3 Předběžné šetření v osobní dopravě

Před sestavením harmonogramu spotřebitelského průzkumu v segmentu osobní dopravy a před formulací konkrétního dotazníku je třeba provést předběžné šetření na daném rameni. Výsledky předběžného šetření nebudou zahrnuty do celkových výsledků šetření na rameni, ale poslouží výhradně k navržení optimálního designu daného šetření. Předběžné šetření zahrne dva typické dny: středu a neděli, v nichž je možné vysledovat typické projevy mezilehlého všedního dne, svátečního dne a efekt špičky (neděle večer). V těchto dnech je třeba vybrat spoje, u nichž je možné očekávat standardní průběh (tzn. očekávaná typická obsazenost, struktura cestujících a jejich chování – např. v brzkých ranních nebo pozdních večerních spojích bude velmi snížená ochota cestujících k odpovědím na dotazníky, apod.), a naopak ty, u nichž je očekáván nestandardní průběh, a přesto je nebude zřejmě možno vynechat z hlavního šetření (tzn. zejména přeplněné spoje ve špičkách nebo v nekomfortních časových polohách). Předběžné šetření se provede na základě předchozí analýzy dopravního ramene, očekávaného průběhu šetření, požadovaného rozsahu a očekávaného výsledku.

Výsledek předběžného šetření je třeba analyzovat z hlediska proveditelnosti a validity hlavního šetření; faktory, jež je třeba vyhodnotit, uvádí tab. 5.3.

Tab. 5.3 Vyhodnocení předběžného šetření

	faktor	řešení
1.	nestandardní nebo neočekávané tarifní varianty, které respondenti použili	Úprava dotazníku tak, aby tazatelé mohli respondenty explicitně navést na správnou odpověď ohledně použitého tarifu a zejména aby tazatelé byli schopni použitou tarifní variantu správně identifikovat a v odpovědích přiřadit.
2.	výskyt spoje s velmi nízkou obsazeností	Pokud existuje důvodný předpoklad, že nízká obsazenost spoje je pravidelná vzhledem k časové poloze a že zařazení spoje je z pouhé nutnosti oběhu vozidel a zachování taktu, nezahrne se tento spoj do hlavního šetření; náklady vynaložené na průzkum by nebyly adekvátní relevanci získaných dat. V případě, že se jedná o rameno s očekávaným velmi špičkovým a nesymetrickým směrovým dopravním proudem, je třeba kontrole obsazenosti spojů věnovat vyšší pozornost. Údaje o obsazenosti je vhodné vyžádat předem od dopravců nebo relevantních agentur (např. krajských koordinátorů dopravy).
3.	výskyt spoje s velmi vysokou obsazeností	Pokud existuje důvodný předpoklad, že vysoká obsazenost spoje je pravidelná vzhledem k časové poloze, musí být spoj – a případně jemu analogické spoje vzhledem k časovým polohám dalších dní – zařazen v hlavním šetření. Je-li vysoká obsazenost současně představována vysokým absolutním počtem cestujících (tj. v soupravách s vysokou kapacitou) je třeba počítat s posílením tazatelského týmu na spoji a jemu analogických spojích vzhledem k časové poloze.
4.	výskyt spoje s nadlimitní obsazeností	Pokud se vyskytne spoj s extrémní obsazeností, tj. přeplněný, s vysokým podílem stojících cestujících, v němž je obtížný průchod vozidly během jízdy, může být sběr údajů v takových podmínkách zcela nemožný, nebo nevěrohodný – stojící cestující mohou v mezní situaci odpovídat jako výrazně cenově citliví, jejich reálná cenová citlivost však může být podstatně nižší. Je třeba zjistit, zda se jedná o mimořádnou událost (např. dojížďka na ojedinělou sportovní nebo kulturní akci apod.), nebo zda je to v dané časové poloze projev denní/týdenní špičky. V druhém případě je lépe takový spoj z šetření vyřadit a nahradit jej nejbližším možným odpovídajícím časovou polohou.
5.	významná zpoždění spojů; nedostatečný čas pro přestup tazatelů na následné spoje	Je třeba vzít v úvahu plán výluk a očekávaných zpoždění vlivem prací na dopravní cestě v rozhodném období; tomuto stavu je třeba přizpůsobit harmonogram šetření. Pokud není možné dodržet navržený harmonogram šetření, je třeba zvolit jiné spoje tak, aby byl oběh tazatelů efektivně možný. Pokud jsou spoje vybrány tak, že by jejich změna ohrozila reprezentativnost šetření, je třeba změnit úsek, na němž se šetření provádí. Pokud ani toto není možné nebo efektivní, je třeba nasadit více tazatelů.
6.	vysoká obsazenost spoje s nízkým podílem cestujících na šetřené relaci	Je třeba ověřit, zda mají spoje systematicky vyšší obsazenost v určitém úseku (typicky např. v blízkém okolí k aglomeraci/metropoli) – pokud ano, je možné šetření přesunout na vzdálenější úsek, kde nebude obsazenost tak vysoká a šetření proběhne efektivněji a v klidnější atmosféře.

6.	respondenti s nezanedbatelnou četností volí u některé odpovědi možnost „jiné“	Je potřeba ověřit odpovědi respondentů, a pokud jsou správné a pro šetření relevantní, zahrnout do výčtu alternativ u dané otázky. Pokud nejsou správné nebo jsou nejednoznačné, může být problém v nepochopení otázky a alternativ odpovědí a to jak na straně respondentů tak i tazatelů. V takovém případě je potřeba zaškolit důkladněji tazatele a/nebo upravit znění otázky a alternativ odpovědí.

Zdroj: vlastní zpracování

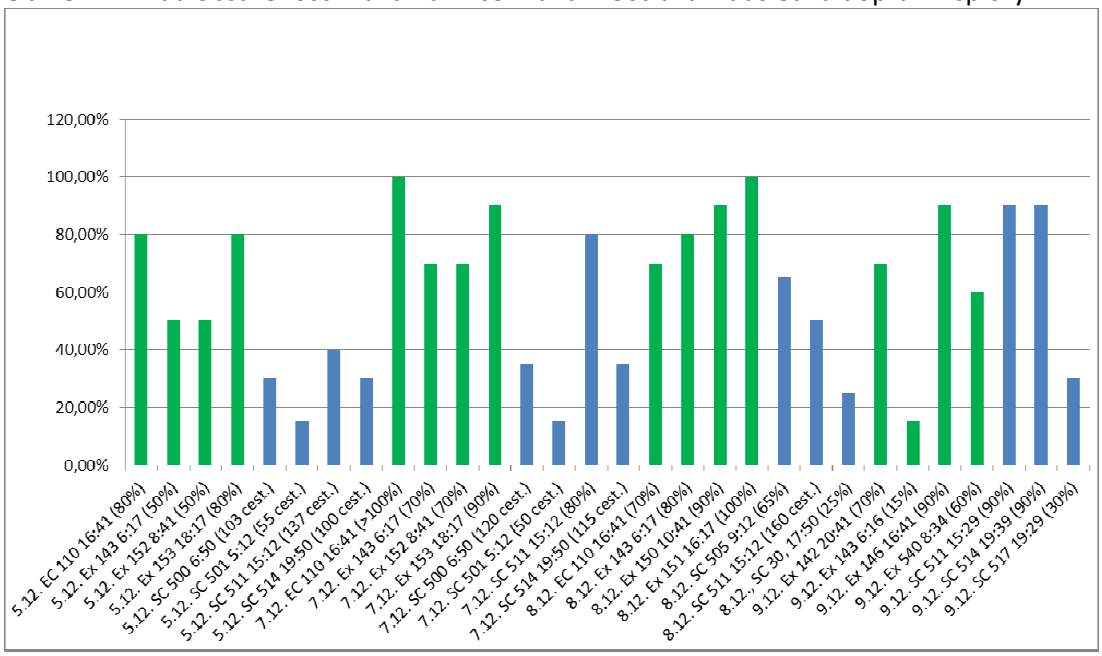
5.4 Předběžné šetření v nákladní dopravě

V segmentu nákladní dopravy je předběžné šetření zaměřeno jinak než v segmentu dopravy osobní: důraz není kladen na možnosti techniky sběru dat, ale na správnou formulaci otázek pro dotazování. Segment nákladní dopravy je rozmanitější a strukturovanější, předběžné šetření proto musí obsahovat především přehled o všech základních charakteristikách daného tržního segmentu, jak popsáno výše (viz *Přehledná odvětvová analýza železniční dopravy* - kap. 2.3 a 2.4). Zejména je důležité na základě vymezení geografického relevantního trhu posoudit všechny typy přeprav v modální struktuře, které pro šetřený případ přicházejí v úvahu a rovněž podrobné zmapování možnost potenciální nabídkové substituce. K základní orientaci slouží předběžné dotazování u svazů dopravců, průmyslových a hospodářských komor, odborných technických pracovišť (univerzit, výzkumných ústavů apod.). Součástí předběžného šetření je také vyhledání podobného případu řešeného dříve a srovnání jeho charakteristik s řešeným případem – popis zjištění stran struktury trhu, potenciální nabídkové substituce, možného chování spotřebitelů přepravních služeb v určitém segmentu je velmi významné pro tvorbu designu dotazníkového průzkumu.

5.5 Výběr spojů a jejich časová poloha v osobní dopravě

Časové vymezení je zatíženo problémem dopravních špiček a sedel během dne, týdne a roku. Pro správné stanovení vzorku je třeba vycházet z předpokládaného vymezení kandidátského trhu. Typický průběh obsazenosti vlaků pod vlivem denní a týdenní dopravní špičky v osobní dálkové dopravě ukazuje obr. 5.1.

Obr. 5.1 Příklad obsazenosti vlaků na lince Praha – Ostrava v důsledku dopravní špičky



Zdroj: vlastní spotřebitelské šetření na lince Praha - Ostrava, vedoucí šetření Václav Rederer, nepublikováno

Pro určení polohy šetření v rámci roku je třeba vyjít z časového rozložení tržeb dopravců (dominantního dopravce) na daném rameni a polohu optimalizovat vzhledem k pravidelnosti nebo nepravidelnosti rozložení. Při hladkém rozložení je možné provést šetření kdykoli, při nepravidelném rozložení je třeba vzít nepravidelnost v úvahu a podle povahy řešeného případu provést dvě šetření (sedlo – špička), např. v případě silně sezónní dopravy osob/zboží v oblastech s výraznou turistickou sezónou/sezónní dojížďkou/sezónní dopravou zboží, plodin, atd. je třeba vymezit relevantní trh v časovém rozlišení – je pravděpodobné, že nákladové a příjmové charakteristiky stejně jako chování spotřebitelů bude v těchto obdobích odlišné a odlišná tedy může být i intenzita konkurence nebo substituovatelnost dopravní služby. Za problematické měsíce pro provedení šetření považujeme leden a únor (konec vánočních prázdnin, pololetní prázdniny, jarní prázdniny, zkouškové období vysokých škol), květen (pravidelné státní svátky, konec jarního semestru vysokých škol), červen, červenec a srpen (zkouškové období vysokých škol, období výletů základních a středních škol, sezóna letních dovolených a letní prázdniny), září (zahájení semestru vysokých škol) a prosinec (konec semestru vysokých škol, začátek vánočních prázdnin a zimní dovolené). Za modelové standardní měsíce nezatížené špičkou ani sedlem lze považovat zejména *březen, duben, říjen* a *listopad*; i v těchto měsících je třeba vybrat takové týdny pro šetření, které neobsahují jarní prázdniny (březen), Velikonoční svátky (březen nebo duben), ani pravidelné státní svátky (říjen a listopad).

Pro stanovení harmonogramu spotřebitelského šetření během týdne je třeba vyjít z obecné charakteristiky dojížďky/přepravy nákladů na daném rameni. Obecné rozložení frekvence a účelu cest osob se mění během týdne a rozpadá se do několika intervalů, jejichž projevem je vznik týdenních sedel a špiček. Prvním intervalem jsou všední dny (pondělí až pátek), kde pondělí a pátek tvoří dojížďkovou špičku (která podle charakteristiky ramene může být jednosměrná, což je typické pro velké aglomerace a metropolitní oblasti); projev špičky může nastat také již ve čtvrtek. Sedlo všedního týdne tvoří úterý, středa a zpravidla čtvrtek. Pro účely spotřebitelského šetření je možné provést průzkum v pondělí, ve středu a v pátek, přičemž výsledky získané ve středu se započtou do celkových výsledků s trojnásobnou vahou. Druhým intervalem jsou víkendy, kde sobota má zpravidla charakter sedla a neděle (zejména v odpolední frekvenci) přebírá charakteristiky špičky. Harmonogram spolehlivého šetření by měl obsahovat všech sedm

dní týdne, úspornější varianta může vynechávat úterky a čtvrtky s trojnásobnou vahou středy, minimální šetření vhodné pouze pro orientační průzkum ramene může obsahovat pouze středy, pátky a neděle s extrapolací výsledků pro zbylé dni.

Pro stanovení harmonogramu spotřebitelského šetření během jednotlivých dnů je třeba přihlížet k charakteristice rozložení týdenních sedel a špiček. Harmonogram by měl obsahovat spoje, které jsou významné z hlediska týdenní špičky, měl by respektovat převládající směry dojížďky. Vybrané spoje by měly reprezentovat skladbu dopravních služeb vzhledem k jejich charakteru, kvalitě, použitelnosti tarifu. Tab. 5.4 ukazuje příklad rozpisu harmonogramu spojů vybraných pro šetření na lince Praha – Ostrava; jednotlivé spoje jsou vybrány tak, aby pokrývaly denní a týdenní špičku (z úsporných důvodů jsou opomenuty pondělí, úterý a čtvrtek – tyto dny supluje středa se započítanou vyšší vahou při finálním vyhodnocení), úsek pro provedení šetření je stanoven mezi stanicemi Praha hl. n. a Pardubice hl. n., tučně vyznačené časy odjezdů spojů jsou zároveň nástupními časy týmů tazatelů na jednotlivé přidělené spoje.

Tab. 5.4 Příklad harmonogramu dotazníkového šetření – stanovení spojů a nástupních časů tazatelů

		Praha odjezd	Pardubice příjezd		Pardubice odjezd	Praha příjezd
Středa 5.12.	SC 501	5:12	6:06	SC 500	6:50	7:46
	Ex 143 Odra	6:17	7:18	Ex 152 Hutník	8:41	9:50
	SC 511	15:12	16:06	EC 110 Praha	16:41	17:50
	EX 153 Hutník	18:17	19:18	SC 514	19:50	20:46
Pátek 7.12.	SC 501	5:12	6:06	SC 500	6:50	7:46
	Ex 143 Odra	6:17	7:18	Ex 152 Hutník	8:41	9:50
	SC 511	15:12	16:06	EC 110 Praha	16:41	17:50
	EX 153 Hutník	18:17	19:18	SC 514	19:50	20:46
Sobota 8.12.	Ex 143 Odra	6:17	7:18	Ex 152 Hutník	8:41	9:50
	SC 505	9:12	10:06	Ex 150 Jan Perner	10:41	11:50
	SC 511	15:12	16:06	EC 110	16:41	17:50
	Ex 151 Jan Perner	16:17	17:18	SC 30	17:50	18:46
Neděle 9.12.	Ex 143 Odra	6:16	7:21	Ex 540 Hutník	8:34	9:55
	SC 511	15:29	16:27	Ex 146 Kysuca	16:41	17:53
	Ex 153 Hutník	18:16	19:21	SC 514	19:39	20:46
	SC 517	19:29	20:27	Ex 142 Odra	20:41	21:53

Zdroj: vlastní spotřebitelské šetření na lince Praha - Ostrava, vedoucí šetření Václav Rederer, nepublikováno

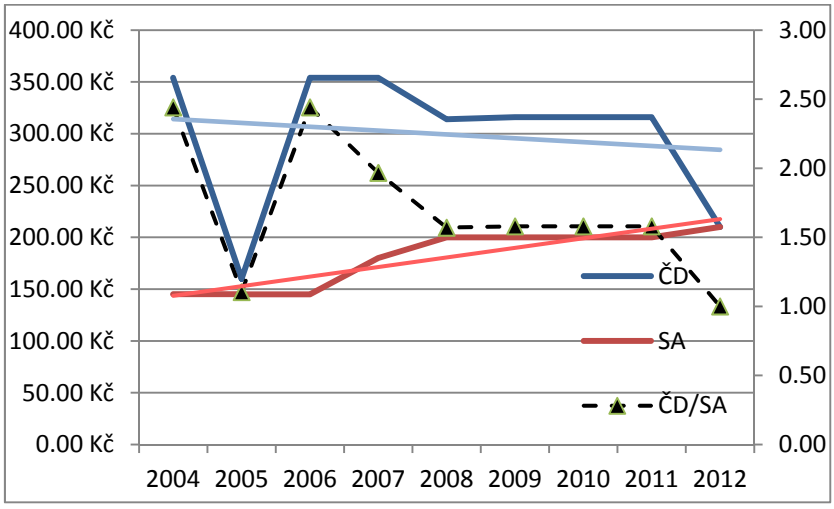
5.6 Cena přepravy (tarifní kombinace)

V dotazníku pro *segment osobní dopravy* musí být uveden kompletní výčet tarifů a jejich kombinací, které mohou cestující k jízdě na daném rameni použít. Samozřejmostí jsou místně specifické tarifní nabídky, je třeba přihlédnout k časově omezeným akčním nabídkám. Pozornost je třeba věnovat účelově lomeným tarifům, které jsou očekávatelnou variantou pro cestu (např.

pro linku Praha – Wien byla v roce 2012 jednou z tarifních variant kombinace dvou jízdenek: na úseku Praha-Brno tarif „Včasná jízdenka“ a na návazném úseku Brno-Wien tarif „Wien Spezial“ – viz Pečinka 2013). U mezinárodních linek je třeba stejnou pozornost věnovat i tarifním kombinacím dopravce sousední země. Se všemi tarifními variantami a jejich kombinacemi musí být seznámeni tazatelé, aby byli schopni správně identifikovat a zařadit odpovědi respondentů.

Tarify a jejich kombinace jsou poměrně komplikované a v čase proměnné (např. na rameni Praha – Ostrava se v letech 2011-2012 změnily tarify Českých drah a.s. několikrát a při šetření v prosinci 2012 bylo identifikováno přes 160 různých cen, které cestující zaplatili za přepravu a které byly kombinací 25 tarifních variant reálně použitých na této lince). Během přípravy šetření je třeba tarify nastudovat, ověřit jejich platnost v době předpokládaného šetření a případně konzultovat relevanci jednotlivých tarifů se zúčastněnými dopravci. Pro správnou interpretaci výsledků šetření je třeba také pracovat s historií změn tarifů. Obr. 5.2 ukazuje příklad grafického znázornění vývoje velikostí základních tarifů obyčejného jízdného dvou dopravců (vlaky Českých drah a.s. a autobusy Student Agency s.r.o.), který byl zpracován během šetření na lince Praha – Brno.

Obr. 5.2 Příklad vývoje velikosti základních tarifů na lince Praha - Brno



Zdroj: jízdní řády dopravců ČD a.s. a AS s.r.o, www.compet.cz, převzato z Rederer 2012

Otázku vozové třídy je třeba řešit s ohledem na očekávané vymezení trhu, zejména od primárního určení kandidátského trhu. V dotaznících jsou vozové třídy odlišeny a evidovány podle příslušných tarifů (např. zvláštní tarif „1. třída“ u Českých drah a.s.). Záleží na konkrétním případu a na výsledku předběžného šetření, zda bude design hlavního šetření navržen s explicitním vymezením vozových tříd, nebo zda bude toto rozlišení vedeno pouze jako tarifní varianta – v obou případech se nebude provedení vlastního šetření příliš odlišovat a vždy bude možné podle odlišného tarifu cestující podle tříd odlišovat a odděleně zkoumat jejich chování. Rozhodnutí o rozdělení spotřebitelů a tedy jednotlivých substitutů na základě vozových tříd je možné provést až po spotřebitelském šetření v dalších fázích vymezování relevantního trhu. Pokud je však vzhledem ke specifické situaci na rameni očekáváno vymezení trhu s oddělenými třídami, nebo předpoklad vyloučení určitých tříd ze šetření, je vhodné toto promítnout přímo do hlavního šetření.

Dotazování *v segmentu nákladní dopravy* musí vycházet z podobných principů, tzn. kompletního přehledu tarifů a možností různých kombinací cen za přepravu. Dotazování však bude směřovat ke konkrétním cenám placeným jednotlivými respondenty (zákazníky dopravců),

neboť ty se mohou lišit podle podmínek přepravy, na základě množstevních slev, doplňkovými službami apod.

5.7 Tvorba dotazníku pro šetření na jednotlivých ramenech osobní dopravy

5.7.1 Způsob sběru údajů – vyplňování dotazníků

Sběr údajů vyplňováním dotazníků při šetření na jednotlivých ramenech se provádí přímým ústním dotazováním přímo v jednotlivých spojích stanovených harmonogramem šetření za jízdy mezi stanicemi. Stanice vymezující úsek pro sběr dat se stanoví tak, aby vyhovovaly potřebám průzkumu:

- úsek musí být dostatečně dlouhý, aby tazatelé mohli projít všemi vozy, oslovit všechny cestující a provést dotazníkové šetření u všech cestujících, kteří používají šetřený produkt a jsou k odpovědím ochotní;
- úsek musí být přiměřeně krátký, aby nedocházelo k prostojům tazatelů a růstu nákladů průzkumu;
- stanice musí být zvoleny tak, aby umožňovaly efektivní obrátku tazatelů a nástup do protijedoucích spojů stanovených harmonogramem.

Pokud není z jakéhokoli důvodu možné sbírat data přímo ve vlacích za jízdy, je možné provést šetření na nástupištích před odjezdem spojů daných harmonogramem šetření. U takto prováděného šetření nebyly empiricky potvrzeny výraznější odchylky od údajů získaných průzkumem přímo ve vozidle, ovšem výtěžnost je podstatně nižší; u spojů s vysokou obsazeností je pravděpodobný větší výskyt chyb. Takto provedené šetření nedoporučujeme; může sloužit pouze jako nouzové řešení a pro doplnění hlavního šetření. Protože pro dotazování na nástupištích je podstatně méně času, než v jedoucím vlaku (cestující přicházejí na nástupiště jen několik minut před příjezdem vlaku; ve velkých stanicích jsou aktuální nástupiště ohlašována jen několik minut před příjezdem soupravy), musí být pro šetření ke každému spoji nasazeno více tazatelů. Aby byly zajištěny adekvátní informace pro oba směry jízdy, musí být šetření prováděno současně na obou koncích destinace.

Otázky je třeba formulovat jednoznačně a srozumitelně. Budou v dotazníku sestaveny jako uzavřené s nabídkou možných odpovědí, které musí být na základě přípravných prací a předběžného šetření formulovány přesně podle podmínek daného dopravního ramene. Tazatelé je však budou pokládat jako otevřené, aby pokud možno neovlivnili odpovědi respondentů; teprve pokud respondent bude váhat s odpovědí nebo si nebude jist, napoví mu pomocí škály odpovědí. Tazatelé musí být zaškoleni a musí být schopni vždy přesně přiřadit odpověď respondenta k jednotlivé variantě. Pro specifické situace je poslední z možností zpravidla otevřená (formulována jako „Jiná odpověď“), u níž je třeba uvést konkrétní specifickou odpověď respondenta. Tuto možnost také tazatelé využijí v situaci, kdy nebudou schopni kvalifikovaně přiřadit respondentovu odpověď k žádné z nabízených variant. V dotazníku budou zařazeny dále uvedené otázky a okruhy odpovědí.

5.7.2 Výběr respondentů

Tato a následující subkapitoly obsahují v rámečku znění (zpravidla) uzavřené otázky s variantami odpovědí. Otázky jsou řazeny v logickém sledu tak, jak budou uvedeny v dotazníku. Přímo v rámečku je kurzívou uveden důležitý komentář, který musí být součástí školení tazatelů.

Pod rámečkem je vysvětlen smysl otázky a způsob jejího pokládání a vyhodnocení. V závěru subkapitoly je shrnut význam a obsah zjištění získaného danou otázkou.

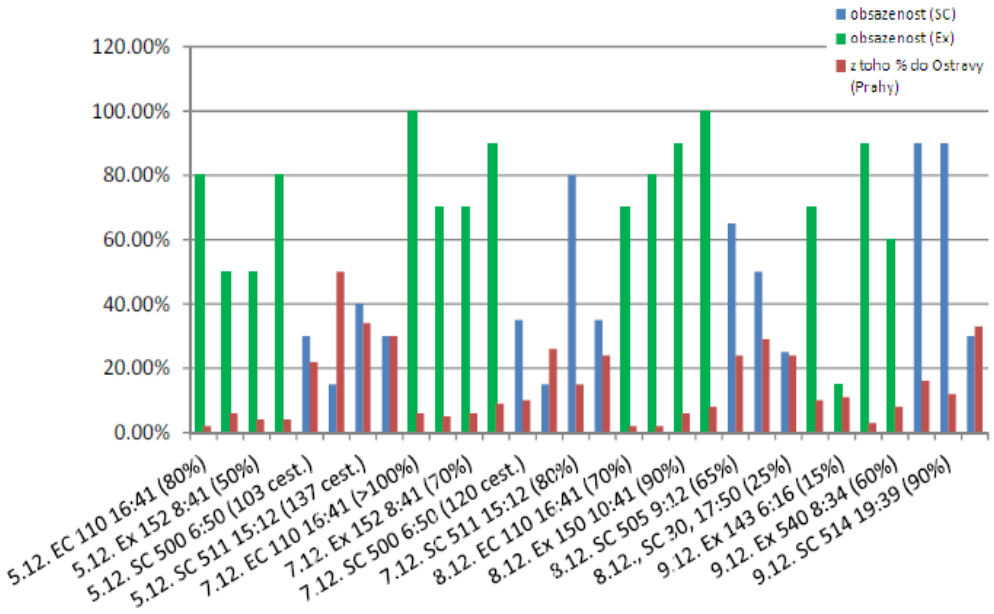
Cestujete z X do Y?

a) ano – *pokračuje šetření*

b) ne – *konec šetření*

Tazatelé musí projít celým vlakem a oslovit všechny cestující (s přihlédnutím k momentálním výjimečným okolnostem – např. nebudit spící, neoslovovat osoby evidentně pod vlivem alkoholu, apod.). Obr. 5.3 ukazuje na příkladu z šetření na lince Praha – Ostrava celkovou obsazenost jednotlivých spojů (modré a zelené sloupce) a v tom poměr spotřebitelů šetřeného produktu, tzn. cestujících z Prahy do Ostravy nebo zpět.

Obr. 5.3 Příklad obsazenosti spojů a počet respondentů na lince Praha - Ostrava



Zdroj: vlastní spotřebitelské šetření na lince Praha - Ostrava, vedoucí šetření Václav Rederer, nepublikováno

Skupina X počet .....

Pokud cestují respondenti ve skupině, je třeba, aby tazatel intuitivně reagoval na situaci, kdy za skupinu odpovídá její formální nebo neformální vedoucí, od situace, kdy každý člen skupiny je ochoten odpovídat samostatně. V případě, kdy za skupinu odpovídá vedoucí, označí toto tazatel na dotazníku a uvede počet členů skupiny – vyplňuje se jen jeden dotazník a počet členů skupiny slouží jen pro kvantifikaci cestujících na dané lince. Odpovídají-li členové skupiny samostatně, použijí se samostatné dotazníky, v nichž se neoznačuje „skupina“. V obou případech může být použit skupinový tarif nebo samostatné tarify; toto se vyznačí v dotazníku podle skutečnosti.

Výsledkem zjištění této otázky pro finální výstup šetření je:

- obsazenost spoje;
- podíl cestujících na šetřené relaci X – Y (šetřený produkt) na celkovém počtu cestujících ve spoji.

5.7.3 Rozdělení respondentů podle frekvence jízd

Jak často jste za posledních 12 měsíců cestoval mezi X a Y?

a) 10 a více jízd týdně (tzn. denně tam a zpět; skutečná denní dojížďka např. do zaměstnání)

b) 3 až 9 jízd týdně (víceméně pravidelná dojížďka, ale nikoli denní)

c) 2 jízdy týdně (tj. jednou tam a zpět; studentské nebo pracovní cesty s návraty na víkend domů)

d) 1 až 7 jízd za měsíc (frekventované cesty)

e) 1 až 5 jízd za 6 měsíců (málo frekventované, ale pravidelné cesty)

f) ne více než jednou (nahodilé cesty)

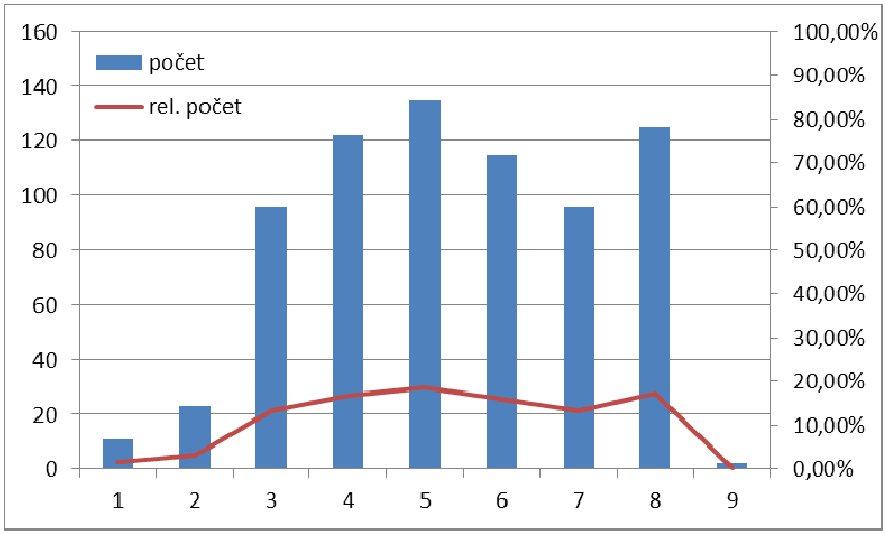
g) dnes poprvé (náhodný cestující nebo přišedší z jiného módu) – *co je důvodem volby vlaku?*

h) nevím + jiná odpověď – *popsat jaká*

Tazatelé položí otázku jako otevřenou a zaznamenají odpověď do příslušné kategorie; pokud respondent váhá, stručně mu vysvětlí a okomentují jednotlivé varianty, které se nejvíce blíží jeho pravděpodobné odpovědi. Zejména je třeba rozlišit varianty a), b) a c) – denní dojíždění znamená skutečně každodenní pravidelnou dojížďku, jinak se jedná o variantu b), podobně varianta c) zahrne právě jen zpáteční cesty typicky „na otočku“ během dne (předpokládané zejména služební pracovní cesty) a cesty s týdenním pobytem (typicky zaměstnanci nebo studenti dojíždějící na víkend domů), jiné cesty budou pravděpodobně variantami b) nebo d).

U odpovědi g) pokračuje tazatel zjištěním důvodu, pro který se respondent rozhodl použít k cestě právě vlak (např. auto v servisu, nespokojenost s kvalitou autobusové dopravy, neměl důvod dříve cestovat apod.); tyto odpovědi mohou být doplňkovým indikátorem pro charakteristiku dopravního ramene a pro odhad případného pokračování šetření při vymezování relevantního trhu (tj. předběžná identifikace dalších substitutů šetřeného produktu). Odpověď h) v daném kontextu znamená spíše nepochopení otázky respondentem a po doplňující otázce může být odpověď případně zahrnuta pod některou z variant a) – g). Např. odpověď typu „dosud jsem nejezdil, ale tento týden jezdím denně“ se zahrne pod bod e).

Obr. 5.4 Příklad rozložení cestujících podle frekvence jízd na lince Praha - Ostrava



1 = denně
2 = více než jednou týdně
3 = jednou týdně
4 = jednou za 14 dní
5 = jednou za měsíc
6 = jednou za čtvrtletí
7 = jednou za půl roku
8 = jednou za rok, poprvé
9 = neví, jiná odpověď

Zdroj: vlastní spotřebitelské šetření na lince Praha - Ostrava, vedoucí šetření Václav Rederer, nepublikováno

Výsledkem zjištění této otázky pro finální výstup šetření je:

- klasifikace cestujících do skupin s očekávanou různou cenovou elasticitou poptávky;
- stanovení významu dopravních špiček denních, týdenních a ročních.

5.7.4 Rozdělení respondentů podle účelu cesty

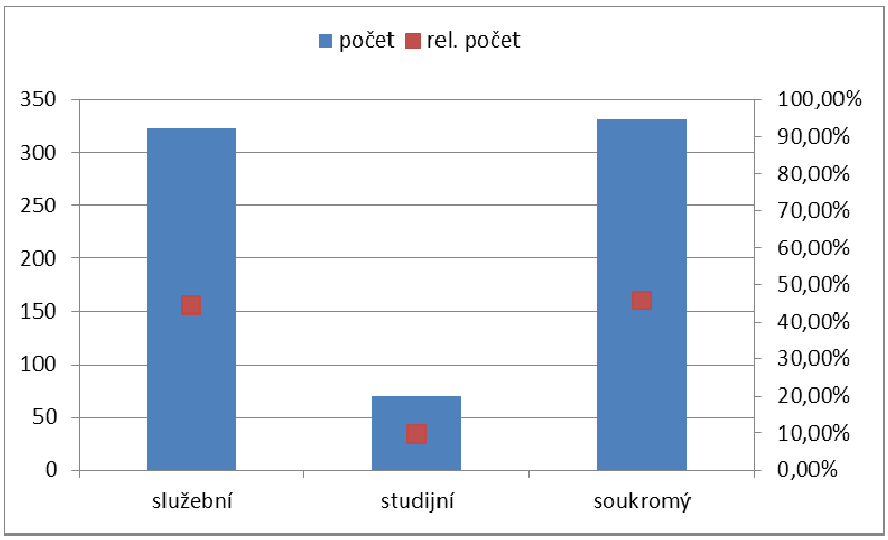
Jaký je účel Vaší cesty?

a) pracovní (jízdné jste platil respondent)
b) služební (jízdné platil zaměstnavatel)
c) soukromý (jízdné platil respondent):
    c1) turistika, výlet
    c2) kulturní nebo sportovní akce
    c3) návštěva příbuzných nebo přátel
    c4) jiný – *popsat jaký*

Zjištění účelu cesty má velký význam pro zhodnocení zjištěné cenové elasticity poptávky pro jednotlivé tarify, zejména vymezení varianty b). Pokud respondent váhá s určením účelu cesty, je rozhodující skutečnost, kdo platil jízdné. Rozlišení účelu cesty a kvantifikace relativních podílů těchto účelů na celkovém počtu cestujících na šetřené relaci je důležitou doplňkovou informací a

verifikací výchozí charakteristiky dopravního ramene. Z těchto charakteristik mohou vyplývat významná specifika, která jsou podstatná pro posouzení skutečné a potenciální intenzity konkurence na rameni a mohou zásadním způsobem ovlivnit úvahy o nabídkové substituci a o časovém vymezení relevantního trhu.

Obr. 5.5 Příklad rozdělení cestujících podle účelu cesty



Zdroj: vlastní spotřebitelské šetření na lince Praha - Ostrava, vedoucí šetření Václav Rederer, nepublikováno

Výsledkem zjištění této otázky pro finální výstup šetření je:

- klasifikace cestujících do skupin s očekávanou různou cenovou elasticitou poptávky;
- verifikace předpokladu o významu časového vymezení relevantního trhu (skladba cestujících vzhledem k dopravním špičkám denním, týdenním a ročním).

5.7.5 Rozdělení cestujících podle použitého tarifu

Jaký druh jízdného (jaký tarif) dnes využíváte?

a) základní/obyčejné/zákaznické jízdné (bez uplatnění jiných, než plošných relačních slev ČDpromo apod.)

b) včasná jízdenka

c) žákovské jízdné

d) studentská sleva 15-26 let

e) zákaznická sleva – INkarta 25/50, InSenior, InBusiness

f) zpáteční jízdné – *musí být uvedeno s některou variantou z ostatních odpovědí, nemůže zůstat jako samostatná odpověď*

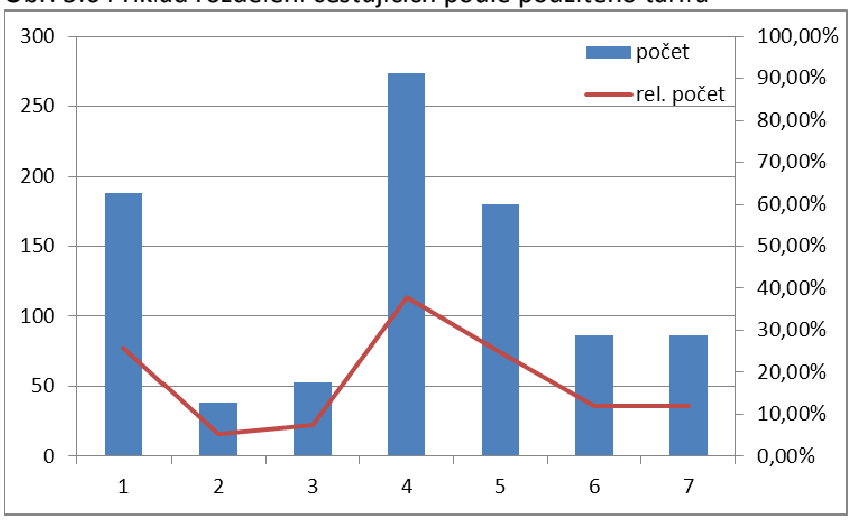
g) ... *následuje výčet všech dalších tarifních variant dostupných na vyšetřované relaci*

x) jiný – *uvést jaký*

Tuto otázku položí tazatelé jako uzavřenou a nabídnou respondentům možné varianty; teprve pokud respondent přesvědčivě uvádí jinou variantu, než nabídnutý výběr, uvede se v odpovědi „x) jiný“. Varianty a) až e) spolu s g) až x) reprezentují jednosměrné jízdné - je vždy nutné přesně pojmenovat a specifikovat všechny tarifní možnosti na vyšetřované lince. Pokud má respondent zpáteční jízdné (na toto musí směřovat samostatná otázka tazatele), vyznačí se v odpovědi také varianta „f)“ (tzn. že varianta „f)“ nemůže být nikdy označena samostatně, ale vždy s nějakou jinou variantou). Výčet možností odpovědi pro tuto otázku je třeba přizpůsobit aktuální tarifní politice dopravců na rameni; v případě šetření na mezinárodní relaci je třeba vzít úvahu i mezinárodní tarify a tarify dopravců sousedních zemí, které mohou být pro dopravu na dané relaci využity.

Je možné, že se cestující nebude v tarifech orientovat a nedokáže odpovědět – pokud tomu bude dosavadní průběh rozhovoru nasvědčovat, může mu tazatel nabídnout, že tarif zjistí sám po předložení jízdenky; aktivně však tazatelé nebudou předložení jízdních dokladů vyžadovat. Pokud se nepodaří použitý tarif určit, nebude tazatel naléhat a odpověď označí jako x) „jiný“ s uvedením, že tarif nebyl zjištěn. Při odpovědi e) je třeba odlišovat karty IN25 nebo IN50 od INGold; karta INGold bude výjimečná a bude zahrnuta do odpovědi x) „jiný“ s uvedením INGold. Důvodem je předpokládaná absolutní neelasticita na změnu ceny jízdného. Pokud respondent uvede, že má režijní jízdenku dopravce, ukončí tazatel rozhovor; dotazník bude použit pouze pro kvantifikaci cestujících na rameni a v daném spoji, ale data nebudou použita pro analýzu cenové elasticity.

Obr. 5.6 Příklad rozdělení cestujících podle použitého tarifu



1 = základní jízdné ČD Promo
2 = studentské jízdné 15-26 let
3 = SporoTicket
4 = zákaznická sleva IN25, IN50
5 = zpáteční jízdné
6 = jiné
7 = 1. vozová třída

Pozn.: ve skutečnosti bylo zjištěno 24 různých tarifních variant na základě kombinace tarifů (např. zpáteční jízdné spolu s IN25, apod.).

Zdroj: vlastní spotřebitelské šetření na lince Praha - Ostrava, vedoucí šetření Václav Rederer, nepublikováno

Výsledkem zjištění této otázky pro finální výstup šetření je:

- četnost použití určitého tarifu;
- verifikace účelu cesty (pro určitý účel lze předpokládat využití určitého tarifu;
- výpočet cenové elasticity pro jednotlivé tarify.

5.7.6 Ověření povědomí respondenta o ceně jízdného

Víte, kolik tato dnešní cesta stála?

a) ano – *uvést částku*

b) ne – *tato varianta zahrnuje také jakékoli jiné odpovědi, u nichž je zřejmé, že respondent neví, kolik cesta stála*

Tazatel nesmí použít formulaci „kolik stála jízdenka“, neboť některé produkty jsou vázány na použití místenky s různou cenou, případně může mít respondent zakoupenou nepovinnou místenku, jejíž cenu však nelze pro účely tohoto šetření přičítat k ceně jízdenky. Není žádoucí na respondenta naléhat ani se snažit zjistit cenu z jízdního dokladu; pokud cestující cenu nezná a obratem ji vyčte ze svého jízdního dokladu, označí respondent odpověď b). Otázka směřuje na zjištění citlivosti respondentů na změnu ceny a k verifikaci předchozí odpovědi. Skutečně použitá cena bude identifikována z předchozí otázky podle použitého tarifu. V realitě současných tarifních systémů je možné rozpětí skutečné ceny jízdného placené cestujícím značně velké: použití a kombinace různých slev a akcí vytváří velké množství kombinací. Příklad uvedený v tab. 5.5 ze šetření na lince Praha – Ostrava ukazuje, že za skutečně placené jízdné bylo zjištěno 158 různých cen (v tom jsou započteny i jednorázové platby za kartu ČD IN GOLD, která poté umožňuje bezplatnou jízdu po celé síti, apod.)

Tab. 5.5 Příklad cen jízdného uváděných respondenty na jedné lince

cena č.	cena (Kč)	počet	cena č.	cena (Kč)	počet	cena č.	cena (Kč)	počet
1.	100	1	**54.**	336	1	**107.**	658	1
2.	120	2	**55.**	340	6	**108.**	667	1
3.	126	1	**56.**	341	1	**109.**	669	1
4.	150	1	**57.**	348	1	**110.**	670	1
5.	165	1	**58.**	350	8	**111.**	680	2
6.	190	1	**59.**	352	1	**112.**	700	17
7.	195	10	**60.**	353	1	**113.**	720	2
8.	200	10	**61.**	354	1	**114.**	728	1
9.	210	1	**62.**	357	5	**115.**	730	1
10.	217	1	**63.**	360	12	**116.**	740	1
11.	220	12	**64.**	365	2	**117.**	750	12
12.	221	1	**65.**	370	5	**118.**	760	2
13.	223	1	**66.**	375	2	**119.**	770	2
14.	226	1	**67.**	376	1	**120.**	780	2
15.	227	1	**68.**	380	12	**121.**	784	1
16.	229	2	**69.**	390	7	**122.**	790	3

17.	230	6	**70.**	392	3	**123.**	800	13
18.	233	1	**71.**	395	14	**124.**	821	1
19.	235	3	**72.**	400	23	**125.**	850	2
20.	236	1	**73.**	410	1	**126.**	859	1
21.	240	6	**74.**	420	2	**127.**	860	1
22.	242	1	**75.**	425	1	**128.**	880	1
23.	250	7	**76.**	430	4	**129.**	900	3
24.	251	1	**77.**	436	2	**130.**	901	1
25.	255	1	**78.**	437	2	**131.**	918	1
26.	258	1	**79.**	440	2	**132.**	920	1
27.	260	23	**80.**	445	1	**133.**	929	1
28.	262	1	**81.**	449	1	**134.**	940	1
29.	265	1	**82.**	450	5	**135.**	950	6
30.	266	3	**83.**	456	2	**136.**	980	1
31.	270	2	**84.**	457	1	**137.**	981	1
32.	271	1	**85.**	470	1	**138.**	989	2
33.	278	1	**86.**	480	4	**139.**	1000	5
34.	280	3	**87.**	485	1	**140.**	1018	1
35.	281	1	**88.**	490	2	**141.**	1040	1
36.	285	1	**89.**	494	1	**142.**	1180	1
37.	289	1	**90.**	495	9	**143.**	1200	1
38.	290	2	**91.**	498	1	**144.**	1205	1
39.	292	1	**92.**	500	17	**145.**	1300	1
40.	295	42	**93.**	508	2	**146.**	1385	1
41.	296	2	**94.**	540	4	**147.**	1458	1
42.	297	1	**95.**	550	24	**148.**	1600	1
43.	300	31	**96.**	560	3	**149.**	1680	2
44.	309	1	**97.**	561	4	**150.**	1700	1
45.	311	1	**98.**	590	3	**151.**	1745	1
46.	315	1	**99.**	592	1	**152.**	2000	1
47.	320	6	**100.**	600	35	**153.**	2260	1
48.	321	1	**101.**	616	2	**154.**	3500	2
49.	324	2	**102.**	630	3	**155.**	20000	1
50.	327	1	**103.**	635	1	**156.**	23000	1
51.	329	1	**104.**	650	6	**157.**	500-600	1
52.	330	10	**105.**	651	1	**158.**	500-900	1
53.	332	1	**106.**	654	1			

Počet cestujících, kteří znali cenu své jízdenky:	660
Počet cestujících, kteří neznali cenu své jízdenky:	63

Zdroj: vlastní spotřebitelské šetření na lince Praha - Ostrava, vedoucí šetření Václav Rederer, nepublikováno

Výsledkem zjištění této otázky pro finální výstup šetření je:

- verifikace použitého jízdního tarifu;
- ověření citlivosti cestujících na změnu ceny (znalost ceny indikuje vyšší citlivost a naopak).

5.7.7 Zjištění citlivosti respondenta na zvýšení ceny

Představte si, že by se cena cesty v tomto vlaku trvale zvýšila o 10%, zatímco všechny ostatní ceny by zůstaly stejné. Zaznamenal byste takové zdražení?

a) ano

b) ne

c) nedovedu posoudit

Tazatel musí zdůraznit cenu za použití právě daného vlaku, tj. daného produktu. Tyto produkty se mohou odlišovat (rychlostí spoje, službami na palubě, kvalitou vozidla atd.) a mohou tedy navzájem mezi sebou vytvářet substituty. Výsledky šetření se budou používat pro verifikaci kandidátského trhu potom selektivně podle použitého produktu; pro správné stanovení relevantního trhu je proto důležité, aby respondent při této odpovědi uvažoval pouze o zdražení produktu, který právě používá k jízdě, a nezahrnoval do své předpokládané reakce zdražení žádného jiného produktu shodného ani jiného dopravce, ani železniční dopravy obecně.

Tazatel musí zdůraznit, že změna ceny by byla trvalá, tzn. že každé další použití tohoto způsobu dopravy by bylo napříště dražší o 10 %.

Tazatel by měl jen rychle zhodnotit respondentovu reakci; není třeba posuzovat okolnosti, za jakých by si zdražení všiml nebo ne. Odpověď „ano“ zahrnuje i všechny alternativy „spíše ano“, „pokud by o tom informovali“ apod.

Tab. 5.6 Příklad zjištěné citlivosti cestujících na zvýšení ceny o 10 %

Varianta	počet	relativní počet (%)
bez reakce	404	55,96
změna chování	306	42,38
neví/jinak	12	1,66

Zdroj: vlastní spotřebitelské šetření na lince Praha - Ostrava, vedoucí šetření Václav Rederer, nepublikováno

Výsledkem zjištění této otázky pro finální výstup šetření je:

- ověření citlivosti cestujících na změnu ceny.

5.7.8 Zjištění způsobu reakce respondenta na zvýšení ceny

Jakým způsobem byste po zjištění takového zvýšení ceny reagoval?

a) nijak, použil bych znovu tento vlak – *uvést, při jakém zvýšení ceny by reagoval*

b) cestu bych uskutečnil jiným typem vlaku stejného dopravce

... pokud ANO, následuje výčet možných produktů shodného železničního dopravce dostupných na vyšetřované relaci; poslední možnost je „bez preference produktu“

b1) znáte cenu jízdného v tomto vlaku (alespoň přibližně)? – *uvést cenu*

c) cestu bych uskutečnil vlakem jiného dopravce

... pokud ANO, následuje výčet možných produktů všech ostatních železničních dopravců dostupných na vyšetřované relaci; poslední možnost je „bez preference dopravce“

c1) znáte cenu jízdného v tomto vlaku (alespoň přibližně)? – *uvést cenu*

d) cestu bych uskutečnil autobusem

... pokud ANO, následuje výčet možných produktů autobusových dopravců dostupných na vyšetřované relaci; poslední možnost je „bez preference dopravce“

d1) znáte cenu jízdného v tomto autobuse (alespoň přibližně)? – *uvést cenu*

e) cestu bych uskutečnil ...

... pokud ANO, následuje výčet možných produktů dopravců ostatních módů veřejné hromadné dopravy osob dostupných na vyšetřované relaci, pokud má taková alternativa očekávaný význam (letecká, vodní, taxi)

e1) znáte cenu jízdného v tomto prostředku (alespoň přibližně)? – *uvést cenu*

f) cestu bych uskutečnil osobním autem (služebním, vlastním nebo sdíleným)

f1) víte, nakolik Vás taková cesta přijde (alespoň přibližně)? – *uvést cenu*

g) neuskutečnil bych cestu

h) jinak – *uvést jakým způsobem*

V této otázce má respondent podle svého subjektivního dojmu a na základě dosavadních znalostí a zkušeností uvést druhou nejlepší možnost dopravy, tzn. druhý nejlepší produkt, kterým by substituoval produkt, jenž právě využívá, v případě, že je pro něj zvýšení ceny tohoto produktu o 10% významné z hlediska volby. Hranici zvýšení ceny 10% volíme na základě předchozích zkušeností publikovaných v relevantní literatuře (viz výše), kde se pro podobné způsoby testování doporučuje hypotetické zvýšení ceny o 5% až 10%. Horní hranici volíme proto, že je zjištěný výsledný efekt potom robustnější, a také proto, že při přímém ústním dotazování je pro respondenty zvýšení o 10% zřejmé a snadno představitelné, jejich odpovědi tedy budou zřejmě věrohodnější. Tazatel sám zvýší cenu uvedenou respondentem v bodě 5.7.6 o 10% a tuto částku v otázce respondentovi sdělí. Pokud respondent v otázce 5.7.6 uvedl odpověď „b) ne“, použije tazatel cenu odvozenou z odpovědi na otázku 5.7.5 (tarif). Pokud ani z otázky 5.8.5 nevyplynulo, jaký tarif respondent použil, položí tazatel otázku pouze obecně a i tuto odpověď zaznamená do dotazníku.

U odpovědi a) je zařazena doplňující otázka vedoucí k verifikaci odhadované cenové elasticity při různých tarifních variantách, účelech cesty a skupinách respondentů. Protože se nedotazujeme na sociální status respondentů (tzn. jejich pracovní zařazení, příjem, subjektivní přináležitost k sociální vrstvě apod.), je údaj o velikosti podstatné změny jediný, z čeho lze alespoň přibližně (při vědomí možné substituce) usoudit na příjmové charakteristiky respondentů.

Pro šetření je důležité přesně rozlišit jednotlivé produkty, tj. různé dopravní služby podle kvality a komfortu vozidel (čalouněná sedadla, velkoprostorové vozy, nízkopodlažní vozy, klimatizace, tlakotěsnost, apod.), palubních služeb (wi-fi, el. přípojky, jídelní vůz, roznáška občerstvení, apod.), rychlosti spoje a počtu mezilehlých stanic (základní rozlišení podle Os, Sp, R, EX/EC/IC); dále zohlednit marketingové označení produktu (např. „pendolino“) a schopnost udržet standard služby v rámci definovaného produktu (např. proměnlivá kvalita palubních služeb na destinacích zajišťovaných vozidly různých zahraničních dopravců). U varianty odpovědi b) tazatelé musí respondenty přesně navést k tomu, aby rozlišovali produkt, který právě k jízdě používají, od jiných produktů téhož dopravce – zvýšenou cenu o 10% přitom musí uvažovat pouze pro používaný produkt. Záleží na podmínkách daného dopravního ramene a relace, kolik takových produktů jednoho dopravce (a zda vůbec) bude do šetření zahrnuto. Varianta odpovědi b) musí respondenta pouze navést na logiku dotazníku, kdy rozlišujeme jednotlivé produkty téhož dopravce; respondent nesmí získat dojem, že po něm tazatel chce stanovit pořadí kvality produktů dopravce, aniž by je však uvažoval skutečně použít. Poslední kontrolní podotázka zjišťuje, nakolik racionálně se respondent při odpovědi chová, tj. zda zná alternativní cenu dopravy, o níž uvažuje jako o druhé nejlepší.

Podobným způsobem budou do varianty odpovědi c) zařazeny jednotlivé produkty dalších železničních dopravců obsluhujících na rameni danou relaci. Respondent by měl primárně sdělit, zda je pro něho jiný železniční dopravce druhou nejlepší volbou a potom by se měl vyjádřit k preferenci některého dopravce resp. jeho produktu; pokud nemá specifické preference, uvede se bez preferencí. Poslední kontrolní podotázka zjišťuje, nakolik racionálně se respondent při odpovědi chová, tj. zda zná alternativní cenu dopravy, o níž uvažuje jako o druhé nejlepší. Na stejném principu jsou konstruovány varianty odpovědí d) a e). U varianty f) zmíní tazatel, že autem je myšleno nejen vlastní, ale i služební vozidlo, případně auto sdílené se známými spolucestujícími nebo cestovateli dohodnutými ad hoc prostřednictvím k tomu účelu existujícím internetovým aplikacím apod. Smyslem dotazu je zjistit skutečnou substituovatelnost, kdy má smysl např. odhad reakce zaměstnavatele na vyšší cenu.

Tab. 5.7 Příklad rozdělení cestujících podle způsobu reakce na zvýšení ceny o 10 %

varianta	četnost	relativní četnost (%)
Regiojet	157	21,75
LeoExpress	48	6,65
osobní automobil	9	1,25
autobus	1	0,14
jiný spoj ČD	9	1,25
neuskuteční cestu	6	0,83
Neví	80	11,08

Zdroj: vlastní spotřebitelské šetření na lince Praha - Ostrava, vedoucí šetření Václav Rederer, nepublikováno

Výsledkem zjištění této otázky pro finální výstup šetření je:

- zjištění způsobu reakce na zvýšení ceny;
- zjištění pořadí alternativních produktů – substitutů;
- zjištění, nakolik respondenti rozlišují mezi alternativními produkty - substituty;
- ověření povědomí respondentů o cenách konkurenčních produktů – substitutů.

5.7.9 Osobní údaje

Vzhledem k typu dotazování – přímé ústní dotazování na veřejnosti (v kupé nebo velkoprostorovém voze obsazeném cizími osobami) není efektivně možné získat od respondentů odpovědi na citlivé otázky týkající se jejich společenského statusu, příjmů, přináležitosti ke společenské vrstvě apod. Pro potřeby šetření proto vystačíme alespoň s informacemi, které mohou určit tazatelé vizuálně sami, bez dotazování: pohlaví a věk.

Respondent je:
a) muž
b) žena

Respondent je ve věku:
a) do 15 let (školní mládež)
b) 15-26 let (mládež s nárokem na studentskou slevu)
c) 27-39 let (mladší produktivní věk)
d) 40-62 let (starší produktivní věk)
e) více než 62 let (postproduktivní věk, důchodce)

Tazatelé se žádným způsobem na věk respondentů nedotazují; přiřazení do jednotlivých kategorií je subjektivním odhadem tazatele. Pokud to nevyplyne jednoznačně z použitého tarifu (např. „žákovské jízdné“ nebo „studentská sleva“), tazatelé přiřadí respondenta do kategorie na základě ad hoc subjektivního vjemu bez ohledu na sdělený účel cesty (např. pokud bude respondent vnímán jako „aspoň třicetiletý“, bude zařazen do varianty c) bez ohledu na to, že jako účel cesty uvedl „studijní“ – pokud ovšem současně používá tarif „studentská sleva“, bude zařazen do varianty b).

Výsledkem zjištění této otázky pro finální výstup šetření je:

- doplňující informace pro verifikaci cenové elasticity respondentů.

5.8 Tvorba dotazníku pro plošné šetření v regionech v osobní dopravě

5.8.1 Způsob sběru údajů

Způsob sběru dat v určitém regionu, v němž je prováděno dopravní šetření, je třeba podřídit tomu, že předem neznáme skutečnou demografickou skladbu cestujících na jednotlivých linkách. Z toho plyne nutnost výběru respondentů nikoli na základě náhody, ale na základě skutečné demografické struktury obyvatelstva ve vyšetřovaném regionu, tzn. je potřeba získat odpovědi od takového vzorku respondentů, který odpovídá skutečné skladbě obyvatel. Demografickou skladbu regionu je třeba odvodit z posledního platného censu (sčítání lidu, domů a bytů). Z průzkumu teprve vyplyne, která skupina obyvatel využívá linky veřejné dopravy a které. Toto je také první a důležitý poznatek pro analýzu dopadu určitého chování dopravců (například jejich fúze nebo změny ceny, která může nést znaky zneužití dominantního postavení) na skutečné a potenciální cestující.

Vlastní metodika získání dat může být založena na individuálních osobních rozhovorech prostřednictvím tazatele (face-to-face), písemnou anketou nebo elektronickou formou (viz výše; Wang 2010, Vysekalová et al. 2012: 57); pro šetření v odvětví dopravy jsou použitelné zejména dva základní přístupy:

- plošná prezentace průzkumu a dotazníku v médiích nebo na internetových stránkách, doplněná propagační, inzertní akcí – tento způsob osloví nejvíce respondentů, je nejsnazší na zpracování v případě on-line verze, má však nejnižší návratnost a nízkou validitu;

- přímé dotazování respondentů na frekventovaných místech, např. poblíž dopravních terminálů, přestupních uzlů, v obvodech stanic a zastávek s vysokým obratem cestujících – tento způsob je náročný na zajištění pracovní síly (tazatelů) a na zpracování získaných dat; má však relativně vysokou návratnost a umožňuje cíleně vyhledat respondenty tak, aby bylo naplněno kritérium demografické skladby.

Vzhledem k nutnosti získat věrohodné údaje, zejména odpověď na otázku stran reakce na zvýšení ceny, je vhodnější metodou přímé dotazování prostřednictvím tazatelů. Vyškolení tazatelé mohou respondentům položit přesnou otázku a ihned ji vysvětlit – tím se ujistí, že respondent správně porozuměl a jeho odpověď bude odrážet jeho reálné chování. Přímé dotazování rovněž umožní tazatelům ujistit se, že respondenti chápou tarifní systém a jejich odpověď je založena na reálné znalosti ekonomických podmínek cestování.

5.8.2 Struktura dotazníku

Podle povahy prováděného šetření může dotazník obsahovat všechny výše uvedené otázky a charakteristiky respondentů. Vzhledem k tomu, že sběr dat není prováděn na konkrétní dopravní lince, musí dotazník obsahovat navíc soubor otázek, které identifikují respondenta vzhledem k očekávaným výchozím a konečným bodům jeho cest (tzn. například místo bydliště a místo dojížďky za prací nebo vzděláváním) a jeho cestovní návyky (tzn. například používaný dopravní prostředek, frekvenci jízd apod.).

***Doplňující otázky k osobním údajům*:**

Jaké je poštovní směrovací číslo Vašeho bydliště?

.. ..

Která obec nebo místní část je cílem Vaší pravidelné (nejčastější) dojížďky?

Tato doplňující otázka se pokládá v kontextu dotazu podle bodu 5.7.4.

.....

Variantou může být uzavřený dotaz na kilometrickou vzdálenost pravidelné dojížďky, kde nabízené varianty budou odpovídat podstatě šetřeného případu (např. spíše pro příměstskou a regionální dopravu nebo pro meziregionální a dálkovou atd.).

a) v místě bydliště, v obci

b) do 5 km

c) 5 – 10 km

d) do 25 km

..... apod.

Vlastní domácnost, ve které žijete, osobní automobil?

a) ano

b) ne

c) nedovedu posoudit

Výsledkem zjištění těchto otázek pro finální výstup šetření je:

- doplňující informace pro verifikaci cenové elasticity respondentů;
- zmapování dopravních proudů ve vyšetřované oblasti.

Doplňující otázky k cestovním návykům:

Jaký účel mají Vaše nejčastější pravidelné cesty?

Tato otázka je variantou dotazu podle bodu 5.7.4. Tazatel navede respondenta k identifikaci těchto nejčastějších cest (typicky do zaměstnání nebo do školy) a další otázky se vztahují právě k těmto cestám.

a) pracovní (jízdné jste platil respondent)

b) služební (jízdné platil zaměstnavatel)

c) soukromý (jízdné platil respondent):

c1) turistika, výlet

c2) kulturní nebo sportovní akce

c3) návštěva příbuzných nebo přátel

c4) jiný – *popsat jaký*

Jaký dopravní prostředek využíváte při svých nejčastějších pravidelných cestách?

Tato doplňující otázka se pokládá v kontextu dotazu podle bodu 5.7.4. Podle povahy vyšetřovaného případu se případně uvede i členění podle jednotlivých dopravců. K odpovědi na tuto otázku se váže otázka 5.7.7 a 5.7.8.

a) vlak

b) příměstský nebo meziměstský autobus

c) prostředky MHD

d) osobní automobil

e) jízdní kolo/pěšky

f) jiný; nedovedu posoudit

(může být uvedena kombinace variant zejména s ohledem na IDS)

Jaký dopravní prostředek využíváte nejčastěji při ostatních cestách – jiných než pravidelných uvedených výše?

Tato doplňující otázka se pokládá v kontextu dotazu podle bodu 5.7.4. Podle povahy vyšetřovaného případu se případně uvede i členění podle jednotlivých dopravců. Může být využita jako kontrolní k posouzení reakcí na cenu.

a) vlak

b) příměstský nebo meziměstský autobus

c) prostředky MHD

d) osobní automobil

e) jízdní kolo/pěšky

f) jiný; nedovedu posoudit

(může být uvedena kombinace variant zejména s ohledem na IDS)

Jaká je docházková vzdálenost na stanici dopravního prostředku, který využíváte pro nejčastější pravidelné cesty?

Tato doplňující otázka může být využita jako vysvětlující k posouzení reakcí na změnu ceny a přechod k jinému dopravci/módu.

a) do 5 minut

b) 6 až 10 minut

c) 11 až 20 minut

d) 21 až 30 minut

e) 31 až 45 minut

f) více než 45 minut

Jaká je frekvence služeb dopravního prostředku, který využíváte pro nejčastější pravidelné cesty?

Tato doplňující otázka může být využita jako vysvětlující k posouzení reakcí na změnu ceny a přechod k jinému dopravci/módu. Pro šetření v dálkové osobní dopravě budou intervaly adekvátně rozšířeny.

a) každých 1 až 5 minut

b) jednou za 6 až 10 minut

c) jednou za 11 až 20 minut

d) jednou za 21 až 30 minut

e) jednou za 31 až 45 minut

f) jednou za 46 až 60 minut

g) méně než jednou za 60 minut

Další doplňující otázky mohou být zaměřeny na celkovou dobu potřebnou k dosažení cílové destinace od opuštění domova, na čistou dobu strávenou v dopravním prostředku, na dobu strávenou čekáním na příjezd prostředku a na přestupních stanicích, na celkový počet nutných přestupů apod. Pokud to vyžaduje povaha šetření, lze otázky klást i relativně, tzn. „*Jakou maximální dobu byste byli ochotni strávit v dopravním prostředku?*“ apod.

Výsledkem zjištění těchto otázek pro finální výstup šetření je:

- doplňující informace pro verifikaci cenové elasticity respondentů;
- zmapování dopravních návyků a alternativních možností dopravy ve vyšetřované oblasti.

5.9 Dotazníkový průzkum v nákladní dopravě

Dotazníkový průzkum v segmentu nákladní dopravy se oproti dopravě osobní liší především počtem respondentů a jejich možnou zaujatostí vůči některému z dopravců v rámci řešeného případu. Dotazování (viz výše) musí být vedeno s ohledem na tyto skutečnosti. Vzhledem k tomu, že potenciální respondenti jsou podstatně lépe informováni o fungování odvětví, jeho nákladové struktuře, konkurenčních vztazích, alternativních možnostech apod. a rovněž je pravděpodobné, že jsou obeznámeni i s podstatou konkrétního řešeného případu, je vhodné dotazník maximálně přizpůsobit danému případu a dané struktuře a charakteru respondentů. Mezi respondenty budou zahrnuti nejen přímí spotřebitelé dopravních služeb (tzn. zákazníci nákladních dopravců), ale také konkurenční dopravci (pokud to povaha případu umožňuje) a subjekty navazujících služeb (speditérské firmy, operátoři navazujících dopravních trhů – např. zaoceánské plavby v návaznosti na železniční přepravu kontejnerů apod.). Současně dotazníky nemusí obsahovat řadu identifikačních údajů respondentů, neboť tyto jsou dohledatelné z veřejně dostupných databází (obchodní rejstřík, vlastní prezentace firem apod.).

Cílem dotazování je nejen zjištění reakce na potenciální zvýšení ceny (SSNIP), ale také pochopení struktury trhu a vzájemných vazeb mezi jeho účastníky, významu jednotlivých faktorů utvářejících konkurenci na daném trhu a postihnutí všech možných alternativ využití přepravních služeb a jejich nákladů. Vzhledem k tomu, že pro určité zboží mohou respondenti využívat služeb různých dopravců v různé modální struktuře, je pro určení substitučních dopravních služeb rozhodující otázka (AECOM 2010, podrobně též Gaszková 2013: 70 a n.):

Pokud by se zvýšila cena přepravy o 20, 15, 10 nebo 5 % u dopravce/módu, kterého nejvíce využíváte pro přepravní služby, s jakou pravděpodobností byste přešli k jinému dopravci/módu?

Tato otázka je variantou dotazu podle bodu 5.7.7 a 5.7.8. Tazatel navede respondenta k identifikaci hlavních faktorů volby jednotlivých alternativ – cenových a necenových.

a) reakce na zvýšení o 20 %: ..... důvod: .....

b) reakce na zvýšení o 15 %: ..... důvod: .....

c) reakce na zvýšení o 10 %: ..... důvod: .....

d) reakce na zvýšení o 5 %: ..... důvod: .....

Podle povahy řešeného případu se v dotazníku použijí varianty dotazů z výše uvedených pro osobní dopravu. Pro sestavení dotazníku bude také rozhodující, zda se šetření bude provádět na určité trase (souboru tras) nebo plošně pro určitý region, a zda bude předem úzce vymezen kandidátský trh vzhledem k typu přepravy (např. přeprava uhlí, kontejnerů, vozové zásilky apod.).

Pro úspěšné provedení spotřebitelského šetření může být v určitých případech také vhodné znát, na základě jakých faktorů si spotřebitelé vybírají způsob přepravy, viz např. Grue a Ludvigsen (2006: 13), kteří vytvořili stupnici zachycující 23 faktorů seřazených dle významu pro zákazníky dopravců. Většina zákazníků nákladních dopravců vnímá specifika jednotlivých dopravních módů a rozhodnutí o způsobu přepravy zboží je výsledkem mnoha faktorů. Při intermodálním srovnání cen za přepravu určité komodity je třeba brát do úvahy další náklady zákazníků spojené s překládkou tam, kde neexistuje přímé napojení na vlečky; tyto náklady se výrazně liší podle množství a druhu zboží a podle vybavení míst překládky a nakládky). Mezi *přímé náklady* zákazníků řadíme (zpracováno podle Gaszková 2013: 61):

- cenu přepravy – závisí na dopravním módu a komoditě;
- náklady na nakládku u odesílatele a na vykládku u příjemce – liší se v závislosti na druhu komodity, malé rozdíly mezi módy;
- náklady na překládku mezi dopravními módy – liší se výrazně podle komodity (nízké např. u kontejnerové nebo kombinované dopravy).

Mezi *nepřímé náklady* zákazníků řadíme (ibid):

- záruka a časová spolehlivost přepravy;
- rychlost přepravy;
- související logistické služby.

5.10 Zpracování výstupů

Výsledky získané na základě spotřebitelského průzkumu jsou pro daný případ unikátním souborem strukturovaných údajů, které mohou být využity jak pro klíčové důkazní řízení, tak i jako doplňkové informace pro další strategii vedení šetření. Škála odpovědí v jednotlivých otázkách umožní rozdělit cestující/zákazníky do různých kategorií a v těchto oddělených kategoriích posuzovat jejich reakce na zvýšení ceny a na další tržní i mimotržní podněty. Pro srovnání a analýzu výsledků se sestaví kontingenční tabulky, z nichž lze vysledovat převažující typické chování určitých specifických skupin cestujících (např. dojížďka za studiem, do zaměstnání, náhodní cestující, atd.) a zákazníků (zasilatelé a odběratelé různých komodit, v různých regionech, apod.), podle jejich sociálního statusu, frekvence dojížďky, ekonomických faktorů výběru módu, atd. Při posuzování údajů v kontingenčních tabulkách je třeba znovu zvažovat validitu výsledků šetření v jednotlivých kategoriích vzhledem k počtu pozorování (nedostatečně početný vzorek zkreslí výsledek).

Kromě výše uvedených příkladů výsledků a rozdělení odpovědí je podstatným výstupem šetření:

- *skutečná cenová elasticita* v jednotlivých skupinách spotřebitelů (viz příklad z šetření v osobní dopravě tab. 5.8). Celková cenová elasticita pro použití např. ve SSNIP testu se vypočte váženým průměrem. Cenová elasticita se také bude lišit pro různá období vzhledem k denní, týdenní i roční špičce.

Tab. 5.8 Příklad vypočtených cenových elasticit pro jednotlivé skupiny cestujících na lince Praha - Brno

druh jízdného	skutečná vypočtená elasticita (abs. hodnota)
obyčejné	2,30
studentská sleva	2,80
SporoTicket	2,10
InKarta 25/50	2,00
zpáteční sleva	2,30
jiné	2,90

Zdroj: vlastní spotřebitelské šetření na lince Praha - Brno, vedoucí šetření Václav Rederer, nepublikováno

- *diversion ratio*, tj. vyčíslení ochoty spotřebitelů substituovat danou přepravní službu službou alternativní (tab. 5.9 ukazuje příklad intermodální substituce, tab. 5.10 příklad substituce intramodální s volbou mezi více dopravci v rozdělení cestujících podle dvou typů přeprav). Tento ukazatel je klíčový pro další výpočty a pro celkové posouzení chování spotřebitelů a důsledků pro příjmy dopravců v odvětví.

Tab. 5.9 Příklad zjištěného diversion ratio pro dvě skupiny cestujících v regionálním šetření ve Skotsku (%)

	cestující ve vlacích	cestující v autobusech
nahrazení autobusovou dopravou	63,3	…
nahrazení vlakem	…	40,9

Zdroj: OXERA 2004: 19-21; zpracováno podle Michalisková 2013

Tab. 5.10 Příklad zjištěného diversion ratio pro dvě skupiny cestujících na lince Praha - Ostrava (%)

	cestující v SC Pendolino	cestující ve vlacích Ex/EC	průměr
nahrazení Regiojetem	59,12	74,12	64,34
nahrazení LeoExpressem	20,75	17,65	19,67
bez preferencí	30,82	22,35	27,87

Zdroj: vlastní spotřebitelské šetření na lince Praha - Ostrava, vedoucí šetření Václav Rederer, nepublikováno

1 Charakteristika odvětví železniční dopravy v Evropské unii

1.1 Obecná specifika železniční dopravy jako odvětví

Konkurenční pozice jednotlivých druhů dopravy ve vztahu k ostatním existujícím dopravním módům vždy záleží na jejich *relativní flexibilitě* (McBride, 1996). Tu přitom definují takové vlastnosti, jako jsou např. počet druhů přepravitelného zboží, velikost a prostorová organizace, respektive míra koncentrace/dekoncentrace přepravních proudů, hustota dopravní sítě, relativní rychlost, množství a velikost dopravních terminálů, kapitálové a provozní náklady a podobně. Železniční doprava je ve srovnání s vodní dopravou jednoznačně flexibilnější, ovšem v komparaci s dopravou silniční trpí v řadě případů nemožností přepravit zboží a cestující až do jejich skutečné cílové destinace (ibid). Podobně se na této mezi-pozici nachází i z hlediska dalších parametrů: velikost/hmotnost přepravitelného zboží nebo výše investičních a provozních nákladů.

Systém železniční dopravy je navíc charakteristický vysokou úrovní ekonomické a prostorové kontroly, protože většina železničních dopravců dlouhodobě pracuje v režimu monopolního či oligopolního uspořádání trhu (Rodrigue et al., 2013) a to i navzdory probíhající liberalizaci železnic v Evropě a dlouhodobé dominanci privátního sektoru v železniční dopravě v Severní Americe. V obou územích totiž na velkých segmentech dopravní sítě výrazně dominuje omezený počet velkých osobních a nákladních železničních dopravců.

Železniční doprava se jako veřejný dopravní systém začala rozvíjet v první polovině 19. století a v době průmyslové revoluce sehrála velmi důležitou úlohu, neboť tehdy působila jako primární faktor změn prostorové organizace společnosti (Seidenglanz, 2008: 251). Inovativnost železniční dopravy v éře průmyslové revoluce podmiňovaly především dvě skutečnosti – železnice znamenaly vznik:

- efektivní pozemní dopravy schopné přepravovat velké množství zboží ve vnitrozemí kontinentů (dosud převládající vodní doprava tuto možnost nabízela pouze v lokalitách ležících buď na pobřeží moře anebo na vhodných vnitrozemských vodních cestách);
- druhu dopravy, který je schopen zajistit dodávku zboží a přepravu osob v pozemní dopravě v doposud nedosažitelných přepravních časech (Rodrigue et al., 2013).

Ve 20. století společenský a ekonomický vliv železniční dopravy postupně klesal, což souviselo jednak se zastavením její prostorové expanze a jednak s tím, že zhruba od 20. až 30. let docházelo k rychlému a intenzivnímu rozmachu jejího základního konkurenta v pozemní dopravě – osobní a nákladní silniční dopravy (Seidenglanz, 2008). Kromě rozvoje konkurenčních dopravních módů zhoršovaly v průběhu 20. století pozici železnic na evropském dopravním trhu i následující faktory – jejich národní/státní ukotvenost, nekapacitnost značné části jejich sítě postavené zjednodušeným způsobem ve formě lokálních tratí, jejich netržní chování dané zestátněním a také celková proměna jak geografického kontextu, tak i charakteru spotřeby ve společnosti (blíže Seidenglanz 2006 a Kvizda 2006).

Na druhou stranu železnice představuje environmentální druh dopravy, který má navíc potenciál redukovat nehodovost a kongesce a navíc i v dnešní době je schopen v některých segmentech osobního i nákladního dopravního trhu nabízet atraktivní a zákazníky požadované služby (např. Rodrigue et al. 2013, Tight et al. 2004, Mager 2001, Seidenglanz 2006, Kvizda

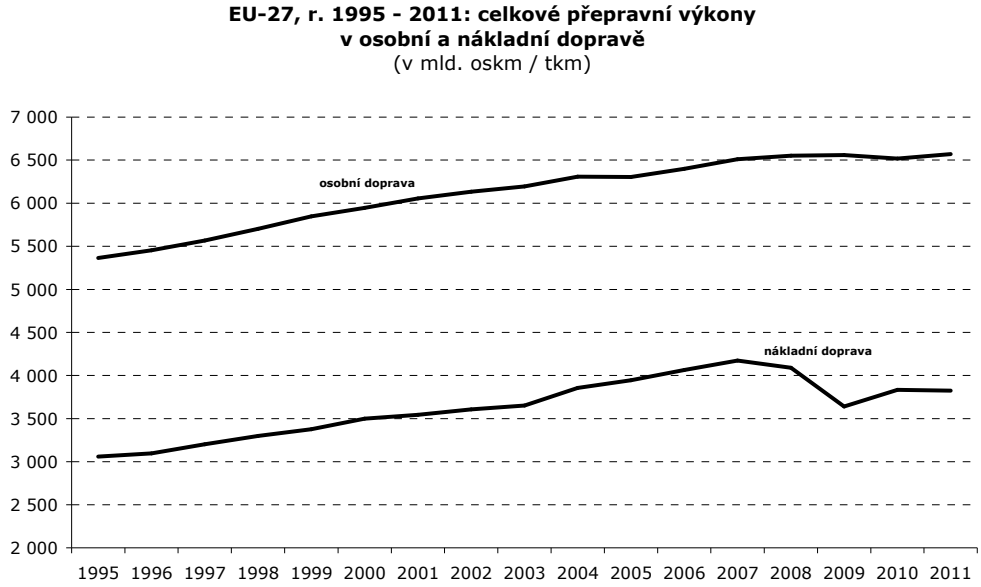
2008). Železnice nabízí pravidelné a plánované, ovšem poněkud rigidní služby, které nejlépe obsluhují relativně velké, stabilizované a geograficky koncentrované přepravní proudy. Výše uvedení autoři proto nejčastěji uvádějí následující tržní segmenty:

- vysokorychlostní osobní železniční doprava pro spojení velkých měst na vzdálenosti do 500 až 700 km včetně návazností na leteckou dopravu;
- konvenční osobní železniční doprava pro spojení velkých a středně velkých měst na vzdálenosti do 200 až 300 km včetně návazností na leteckou dopravu;
- městská a příměstská železniční doprava v zázemí dostatečně velkých center s rozvinutou každodenní dojížďkou;
- noční vlaky, autovlaky a jiné speciální nabídky v osobní dopravě;
- přeprava hromadných substrátů (např. papír, dřevo, obilí, uhlí, chemikálie, kovové výrobky, ocel apod.) a některých dalších nákladů v ucelených vlacích (využití kapacitnosti železniční dopravy);
- rozvíjející se zapojení železnic do systémů nákladní intermodální a kontejnerové dopravy (rostoucí důležitost časové přesnosti poskytovaných přepravních služeb – režim *just-in-time*).

1.2 Stav a vývojové trendy dopravního trhu v Evropské unii – podíl jednotlivých módů na dopravních výkonech (intermodální konkurence)

V období po roce 1995 dochází v zemích Evropské unie k mírnému růstu přepravních výkonů v osobní i nákladní dopravě, a to přesto, že se zejména v nákladní dopravě od roku 2008 poměrně výrazně projevil vliv hospodářské krize (konkrétní údaje viz v obr. 1.1). Mezi roky 1995 a 2011 tak přepravní výkony v osobní, respektive nákladní dopravě vzrostly o 22,5 %, respektive o 25 %.

Obr. 1.1 Celkové přepravní výkony v osobní a nákladní železniční dopravě v EU



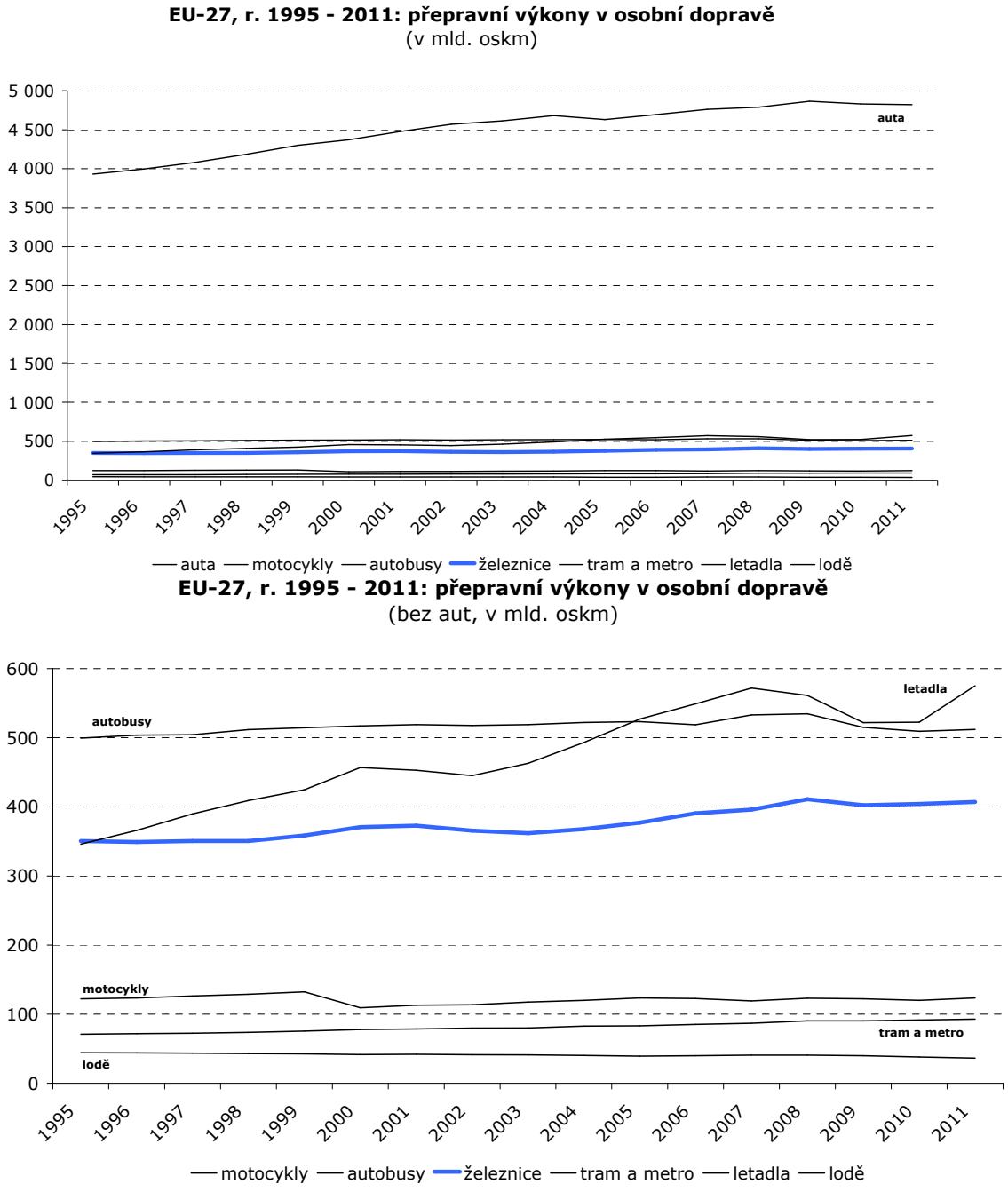
Zdroj: Transport in figures 2013 (European Commission, 2013).

Přepravním výkonům v osobní dopravě v EU výrazně dominuje individuální automobilová doprava, její podíl na *modal splitu* dosáhl v roce 2011 o 73,4 % (viz obr. 1.2). V nákladní dopravě na trhu dosahují nejvyššího zastoupení dva dopravní módy – vedle dopravy silniční je nutné

zmínit dopravu námořní (uvažována je ovšem pouze námořní doprava v přepravách uvnitř území EU, obr. 1.2). Každý ze zmíněných druhů dopravy zabezpečuje více než 35 % přepravní práce v Evropské unii.

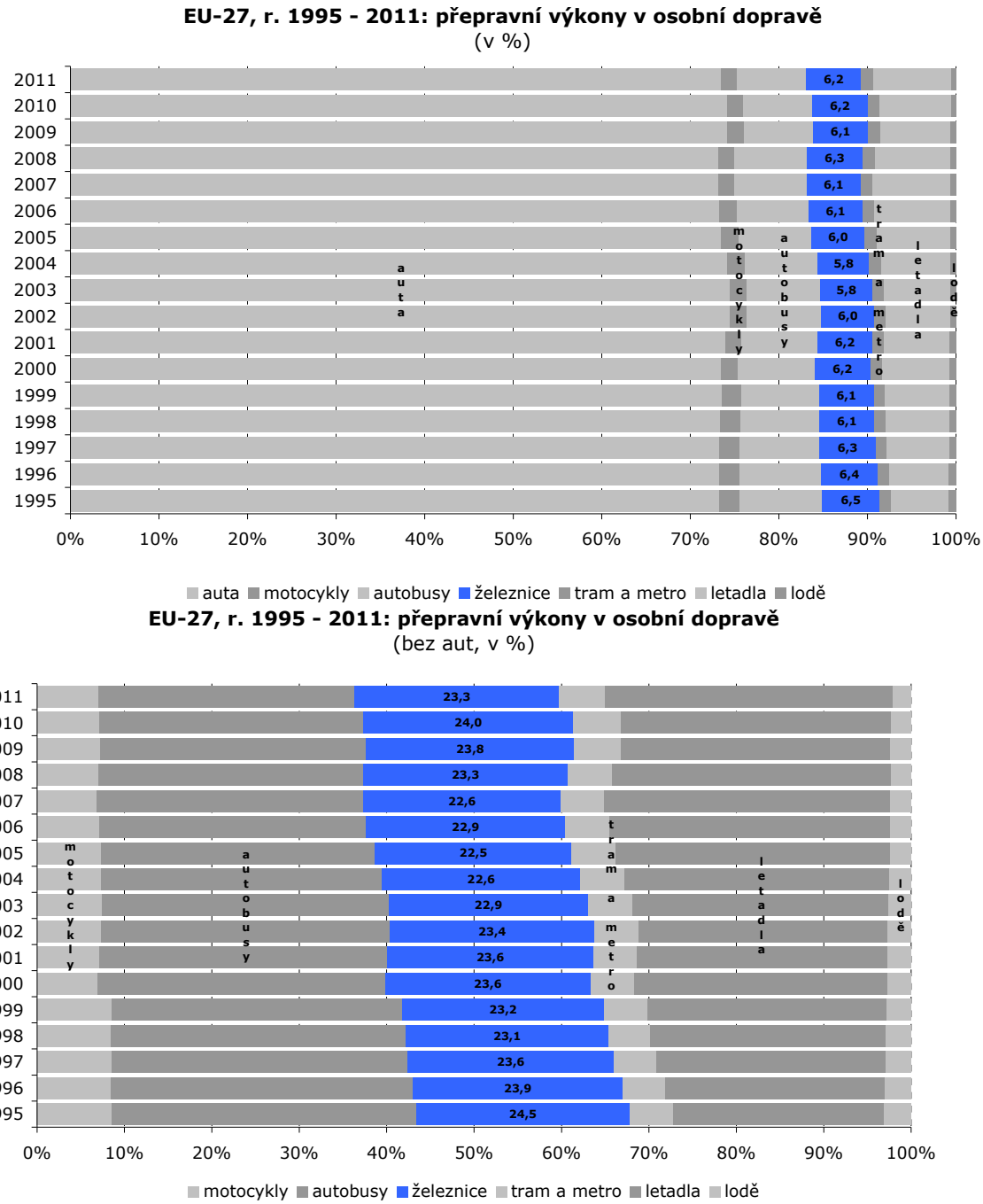
Přepravní výkony železnic v EU mezi roky 1995 a 2011 v absolutních hodnotách mírně rostou, v dopravě osobní došlo k nárůstu z 351 mld. oskm na 407 oskm, v dopravě nákladní pak z hodnoty 386 mld. tkm na 420 mld. tkm. Přesto v relativních číslech význam železniční dopravy stagnuje – podíl železnic na výkonech osobní dopravy se pohybuje kolem 6 %, podíl železnic na výkonech nákladní dopravy se pohybuje mezi 10 a 12 %.

Obr. 1.2 Modální split dopravních výkonů v EU



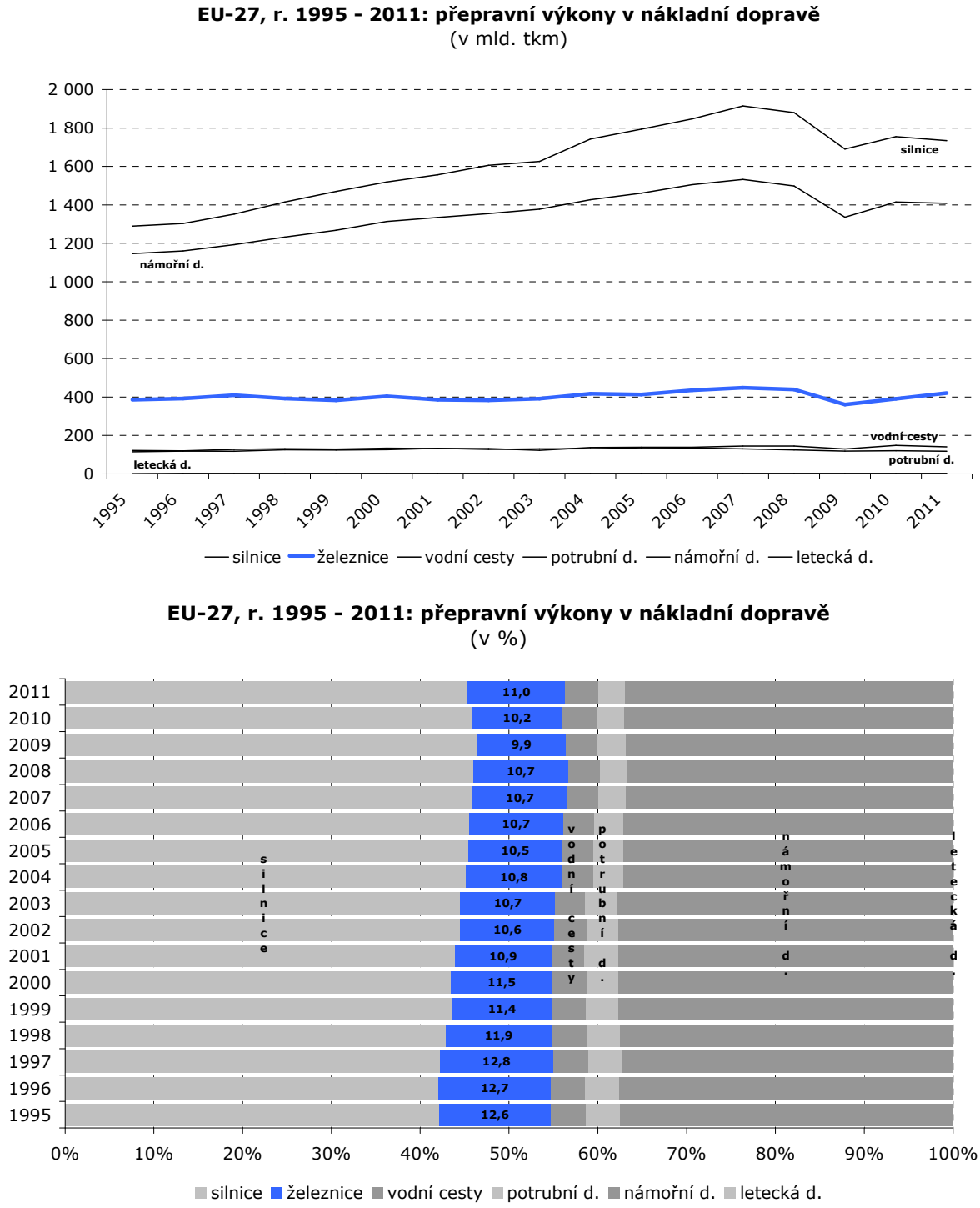
Zdroj: Transport in figures 2013 (European Commission, 2013).

Obr. 1.3 Intermodální podíl osobní dopravy v EU



Zdroj: Transport in figures 2013 (European Commission, 2013).

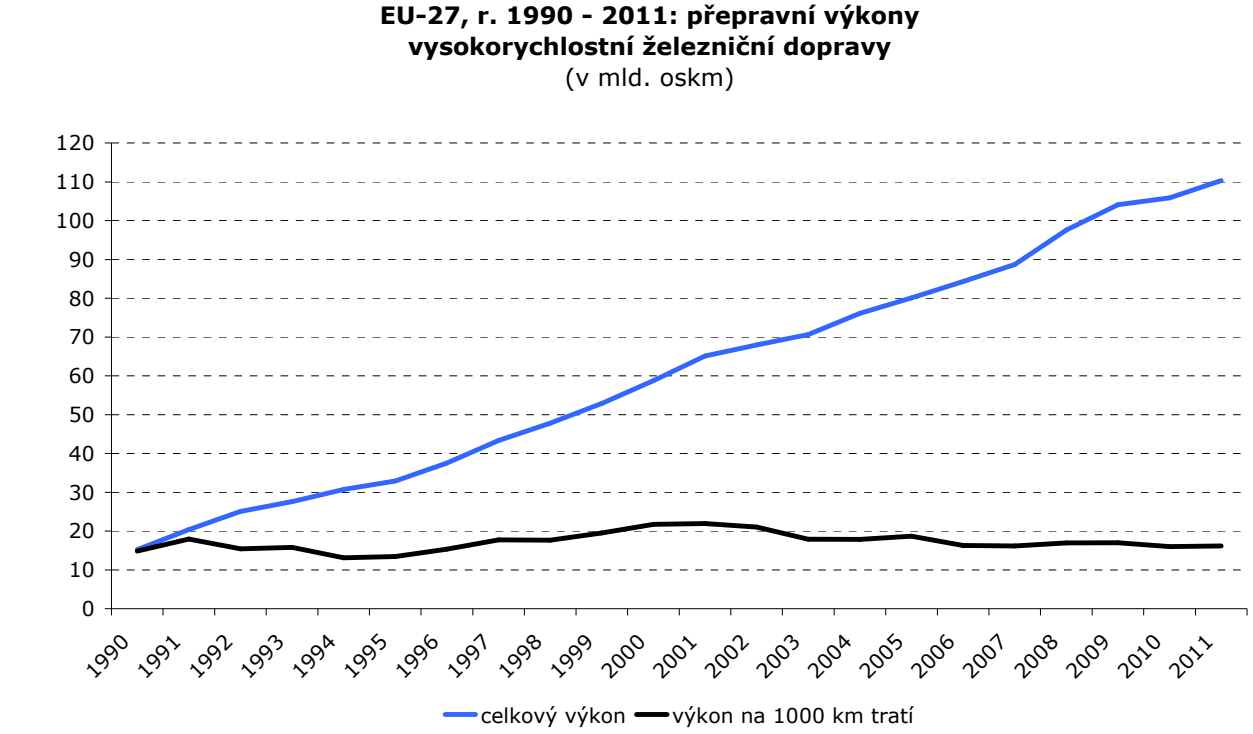
Obr. 1.4 Intermodální podíl osobní dopravy v EU

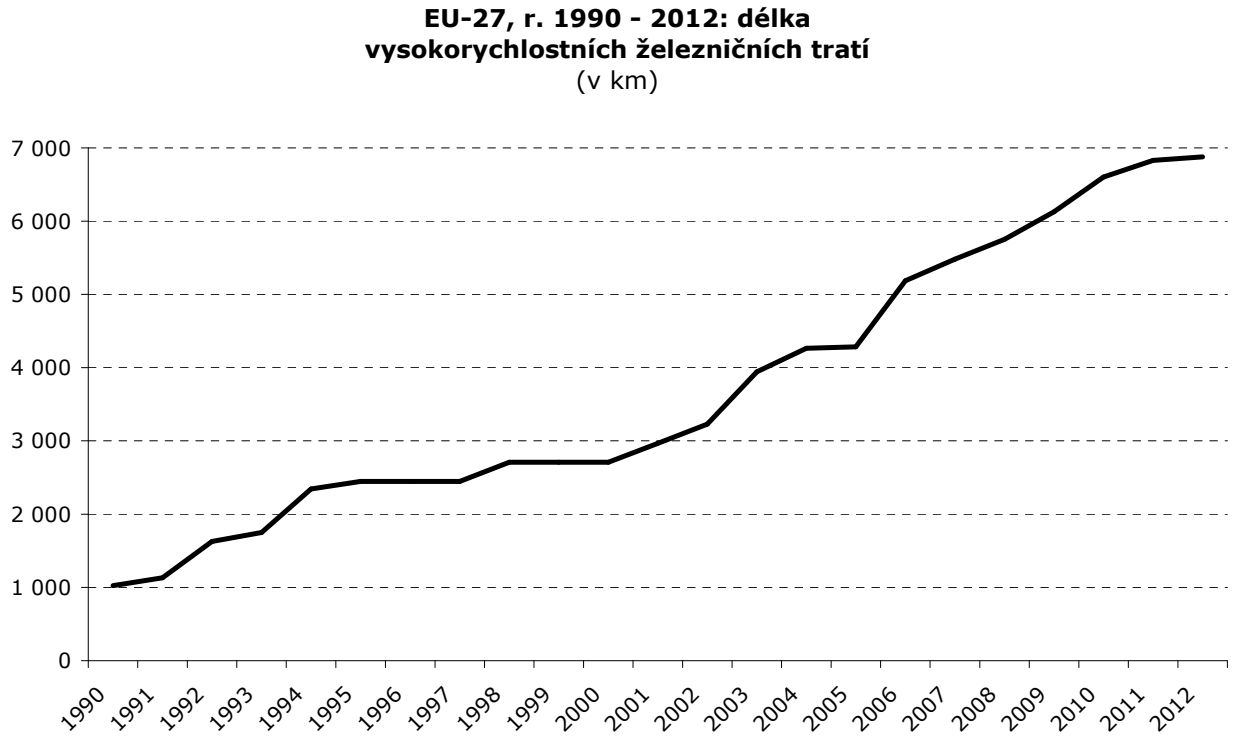


Zdroj: Transport in figures 2013 (European Commission, 2013).

V současné době je nejdynamičtěji se rozvíjejícím segmentem osobní železniční dopravy v EU vysokorychlostní doprava umožňujících jízdu rychlostí 250 km/h. Zatímco v roce 1995 dosahovala vysokorychlostní železnice přepravního výkonu 15 mld. oskm, v roce 2011 to bylo již 110 mld. oskm (obr. 1.5). Růstu přepravních výkonů vysokorychlostní železnice je do značné míry dosahováno prodlužováním délky adekvátních tratí, relativizovaný přepravní výkon na 1000 km tratí je víceméně stabilní (všechny údaje uvádí též tab. 1.1).

Obr. 1.5 Přepravní výkony vysokorychlostních železnic v EU





Zdroj: Transport in figures 2013 (European Commission, 2013).

Na úrovni jednotlivých evropských států je situace v železniční dopravě poměrně výrazně diferencovaná (viz tab. 1.1 a obr. 1.6): v absolutním měřítku zabezpečuje největší přepravní výkony osobní železnice ve Francii (89 mld. oskm v roce 2011), v Německu (85 mld. oskm), ve Velké Británii (57 mld. oskm), v Itálii (43 mld. oskm) a ve Španělsku (23 mld. oskm). Z celoevropského pohledu naopak zanedbatelné jsou přepravní výkony osobní železniční

dopravy v Estonsku, Lucembursku, Litvě, Lotyšsku, Slovinsku, Řecku a Irsku (ve všech uvedených státech méně než 2 mld. oskm).

Belgie, Dánsko, Německo, Francie, Rakousko, Švédsko a Velká Británie představují z hlediska osobní železniční dopravy úspěšné státy, neboť se v nich kombinují dva pozitivní parametry – růst přepravních výkonů spojený s nadprůměrným zastoupením železnic na přepravních výkonech pozemní dopravy. Např. ve Velké Británii se přepravní výkon osobní železniční dopravy mezi roky 1995 a 2011 téměř zdvojnásobil a ve Švédsku vzrostl zhruba o dvě třetiny. Při interpretaci relativní úspěšnosti osobní železnice ve vyjmenovaných státech je potřeba zdůraznit jak historický vývoj a geografický kontext (např. uspořádání sídelního systému, ekonomická síla středisek, koncentrovanost dojížďkových proudů), tak i stav železniční infrastruktury a kvalitu nabídky dopravních služeb. Jistý vliv, alespoň v některých státech, bude pravděpodobně mít i míra liberalizace drážního sektoru.

Na opačné straně žebříčku se nacházejí státy jako Řecko, Litva, Estonsko, Bulharsko a Portugalsko, v nichž se nízký podíl železnic na celkových výkonech pozemní dopravy kombinuje ještě s absolutním poklesem přepravních výkonů. V těchto státech osobní železniční doprava nikdy nepatřila k výkonným dopravním systémům a spíše pouze okrajově doplňovala ostatní dopravní módy.

Specifickou skupinu tvoří postsocialistické státy, v nichž ve všech s výjimkou Slovinska dochází k poklesu přepravních výkonů železniční dopravy. Takový vývoj je patrně důsledkem změny dopravního chování obyvatelstva spojené s přechodem k individuální automobilové dopravě, k němuž zde dochází v souvislosti se změnami životního stylu a charakteru spotřeby paralelně s přechodem od centrálně řízených ekonomik na ekonomiky tržní. Přes poklesy přepravních výkonů však v řadě z těchto států zůstává podíl železnic na výkonech pozemní dopravy srovnatelný s průměrem EU – tato charakteristika plně popisuje aktuální situaci v Polsku, v Rumunsku, v Lotyšsku, na Slovensku, v ČR a v Maďarsku.

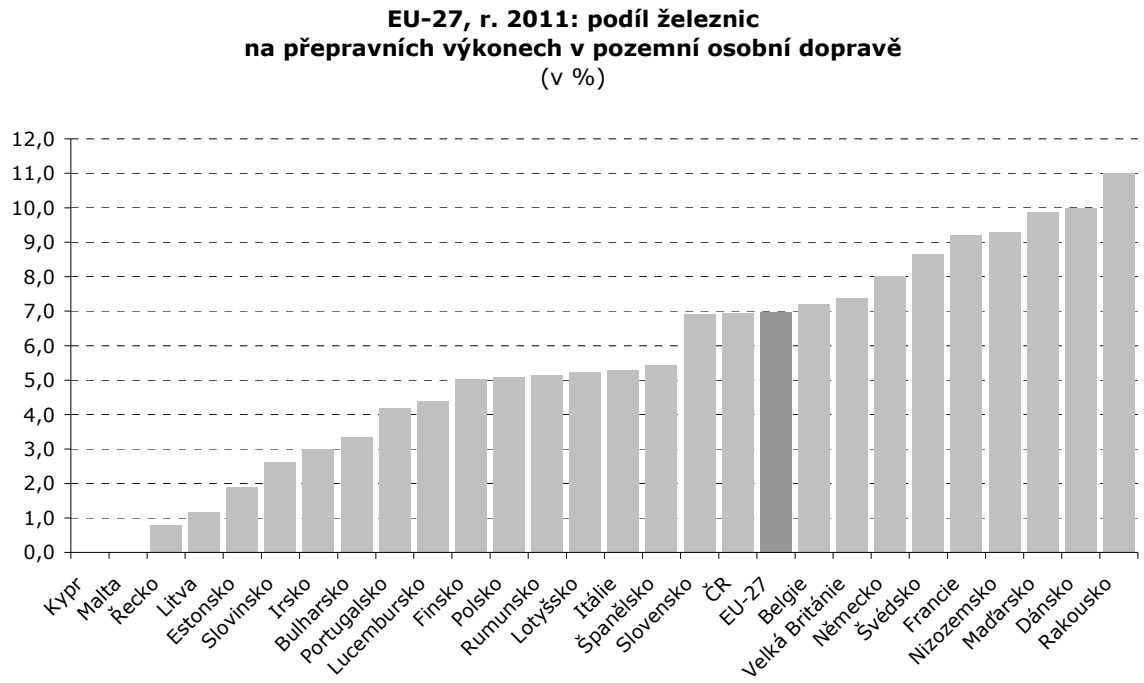
Tab. 1.1 Osobní železniční doprava v členských státech EU – vývoj přepravních výkonů (v mld. oskm)

	1995	2000	2005	2010	2011	2011-1995 (abs.)	2011/1995 (v %)
Belgie	6,76	7,73	9,15	10,40	10,41	**3,65**	**154,1**
Bulharsko	4,69	3,47	2,39	2,10	2,07	**-2,63**	**44,1**
ČR	8,02	7,30	6,67	6,59	6,71	**-1,31**	**83,7**
Dánsko	4,89	5,54	5,97	6,35	6,61	**1,72**	**135,2**
Německo	70,98	75,40	74,95	83,03	84,98	**14,00**	**119,7**
Estonsko	0,42	0,26	0,25	0,25	0,24	**-0,18**	**57,7**
Irsko	1,29	1,39	1,78	1,68	1,64	**0,35**	**126,9**
Řecko	1,57	1,89	1,85	1,34	0,96	**-0,61**	**61,1**
Španělsko	16,58	20,14	21,62	22,39	22,80	**6,22**	**137,5**
Francie	55,56	69,87	76,20	85,90	89,00	**33,44**	**160,2**
Itálie	46,65	49,57	50,47	47,29	43,34	**-3,31**	**92,9**
Kypr	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	**.**	**.**
Lotyšsko	1,37	0,72	0,89	0,75	0,74	**-0,63**	**54,0**
Litva	1,13	0,61	0,43	0,37	0,39	**-0,74**	**34,4**
Lucembursko	0,29	0,33	0,27	0,35	0,35	**0,06**	**121,6**
Maďarsko	8,44	9,69	9,85	7,69	7,81	**-0,64**	**92,5**
Malta	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	**.**	**.**
Nizozemsko	16,35	14,67	15,15	15,40	15,75	**-0,60**	**96,3**

Rakousko	10,12	8,74	9,51	10,74	10,88	**0,75**	**107,4**
Polsko	26,64	24,09	18,16	17,92	18,18	**-8,46**	**68,2**
Portugalsko	4,81	4,03	3,81	4,11	4,14	**-0,67**	**86,2**
Rumunsko	18,88	11,63	7,99	5,44	5,07	**-13,81**	**26,9**
Slovinsko	0,60	0,71	0,78	0,81	0,77	**0,18**	**129,9**
Slovensko	4,20	2,87	2,18	2,31	2,43	**-1,77**	**57,9**
Finsko	3,18	3,41	3,48	3,96	3,88	**0,70**	**121,9**
Švédsko	6,84	8,24	8,94	11,22	11,38	**4,54**	**166,4**
Velká Británie	30,27	38,41	44,42	55,83	56,62	**26,35**	**187,0**
EU-27	**350,52**	**370,71**	**377,15**	**404,20**	**407,14**	**56,62**	**116,2**

Zdroj: Transport in figures 2013 (European Commission, 2013).

Obr. 1.6 Podíl železnice na osobní dopravě v EU



Zdroj: Transport in figures 2013 (European Commission, 2013).

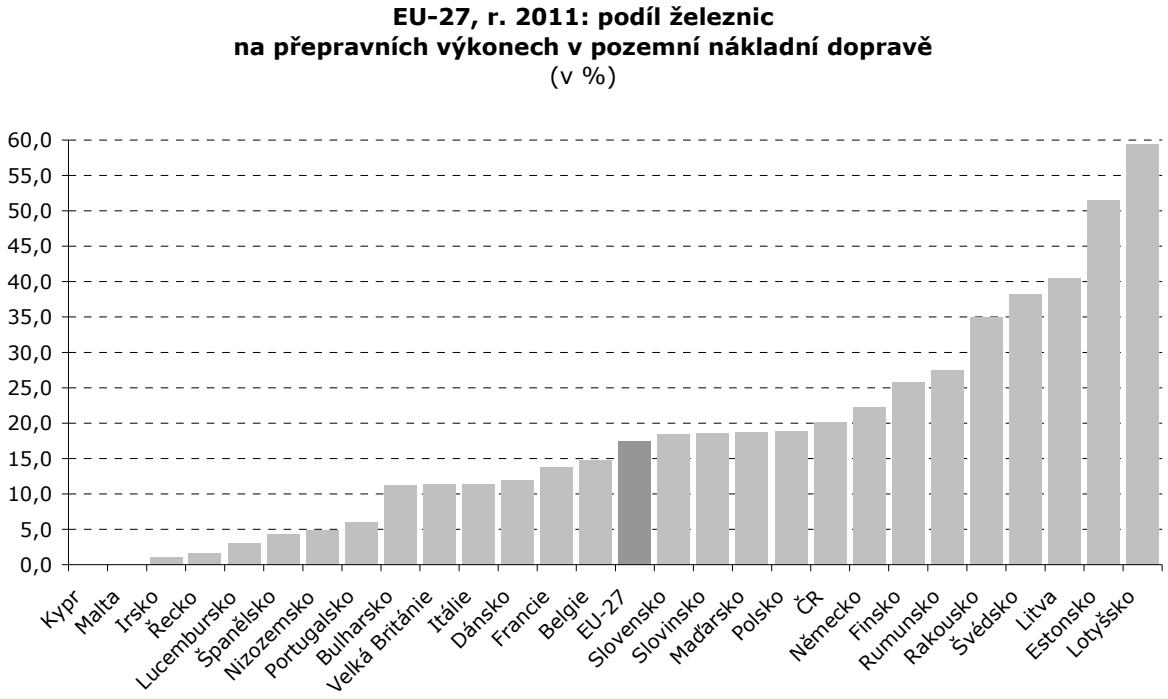
Rozdíly mezi evropskými státy jsou typickým rysem i na trhu nákladní železniční dopravy (konkrétní údaje viz tab. 1.2 a obr. 1.7). Největších přepravních výkonů v nákladní dopravě dosahuje železnice v Německu (113 mld. tkm v roce 2011), v Polsku (54 mld. tkm), ve Francii (34 mld. tkm), ve Švédsku (23 mld. tkm), v Lotyšsku (21 mld. tkm), ve Velké Británii (21 mld. tkm), v Rakousku (20 mld. tkm) a v Itálii (rovněž 20 mld. tkm). Naopak nízké, naprosto zanedbatelné přepravní výkony, realizuje nákladní železnice v Irsku (0,11 mld. tkm), v Lucembursku (0,29 mld. tkm) a v Řecku (0,35 mld. tkm).

Tab. 1.2 Nákladní železniční doprava v členských státech EU – vývoj přepravních výkonů (v mld. tkm)

	1995	2000	2005	2010	2011	2011 - 1995 (abs.)	2011/1995 (v %)
Belgie	7,30	7,67	8,13	7,48	7,59	**0,29**	**104,0**
Bulharsko	8,60	5,54	5,16	3,06	3,29	**-5,31**	**38,3**
ČR	22,62	17,50	14,87	13,77	14,32	**-8,31**	**63,3**
Dánsko	1,99	2,03	1,98	2,24	2,62	**0,63**	**131,7**
Německo	70,50	82,68	95,42	107,32	113,32	**42,82**	**160,7**
Estonsko	3,85	8,10	10,64	6,64	6,27	**2,43**	**163,1**
Irsko	0,60	0,49	0,30	0,09	0,11	**-0,50**	**17,4**
Řecko	0,29	0,43	0,61	0,61	0,35	**0,06**	**120,5**
Španělsko	10,96	11,61	11,59	9,21	9,75	**-1,21**	**89,0**
Francie	48,27	57,73	40,70	29,97	34,20	**-14,06**	**70,9**
Itálie	21,69	22,82	22,76	18,62	19,79	**-1,90**	**91,2**
Kypr	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	**.**	**.**
Lotyšsko	9,76	13,31	19,78	17,18	21,41	**11,65**	**219,4**
Litva	7,20	8,92	12,46	13,43	15,09	**7,89**	**209,6**
Lucembursko	0,53	0,63	0,39	0,32	0,29	**-0,24**	**54,4**
Maďarsko	8,40	8,80	9,09	8,81	9,12	**0,72**	**108,5**
Malta	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	**.**	**.**
Nizozemsko	3,10	4,52	5,87	5,93	6,38	**3,28**	**205,7**
Rakousko	13,20	16,60	18,96	19,83	20,35	**7,15**	**154,1**
Polsko	68,20	54,00	49,97	48,71	53,75	**-14,45**	**78,8**
Portugalsko	2,02	2,18	2,42	2,31	2,32	**0,30**	**115,0**
Rumunsko	17,91	16,35	16,58	12,38	14,72	**-3,19**	**82,2**
Slovinsko	3,08	2,86	3,25	3,42	3,75	**0,68**	**122,0**
Slovensko	13,80	11,23	9,46	8,11	7,96	**-5,84**	**57,7**
Finsko	9,60	10,11	9,71	9,75	9,40	**-0,21**	**97,9**
Švédsko	19,39	19,48	21,68	23,46	22,86	**3,47**	**117,9**
Velká Británie	13,30	18,10	21,43	18,58	20,97	**7,67**	**157,7**
EU-27	**386,14**	**403,68**	**413,19**	**391,21**	**419,96**	**33,81**	**108,8**

Zdroj: Transport in figures 2013 (European Commission, 2013).

Obr. 1.7 Podíl železnice na nákladní dopravě v EU



Zdroj: Transport in figures 2013 (European Commission, 2013).

Lotyšsko, Litva a Estonsko tvoří v Evropě z hlediska nákladní železniční dopravy samostatnou kategorii. Ve všech třech pobaltských státech přepravní výkony v nákladní dopravě rychle rostou a zároveň v nich železnice dosahuje v rámci Evropy zdaleka nejvyšších podílů na pozemní dopravě celkem – v Lotyšsku a Estonsku tento podíl překračuje dokonce hodnotu 50 %. Specifické postavení železnic v nákladní dopravě v pobaltských státech je patrně nutné do značné míry přičíst jejich tranzitnímu významu v rámci doprav mezi Ruskem a Evropou, respektive mezi Ruskem a exportními přístavy právě v těchto třech státech.

Relativně vysokých podílů na celkových přepravních výkonech v pozemní dopravě (konkrétně mezi 20 a 40 %) dosahuje železnice také v ČR, Německu, Finsku, Rumunsku, Rakousku a Švédsku. Ve třech z těchto států – v Německu, Rakousku a Švédsku – navíc od roku 1995 přepravní výkony železnic relativně rychle rostou. Rychlý růst přepravních výkonů je kromě této skupiny států dosahován i ve Velké Británii, v Nizozemsku a v Dánsku. Ve všech případech jde o státy s významnou tradicí nákladní železniční dopravy, v některých případech i o státy s relativně velkými přepravními vzdálenostmi. V některých vyjmenovaných státech bude k výkonnosti nákladní železniční dopravy přispívat i vysoká míra liberalizace trhu spojená s konkurencí drážních dopravců (zejména Velká Británie, Švédsko a také Německo). V případě Rakouska pak může být stimulem k využívání nákladní železniční dopravy její, zákazníky pociťovaná, environmentální příznivost.

ČR, Rumunsko a Polsko jsou postsocialistickými státy, v nichž sice od roku 1990 výkony nákladní železniční dopravy poměrně rychle a výrazně klesají, nicméně stále ještě v evropském srovnání patří ke státům s relativně významnou nákladní železniční dopravou. Pokles přepravních výkonů nákladní železnice v těchto státech zejména v 90. letech 20. století souvisel se změnou charakteru hospodářství spojenou s útlumem těžkého průmyslu.

1.3 Intramodální konkurence, míra liberalizace železničního sektoru

Liberalizace železničního odvětví patří k významným nástrojům evropské dopravní politiky; očekává se, že intramodální konkurence povede k vyšší provozní efektivitě železnic a ke zvýšení jejich podílu na přepravě.

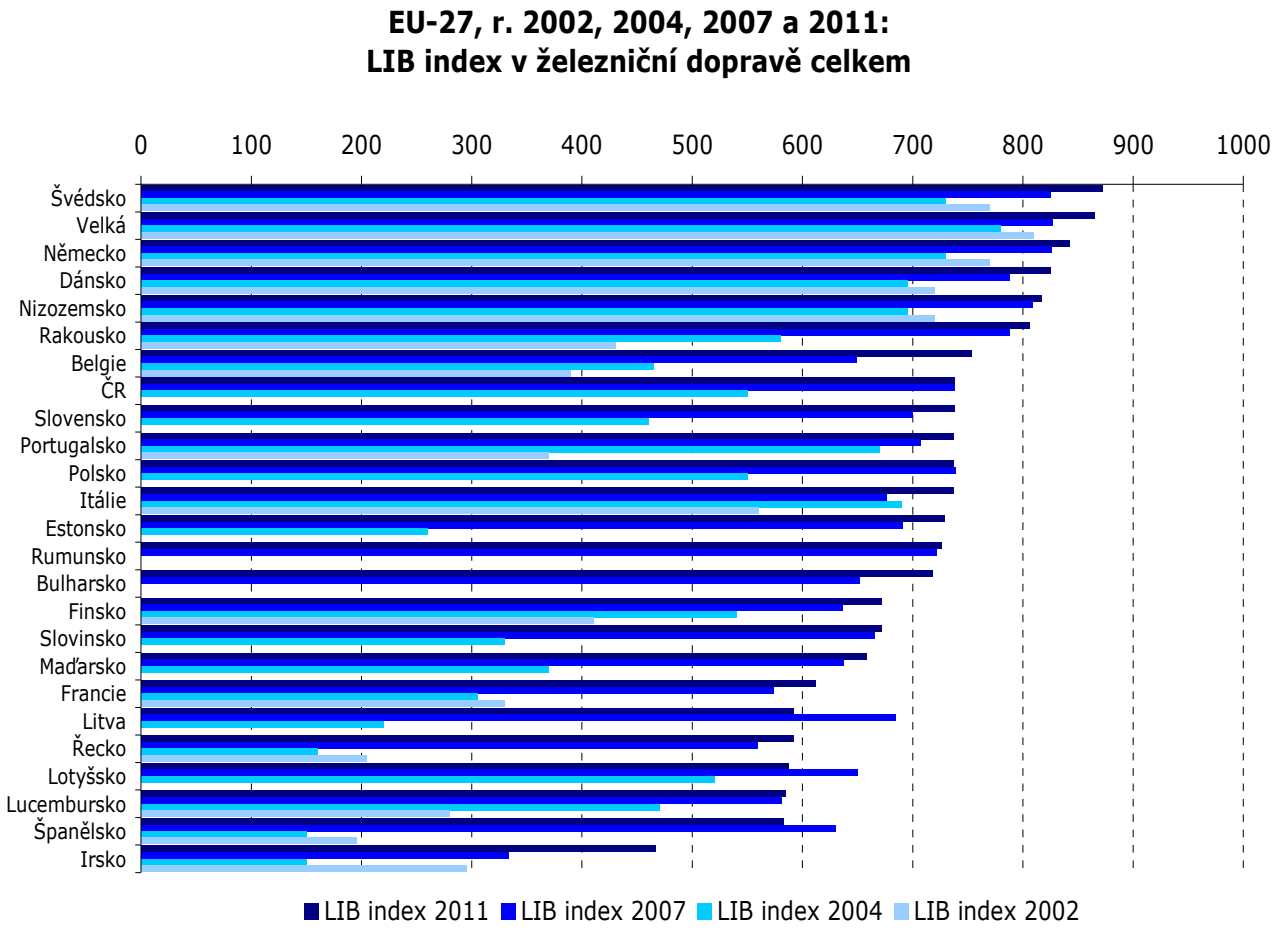
Srovnání míry liberalizace národních trhů železničních dopravních služeb ve všech členských státech EU systematicky sleduje tzv. *LIB index* vytvořený a publikovaný společností *IBM Corporation* (IBM 2002, 2004, 2007, 2011). *LIB index* je konstruován jako míra ukazující, jak složitý je v daném státě pro hypotetického externího dopravce vstup na železniční dopravní trh. Aby bylo možné lépe ocenit skutečné podmínky v daném státě, skládá se *LIB index* ze dvou dílčích složek:

- ze složky *LEX index* – tento index charakterizuje legislativní podmínky v dané zemi (analýza práva v knihách); při samotném výpočtu *LEX indexu* se zvažují následující skutečnosti – organizační struktury *incumbenta* (váha 25 %), regulace přístupu na trh (45 %) a pravomoci regulačních orgánů (30 %);
- ze složky *ACCESS index* – tento index charakterizuje, jakým způsobem je v daném státě platná legislativa uplatňována, tzn. jaké a jak velké překážky/bariéry musí dopravce před zahájením činnosti překonávat (analýza práva v praxi); při samotném výpočtu *ACCESS indexu* se zvažují následující skutečnosti – informační bariéry (váha 5 %), administrativní bariéry (20 %), provozní bariéry (45 %), podíl vnitrostátního trhu dostupného v roce 2009 (25 %) a prodejní služby v osobní dopravě (5 %).

Výsledky *LIB indexů* ve všech členských státech EU v letech 2002, 2004, 2007 a 2011 pro železniční dopravu celkem a v letech 2007 a 2011 pro osobní a nákladní dopravu zvlášť obsahují grafy v obr. 1.8 a 1.9. Ač mezi jednotlivými hodnocenými časovými obdobími dochází k určitým posunům v pořadí, lze konstatovat, že trvale se v popředí nacházejí Švédsko, Velká Británie, Německo, Dánsko a Nizozemsko. Do skupiny vedoucích států se v posledních letech přiřadilo také Rakousko. Tyto státy tedy minimálně z formálního hlediska vykazují velkou otevřenost svého železničního sektoru, a nově příchozímu externímu dopravci by v nich platná legislativa a regulační postupy nejméně brání v zahájení podnikání na železnici. Naopak nejnižší stupeň otevřenosti svého železničního sektoru v celoevropském srovnání vykazují dlouhodobě Irsko, Španělsko, Lucembursko, Lotyšsko, Řecko, Litva a Francie. Většina postsocialistických států s výjimkou Lotyšska a Litvy se nachází zhruba ve středu žebříčku, do této skupiny patří i Česká republika.

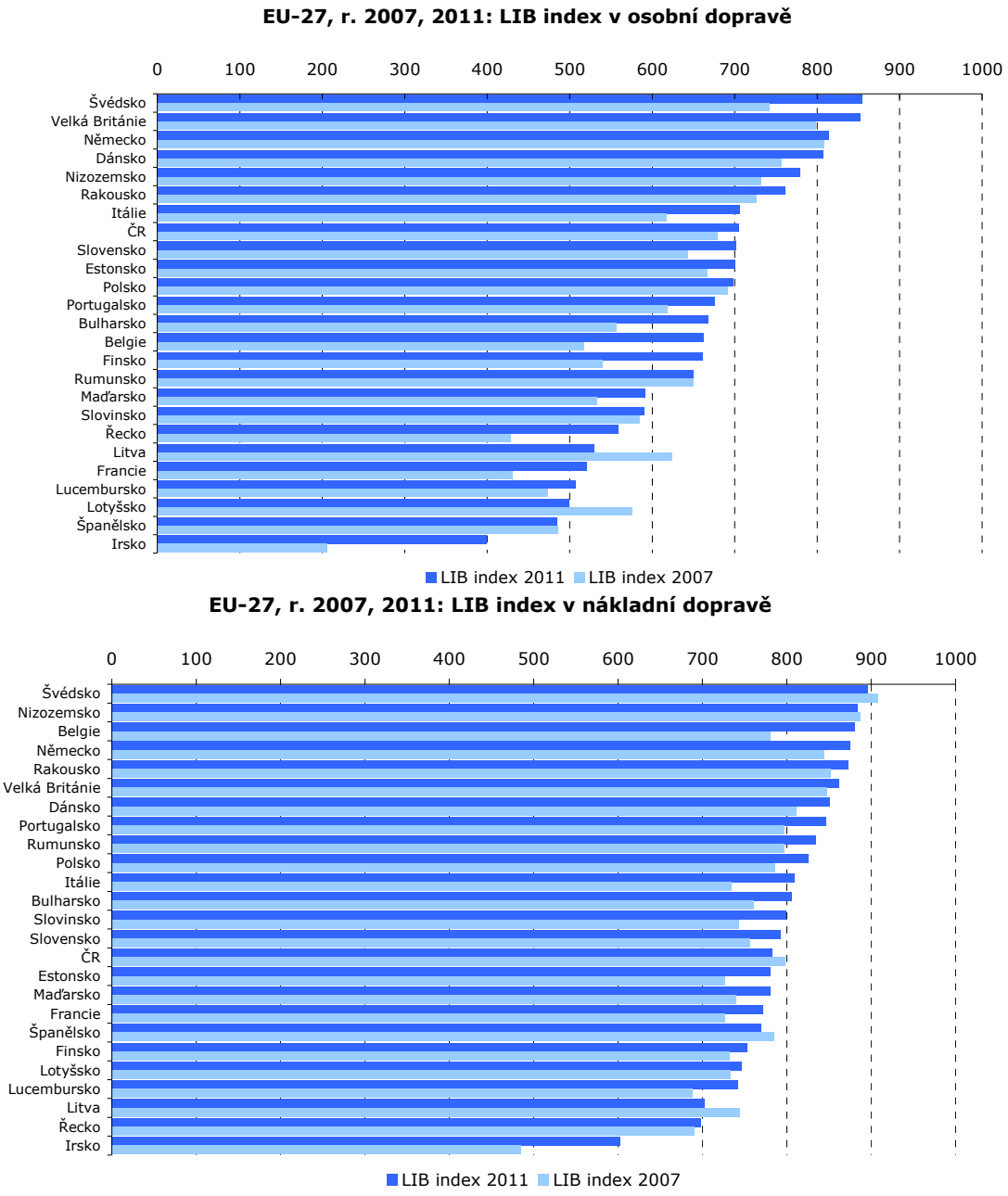
Z pohledu na grafy v obr. 1.8 a 1.9 také poměrně jasně vyplývá, že míra liberalizace přístupu na trh nákladní železniční dopravy je větší, neboť v tomto žebříčku jsou daleko menší rozdíly v hodnotách *LIB indexu* mezi prvními a posledními státy. Naopak v osobní dopravě zatím v některých státech přetrvává určitá ochrana *incumbentům* daná např. tím, že na vlaky zařazené do systému veřejných služeb se nevyhlašují výběrová řízení a smlouvy jsou přímo uzavírány právě s národním *incumbentem*. Rozdíl výsledků pro nákladní a osobní železniční dopravu je ovlivněn tím, že úplné otevření trhu nákladní železniční dopravy včetně kabotáže platí v EU od roku 2007 (součást opatření přijatých v rámci *druhého železničního balíčku*), zatímco požadavek na systematické vypisování výběrových řízení na dopravce pro zajištění železniční dopravy v režimu veřejné služby zavádí až *čtvrtý železniční balíček*, přičemž účinnost tohoto požadavku se plánuje až od roku 2019.

Obr. 1.8 Míra liberalizace železniční dopravy v EU – LIB index



Zdroj: IBM 2002, 2004, 2007, 2011

Obr. 1.9 Míra liberalizace osobní a nákladní železniční dopravy v EU – LIB index



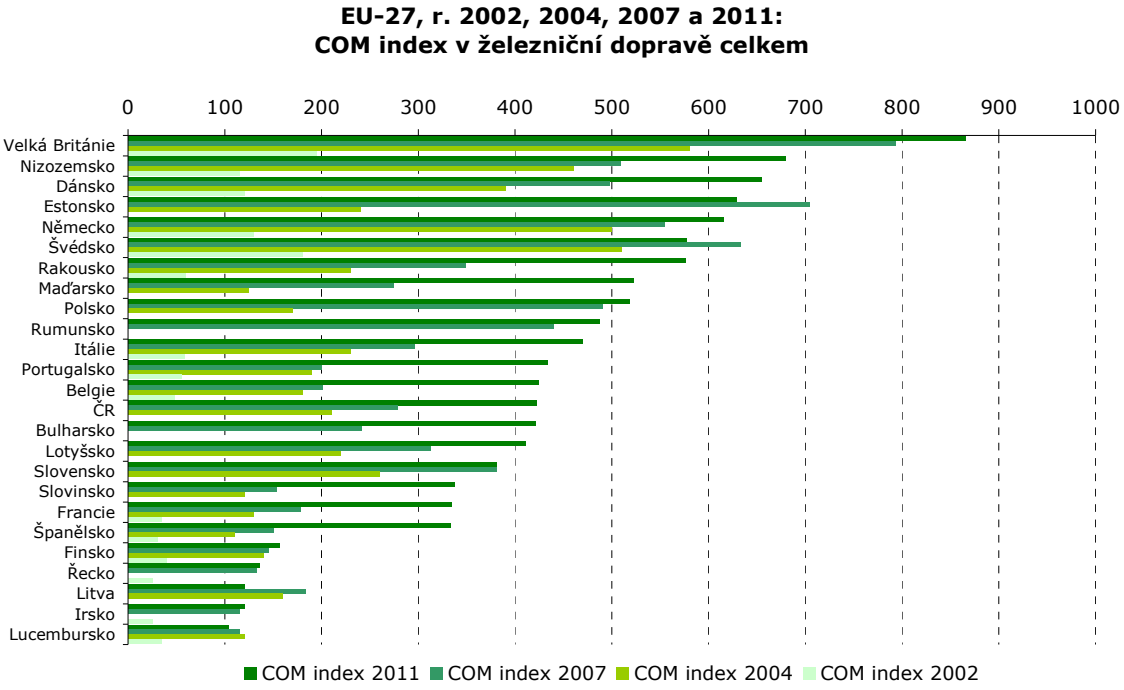
Zdroj: IBM 2007, 2011

Analýza otevřenosti národních železničních trhů pomocí *LIB indexu* zdůrazňuje formální parametry trhu, tzn. skutečnost, jak je pro externího dopravce snadné, respektive nesnadné na tento trh vstoupit. Ukazatel však neposkytuje žádnou informaci o tom, jak velký podíl na trhu osobní či nákladní dopravy skutečně v dané zemi externí dopravci drží, a zda tam nějaký dopravce nabízí v osobní dopravě přepravní služby v komerčním režimu, tzn. mimo režim veřejné služby.

Dílčím způsobem na první uvedenou otázku odpovídá výpočet tzv. *COM indexu*, který je vedle *LIB indexu* také výsledkem studií společnosti *IBM Corporation*. *COM index* hodnotí reálný vývoj na dopravním trhu, přičemž se při jeho výpočtu zohledňuje právě i aktivita externích dopravců. Do jeho výpočtu konkrétně vstupují následující faktory – změny *modal splitu* (váha 20 %), počet externích dopravců (20 %) a tržní podíl externích dopravců (60 %). Výsledky výpočtu *COM indexu*

pro jednotlivé členské státy EU v letech 2002, 2004, 2007 a 2011 znázorňuje obr. 1.10. Vyplývá z něho, že nejvyšší příčky s určitými výjimkami obsazují státy, které zároveň dominují i žebříčkům *LIB indexu* – Velká Británie, Nizozemsko, Dánsko, Německo, Švédsko a Rakousko.

Obr. 1.10 Míra liberalizace železniční dopravy v EU – COM index



Zdroj: IBM 2002, 2004, 2007, 2011

Údaje z obr. 1.10 doplňuje ještě tab. 1.3, v níž jsou s územní podrobností pro jednotlivé státy uvedeny počty a podíly externích dopravců na výkonech v osobní a nákladní železniční dopravě. PPodíl externích dopravců je v řadě států silně ovlivněn reorganizací *incumbentů,* či zakládáním dceřiných společností *incumbentů*, které nově působí buď v jiném státě, nebo jsou založeny pro potřeby účasti ve výběrových řízeních na zabezpečení regionální vlakové dopravy v režimu veřejné služby. Například v Dánsku podíl externích dopravců na nákladní železniční dopravě dosahuje hodnoty 100 %, neboť národní *incumbent DSB Goods* byl prodán dceřinné společnosti německého *incumbenta Deutsche Bahn*, konkrétně společnosti *DB Schenker Rail Scandinavia A/S;* tato společnost dnes v Dánsku na trhu nákladní železniční dopravy dominuje. Jiným příkladem může být situace v Polsku, kde externí dopravci dosahují velmi vysokého podílu na přepravních výkonech v osobní dopravě (34 % oskm v roce 2009); příčinou je reorganizace národního *incumbenta PKP Holding*, který samosprávným regionům (vojvodstvím) odprodal své dceřiné společnosti *Przewozy Regionalne* a *Koleje Mazowieckie*. Řada dceřiných společností zahraničních *incumbentů* působí jako externí dopravci také na trhu osobní a nákladní železniční dopravy v Německu, např. *Eurobahn* (součást *Keolis Gruppe*, dceřinná společnost francouzského *incumbenta SNCF*) či *Abellio Deutschland* (nizozemský *incumbent NS*). Podobné případy by přitom bylo možné nalézt i v řadě dalších evropských států.

Údaje v tab. 1.3 tudíž neposkytují žádnou informaci o tom, jaký podíl na přepravních výkonech v nákladní a osobní železniční dopravě mají skutečně noví, privátní, externí dopravci a o tom, zda v jednotlivých státech nějaký dopravce nabízí v osobní dopravě komerční přepravní služby, tzn. vlaky mimo režim veřejné služby. Nabídka takových služeb je totiž v prostoru celé EU velmi nízká. Jako ilustraci malého rozsahu takových služeb lze jmenovat jen omezený počet příkladů z:

- ČR (trať Praha – Ostrava, na níž dochází ke konkurenčnímu boji mezi dopravci *České dráhy* a privátními subjekty *RegioJet* a *LEO Express*);
- Německa (na trati Hamburk – Kolín nad Rýnem jezdí od června roku 2012 společnost *HKX*, *Hamburg-Köln-Express GmbH*);
- Rakouska (společnost *WESTbahn Management GmbH* provozuje v komerčním režimu vlaky na trase Vídeň – Salcburk)
- a Itálie (společnost *NTV* na vysokorychlostní trati Milán – Řím – Neapol).

Z uvedených příkladů je zřejmé, že v komerčním režimu jsou ve vyjmenovaných státech nabízeny pouze malé zlomky z celkové železniční nabídky. Přepravní výkony skutečně nových, privátních externích dopravců tak budou minimálně v osobní dopravě v celé EU velmi malé.

Tab. 1.3 Externí dopravci v osobní a nákladní železniční dopravě v členských státech EU v letech 2006 a 2009

	Počet externích dopravců v r. 2009 v dopravě:		**Podíl externích dopravců na přepravních výkonech v tkm / oskm v dopravě:**					
			nákladní			**osobní**		
	osobní	**nákladní**	**2006**	**2009**	**2009 – 2006**	**2006**	**2009**	**2009 – 2006**
	(abs.)	**(abs.)**	**(v %)**	**(v %)**	**(v %)**	**(v %)**	**(v %)**	**(v %)**
Rakousko	.	.	12,0	17,0	5,0	.	10,0	.
Belgie	0	6	5,0	10,0	5,0	0,0	0,0	0,0
Bulharsko	0	6	3,0	29,0	26,0	0,0	0,0	0,0
ČR	.	40	11,1	18,0	6,9	.	1,0	.
Německo	.	353	16,4	24,6	8,2	8,9	12,1	3,2
Dánsko	.	.	.	100,0	.	.	9,0	.
Estonsko	3	3	.	56,6	.	.	55,3	.
Španělsko	0	5	0,0	5,0	5,0	0,0	0,0	0,0
Finsko	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Francie	0	16	0,5	16,6	16,1	0,0	0,0	0,0
Velká Británie	.	.	100,0	100,0	0,0	100,0	100,0	0,0
Řecko	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Maďarsko	0	26	.	90,0	.	0,0	0,0	0,0
Irsko	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Itálie	14	30	12,0	20,0	8,0	.	10,0	.
Litva	.	.	.	.	.	.	.	.
Lucembursko	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Lotyšsko	1	2	11,0	22,0	11,0	.	malý	.
Nizozemsko	5	26	.	45,0	.	.	12,0	.
Polsko		40	18,0	30,0	12,0	.	34,0	.
Portugalsko	1	1	.	.	.	.	9,3	.
Rumunsko	4	20	.	50,0	.	.	2,0	.
Švédsko	.	.	.	56,0	.	.	45,0	.
Slovinsko	0	2	.	7,0	.	0,0	0,0	0,0
Slovensko	0	27	.	4,0	.	0,0	0,0	0,0

Zdroj: IBM 2011

1.4 Česká republika a Německo – stručná charakteristika

Česká republika i Německo patří ke státům s tradičně vysokým významem železniční dopravy. Oba státy disponují hustou železniční sítí – na 100 km^2 připadá v ČR 12,0 km tratí, v Německu pak 9,4 km (viz tab. 1.4). Přes podobnou hustotu železnice se však parametry drážní infrastruktury v ČR a Německu výrazně liší, neboť německé železnice ve srovnání s českými vykazují vyšší podíly elektrifikovaných a vícekolejných úseků a rovněž vysokorychlostní tratě.

Tab. 1.4 ČR a Německo – základní údaje o infrastruktuře železniční dopravy (stav v r. 2011)

	tratě v provozu – délka (v km):			**z toho tratě (v %)**:		
	celkem	na 10 tis. obyv.	na 100 km^2	vysoko-rychlostní	elektrifiko-vané	dvou a vícekolejné
ČR	9 470	9,0	12,0	0,0	33,9	20,2
Německo	33 576	4,2	9,4	3,8	59,0	54,5

Zdroj: Transport in figures 2013 (European Commission, 2013); databáze Eurostatu (http://epp.eurostat.ec.europa.eu/); Ročenka dopravy 2012 (www.mdcr.cz).

Tab. 1.5 ČR a Německo – obyvatelstvo a největší města

		ČR k 1. 1. 2013	Německo k 31. 12. 2012
Počet obyvatel	**(abs.)**	**10 516 125**	**80 523 746**
Rozloha	**(km2)**	**78 867**	**357 023**
Hustota zalidnění	**(obyv./km2)**	**133**	**226**
Města s ≥ 1,0 mil. obyvatel			
- počet	(abs.)	1	4
- počet obyvatel	(abs.)	1 246 780	7 522 175
- podíl na počtu obyvatel celkem	(%)	11,9	9,3
Města s ≥ 500 tis. a < 1,0 mil. obyvatel			
- počet	(abs.)	0	7
- počet obyvatel	(abs.)	.	4 012 800
- podíl na počtu obyvatel celkem	(%)	.	5,0
Města s ≥ 300 tis. a < 500 tis. obyvateli			
- počet	(abs.)	1	5
- počet obyvatel	(abs.)	378 327	1 830 097
- podíl na počtu obyvatel celkem	(%)	3,6	2,3
Města s ≥ 100 tis. a < 300 tis. obyvateli			
- počet	(abs.)	3	39
- počet obyvatel	(abs.)	567 006	6 960 169
- podíl na počtu obyvatel celkem	(%)	5,4	8,6
Města s ≥ 100 tis. obyvateli celkem			
- počet	**(abs.)**	**5**	**55**
- počet obyvatel	**(abs.)**	**2 192 113**	**20 325 241**
- podíl na počtu obyvatel celkem	**(%)**	**20,8**	**25,2**

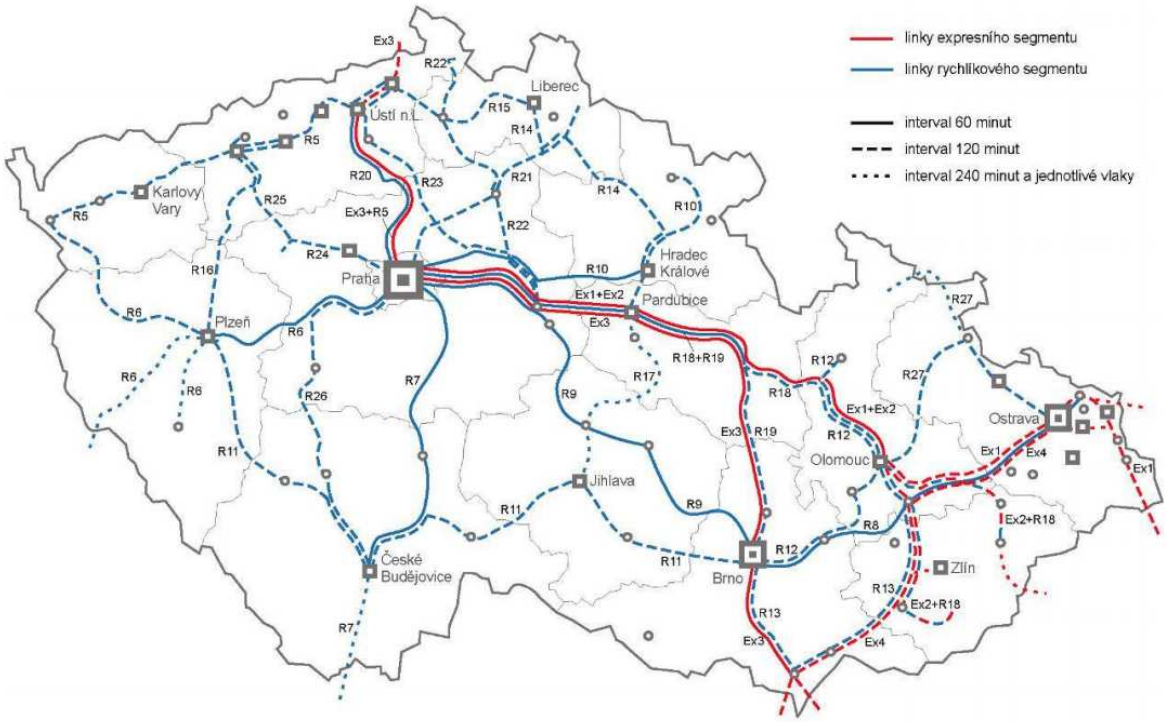
Zdroj: Vorläufige Ergebnisse der Bevölkerungsfortschreibung auf Grundlage des Zensus, 2012 (www.destatis.de), www.czso.cz.

Pro posouzení poptávky po osobní železniční dopravě je kromě infrastrukturní vybavenosti klíčovým faktorem také charakter sídelního systému. Základní informace o největších městech jakožto potenciálních zdrojích přepravních proudů v ČR i v Německu poskytuje tab. 1.5. Vyplývá z ní, že rozložení obyvatelstva v prostředí největších českých a německých měst je strukturálně zhruba podobné, protože v miliónových a statisícových městech žijí v obou státech zhruba podobné podíly obyvatel. Početnost a velikost přepravních proudů v osobní dopravě v německém prostředí však silně favorizuje jak absolutně větší počet velkých měst, tak i absolutně větší počet v nich žijících obyvatel. Z hlediska geografického uspořádání sídelního systému vyplývá ze srovnání ČR a Německa ještě jeden podstatný rozdíl, totiž silnější monocentričnost urbánního systému v ČR daná relativně silnou dominancí Prahy a výraznější polycentričnost systému německého, projevující se existencí většího počtu srovnatelně silných a v sídelní hierarchii podobně postavených středisek (viz např. miliónové metropole Berlín, Hamburk, Mnichov a Kolín nad Rýnem).

Odlišné geografické uspořádání systému největších měst v ČR a v Německu vede i k odlišnému prostorovému vzorci hlavních přepravních proudů v dálkové osobní dopravě v obou státech (blíže viz obr. 1.11 a 1.12). V ČR se nabídka dálkových meziměstských spojů primárně orientuje na spojení hierarchicky níže postavených center s Prahou: radiální trasy jsou obsluhovány s vyšší frekvencí (většinou v intervalu 60 minut) a ve více dopravních segmentech. Na druhou stranu tangenciální tahy spojující regionální centra vzájemně mezi sebou jsou obsluhovány většinou pouze rychlíkovým segmentem a navíc většinou jen ve dvouhodinovém taktu. Ve srovnání s ČR lze v Německu identifikovat složitější, spíše síťový či dokonce mřížový, vzorec systému dálkových vlaků kategorií ICE a EC/IC. Víceméně rovnocenných uzlů je v německém systému také více než v ČR, za hlavní organizační body dálkové dopravy zde lze považovat města Berlín, Hamburk, Hannover, Dortmund, Kolín nad Rýnem, Lipsko, Frankfurt nad Mohanem, Mannheim, Norimberk a Mnichov.

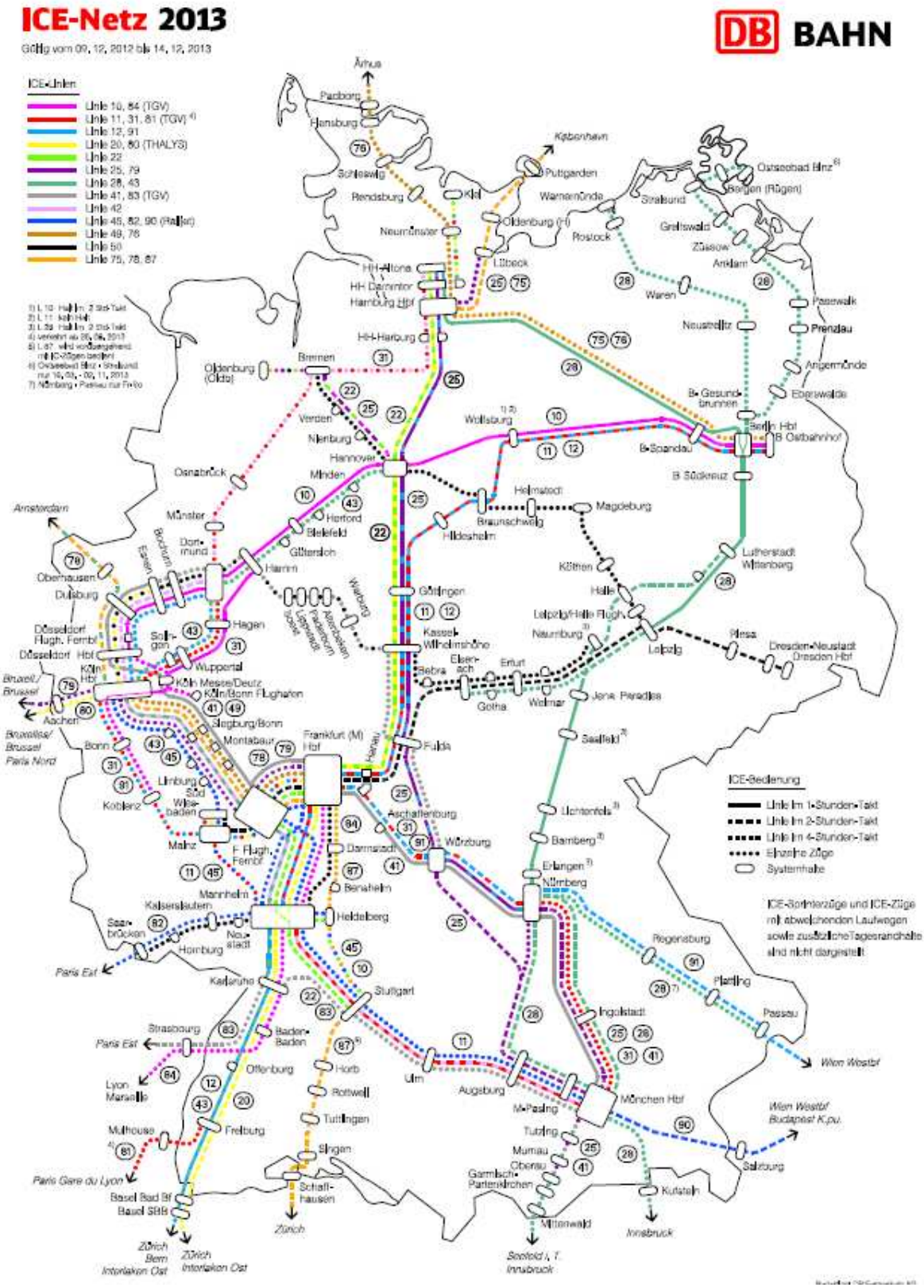
Větší absolutní počet populačně velkých středisek v Německu ve srovnání s ČR (55 statisícových a větších měst v Německu versus jen 5 takových měst v ČR) také přispívá k nárůstu poptávky po příměstské a regionální osobní železniční dopravě. Silnější střediska si totiž vytvářejí intenzivnější dojížďkové proudy, a to jak ve svém bližším, tak i ve vzdálenějším zázemí.

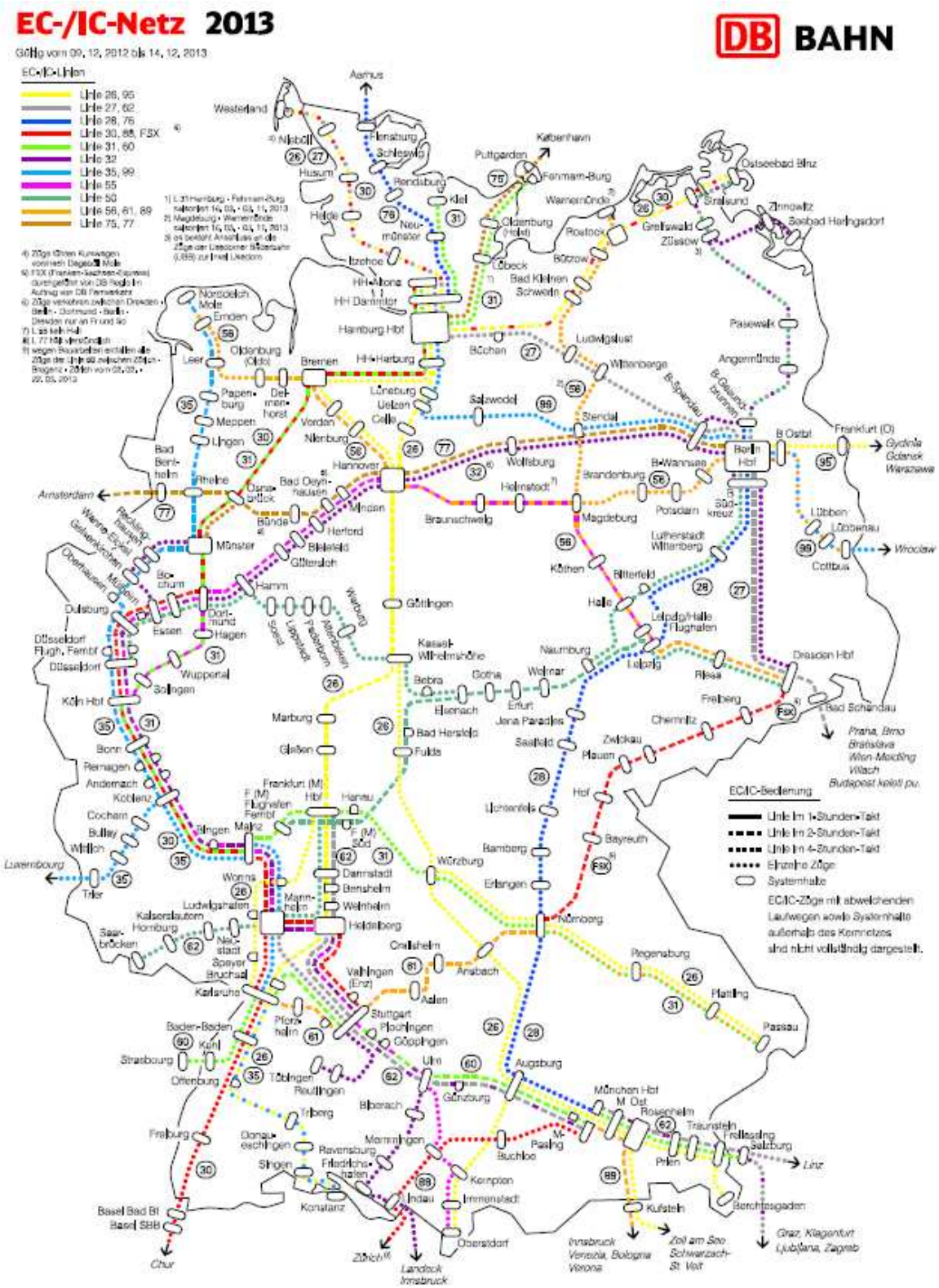
Obr. 1.11 Hlavní přepravní směry v osobní dopravě v ČR – linkové vedení vlaků dálkové a nadregionální dopravy



Zdroj: Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy, zásady objednávky dálkové dopravy pro období 2012-2016 (Ministerstvo dopravy 2011).

Obr. 1.12 Hlavní přepravní směry v osobní dopravě v Německu – linkové vedení dálkových vlaků kategorií ICE a EC/IC





Zdroj: http://www.bahn.de/.

Hlavní přepravní směry v nákladní železniční dopravě lze identifikovat podstatně obtížněji, neboť data o tomto segmentu železniční dopravy nejsou poskytována v příliš velkém územním detailu. Z toho důvodu je možné prostorové uspořádání nákladní dopravy charakterizovat jen

poněkud obecněji, v ČR na úrovni krajů (tab. 1.7) a v Německu na úrovni spolkových zemí (tab. 1.6).

V obou státech je největší množství nákladů přepravovaných po železnici vázáno na tradiční průmyslové regiony charakteristické silným zastoupením těžkého průmyslu (hutnictví, ocelářství, chemie apod.), případně těžbou nerostných surovin. Typickým příkladem tohoto druhu je v Německu spolková země Severní Porýní-Vestfálsko, v níž množství zboží přepravovaného nákladními vlaky několikrát převyšuje hodnoty jiných spolkových zemí. V ČR takové regiony reprezentují zejména Ústecký a Moravskoslezský kraj.

Relativně velké množství nákladní železniční dopravy generují také další průmyslové oblasti, v nichž jsou lokalizovány např. elektrárny či velké, nadregionálně významné podniky. V Německu lze v této souvislosti zmínit Bavorsko, v ČR pak třeba Středočeský a Pardubický kraj. V řadě pobřežních oblastí Německa generuje velké množství nákladní železniční dopravy také intermodální překládka zboží mezi námořními loděmi a vlaky. Tento efekt se velmi silně projevuje jak v Dolním Sasku, tak i v Hamburku a Brémách.

Zatížení nákladní železniční dopravou je jak v ČR, tak i v Německu relativně vysoké také na mezinárodních tranzitních trasách. Nákladní vlaky přepravily podle dostupných statistických údajů v roce 2012 v tranzitu přes Německo celkem 15,5 mil. tun zboží a přes území ČR 8,1 mil. tun (www.destatis.de, Ročenka dopravy 2012).

Tab. 1.6 Německo – nákladní železniční doprava ve spolkových zemích (stav v r. 2012)

Spolková země	**Přepravené zboží (bez tranzitu, v tis. tun)**:		
	celkem	z toho:	
		vývoz	dovoz
Bádensko-Württembersko	33 499	15 029	18 470
Bavorsko	52 837	22 827	30 010
Berlín	5 441	1 048	4 393
Braniborsko	33 172	17 989	15 183
Brémy	18 681	5 976	12 705
Hamburk	45 654	26 115	19 539
Hesensko	17 548	9 521	8 027
Meklenbursko-Přední Pomořany	10 956	4 194	6 762
Dolní Sasko	94 014	42 657	51 357
Severní Porýní-Vestfálsko	148 268	75 194	73 074
Porýní-Falc	16 526	7 734	8 792
Sársko	25 650	9 093	16 557
Sasko	23 128	12 886	10 242
Sasko-Anhaltsko	57 092	34 562	22 530
Šlesvicko-Holštýnsko	7 632	4 162	3 470
Durynsko	7 649	3 418	4 231

Zdroj: www.destatis.de.

Tab. 1.7 ČR – nákladní železniční doprava v krajích (stav v r. 2012)

Kraj	Přepravené zboží (bez tranzitu, v tis. tun):			
	celkem	z toho:		
		vývoz	dovoz	uvnitř regionu
Praha	2 051,6	1 025,6	1 010,3	15,7
Středočeský kraj	7 339,0	2 361,3	4 425,3	552,4
Jihočeský kraj	1 164,8	130,7	1 004,4	29,7
Plzeňský kraj	2 121,2	595,3	1 349,3	176,6
Karlovarský kraj	3 330,3	1 419,9	471,0	1 439,4
Ústecký kraj	19 454,9	11 352,6	2 974,9	5 127,4
Liberecký kraj	435,2	249,8	179,7	5,7
Královéhradecký kraj	1 494,6	684,0	773,0	37,6
Pardubický kraj	6 390,3	379,4	5 963,4	47,5
Kraj Vysočina	1 205,3	389,2	771,9	44,2
Jihomoravský kraj	1 224,5	647,1	533,6	43,8
Olomoucký kraj	1 918,4	914,2	814,8	189,4
Zlínský kraj	1 878,9	614,4	1 242,8	21,7
Moravskoslezský kraj	10 527,4	2 719,2	1 943,6	5 864,6

Zdroj: Ročenka dopravy 2012 (www.mdcr.cz).

2 Specifika železniční dopravy v České republice ve srovnání se SRN

2.1 Institucionální struktura odvětví

V 19. a v první polovině 20. století představovaly evropské železnice dopravní mód, který dominoval vnitrozemské přepravě. Železnice obvykle vznikaly jako vertikálně integrované organizace, které vlastnily železniční infrastrukturu a provozovaly na ní vlastní vlaky. Z důvodu výlučného vlastnictví infrastruktury a nerozvinutosti ostatních dopravních módů, disponovaly železnice v minulosti významnou monopolní silou a byly obvykle státem regulovány. Po druhé světové válce se téměř ve všech evropských zemích prosadil model integrované, národní železnice ve státním vlastnictví (Kvizda 2009). To na jedné straně zabezpečilo finanční stabilitu, síťové synergie a veřejné dotace. Na druhou stranu se železnice ve státním vlastnictví brzy začaly potýkat s nedostatkem flexibility a postupně ztrácely schopnost adaptace na nové ekonomické podmínky.

Tab. 2.1 Ekonomické problémy železnice na konci dvacátého století

Železniční problém	Typické příčiny
1. Chronické finanční deficity	Cenová regulace; Trvale přebytečná kapacita; Provozování služeb za fixní ceny; provozování služeb za ceny pod mezními náklady; neschopnost identifikovat náklady; neefektivita při vybírání tržeb; nízká produktivita; zbytečně vysoké provozní náklady; přezaměstnanost.
2. Rostoucí provozní dotace	Chronické finanční deficity; chybějící komercionalizace; nedostatečné rozlišování mezi rolí vlády a železničního operátora; neadekvátní dotační politika.
3. Archaická cenová struktura	Ceny nejsou vztaženy k mezním nákladům; náklady nejsou správně identifikovány nebo měřeny; neadekvátní finanční a manažerské účetní systémy; nedostačující nebo neexistující cenové cíle.
4. Nevyrovnaná struktura tarifů; monopolní sazby	Chybějící zastoupení konečných uživatelů v rozhodování o službách a cenách; soukromý nebo veřejný monopol.
5. Přemrštěné náklady; nízká manažerská a technická efektivita; nízká produktivita	Chybějící konkurence nebo existence přirozeného monopolu; přezaměstnanost; chybějící investice.
6. Nízká kvalita služeb; kongesce; služby nereagují na potřeby	Chybějící konkurence; neexistence cenových přirážek ve špičce; cenová politika, která nereflektuje snahu pokrýt náklady; nemožnost reinvestovat provozní přebytky nebo navýšit fondy na investice.
7. Nedostačující fyzická infrastruktura; nedostačující investiční financování; zanedbaná údržba aktiv	Cenová politika není schopna financovat obnovu kapitálových nákladů; nemožnost získat/reinvestovat provozní přebytky; regulace, která brání investicím nebo zadlužování.
8. Rozšířené státní vlastnictví železniční infrastruktury a služeb; nízký stupeň participace soukromého sektoru	Chybějící politický nebo strategický cíl zaměřený na konkurenci/komercionalizaci/privatizaci.

Zdroj: United Nations (2003)

Železniční doprava má oproti jiným odvětvím určitá specifika, která determinují její ekonomickou efektivnost i možnosti intramodální konkurence. Prvním významným faktorem je skutečnost, že železnice je multiproduktové odvětví, které současně poskytuje služby nákladní i osobní dopravy, přičemž mají tato odvětví významně odlišnou skladbu poptávky i strukturu nákladů. Současné provozování osobní a nákladní dopravy na jedné infrastruktuře vytváří potenciální synergie, ale i konflikty ohledně priorit v přidělování kapacity, vzniku kongescí a odlišných požadavků na kvalitu infrastruktury. Na většině železničních systémů světa jsou provozovány oba typy přeprav, ale vzhledem k jejich vnitřním charakteristikám budou parametry zavádění konkurence odlišné pro železniční systémy s dominantní nákladní dopravou (např. USA, Kanada), s dominantní osobní dopravou (např. Japonsko) či pro systémy smíšené (např. většina evropských zemí, Čína).

Hlavní konkurenční výhodou **nákladní** železniční dopravy oproti silniční je přeprava velkých objemů jednodruhového zboží (především hromadných substrátů jako je uhlí, rudy, chemikálie nebo obilí), přeprava ucelených vozových souprav na střední a velké vzdálenosti a vhodně kombinovaná intermodální přeprava. Železnice může u těchto typů přepravy dosáhnout nižších jednotkových nákladů. Rozlehlé země s velkými vzdálenostmi mezi hospodářskými centry jsou významnými producenty surovin, nebo mají vysoký podíl tranzitní přepravy (například Rusko, Čína nebo USA), proto mají výrazně vyšší modální podíl železnice v nákladní dopravě než země ostatní. Silniční doprava má konkurenční výhodu, pokud je klíčovým parametrem čas, pokud se jedná o nepravidelné maloobjemové přepravy, a pokud jsou místa nakládky a vykládky rozptýlená.

Nákladní železniční doprava může být členěna na tři tržní segmenty (viz Božičnik 2009, Gerondeau 1997):

- ucelené vlaky;
- jednotlivé vagóny (vozové zásilky);
- jednotlivé zásilky (kusové zásilky).

V ekonomice nákladní železniční dopravy je nejefektivnější přeprava ucelených vlaků, kdy je přepravce schopen s relativně nízkými náklady zorganizovat dlouhé a pravidelné vlaky na ustálené trase. O tuto nejlukrativnější přepravu je v nákladní přepravě také nejintenzivnější konkurenční boj. V současnosti se také dynamicky rozvíjí kombinovaná přeprava, která těží ze standardizace umožňující snadné střídání přepravních módů. Naopak kdysi rozsáhlá a zisková přeprava vozových zásilek je v celoevropském měřítku na ústupu. Příčiny této situace shrnuje Gerondeau: *„Přeprava individuálních vagónů byla dominantním způsobem přepravy ve zlatém věku železnice na přelomu 19. a 20. století. V současnosti se v Evropě nachází ve vážných problémech. Pokud chce nějaký zákazník poslat vagónovou zakázku, tak pokud má vlastní vlečku, naloží si vagón u sebe v závodě, pokud jí nemá, musí náklad dopravit do nákladní železniční stanice a tam jej nechat naložit na vagón. Když je dost naložených vagónů, jsou zformovány do vlaků a odtaženy do seřaďovací stanice, kde jsou rozděleny a zformovány do jiných vlaků v závislosti na místě konečné destinace. Stejný postup je pak aplikován při vykládce. Pokud má konečný zákazník vlečku, je mu na ní vagón přivezen, pokud nikoliv, musí si náklad vyzvednout v nákladní stanici. Pouhý popis těchto nutných procedur objasňuje, proč je mnohem jednodušší a ekonomičtější, nechat si takovéto vagónové zásilky poslat kamionem, který je dopraví na místo určení bez ztráty času a peněz v překládkách. Ve všech zemích Evropy objem kusových zásilek nákladní železniční dopravy, který je vysoce náročný na lidskou práci, prudce klesá a pravděpodobně brzy vymizí. Pouze na německých drahách se zdá, že se tento způsob přepravy drží.“ (Gerondeau 1997, s. 111)*

Božičnik (2009) uvádí, že jednotlivé segmenty nákladní dopravy jsou mezi sebou úzce propojeny a jedním z důvodu celoevropského poklesu vagónových zásilek na železnici může být právě konkurenční tlak daný liberalizací trhu. Před otevřením trhu, kdy jednotlivé železnice byly národními monopoly, tak byla přeprava ucelených vlaků díky neexistenci konkurence mimořádně zisková a z těchto zisků byly dotovány ztráty z provozování vozových zásilek a osobní dopravy. Liberalizace trhu a vstup nových konkurentů vede k poklesu zisků z přepravy ucelených vlaků, což způsobuje omezování ztrátové přepravy vagónových zásilek a tlak na růst veřejných dotací u osobní dopravy.

Výrazná komerční ztrátovost **osobní** železniční dopravy vyplývá z kombinace vysokých nákladů na její provozování a intenzivní konkurence ze strany silniční a letecké dopravy. Podle údajů CER (2007) musí být až 90 % veškerých železničních služeb v Evropě dotováno z veřejných zdrojů. V osobní železniční dopravě lze rozlišit čtyři tržní segmenty (viz Holvad 2009, Gerondeau 1997):

- vysokorychlostní dálková;
- standardní dálková meziměstská doprava;
- příměstská doprava a doprava v aglomeracích;
- regionální doprava.

Komerčně velmi ztrátovou je především regionální doprava, kde se kombinují slabé a roztříštěné proudy cestujících s potřebou pokrýt rozsáhlá území. Z regionálních, sociálních i environmentálních důvodů přistoupila většina evropských států k subvencování tohoto typu přepravy, velmi často pomocí delegování pravomocí v objednávání a úhradě osobních železničních služeb na regionální autority (kraje). Dojížďka do velkých měst je obvykle ztrátová méně, je jí však často obtížné odlišit od regionální přepravy – v řadě případů bývají regionální s příměstskou dopravou vzájemně integrovány v rámci regionálních dopravních systémů.

Dálková meziměstská doprava je v evropských podmínkách obvykle považována za potenciálně ziskový segment. V některých zemích je přesto její provoz dofinancováván z veřejných zdrojů (Česká republika), v jiných zemích je provozována komerčně bez veřejných dotací (Německo). I v těchto zemích je ovšem potřeba vzít v úvahu, že v nákladech osobní železniční dopravy nejsou plně zahrnuty náklady na výstavbu a údržbu infrastruktury, kterou na sebe v rámci evropské železniční reformy převzal stát. Osobní železniční doprava potřebuje pro své komerčně úspěšné provozování koncentrované proudy přepravy, proto je její úspěšnost kriticky závislá na hustotě osídlení obyvatelstva a jeho prostorovém rozmístění. Nejpříznivější parametry pro provozování osobní železniční dopravy (včetně vysokorychlostní) pak existují v oblastech, kde se nacházejí shluky velkých aglomerací ve vzdálenostech několika set kilometrů od sebe, jejichž obyvatelé disponují vysokou kupní silou. Týká se to především Japonska, východní Číny, osy: Londýn-Paříž-Brusel-Amsterodam-Kolín v západní Evropě, severovýchodní koridor Boston-Washington v USA.

Osobní železniční doprava je také typická existencí přepravních špiček a sedel, kdy poptávka po přepravních službách významně kolísá během dne, týdne, či měsíce. Přeplněné spoje ve špičkách snižují kvalitu služeb a spokojenost cestujících,nevyužitá vozová kapacita v sedlových časech zvyšuje dopravcům průměrné náklady. Proto se obzvláště nově vstupující dopravci snaží pomocí aktivní cenové politiky vyrovnávat rozdíly v obsazenosti spojů mezi špičkami a sedly.

Novým a zcela specifickým segmentem železniční dopravy se v současnosti stala vysokorychlostní železnice. Na jedné straně si dokázala najít své zákazníky a jedná se v současnosti o velmi dynamicky rostoucí trh. Na druhé straně by bylo financování výstavby infrastruktury a v řadě případů i samotný provoz neuskutečnitelné bez masivních státních dotací. Gerondeau (1997, s. 124) argumentuje, že na základě zkušenosti z Francie se ukazuje, že pro

vysokorychlostní železnici v Evropě existuje velmi přesně vymezený tržní segment, který je dán dojížďkovou vzdáleností mezi dvěma stanicemi v rozmezí jedné hodiny až dvou a půl hodiny, což odpovídá vzdálenosti 250 až 600 km. Při kratších vzdálenostech zůstává hlavním konkurentem individuální automobilová doprava, při vyšších vzdálenostech doprava letecká, jak ukázaly zkušenosti z otevírání některých nových linek ve francouzské síti TGV. Důvodem pro horní hranici jsou jednodenní pracovní cesty, což umožňuje cestovní čas dvakrát dva a půl hodiny, delší čas potom již nikoliv. Gerondeau (1997, s. 126) dále argumentuje, že díky efektu státních hranic jsou hlavními potenciálními tratěmi pro vysokorychlostní přepravu spojnice mezi hlavními národními hospodářskými centry. Jedinou výjimkou s potenciálem pro výraznou mezinárodní přepravu je v Evropě zlatá hvězdice aglomerací Londýn-Paříž-Brusel-Amsterodam-Kolín nad Rýnem.

2.2 Stav implementace evropských pravidel

Při implementaci evropské železniční reformy zvolily jednotlivé evropské země tři různé strategie pro naplnění povinnosti oddělit infrastrukturu od provozování dopravy na ní. První strategie je založena na kompletním vydělení infrastruktury od provozu do dvou plně nezávislých organizací. To je model, který v Evropě zvolila například Británie a Švédsko. Druhou možností je integrace manažera infrastruktury a dopravního operátora v jednom holdingu; takto postupovalo například Německo a Rakousko. V rámci tohoto modelu jsou sice vlastnicky propojeni manažer infrastruktury s provozovatelem služeb v rámci jednoho subjektu, je však zajištěno oddělení účetnictví a zajištění nediskriminačního vstupu dalších operátorů na infrastrukturu. Třetí možností je hybridní model, kdy sice došlo k oddělení manažera infrastruktury a operátora, ale klíčové kompetence správy a provozu infrastruktury byly převedeny nikoli na manažera infrastruktury, ale právě na operátora (incumbenta); takto postupovala Francie nebo v období 2003 až 2008 i Česká republika. Separační i holdingový model mají své výhody a své nevýhody. Výhodou holdingového modelu je, že se od sebe zcela neodtrhne plánování infrastrukturních investic a běžného provozu, což může pomoci uchovat některé synergie, které se provedením vertikální separace ztrácejí. Pokud je správa infrastruktury a provoz prováděna v rámci divizí jednoho holdingu, je možné lépe koordinovat modernizace a úpravu infrastruktury s ohledem na potřeby dopravce a také lépe plánovat komplementaritu investic do infrastruktury a kolejové techniky. Nevýhodou a potenciálním rizikem tohoto uspořádání je, že takto integrovaný správce infrastruktury může mít motivaci diskriminovat nové operátory vstupující na trh ve prospěch vlastního integrovaného operátora.

Druhým významným parametrem železničních reforem je způsob institucionálního nastavení regulace železničního trhu: cenový regulační orgán může být součástí některého ze stávajících subjektů železničního trhu, součástí ministerstva nebo samostatným regulačním orgánem. Ve většině západních zemí EU došlo ke vzniku samostatného regulačního úřadu; ve východních zemích EU je situace odlišná – samostatný regulační orgán nevznikl nikde a regulaci provádí buď ministerstvo, nebo drážní úřad. Situaci s organizační strukturou a nastavením regulace ve východních zemích EU zachycuje tab. 2.2:

Tab. 2.2 Modely konkurence ve východních zemích Evropské unie

		REGULÁTOR		
		Ministerstvo	**Drážní úřad**	**Nezávislý úřad**
MANAŽER INFRASTRUKTURY	**Separační model**	Rumunsko	Bulharsko Slovensko	
	Hybridní model		Česká republika	
	Holdingový model	Slovinsko Litva Estonsko	Polsko Maďarsko Lotyšsko	

Zdroj: IBM 2011

Východoevropské země byly zpočátku pomalé v implementaci evropských směrnic na otevírání svých železničních trhů. S blížícím se vstupem do EU se ovšem toto úsilí výrazně zvýšilo a východoevropské země počaly velmi rychle postupovat kupředu. Pokud míru otevřenosti železničního trhu měříme pomocí LIB indexu (IBM 2011), patří tyto země v rámci EU k zemím s průměrnou otevřenosti železničního trhu. Nejvyšší míry otevřenosti vykazuje ČR, SR a Polsko, naopak nižší hodnoty otevřenosti vykazuje Maďarsko a obzvláště pak Litva a Lotyšsko. U těchto dvou pobaltských zemí došlo na rozdíl od ostatních východoevropských zemí v období 2007–2011 k poklesu tohoto indexu. Existují také rozdíly v míře otevírání trhu v nákladní a osobní železniční dopravě. V nákladní dopravě došlo k nadprůměrné liberalizaci především v Polsku a Rumunsku, zatímco v otevírání trhu osobní dopravy jsou na špici ČR a Slovensko. Vstřícný postoj východoevropských zemí k železničním reformám společně se slabou pozicí domácího incumbenta vedl v některých zemích k situaci, kdy byla nastupující konkurence schopna získat v nákladní dopravě významné tržní podíly. Podle Drew-Nash (2011) jsou v EU v intenzitě konkurence na trhu nákladní železniční dopravy na prvních dvou místech Estonsko a Rumunsko. V první desítce zemí s nejvyšším podílem nových dopravců je polovina zemí z východní Evropy.

Tab. 2.3 Intenzita konkurence v nákladní železniční dopravě (tržní podíl nových dopravců)

	Východní země EU	**Západní země EU**
> 30%	Estonsko (49%); Rumunsko (41%)	Švédsko (35%)
20-30%	Polsko (24%)	V. Británie (25%) Nizozemí (25%) Německo (22%)
10-20%	Maďarsko (14%); Bulharsko (14%)	Rakousko (14%); Itálie (12%); Francie (10%)
1%-10%	Lotyšsko (10%); Česká Rep. (5%); Slovensko (2%),	Belgie (6%); Španělsko (6%) Dánsko (5%);
0%	Litva (0%); Slovinsko (0%)	Finsko (0%); Portugalsko (0%); Irsko 0%) Řecko (0%); Lucembursko (0%)

Zdroj: Drew-Nash 2011

V osobní dopravě je situace s pronikáním nových dopravců na trhy východní Evropy méně dramatická. V Evropě existují tři modely *open access* konkurence v osobní dopravě na železnici (IBM 2011). Za prvé je to situace, kdy je trh uzavřen pro provozování komerční národní železniční osobní dopravy (Portugalsko, Španělsko, Francie, Nizozemí, Belgie, Irsko, Norsko, Finsko). Druhou variantou je situace, kdy je trh otevřen pro externí dopravce a ti také provozují služby národní osobní železniční dopravy. Tato situace existuje v současnosti v Británii, Švédsku, Itálii, Německu, Rakousku a České republice. Ostatní státy se nachází v třetí kategorii, kdy je volný vstup do odvětví umožněn, ale k provozování komerčních služeb osobní dopravy reálně nedochází. Příčinou je především to, že většina ostatní osobní dopravy ve východoevropských zemích není komerčně atraktivní a musí být dofinancována z veřejných rozpočtů.

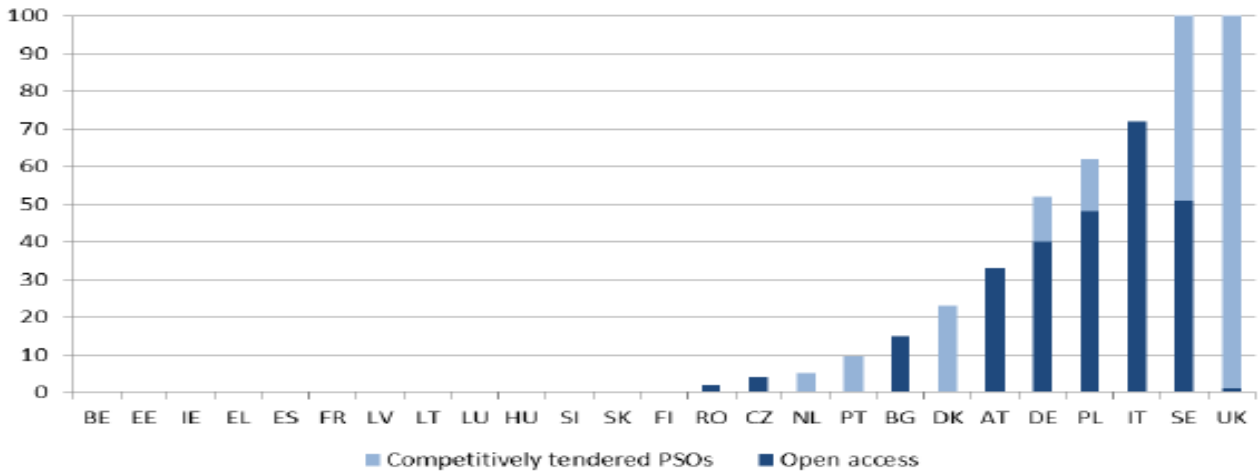
Tab. 2.4 Index liberalizace trhu osobní železniční dopravy v EU (vyšší hodnota indexu znamená vyšší hodnotu liberalizace)

	Východní země EU	**Západní země EU**
801-900		Švédsko (855); V. Británie (852); Německo (814); Dánsko (808)
701-800	Česká rep. (705); Slovensko (702); Estonsko (701)	Nizozemí (779); Rakousko (761); Itálie (706)
601-700	Polsko (699); Bulharsko (668); Rumunsko (650)	Švýcarsko (680); Portugalsko (676); Belgie (663); Finsko(661); Norsko(652)
501-600	Maďarsko (592); Slovinsko (590); Litva (530)	Řecko (559); Francie (521); Lucembursko (508)
301-500	Lotyšsko (500)	Španělsko (485); Irsko (399)

Zdroj: IBM 2011

Jednotlivé státy se ovšem velmi liší v tom, zda jsou dotované služby přidělovány přímo či jsou na právo jejich provozování vypisovány veřejné soutěže.

Obr. 2.1 Míra otevřenosti domácího železničního trhu osobní dopravy (%)



Zdroj: EC 2013

Index liberalizace je pouze hrubou mírou otevřenosti v odvětví osobní železniční dopravy. Udává, jak dalece jsou či nejsou přítomny bariéry pro vznik konkurence na tomto trhu. Neměří ovšem ani intenzitu konkurence, ani její strukturu. V prezentovaném grafu je na vzorku evropských zemí zachycen alternativní způsob měření otevřenosti trhu, a to nikoliv pomocí existence bariér pro vznik konkurence, ale pomocí procentuálních tržních podílů, které jsou otevřeny vůči *open access* vstupu a vůči veřejným soutěžím (competitively tendered PSO). V levé části grafu je tak možné identifikovat země, které mají svůj trh stále uzavřený vůči komerčnímu *open access* vstupu nových operátorů, a kde jsou služby ve veřejném závazku vyhrazeny přímým zadáním pro národního dopravce. Klasickým případem tohoto ochranářského přístupu je Francie. V pravé části grafu jsou země s liberálnějším přístupem. Z celého spektra zemí se vyčleňuje Velká Británie a Švédsko, kde je 100% trhu otevřeno. Významným trendem posledních let je rychlý postup liberalizace ve východoevropských zemích.

2.3 Institucionální struktura odvětví – Česká republika

Česká železnice se v současné době nachází v procesu liberalizace trhu a aktivně na ní působí řada nezávislých operátorů. Ovšem i nadále si dominantní postavení na trhu udržuje společnost České dráhy (ČD), jejíž tržní podíl (vlkm) na trhu nákladní železniční dopravy činil v roce 2012 75,8 % a na trhu železniční osobní dopravy 97,2 % (SŽDC 2012). Operátoři nově vstupující na český železniční trh se soustředí především na nejatraktivnější tržní segmenty, kterými jsou přepravy ucelenými soupravami v nákladní dopravě a linka Praha-Ostrava v dopravě osobní.

V České republice bylo otevírání trhu služeb železniční dopravy formálně započato již v roce 1993 na základě zákona č. 9/1993 Sb. „o Českých dráhách“. Tento zákon, jeho následující novela (č. 212/1993 Sb.) a o rok později přijatý zákon č. 266/1994 Sb. „o dráhách“ stanovil incumbentovi Českým dráhám povinnost umožnit vstup na dopravní cestu i jiným dopravcům. Prvním krokem ke skutečné liberalizaci však bylo až vertikální rozdělení Českých drah na společnost poskytující dopravní služby – ČD, a.s. a správce infrastruktury – Správu železniční dopravní cesty (SŽDC) v roce 2003. Teprve rozdělením byl fakticky zrušen monopol národního dopravce na úrovni provozu infrastruktury i *essential facility* (tj. zařízení pro doplňování paliva, osobní nádraží, seřaďovací nádraží, místa nakládky a vykládky pro přepravu nákladu apod.) a český železniční trh se tak otevřel potenciálním konkurenčním dopravcům. Důležitou součástí liberalizace bylo ustavení dalších institucí nezbytných pro dozor a regulaci nově vznikajícího dopravního trhu: Drážní inspekce a Drážního úřadu zřízených zákonem č. 77/2002 Sb. Drážní úřad je orgánem státní správy a současně je dozorovým orgánem ve věcech drah. Ve smyslu železničních balíčků EU má Drážní úřad postavení regulatorního orgánu s pravomocemi kontroly přidělování kapacity železniční dopravní cesty a regulace zpoplatnění, tzn. struktury a výše poplatků za přístup na cestu. Drážní inspekce je orgánem státní správy vykonávajícím státní dozor v oblasti bezpečnosti železničního provozu.

Transformace z roku 2003 však byla neúplná. Manažer infrastruktury získal do vlastnictví železniční infrastrukturu a byl učiněn zodpovědným za její výstavbu, modernizaci a údržbu. Ovšem současně zůstaly ve vlastnictví operátora ČD nádražní budovy, technologická zařízení a vybavení související s dopravní cestou. Zároveň zůstali v ČD také zaměstnanci nutní k zajištění údržby a řízení provozu na železniční infrastruktuře. Manažer infrastruktury (SZDC) tak v období 2003 až 2008 musel objednávat služby zabezpečení a údržby infrastruktury, sestavování jízdního řádu a řízení provozu na síti od incumbenta ČD. Tato situace se změnila až v roce 2008, kdy SŽDC (tzn. stát) odkoupila za cenu 11,85 mld. Kč od ČD část podniku, která se zabývala údržbou infrastruktury a tvorbou jízdního řádu. Průběh této transakce byl podroben silné kritice, protože manažer infrastruktury koupil s využitím státní dotace od ČD část majetku, který získaly ČD

během transformace roku 2003 zdarma, a který dle logiky věci patřil od začátku do sféry vlivu manažera infrastruktury. Další změna v organizaci železničního provozu přišla v roce 2011, kdy bylo z ČD na SŽDC převedeno řízení provozu na síti. Rostoucí role v zabezpečení funkcí správy infrastruktury a postupný nárůst počtu zaměstnanců na SŽDC ukazuje tab. 2.5.

Tab. 2.5 Počet zaměstnanců SŽDC v letech 2002 – 2012

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
67	126	528	598	647	656	10 545	9 929	8 795	17 765	17 331

Zdroj: SŽDC 2003–2012

Trvalo pět let, než byla převedena údržba infrastruktury, a osm let, než bylo převedeno řízení provozu z ČD na manažera infrastruktury. V období 2003 až 2008 tak SŽDC měla pouze velmi omezenou kontrolu nad vývojem nákladů spojených s údržbou infrastruktury a v období 2003 až 2011 ČD přímo kontrolovaly provoz na síti. Tato pomalá transformace železničního sektoru nepochybně zpomalila proces jeho liberalizace a dala konkurenční výhodu ČD oproti ostatním dopravcům. I v současné době však zůstávají ve vlastnictví ČD nádražní budovy, což způsobuje problémy při vynucování rovných podmínek pro hospodářskou soutěž v osobní železniční dopravě. Konkurenční operátoři si stěžují, že vlastnictví nádražních budov dává ČD konkurenční výhodu a že mají problém získat nediskriminační přístup k jejich zařízení. Na druhou stranu ČD argumentují, že zcela financují provoz a údržbu nádražních budov, přestože je využívají i cestující konkurenčních operátorů. Řešením těchto sporů by byl převod nádražních budov z ČD na SŽDC, ale nepanuje shoda, zda by tento převod měl být za úplatu či nikoliv. Ve výsledku je nadále blokován další postup transformace železniční dopravy v České republice. Podobné problémy jsou s převodem vlastnictví u vlakových myček, opravárenských dílen a dalších, k provozu nezbytných, zařízení, jejichž výhradním vlastníkem jsou dosud ČD.

2.4 Nákladová struktura odvětví

V hospodaření železničních společností lze rozlišit náklady variabilní a fixní. Náklady variabilní jsou náklady, které firma může měnit v rámci krátkého období, a jsou závislé na počtu přepravených jednotek. Náklady fixní jsou náklady, jejichž výši firma v krátkém období změnit nemůže a jsou nezávislé na objemu přepravené produkce. Fixní náklady v železničním podnikání nejsou přítomny pouze na úrovni infrastruktury, ale také na úrovni provozování služeb. Každý dopravce vstupující na trh provozování osobních železničních služeb čelí nutnosti zaplacení vysokých počátečních nákladů v oblasti pořízení kolejové techniky, investic do technického zázemí, vytvoření základního specializovaného týmu strojvůdců a technického personálu. Tyto náklady vznikají již dlouho před rozjezdem operací a z pohledu operátora jsou fixní, to znamená, že je musí uhrazovat i při nulovém počtu přepravených cestujících. Tudíž i v provozování služeb (ovšem v menší míře než v provozování infrastruktury) platí, že operátor čelí vysokému podílu fixních nákladů v celkových nákladech.

Klíčovým problémem je vymezení délky období, po jehož uplynutí se krátké období mění na dlouhé, protože v dlouhém období jsou pak všechny náklady variabilní. Pro délku krátkého období neexistuje jednoznačná definice. V obecné ekonomické teorii se obvykle pracuje s délkou krátkého období v délce 1 roku, ale v praxi jsou pro stanovení délky krátkého období důležitá specifika konkrétního odvětví. Tudíž v odvětvích rychloobrátkových, flexibilních, s nízkým podílem fixních aktiv, bude délka krátkého období v řádech týdnů až měsíců, zatímco u odvětví s nutnou počáteční vysokou investicí, s nákladnými technologiemi a vysokým podílem fixních aktiv bude délka krátkého období v řádech měsíců až roků. Provozování železniční dopravy se

svými vysokými počátečními investicemi do kolejové techniky bude patřit spíše do druhé skupiny. Konkrétní vymezení doby, po které se náklady fixní mění na variabilní je potřeba posuzovat podle konkrétních okolností případu, kterými jsou:

- délka období, na které je soutěžený kontrakt vypisován;
- zda jsou požadována nová nebo použitá vozidla;
- jaká je délka odpisování použitých vozidel;
- jaká je využitelnost/prodejnost využívaných vozidel na secondhandovém trhu kolejové techniky;
- zda z daného soutěženého kontraktu vyplývají další závazky pro provozovatele ve vztahu k třetím osobám (objednatel, zaměstnanci) a jaká je časová lhůta pro výpověď takovýchto závazků.

V kalkulaci nákladů provozovatelů osobní železniční dopravy lze požadovat jejich členění v následující struktuře:

I. Výkonová spotřeba
   - Trakční energie a palivo
   - Přímý materiál
   - Netrakční energie a palivo
   - Opravy od externích dodavatelů
   - Ostatní služby
II. Osobní náklady
   - Mzdové náklady
   - Sociální a zdravotní pojištění
III. Odpisy dlouhodobého majetku
IV. Ostatní přímé náklady
V. Vnitropodnikové náklady
VI. Úhrada za použití ŽDC
VII. Provozní režie
VIII. Správní režie

Vysoké fixní náklady vytváří pro železnice jako odvětví dopravní infrastruktura, což v kombinaci s nízkými mezními náklady vytváří dlouhodobě klesající průměrné náklady, což vytváří předpoklady pro utváření monopolní tržní struktury v tomto odvětví. Monopolní síla dopravců je však silně omezena intenzivní intermodální konkurencí na dopravním trhu. K pokrytí vysokých nákladů na infrastrukturu jsou v železničním podnikání zapotřebí vysoké úspory z hustoty dopravy. Zatímco většina ekonometrických studií se shoduje, že sice v rámci železničního podnikání nebyly prokázány úspory z rozsahu (pokles jednotkových nákladů v důsledku rozšíření délky železniční sítě (viz Driessen et al. 2006, Nash 2011), existuje ovšem silná empirická podpora pro úspory z hustoty (pokles jednotkových nákladů v důsledku většího počtu vlaku na fixní železniční síti. Ke zvýšení úspor z hustoty je potom potřeba buď zvýšit frekvenci provozu na železniční síti, nebo zmenšit její rozsah (Heatley 2009).

Provozování železniční dopravy je kriticky závislé na specifické a velmi nákladné infrastruktuře. Náklady na infrastrukturu navíc nejsou homogenní a závisejí především na geografických podmínkách (investiční náročnost staveb ve zvlněném terénu je mnohem vyšší) a

také na účelu využití tratí (investičně nejnáročnější jsou tratě pro smíšený provoz mnoha segmentů osobní a nákladní dopravy). Náklady na infrastrukturu zásadně ovlivňují celkovou nákladovou strukturu odvětví; podle DiPietroantonio-Pelkmans (2004) tyto náklady představují až 50 % nákladů, Nash-Preston (1993) zase uvádějí, že až 50–80 % nákladů na infrastrukturu je fixních v krátkém období.

Tab. 2.6 Skladba nákladů a tržeb železničních společností

	Provoz	**Infrastruktura**
Náklady	Vozidla Zaměstnanci	Investice Údržba
Tržby	Jízdné Dotace	Poplatek za přístup Dotace

Zdroj: Beck et al. 2013

I v železničních systémech, kde je manažer infrastruktury plně vlastnicky oddělen od dominantního provozovatele služeb (tak jako v ČR) existuje úzká vazba mezi tržbami a náklady na železniční infrastruktuře a tržbami a náklady při provozování železničních služeb. Propojovacím článkem je poplatek za použití železniční dopravní infrastruktury. Tento poplatek je výnosem manažera infrastruktury a nákladem poskytovatelů železničních přepravních služeb. Pokud je stanoven na úrovni mezních nákladů (pokrývajících pouze náklady údržby infrastruktury) znamená to ceteris paribus potřebu vyšších veřejných dotací na investice do infrastruktury a potřebu nižších veřejných dotací na financování ztrát z provozování osobní železniční dopravy. Pokud je poplatek za použití železniční infrastruktury stanoven na úrovni průměrných nákladů (tak aby bylo možné z tohoto zdroje financovat infrastrukturní investice), potom klesá ziskovost/roste ztrátovost provozování služeb osobní i nákladní železniční dopravy. V České republice je ve srovnání s Německem relativně vysoká sazba za použití železniční infrastruktury v nákladní a relativně vysoká sazba za použití železniční infrastruktury v osobní dopravě. Kromě poplatků za použití infrastruktury jsou významnou nákladovou položkou provozovatele výkonová spotřeba, osobní náklady a odpisy kolejové techniky.

Tab. 2.7 Skladba nákladů společnosti České dráhy, a.s. v osobní dopravě (2012)

	celkem, mil. Kč	**na 1 vlkm, Kč**
trakční náklady	2 976	24,46
poplatek za ŽDC	1 665	13,68
ostatní výkonová spotřeba	5 269	43,30
zaměstnanci	7 775	63,90
odpisy	4 019	33,03
finanční náklady	653	5,37
CELKEM	**22 357**	**183,73**

Zdroj: České dráhy 2012

Tabulka 2.7 zachycuje velmi zjednodušenou skladbu nákladů společnosti ČD v osobní dopravě. Jedná se o zprůměrované náklady napříč celou sítí provozovanou ČD, a.s., přičemž náklady přepočtené na jeden vlakový kilometr nebo osobový kilometr se výrazně liší v závislosti

na charakteristice sítě, především pak na celkovém počtu cestujících využívajících danou linku. Ve srovnání s Německem jsou zajímavé odchylky ve skladbě nákladů.

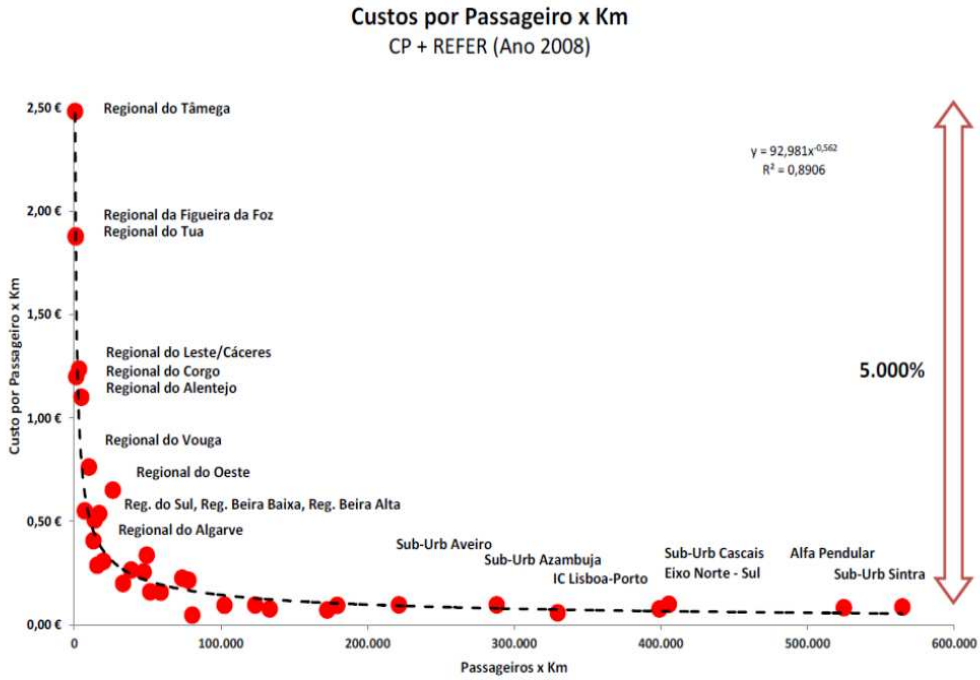
Tab. 2.8. Srovnání skladby provozních nákladů v ČR (ČD) a Německu (DB)

	ČR	Německo
Spotřeba materiálu	44%	47%
Zaměstnanci	35%	34%
Odpisy	18%	9%
Ostatní	3%	10%
CELKEM	**100%**	**100%**

Zdroj: České dráhy 2012, Deutsche Bahn 2009

Nejvýraznějším rozdílem jsou vyšší náklady na odpisy v českých podmínkách, které jsou zřejmě důsledkem sbližování cen nové kolejové techniky mezi západní a východní Evropou. Vzhledem k nerozvinutosti druhotného trhu se železniční technikou v ČR dochází k situaci, že fixní náklady v železničním podnikání nejsou přítomny pouze na úrovni infrastruktury, ale také na úrovni provozování služeb. Každý dopravce vstupující na trh provozování osobních železničních služeb čelí nutnosti zaplacení vysokých počátečních nákladů v oblasti pořízení kolejové techniky, investic do technického zázemí, vytvoření základního specializovaného týmu strojvůdců a technického personálu. Tyto náklady vznikají již dlouho před rozjezdem operací a z pohledu operátora jsou fixní, to znamená, že je musí uhrazovat i při nulovém počtu přepravených cestujících. Tudíž i v provozování služeb (ovšem v menší míře než u infrastruktury) platí, že operátor čelí významnému podílu fixních nákladů v celkových nákladech. Díky vysokým fixním nákladům, které jsou spojeny s provozováním železniční dopravy, znamená vyšší počet cestujících, že se tyto fixní náklady rozkládají na větší počet přepravních jednotek a jednotkové náklady na jednotku produkce klesají. Výrazné odlišnosti v nákladové skladbě tak vykazují různé typy osobní železniční přepravy (regionální, příměstská, dálková). Graf nákladovosti přepravy jednoho pasažéra na vzdálenost 1 km v závislosti na intenzitě jejího využívání zachycuje graf na obr. 2.2.

Obr. 2.2 Náklady na 1 oskm (osa y) v Portugalsku v závislosti na počtu cestujících (oskm, osa x) na jednotlivých typech tratí (popisky bodů)



Source: Portuguese government - Ministerio da Economia e do Emprego (2011), relatorio sobre Mobilidade sustentavel,

Zdroj: převzato z EC 2013

2.5 Investiční a neinvestiční dotace do dopravní cesty v ČR

Společnost Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) je státní organizace, jejímž posláním je správa, údržba a modernizace železniční dopravní cesty, a která vznikla v roce 2003 jako jedna ze dvou nástupnických organizací po státní organizaci České dráhy (ČD, s.o.). Na SŽDC bylo převedeno vlastnictví železniční dopravní cesty a většina závazků s infrastrukturou spojených. SŽDC je povinna umožnit vstup na železniční dopravní cestu všem subjektům, které k tomu prokáží způsobilost; za použití železniční dopravní cesty vybírá SŽDC poplatek. Příjmy SŽDC z poplatku, které se pohybují na úrovni cca 4–6 mld. Kč ročně, ovšem ani zdaleka nedostačují k financování veškerých nákladů spojených s údržbou, provozuschopností a investicemi do dopravní cesty. Proto musí být rozpočet SŽDC dofinancováván z veřejných zdrojů pomocí:

- investiční dotace,
- dotace na provoz,
- odpuštění závazků,
- ostatních dotací.

Investiční dotace

Investiční dotace SŽDC slouží k financování investic na železniční dopravní cestě. Hlavní podíl na investicích má dosud modernizace čtyř koridorových tratí. První dva koridory již byly zmodernizovány, třetí a čtvrtý jsou rozestavěné. Celkové náklady na výstavbu koridorových tratí jsou plánovány na 187 miliard Kč, přičemž k 31. prosinci 2013 bude prostavěno již 135 miliard Kč. Cílem investic do modernizace koridorů je zvýšení cestovní rychlosti až na 160 km/h a napojení české železnice na evropskou koridorovou síť. Dominantním poskytovatelem investiční dotace je

vláda ČR skrze Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI), menšinovým pak strukturální fondy Evropské unie.

Provozní dotace

Příjmy SŽDC z poplatku za použití železniční dopravní cesty nejsou dostatečně vysoké, aby pokryly veškeré provozní náklady spojené s provozováním cesty. Dalším typem dotace, kterou SŽDC dostává, je proto dotace na údržbu a provoz železniční dopravní cesty od SFDI. Povinností SŽDC je s využitím této dotace zajistit provoz na síti. V období 2003–2008 tuto funkci pro SŽDC smluvně zajišťovaly ČD, a.s. a SŽDC jim z této dotace platila za provedené služby. Od 1. července 2008 převzala tuto funkci SŽDC do vlastní režie, k tomuto účelu převedla od ČD 10,5 tisíce zaměstnanců a odkoupila od ČD, a.s. část podniku, která s provozem cesty přímo souvisela.

Odpuštění závazků vůči státu

Další způsob, kterým do SŽDC plynou veřejné dotace, představuje odpouštění závazků vůči státu. Tyto závazky vznikají tím, že Ministerstvo financí průběžně hradí za SŽDC závazky, které má tato organizace u jiných subjektů. K 1. lednu 2003 došlo k převodu téměř všech krátkodobých i dlouhodobých závazků zanikající ČD, s.o. na SŽDC; nejvýznamnější část představovaly bankovní úvěry poskytnuté na výstavbu železničních koridorů, za něž se zaručil stát. Tyto závazky dosahovaly k 1. 1. 2003 57,7 mld. Kč. Vzhledem k tomu, že SŽDC nemá žádné volné disponibilní zdroje na jejich úhradu, splácí tyto závazky za SŽDC Ministerstvo financí, a tím dochází ke vzniku pohledávek státu za SŽDC, které jsou postupně promíjeny. Úhrady Ministerstvem financí byly uskutečňovány již od samotného vzniku SŽDC, významnější odpouštění vznikajících závazků ovšem nastalo až po roce 2005 a pohybuje se na úrovni 4–8 mld. Kč ročně.

Ostatní dotace

V červenci 2008 došlo k faktickému převodu výkonu funkce provozovatele dráhy z ČD na SŽDC, a tím pro SŽDC vznikla faktická mimořádná dotace. SŽDC odkoupila od ČD majetek potřebný k provozování dráhy a Ministerstvo dopravy poskytlo k financování tohoto nákupu dotaci ve výši 11,852 mld. Kč. SŽDC je také průběžně příjemcem menších neinvestičních dotací.

Tab. 2.9 Celkové veřejné dotace do železniční dopravy v ČR 2003–2012 (mil. Kč)

	2003	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
investiční SŽDC	9,630	10,581	13,843	13,229	15,783	22,905	18,960	14,775	11,415	9,502
provozní SŽDC	5,400	5,400	5,400	5,763	5,387	7,665	8,005	8,471	8,513	8,783
odpuštění závazku SŽDC	98	4	8,000	6,450	4,567	6,369	6,357	3,751	5,877	5,647
Neinvestiční SŽDC	1,167	759	454	636	1,588	214	1,460	1,861	1,236	679
mimořádná SŽDC	0	0	0	0	0	11,852	0	0	0	0
dotace OD ČD (kraje)	2,175	2,175	4,469	4,562	4,670	4,871	8,364	8,036	8,176	8,348
dotace OD ČD (MD)	4,996	4,867	2,626	2,536	3,491	4,034	3,997	4,075	4,081	4,024
ostatní ČD	373	524	720	587	455	407	290	267	24	33
investiční ČD	1,053	1,150	444	572	527	662	372	104	850	945
CELKEM	**24,892**	**25,460**	**35,956**	**34,335**	**36,468**	**58,979**	**47,805**	**41,340**	**40,172**	**37,961**
Podíl dotací na HDP (%)	*0,93*	*0,87*	*1,15*	*1,06*	*1,00*	*1,53*	*1,27*	*1,09*	*1,05*	*0,99*

Zdroj: vlastní výpočty podle České dráhy 2003–2012 a Správa železniční dopravní cesty 2003–2012

2.6 Dotace pro incumbenta na dopravním trhu a dotace poskytované v závazku veřejné služby

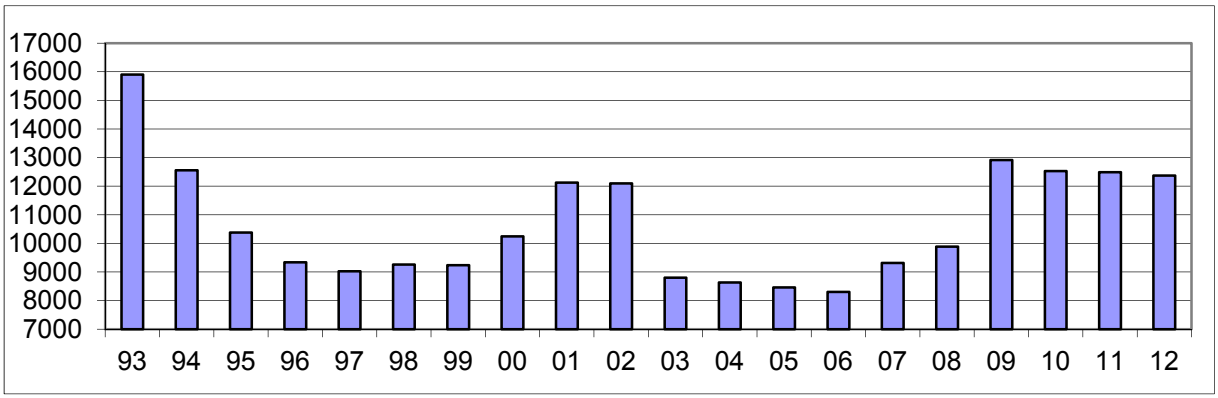
České dráhy, a.s. jsou dominantním poskytovatelem služeb v železniční osobní i nákladní dopravě v ČR. Během transformace roku 2003 byly zbaveny téměř veškerých dluhů z předchozí činnosti. V provozování nákladní dopravy se předpokládá finanční soběstačnost a nelze na její provozování nárokovat veřejné dotace. Naopak provozování osobní železniční dopravy funguje v závazku veřejné služby, kdy jsou ztráty vznikající Českým drahám z jejich provozování hrazeny z veřejných zdrojů. Veřejné dotace do Českých drah lze rozdělit na následující:

- úhrada ztrát osobní dopravy,
- investiční dotace,
- ostatní dotace.

Úhrada ztrát z osobní dopravy

Úhradu ztrát z provozování osobní dopravy lze rozdělit do dvou kategorií. První představuje dálková doprava, která je klasifikována jako dopravní obslužnost státu. Ztrátu z provozu tohoto typu spojů uhrazuje Českým drahám Ministerstvo dopravy. Druhým typem veřejné dotace na úhradu ztrát vznikajících z osobní dopravy je úhrada ztrát vznikajících z provozování regionální dopravy, především osobních a spěšných vlaků, a tuto veřejnou dotaci poskytují Českým drahám jednotlivé kraje. Podle údajů ČD ani takto vysoké veřejné dotace nepostačují na úhradu veškerých ztrát spojených s provozováním osobní dopravy.

Obr. 2.3 Celkové dotace na osobní dopravu v letech 1993–2012. (mil. Kč, stálé ceny roku 2012)



Zdroj: České dráhy 1996–2010.

V roce 2009 byl tento dotační mechanismus prolongován na dalších deset let. České dráhy tehdy uzavřely s jednotlivými kraji i s Ministerstvem dopravy smlouvu na deset let na provozování osobní železniční dopravy v závazku veřejné služby, což pro ČD znamená garanci dlouhodobého toku veřejných dotací. Na jedné straně tato smlouva umožňuje zajištění dlouhodobých zdrojů pro nákup nových vozidel, na druhé straně tak ovšem došlo k uzavření tohoto trhu pro ostatní operátory v osobní železniční dopravě.

Investiční dotace

I České dráhy jsou příjemci investičních dotací, i když ve výrazně menší míře než SŽDC. Investiční dotace slouží především ke spolufinancování nákupu a modernizace vozidel. Nízká ziskovost celého odvětví způsobuje Českým drahám velké obtíže s financováním běžného provozu a na investice se jim nedostává vlastních zdrojů; proto se při snaze o modernizaci zastaralého vozového parku opět obrací na veřejné zdroje. Investice do nových a modernizovaných vozidel jsou dílem vyvolány potřebou čelit skutečným, nebo i potenciálním konkurenčním tlakům a současně také požadavkem objednatelů služeb ve veřejném závazku na určité kvalitativní standardy přepravy.

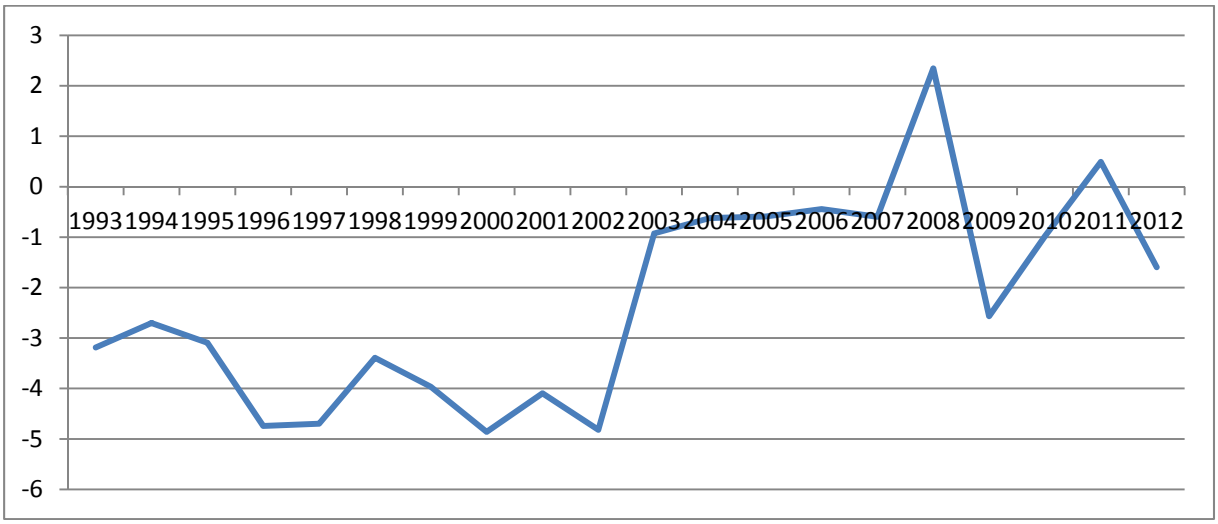
Ostatní dotace

Hlavní část ostatní dotací představuje dotace na doprovodný sociální program ČD spojený s dlouhodobým snižováním počtu zaměstnanců. Částka tohoto doprovodného programu se v jednotlivých letech pohybovala na úrovni 300–800 mil. ročně. Další dotace plynou do ČD přes snižování pořizovací ceny investičního majetku.

2.7 Finanční analýza

Základní problém železničního podnikání představuje skutečnost, že se v současné době v Evropě jedná o principiálně ztrátové podnikání. Chronicky ztrátová je především osobní doprava, která je bez dotací konkurenceschopná pouze na dálkových linkách mezi velkými městy a aglomeracemi. Nákladní doprava je provozně zisková, ovšem bez zaúčtování extrémně vysokých nákladů na vybudování a údržbu železniční infrastruktury. Důsledkem tohoto vývoje je celková ztrátovost železničního podnikání, která se v 90. letech promítala i do výrazných ztrát ČD. Obrat ve vývoji ziskovosti přišel v České republice po roce 2003 v souvislosti s provedením železniční reformy. Důsledkem vyvedení závazků z ČD na nově vzniklou SŽDC bylo prudké vylepšení ziskovosti ČD, jak dokumentuje obr. 2.4.

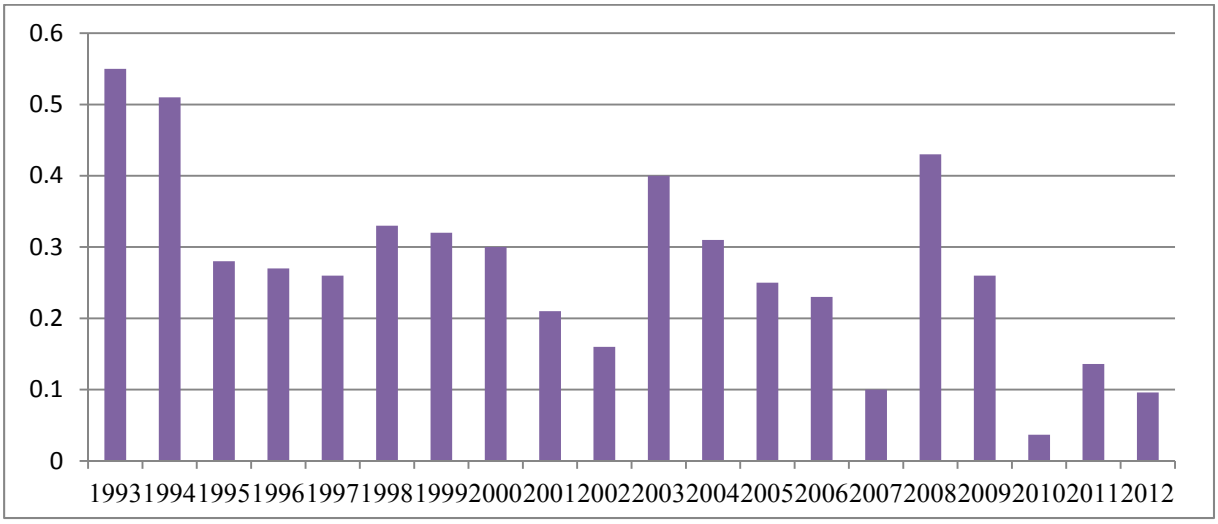
Obr. 2.4 Zisky a ztráty skupiny ČD 1993–2012 (v mil. Kč, běžné ceny)



Zdroj: České dráhy 1996–2012.

Celkový hospodářský výsledek ČD se skládá z několika dílčích částí, na jejichž velikost působí odlišné faktory. Typickou situací v období před vypuknutím globální recese v roce 2009 bylo, že nákladní doprava končila v zisku a osobní doprava ve ztrátě. Náklady na provozování osobní dopravy převyšovaly výnosy dokonce i v okamžiku, kdy byly do výnosů započteny veřejné dotace na úhradu prokazatelné ztráty. Ztrátovost a současné vysoké investice se pak promítaly do problémů s likviditou. V období po roce 1993 lze pozorovat postupné zhoršování ukazatelů likvidity, až do situace, kdy se ČD téměř přiblížily platební neschopnosti. V okamžicích, kdy se vývoj cash-flow na ČD již stával kritickým, obvykle došlo k nějakému mimořádnému vylepšení finančních ukazatelů. Lze identifikovat dva klíčové okamžiky, kdy došlo k takovému vylepšení ukazatelů likvidity. Poprvé to bylo v roce 2003 v důsledku převodu infrastruktury z ČD na SŽDC, podruhé v roce 2008 prodejem části podniku SŽDC.

Obr. 2.5 Likvidita skupiny ČD (peněžní prostředky/krátkodobé závazky)



Zdroj: České dráhy 1996–2012.

Finanční problémy odvětví v ČR nejsou spojeny pouze z provozní ztrátou incumbenta, ale rovněž z investiční činností SŽDC. Poplatky za použití železniční dopravní cesty v osobní dopravě dosáhly v roce 2012 hodnoty 1,6 mld. Kč a jsou tak evidentně zcela nedostačující pro zajištění

návratnosti investovaných zdrojů. Investice do modernizace železniční dopravní cesty je možné rozdělit do dvou období: před oddělením infrastruktury a po něm. Protože tíhu masivních investic do železniční infrastruktury v 90. letech nesla unitární společnost České dráhy, byly z nedostatku dalších zdrojů zanedbávány investice do údržby a především obnovy vozového parku. Vozový park byl opotřebovaný a zastaralý již na počátku 90. let a přesměrování investic do železniční infrastruktury situaci ještě zhoršilo. Tato situace se změnila až po roce 2003. Investiční výstavba, dotace a údržba byly převedeny na SŽDC a ČD, které tak byly zbaveny starosti o údržbu o infrastrukturu. Zároveň si následně ČD intenzivněji uvědomily, že na liberalizovaném trhu železničních dopravních služeb je zastaralost jejich vozového parku vážným hendikepem a začaly masivněji investovat do modernizace a obměny kolejových vozidel. Protože běžné zdroje ČD nedostačovaly k pokrytí výdajů s tím spojených, přistoupily ČD k dluhovému financování. V tomto případě se tedy dostává do určitého konfliktu požadavek rovného přístupu a co největší konkurence na trhu s požadavkem na finanční rentabilitu železničního provozu.

Pořizovací ceny moderních vozidel jsou velmi vysoké a ve většině případů jsou pořizovány na úvěr nebo na leasing. K finanční smysluplnosti či přímo realizovatelnosti takové transakce je ovšem nutné, aby pro takto nákladnou vozovou techniku existovalo dostatečné využití v dlouhodobých smlouvách s objednateli osobní železniční dopravy, tedy s Ministerstvem dopravy pro dálkovou a s kraji pro regionální dopravu. Oddělení infrastruktury a služeb tak způsobilo, že se míra investic na české železnici po roce 2003 zvýšila. Manažer infrastruktury logicky pokračoval v investicích do infrastruktury a ČD zvyšovaly tempo investic do kolejových vozidel. Existuje tak rozdíl oproti situaci, kdy byly před reformou infrastruktura i provoz integrovány v rámci ČD. Tehdy bylo možné nastavit investiční priority a tempo investic bylo nižší. Po roce 2009 došlo kvůli globální krizi k poklesu tempa investic do železniční infrastruktury v důsledku úsporných opatření ve veřejných rozpočtech, nicméně ČD pokračovaly ve vysokých investicích do vozidel především pod tlakem intenzivní konkurence nových železničních operátorů.

Tab. 2.10 Investice a zadlužení skupiny České dráhy v období 2003 – 2012 (v mld. Kč).

	2003	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
investice	1,6	4,2	5,0	5,4	6,4	7,9	10,0	10,1	8,4	10,0
zadlužení	6,8	9,6	13,0	16,7	19,1	21,1	22,8	33,7	40,3	44,2

Zdroj: České dráhy 2003–2012

Vysoké investice do modernizace vozového parku se negativně projevovaly v ukazatelích likvidity a zadluženosti ČD. Otázkou tedy zůstává proč ČD, které se dlouhodobě nacházejí v obtížné finanční situaci, věnují tak vysoké zdroje na investiční výdaje. Jedním z vysvětlení může být politická objednávka v prostředí měkkých rozpočtových limitů (Kornai et al 2003). Rozsah osobní dopravy na železnici je politicky citlivá otázka a ČD mohou mít motivaci modernizovat svůj vozový park a vylepšovat služby zákazníkům bez ohledu na následné problémy s likviditou a zadlužeností, pokud mohou očekávat vstřícnost politické reprezentace při jejich řešení. Finanční náklady, které v důsledku těchto investic vznikají, jsou potom uhrazovány buď z veřejných dotací, nebo nárůstem cizích zdrojů, jejichž sanace je v konečném důsledku řešena opět za asistence veřejných rozpočtů.

Do značné míry jsou příčinou tohoto stavu přetrvávající formální i neformální vzájemné vazby mezi subjekty železničního odvětví a politické reprezentace. Železnice představuje významného zaměstnavatele, působí na ní silné odbory, je významným příjemcem veřejných dotací a je také

výrazným zákazníkem pro domácí průmyslové a stavební podniky. Tyto všechny faktory z ní dělají přitažlivý cíl pro nejrůznější přímé i nepřímé politické vlivy, které se projevují především při zásadních investičních i provozních rozhodnutí. Neoptimální alokaci investic na železnici dlouhá léta způsobovala i nepružná manažerská struktura Českých drah, která byla důsledkem dlouhé historie monopolního postavení, byrokratické organizační struktury a technicko-provozního přístupu k řešení ekonomicko-marketingových problémů. To vedlo k nedostatečné orientaci na potřeby zákazníka, slabému marketingu a kalkulaci investic i provozu na základě sporných premis. Navíc do investičního i provozního rozhodování dosud zasahují politické vlivy, kdy kromě potřebnosti a efektivity investic hrají roli také politické motivy prezentace síly národního dopravce, podpora domácího průmyslu jako dodavatele staveb, technologií, vozidel a jejich oprav.

Na české železnici docházelo k dlouhodobému a poměrně razantnímu snižování počtu zaměstnanců; toto snižování mělo dvě hlavní příčiny. První příčinou bylo snižování výkonů na železnici, které snižovalo potřebný počet zaměstnanců k zajištění přepravních služeb a bylo řešeno především nenahrazováním zaměstnanců odcházejících do starobního (i předčasného) důchodu. Tento proces byl podporován sociálním programem ČD dotovaným z veřejných zdrojů, který motivoval k odchodu i zaměstnance bez nároku na starobní důchod. Druhým výrazným faktorem vedoucím k poklesu počtu zaměstnanců v rámci ČD bylo jejich postupné přesouvání na SŽDC.

Tab. 2.11 Vývoj počtu zaměstnanců skupiny ČD

	2009	2010	2011	2012
České dráhy, a.s.	28 569	26 992	22 640	**15 972**
ČD Cargo, a.s.	10 378	9 573	9 207	**8 910**
Skupina ČD celkem	**41 081**	**38 046**	**33 566**	**26 443**

Zdroj: České dráhy 2009–2012

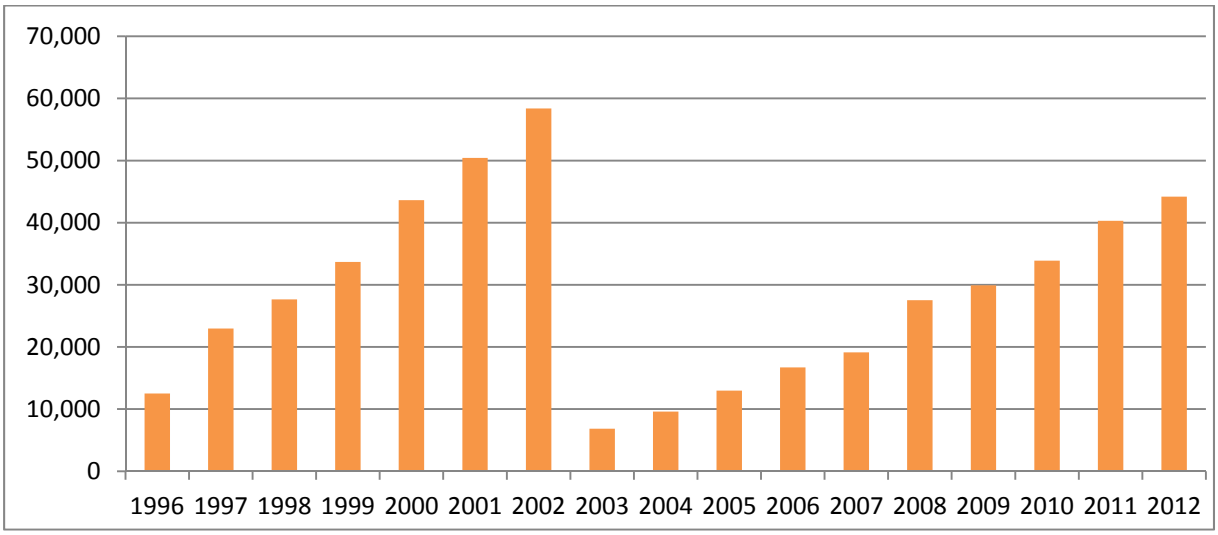
Pokles počtu zaměstnanců na ČD byl ovšem provázen výrazně pomalejším poklesem mzdových nákladů. Důvodem byl dynamický růst průměrné mzdy, který je mimo jiné způsobován i silným vlivem odborů na železnici. Je zajímavé, že u firmy, která je vysoce ztrátová, a kde je oproti skladbě populace nižší vzdělanostní struktura, existuje vyšší průměrná mzda než ve zbytku národního hospodářství. Oproti těmto vysokým nákladům stojí relativně nízké tržby způsobené nízkou dynamikou odvětví a intenzivní konkurencí ostatních dopravních módů. Čistým důsledkem jsou pak vysoké finanční ztráty železnice a nízká přidaná hodnota na zaměstnance.

2.8 Analýza zadluženosti

Dalším významným ukazatelem finanční stability železnice byl vývoj zadluženosti. V průběhu let 1993–2002 zadlužení Českých drah plynule narůstalo především v důsledku infrastrukturních investic. Protože běžné příjmy včetně veřejných dotací nepostačovaly k financování těchto investičních akcí, uchylovaly se České dráhy při jejich financování často k dluhovému financování. Ke konci roku 2002 tak cizí zdroje ČD přesáhly hranici 58 mld. Kč, z nichž většinu představovaly bankovní úvěry u zahraničních bank se státní zárukou. V důsledku vertikálního oddělení došlo k jednorázovému oddlužení ČD, dlouhodobé závazky byly převedeny na SŽDC a ty se tak ujaly

jejich splácení. Na úhradu krátkodobých závazků ČD vydala SŽDC dluhopisy s nominální hodnotou 7 mld. Kč s jednorázovou splatností v roce 2011. Těmito dvěma operacemi došlo k jednorázovému a téměř kompletnímu oddlužení ČD. Nicméně ČD se okamžitě začaly zadlužovat znovu, především pak v důsledku investic do modernizace vozového parku. Kromě přímého zadlužování pak břemeno financování investičních akcí u ČD také zvyšuje řada dlouhodobých pronájmů (leasingů), které zhoršují problémy s likviditou na ČD.

Obr. 2.6 Cizí zdroje ČD (mil. Kč., běžné ceny)



Zdroj: České dráhy 1996–2012.

Příčin neustálého nárůstu zadlužení ČD je několik; především běžné výnosy z tržeb nestačí na úhradu nákladů na provoz. Železniční doprava má ve stávající podobě omezenou schopnost generovat nové zákazníky a díky intenzivní intermodální konkurenci nelze zvyšovat jednotkové ceny za přepravu. Další příčinou jsou vysoké provozní náklady, u kterých vzniká otázka, jak dalece jsou tyto náklady oprávněné a nutné. České dráhy představují typický podnik ve státním vlastnictví, který plní některé cíle na politickou objednávku se všemi ekonomickými důsledky, jež jsou s takovýmto provozním modelem spojeny. ČD nebyly příliš motivovány ke snižování nákladů, protože případné deficity rozpočtu vždy byly a zřejmě budou dříve nebo později dofinancovávány z veřejných zdrojů. Naopak měly motivaci zvyšovat své investiční náklady na modernizaci infrastruktury (před oddělením SŽDC od ČD) a modernizaci vozového parku (po oddělení SŽDC od ČD), aby zvýšily svoji konkurenceschopnost s ostatními dopravními módy a s ostatními železničními dopravci. Při stávající dynamice tržeb nejsou ČD schopny tyto investiční a provozní výdaje pokrýt a na jejich financování se snaží získat nejrůznější veřejné dotace. Časový nesoulad mezi získáním dotace a reálnou potřebou finančního krytí způsobuje problém s financováním běžných a investičních výdajů, proto se ČD průběžně zadlužují pomocí dluhopisů a bankovních úvěrů se státní zárukou.

Dalším dynamickým způsobem nárůstu závazků jsou finanční leasingy, které ČD používají na nákup nových vozidel; to dále zvyšuje závazkovou angažovanost ČD, které tak musí počítat s větším finančním zatížením v budoucnu. Dalším způsobem jednorázového financování jsou odprodeje nepotřebného majetku, kterým si ČD jednorázově vylepšují rozpočet, aby měly na úhradu dodatečných příjmů spojených s pořizováním investic.

2.9 Intenzita konkurence, míra a tvar otevření přístupu na síť

V období před vstupem ČR do Evropské unie byla přijata novela zákona „o dráhách“ v podobě zákona č. 103/2004 Sb., který nabyl účinnosti ke dni vstupu do EU (1. května 2004); tím byla zajištěna implementace směrnice 2001/14/ES. Novela stanovila (*§34b odst. 2 zákona č. 103/2004 Sb*.) jako podmínku pro povolení přístupu dopravce na infrastrukturu tzv. „přidělení kapacity dopravní cesty“ a současně zavedla povinnost správce infrastruktury vypracovávat tzv. „Prohlášení o dráze“. Kapacity dopravní cesty ve vlastnictví státu (což je 99% sítě) přiděluje SŽDC, nebo vlastník dopravní cesty (pouze několik krátkých regionálních drah). SŽDC v „Prohlášení o dráze celostátní a regionální“ zveřejňuje pravidla pro přidělování kapacity dopravní cesty a pro sestavení jízdního řádu. Ministerstvo dopravy ČR svojí vyhláškou (*č. 351/2004 Sb*.) stanovilo také rozsah služeb poskytovaných SŽDC dopravcům: kromě minimálního přístupového balíku také přístup k servisním zařízením a dalším službám tzn. *essential facilities* – zařízení pro doplňování paliva, osobní nádraží, seřaďovací nádraží, místa nakládky a vykládky pro přepravu nákladu apod. (SŽDC 2013: 12, 64-66). Dodávku trakčního elektrického proudu zajišťuje pro všechny dopravce incumbent ČD prostřednictvím svého obchodníka s elektřinou a pro pouze distribuční služby zajišťuje také správce napájecí infrastruktury SŽDC (Hlava – Hrubý 2011).

Novela zákona z roku 2004 však současně vytvořila dva problémy. Vydáváním licencí potřebných pro provozování drážní dopravy v ČR byl zmocněn Drážní úřad, současně nabyly v ČR platnosti také licence udělené úřadem členského státu EU. Drážní úřad má rozsáhlé pravomoci v řízení o stížnostech na přidělování kapacity dopravní cesty a na výši a strukturu poplatků a k udělování sankcí; má pravomoc kontroly ex-ante i přezkumu ex-post. Drážní úřad však není nezávislým subjektem, ale státním úřadem kooperujícím s Ministerstvem dopravy. Komise ES na svém zasedání v květnu 2006 kritizovala (Komise Evropských společenství 2008) implementaci směrnice 2001/14/ES téměř ve všech členských zemích včetně ČR; mezi kritizovanými nedostatky v ČR byla nedostatečná nezávislost provozovatele infrastruktury ve vztahu k železničním podnikům a právě neexistence nezávislého regulačního a odvolacího subjektu s pravomocemi k nápravě problémů v oblasti hospodářské soutěže na železnici.

Druhým problémem, který přinesl novelizovaný zákon, bylo omezení okruhu dopravců majících právo vstupu na dopravní infrastrukturu, tzv. oprávněných osob, na subjekty zapsané v obchodním rejstříku, nikoli pouze na subjekty usazené v ČR. Tento problém byl odstraněn až v roce 2011 novelou zákona č. 134/2011 Sb. – základní omezení je nadále vztaženo na subjekty usazené na území ČR a nově zákon upravuje přístupová práva pro poskytování přeshraniční osobní dopravy a neomezuje okruh oprávněných podle jejich sídla.

Formálně je tedy možná volná konkurence na trhu osobních dopravních služeb na celé české síti; principiálně je systém podobný zemím EU, které svůj trh rovněž formálně otevřely konkurenci, což jsou všechny členské země mimo Francie, Irska, Španělska, Portugalska, Belgie, Nizozemí a Finska, a rovněž bez Malty a Kypru nedisponujících železniční sítí (IBM 2011: 55). Reálně však zůstával český trh velmi uzavřený, neboť téměř veškeré linky po celou dobu byly a dosud jsou provozovány v závazku veřejné služby a jejich provoz je dotován ze státního rozpočtu (dálkové linky) nebo z rozpočtů krajů (regionální linky). Možnost volného vstupu na trh a ekonomicky udržitelný provoz linky na komerční riziko je systémem veřejných dotací prakticky vyloučen. Do roku 2005 byla veškerá osobní veřejná doprava dotována společně z rozpočtu Ministerstva dopravy a krajů, od roku 2005 objednávají a dotují regionální dopravu kraje (regionální a příměstské vlaky kategorie *Os* a *Sp*), zatímco dálkovou dopravu objednává a dotuje Ministerstvo dopravy (meziměstské vlaky kategorie *R* a *Ex*). Mezinárodní vlaky EuroCity (*EC*), vnitrostátní vlaky vyšší kvality InterCity (*IC*) a zvláštní rychlé vlaky SuperCity Pendolino (*SC*) provozovaly ČD bez dotací na vlastní komerční riziko (Pospíšil, 2007: 2-4). Vzhledem ke složitému

vnitropodnikovému účetnictví ČD lze těžko zjistit, zda byl provoz těchto linek pro incumbenta skutečně ekonomicky ziskový, nebo zda docházelo ke křížovému financování (Otáhal – Pospíšil 2009). Nicméně již od roku 2007 byly i vlaky kategorie EC a IC zahrnuty Ministerstvem dopravy do závazku veřejné služby a jejich provoz začal být znovu dotován.

V roce 2010 byl přijat zákon č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících, kterým se implementuje nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici. Návazně schválila vláda ČR svým usnesením č. 423 z 8. 6. 2011 časový „Harmonogram otevírání trhu veřejných osobních dopravních služeb na železnici" (Ministerstvo dopravy 2011b). Ministerstvu dopravy jako objednateli služeb dálkové osobní železniční dopravy tak vzniká povinnost organizovat veřejné soutěže na provoz jednotlivých linek. Nad rámec těchto objednaných služeb mohou dopravci, kteří jsou oprávněnými osobami, mají přidělenou kapacitu dopravní cesty a splňují další stanovené podmínky, provozovat dopravní služby osobní dopravy bez nároku na kompenzace ztrát ze státního rozpočtu (Ministerstvo dopravy ČR 2011b: 1). V této souvislosti je ministerstvo oprávněno stanovit linky, které budou vyňaty ze závazku veřejné služby, tzn. že na nich nebude organizována veřejná soutěž o subvenci provozu, nebudou nadále dotovány a dopravci na těchto linkách mohou poskytovat své služby výhradně na své vlastní komerční riziko. Na takových linkách prakticky vznikne otevřená volná konkurence, neboť žádný dopravce (ani incumbent) není zvýhodněn kompenzací ani garancí kompenzace případných ztrát z provozu. Kromě splnění formálních podmínek nic nebrání žádnému dopravci získat kapacitu dopravní cesty a kdykoli na linku vstoupit nebo ji opustit. První a dosud jedinou dálkovou linkou, kterou Ministerstvo dopravy zcela vyňalo ze závazku veřejné služby, a na níž zajišťují provoz konkurující si dopravci zcela na své vlastní riziko, je linka Praha – Olomouc – Ostrava. Tímto krokem Česká republika vstoupila do skupiny zemí, které nejen formálně umožňují volný vstup konkurenčních dopravců na dálkové osobní linky, ale kde také skutečně noví dopravci své vlaky na vlastní komerční riziko rozjeli – v EU k těmto zemím patří pouze Německo, Švédsko, Dánsko, Velká Británie, Itálie a Rakousko (*IBM 2011*). Linka Praha – Ostrava patří mezi velmi málo linek, které jsou skutečně provozovány na základě konkurence na trhu (on-track competition). Warnecke a Götz (2012) odhadují podíl konkurenčně operovaných linek v Evropě v roce 2011 na méně než 1%.

2.10 Srovnání s Německem

Hlavní rozdíl mezi organizací železničního sektoru v Německu a v České republice je způsob provedení unbundlingu: zatímco Německo zvolilo holdingový model, Česká republika se vydala cestou důsledného institucionálního oddělení manažera infrastruktury a provozovatele dopravních služeb. Z porovnání výsledků německého modelu s výsledky železniční transformace v České republice plyne, že německý model byl úspěšný v dynamickém růstu přepravních výkonů a ve stabilizaci finanční situace domácího národního operátora (Link 2013), která se projevuje především ve formě nerostoucí výše veřejných dotací do železnice. Ve srovnání se situací v Německu, přepravní výkony osobní železniční dopravy v ČR stagnují a veřejné dotace do odvětví mají dlouhodobě rostoucí tendenci.

V oblasti institucionálního nastavení má německá holdingová struktura své výhody i nevýhody. Organizace infrastruktury a služeb v rámci oddělených divizí jednoho holdingu umožňuje udržet koordinaci investičních rozhodnutí a dosáhnout tak efektivnější alokace investic i veřejných dotací. Německá vláda poskytuje investiční dotaci na modernizaci infrastruktury, zatímco údržba a provoz infrastruktury je plně v rukou Deutsche Bahn. Německá vláda uzavřela v oblasti financování infrastrukturních investic s Deutsche Bahn dlouhodobou smlouvu, která stabilizovala tok financí do dopravní cesty a ustanovila dlouhodobou stabilitu investičního

financování infrastruktury (Deville – Verduyn 2012). Oproti tomu investiční dotace pro SŽDC značně fluktuují v závislosti na zdrojích Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) a kromě závazku dostavění tranzitních koridorů chybí dlouhodobá koncepce výstavby a modernizace infrastruktury podpořená závazným plánem financování ze strany českých veřejných rozpočtů. Z tohoto důvodu je řada modernizačních akcí na české železniční infrastruktuře prováděna nekoncepčně a v řadě případů vzbuzuje otázky, zda se jedná o projekty s nejvyšší přidanou hodnotou. V českých podmínkách, na rozdíl od Německa, musí být dofinancovány i provozní výdaje na údržbu železniční infrastruktury pomocí provozní dotace pro SŽDC. Hlavním důvodem jsou velmi nízké poplatky za použití dopravní infrastruktury, obzvláště pro osobní dopravu. Nízká hladina infrastrukturních poplatků je dále jedním z důvodů rozvoje *open access* operátorů na trati Praha – Ostrava. Nastavení infrastrukturních poplatků tak představuje dilema v regulaci odvětví: nastavení poplatků na vyšší úrovni (tak jako v Německu) umožňuje generovat finanční zdroje na údržbu, popřípadě i částečnou modernizaci infrastruktury, na druhou stranu vyšší úroveň poplatků podvazuje rozvoj konkurence (obzvláště typu *open access*) a je i předmětem kritiky ze strany EU. Toto dilema mezi financovatelností infrastruktury a rozvojem konkurence shrnují Crozet – Chassagne (2012).

Rozdíly mezi nastavením infrastrukturních poplatků mezi Německem a ČR mají ještě další dimenzi. Manažer infrastruktury je v Německu jednou z divizí celkové holdingu DB. Výše infrastrukturních poplatků tak u DB nehraje velkou ekonomickou roli, protože zaplacený infrastrukturní poplatek je z pohledu celého holdingu současně nákladem i výnosem. I když přímé křížové financování je mezi jednotlivými divizemi zakázáno, evidentně zde existuje motivace DB, v prostředí relativně slabé regulace, prosazovat vysoké infrastrukturní poplatky a odrazovat tak možnosti nezávislých operátorů efektivně konkurovat DB. Tuto intepretaci potvrzuje celá řada případů, kdy se DB pomocí kontroly infrastruktury a ostatních zařízení pokoušela o omezení hospodářské soutěže v oblasti poskytování železničních služeb. Tyto případy popisuje Link (2004, 2013) a Nigrin (2014) .

Tab. 2.12 Zisky/ztráty jednotlivých divizí holdingu Deutsche Bahn

	DB Netz	DB Station & Service	DB Regio	DB Fernverkehr	DB Schenker Rail[b]
2001	–181	0.3	122	128	10
2002	–548	–251	231	112	16
2003	–324	37	411	–482	186
2004	–183	54	509	–288	12
2005	–260	69	545	22	–27
2006	–212	52	725	84	145
2007	146	90	503	121	182
2008	338	190	922	307	209
2009	768	150	732	78	–313
2010	33	150	545	155	–104
2011	307	155	765	106	n.a.

Zdroj: Link 2013

V oblasti komparací dopravních a ekonomických výsledků je možné shrnout následující fakta. V německých podmínkách rostly v posledních dvaceti letech výrazně rychleji výkony v regionální dopravě (dotované), než v dopravě dálkové (nedotované). Je otázka, zda relativně úspěšný vývoj německé osobní dálkové a nákladní dopravy nesouvisí s větší rozlohou Německa, což umožňuje realizovat úspory z rozsahu. Zajímavý je také cenový vývoj, kdy ceny tarifů u DB v posledních deseti letech reálně rostly, zatímco u ČD stagnovaly. Příčinou je zřejmě vyšší kvalita železničních služeb u DB a především podstatně větší absolutní velikost poptávky po přepravě a vyšší kupní síla cestujících, která DB umožňuje účtovat vyšší ceny za přepravu a přesto zůstat konkurenceschopnou s ostatními dopravními módy. ČD s výrazně nižšími standardy služeb i

vozového parku, v prostředí s daleko menší velikostí poptávky a kupní síly, toho těžko mohou dosáhnout. Celková výše dotací dosahovala v roce 2009 u DB 14,1 mld. EUR, u ČR(zde míněno ČD i SŽDC) zhruba 1,8 mld. EUR. Liší se také strukturální skladba těchto dotací. U DB je výrazně vyšší podíl dotací na úhradu starých dluhů, zatímco v dlouhodobém pohledu jsou u ČR (zde míněno ČD i SŽDC) vyšší investiční dotace.

Německo také postoupilo mnohem dále v implementaci veřejných soutěží při výběru operátora na provozování dotovaných železničních služeb ve veřejném zájmu oproti ČR, kde jsou tyto soutěže zatím na samotném počátku. Průběhem a výsledky veřejných soutěží v Německu se zabývala celá řada studií, které dospěly k následujícím závěrům: Link (2004) konstatuje, že hlavní překážkou pro větší rozvoj konkurence na trhu regionální osobní železniční dopravy byl neúspěch při nastavení patřičného institucionálního a regulačního rámce. Lalive – Schmutzler (2008) studovali výsledky 77 regionálních tendrů, které se lišily rozsahem sítě, frekvencí služeb, délkou kontraktu a blízkosti jiných linií provozovaných DB Regio. Došli k závěru, že nová konkurence má větší šanci vyhrát současné tendry a tendry na menší sítě. Ostatní kontrolní veličiny jako délky kontraktu, blízkost jiných linek DB Regio, elektrifikace a politická orientace se ukázaly jako nevýznamné. Studie Beck (2011) použila databáze 30 německých tendrů s počátkem mezi roky 1997 a 2007; empirická analýza naznačuje, že existují dvě hlavní podmínky, které determinují počet nabízejících subjektů. Prvním faktorem je procento rizika růstu cen vstupů, jako jsou personál a palivo, které přepokládá autorita ve veřejné dopravě; tento faktor je pozitivně korelován s počtem nabízejících. Druhým faktorem je riziko tržeb, které je přepokládáno operátorem, a které ukazuje negativní korelaci. Obě korelace jsou vysoce signifikantní. Autority v Německu, jakožto i v jiných zemích, které využívají soutěže, by si měly být vědomy vlivu nejistoty a proto omezit uvalování příliš velkého rizika na operátory. Vysoká míra nejistoty bude omezovat konkurenci a bude nutit operátory, aby si přirážely vyšší rizikovou prémii.

3 Vymezení právního rámce dle zásad evropské dopravní politiky a perspektivy implementace v České republice

Česká republika se zavázala již před vstupem do Evropské unie v roce 2004 implementovat stávající *acquis communitaure*, které obsahovalo také legislativu týkající železniční dopravy a především pak postupných kroků vedoucích k její liberalizaci. V období po vstupu ČR do Evropské unie dále pokračovala Evropská komise v práci na prohloubení společné dopravní politiky, jejímž dlouhodobým cílem se stalo vytvoření jednotného železničního prostoru. Ten by měl být maximálně otevřený, liberalizovaný a také efektivní, protože by v něm působila celá řada vzájemně si konkurujících dopravců v osobní i v nákladní dopravě. Výsledný stav by měl přinést úsporu nákladů, což by kromě veřejných rozpočtů působilo motivačně také na potenciální zákazníky železniční dopravy, jak osobní, tak i nákladní, a přilákalo další přepravy na koleje z přeplněných a neekologických silnic.

Současná právní úprava regulačního subjektu v České republice zcela nevyhovuje právu Evropské unie, protože nesplňuje požadavek nezávislosti. Důvodem je skutečnost, že podle stávající právní úpravy je možné proti rozhodnutí Drážního úřadu jako regulačnímu subjektu podat odvolání k Ministerstvu dopravy. Směrnice totiž stanoví požadavek funkční nezávislosti na kterémkoli příslušném orgánu, který se účastní uzavírání smlouvy na veřejné služby, tj. i na Ministerstvu dopravy, což Drážní úřad jako regulační subjekt nesplňuje. Podmínkou fungování železničního trhu v České republice je dle práva Evropské unie vytvoření organizačních a právních předpokladů pro vznik takového funkčního železničního trhu vůbec, čímž se chápe

především vznik nezávislého regulátora. To je *conditio sine qua non* existence regulovaného trhu na železnici.

Obecným cílem společné evropské dopravní politiky je dosažení vyváženého rozvoje dopravního trhu spočívající mimo jiné v nárůstu významu environmentálně šetrnějších druhů dopravy, k nimž je řazena právě i železniční doprava. Její liberalizace je pak – zejména vedle rozvoje drážní infrastruktury a dosažení celoevropské interoperability a daných bezpečnostních parametrů – vnímána jako jeden z nástrojů, který by měl vést k její revitalizaci. Konkurence drážních dopravců totiž podle názoru EU povede k tomu, že železnice bude svým zákazníkům jak v osobní, tak i nákladní dopravě, poskytovat kvalitnější a atraktivnější služby, které jednak udrží existující poptávku a jednak budou stimulovat poptávku novou (efektivní *customer-responsive industry*).

Cesta k otevření železniční dopravy a naplnění cílů společné dopravní politiky vede skrze postupnou harmonizaci oblasti železniční dopravy. Jejím nástrojem jsou 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 čtyři železniční balíčky. Ty z legislativního hlediska spočívají v tom, že se jejich prostřednictvím novelizují starší základní směrnice (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.

3.1 První železniční balíček

První železniční balíček je považován za reálný počátek společné dopravní politiky a reálné snahy harmonizovat železniční dopravu v Evropské unii. Balíček byl přijat v roce 1991 a jeho základním ustanovením je požadavek na účetní oddělení správy a údržby drážní infrastruktury od zabezpečení drážního provozu. Vznik nezávislých manažerů infrastruktury totiž podle EU umožňuje (i) nezávislou a transparentní správu infrastruktury a (ii) příchod nových drážních dopravců, neboť manažer infrastruktury s nimi všemi jedná stejným, nediskriminačním způsobem. Důsledkem má být vznik konkurence na železnici a tedy oživení odvětví včetně tržnějšího chování a restrukturalizace dosud dominantních incumbentů. Balíček předpokládá vznik nezávislého regulačního orgánu, který by měl mimo jiné zodpovídat za stanovení podmínek pro zisk požadovaných vlakových tras a za stanovení poplatků za použití drážní infrastruktury. Větší efektivitu nařízení má zajistit částečná aktualizace legislativy balíčku z roku 2001.

První železniční balíček obsahuje tyto dokumenty:

- směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství,
- směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/13/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům,
- směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001, o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti, a
- směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES ze dne 19. března 2001 o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému (již byla zrušena směrnicí 2008/57/ES).

Těmito směrnicemi byly především podrobněji rozpracovány a rozšířeny zásady, které stanovila již směrnice 91/440/EHS, zejména zásada nezávislosti řízení železničních podniků, zásada oddělení správy železniční infrastruktury od poskytování dopravních služeb a zásada nediskriminace mezi železničními podniky. Byla potvrzena práva přístupu k infrastruktuře pro mezinárodní sdružení železničních podniků a železniční podniky provozující mezinárodní kombinovanou přepravu zboží (tato práva stanovila už směrnice 91/440/EHS) a dále byla pro železniční podniky EU zakotvena nová práva přístupu: jednak plný přístup k tzv. transevropské železniční síti nákladní dopravy a jednak s účinností od března 2008 veškerý přístup k celé železniční síti, který je potřebný pro provozování mezinárodní přepravy zboží. Balíček měl zlepšit záruky výkonu těchto práv, když stanovil oddělení některých důležitých funkcí (zejména pokud jde o certifikaci bezpečnosti) či požadavek na zřízení nezávislého regulátora a na sledování hospodářské soutěže na trhu železniční dopravy.

3.2 Druhý železniční balíček

Druhý balíček vstoupil v platnost v roce 2004 a jeho cílem je revitalizace železnic prostřednictvím vzniku tzv. *Integrated European Railway Area*. Součástí balíčku je prosazování principů bezpečnosti a interoperability železniční dopravy v území EU, tzn. odstraňování nekompatibilit technických a bezpečnostních předpisů. K tomuto účelu se balíčkem zřizuje *European Railway Agency* (dále *ERA*) se sídlem ve Valenciennes (Francie). Důležitým cílem *druhého balíčku* je také úplné otevření trhu nákladní železniční dopravy včetně kabotáže, a to od roku 2007.

Druhý železniční balíček obsahuje tyto dokumenty:

- nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 ze dne 29. dubna 2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice (nařízení o agentuře),
- směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydání osvědčení o bezpečnosti (Směrnice o bezpečnosti železnic),
- směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/50/ES ze dne 29. dubna 2004, kterou se mění směrnice Rady 96/48/ES o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému (Tato směrnice mění obě směrnice upravující interoperabilitu, jež byly „novou“ směrnicí o interoperabilitě 2008/57/ES zrušeny. Přestože směrnice 2004/50/ES nebyla zrušena explicitně, lze její normy považovat za obsoletní.), a
- směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/51/ES ze dne 29. dubna 2004, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství.

Účelem druhého balíčku bylo překonat roztříštěnost evropského železničního trhu, danou technickými a provozními rozdíly mezi železničními systémy jednotlivých členských států. Směrnice 2004/49 proto vytvořila společný regulační rámec pro bezpečnost železnic (až dosud si většinu bezpečnostních předpisů vypracovávaly samy členské státy na základě svých specifických technických a provozních koncepcí). Byla zřízena agentura Společenství, která poskytuje Komisi odbornou podporu v otázkách železniční interoperability a harmonizace osvědčování bezpečnosti a která vede veřejné seznamy s tím souvisejících údajů a dokumentů, jako jsou

údaje z registrů kolejových vozidel a prvků infrastruktury, ES prohlášení o shodě či ES prohlášení o ověření.

3.3 Třetí železniční balíček

Třetí balíček předložila Evropská komise v roce 2007. Balíček liberalizuje od roku 2010 trh mezinárodní osobní dopravy, a to včetně kabotáže mezi nácestnými stanicemi uvnitř jednotlivých států. Kromě toho balíček zavádí Evropskou licenci strojvedoucího (*European driver licence*), jejímž cílem je usnadnění pohybu strojvedoucích v prostoru *Integrated European Railway Area*. V balíčku je pozornost věnována i otázkám práv cestujících. Balíček otevřel s účinností od roku 2010 trh mezinárodní osobní železniční dopravy v rámci Společenství (Unie). Za tím účelem bylo třeba udělit provozovatelům oprávnění k nástupu a výstupu cestujících na trase mezinárodního spoje, avšak pouze v takových mezích, aby mezinárodní spoje nemohly představovat konkurenci vnitrostátním spojům, protože trh vnitrostátní osobní dopravy měl zůstat uzavřen. Bylo též nezbytné upravit vztah mezi těmito novými přístupovými právy a smlouvami na veřejné zakázky, které mohou členské státy uzavírat podle nařízení č. 1370/2007 a které mohou obsahovat výlučná práva na provozování určitých služeb.

V souvislosti s otevíráním trhů nákladní i osobní dopravy bylo třeba reagovat na očekávanou vyšší mobilitu strojvedoucích a vyřešit problém, který působí odlišnost předpisů členských států o vydávání potřebných osvědčení strojvedoucím. Byl zaveden systém vydávání licencí strojvedoucího, které dokládají splnění určitých společných minimálních podmínek a jsou platné na celém území Unie, a k nim vydávaných harmonizovaných doplňkových osvědčení, která uvádějí, na které části infrastruktury a která vozidla je držitel oprávněn řídit. V souvislosti s otevřením trhu mezinárodní osobní dopravy bylo vydáno také nařízení č. 1371/2007 o právech cestujících v železniční dopravě, jehož působnost je však širší a vztahuje se i na dopravu vnitrostátní. Toto nařízení si klade za cíl unifikovat celou řadu pravidel, a to včetně odpovědnosti dopravců za škodu.

Třetí železniční balíček obsahuje tyto dokumenty:

- nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě;
- směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES ze dne 23. října 2007, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury;
- směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES ze dne 23. října 2007 o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství (prováděcím předpisem k ní je nařízení Komise (EU) č. 36/2010 ze dne 3. prosince 2009 o vzorech Společenství pro licenci strojvedoucího, doplňková osvědčení, ověřené opisy doplňkových osvědčení a formuláře žádosti o licenci strojvedoucího podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES).

Současně s přijetím třetího balíčku bylo přijato i nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70.

Dalším právním aktem, jenž se následně dotkl výše uvedené úpravy v oblasti interoperability železničního systému, je směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství. Tímto předpisem došlo k přepracování dosavadní úpravy obsažené ve směrnici Rady 96/48/ES a směrnici Evropského

parlamentu a Rady 2001/16/ES a spojení jejich ustanovení do jednoho dokumentu. Tato směrnice byla později novelizována směrnicí Komise 2011/18/EU ze dne 1. března 2011, kterou se mění přílohy II, V a VI směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilitě železničního systému ve Společenství.

3.4 Čtvrtý železniční balíček

Dne 30. ledna 2013 zveřejnila Evropská komise návrh čtvrtého železničního balíčku. Jedná se o soubor tří nařízení, tří směrnic a čtyř nelegislativních dokumentů, který představuje téměř kompletní revizí stávajících předpisů práva EU v oblasti železniční dopravy. Cílem balíčku je odstranit zbývající bariéry a dokončit liberalizaci železničního trhu a tím dále zvýšit konkurenceschopnost železniční dopravy – měl by tak být vytvořen tzv. Single European Railway Area (SERA). 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 pouze ve fázi projednávání v pracovních orgánech Rady a ve výborech Evropského parlamentu.

Jedná se o tyto návrhy:

1) 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.

2) 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.

3) 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.

4) 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 kterýmkoliv 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 hlediska České republiky 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.

5) 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 EU 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 jedná o dráhy nebo 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).

6) Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o bezpečnosti železnic (přepracované 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

EU, 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.

Všechny výše uvedené návrhy jsou v současnosti projednávány ve stádiu prvního čtení. Jejich schválení nelze proto očekávat dříve než v průběhu roku 2014. Po přijetí čtvrtého železničního balíčku bude třeba transponovat příslušné směrnice do českého právního řádu. Vzhledem k předpokládanému časovému horizontu přijetí čtvrtého 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. čtvrtém 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 (Úř. věst. L 343, 14. 12. 2012, s. 32), která představuje revizi *prvního železničního balíčku*. 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 EU, 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).

Součástí čtvrtého balíčku je i navýšení pravomocí *ERA*. To by mělo přispět k zefektivnění, urychlení a zlevnění schvalovacích a bezpečnostních procedur nových vozidel a dopravců, neboť současný systém, na němž se spolupodílí jak *ERA*, tak i národní agentury, je charakteristický přebujelou byrokracií a značnou složitostí. Výsledkem bude eliminace bariér komplikujících vstup nových dopravců na železniční trh v EU.

Čtvrtý balíček má také sociální dimenzi zaměřující se na problematiku pracovníků v otevřené, liberalizované železniční dopravě. Jejím cílem je poskytnutí nezbytných záruk, neboť navržené direktivy např. stanovují podmínky povinných převodů zaměstnanců v případě výběru jiného dopravce poskytujícího drážní dopravu v režimu veřejné služby.

Seznam použitých zdrojů

AECOM (2010) *Rail Freight User Survey: Final Report.* on-line, dostupné z: http://www.rail-reg.gov.uk/upload/pdf/freight-user-survey-2010.pdf

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) (1994) dostupné z: http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/aeg_1994/gesamt.pdf

AMELIO, A. – DONATH, D. (2009) Market definition in recent EC merger investigations: The role of empirical analysis. *Concurrences. Revue des droits de la cocncurrence* 3/2009, s. 1-6

ASCHE, F. – OSMUNDSEN, P. – SANDSMARK, M. (2006) The UK Market for Natural Gas, Oil and Electricity: Are the Prices Decoupled? *The Energy Journal*, 27/1, s. 27–40

ATOC (2012) The Passenger Demand Forecasting Handbook Summary. on-line, dostupné z: http://www.atoc.org/about-atoc/commercial-activities/passenger-demand-forecasting-council/the-passenger-demand-forecasting-handbook

BAG-SPNV (2012) Positionspapier der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV zur Einführung von Regionalfaktoren im Trassenpreissystem der DB Netz AG, dostupné z: http://spnv.de/website/cms/upload/positionen/Pos02-10-16.pdf

BAHN (2011) *Wettbewerbspolitik unter Zugzwang. Sondergutachten der Monopollkommission gemäß §36 AEG*, Sondergutachten 60

BAHN (2013) *Reform zügig umsetzen! Sondergutachten der Monopollkommission gemäß §36 AEG*, Sondergutachten 64

BALCOMBE, R. – MACKETT, R. – PAULLEY, N. – PRESTON, J. – SHIRES, J. – TITHERIDGE, H. – WARDMAN, M. – WHITE, P. (2004): *The Demand for Public Transport: A Practical Guide*. Transport Research Laboratory, UK

BARTLETT, J. E. – KOTRLIK, J. W. – HIGGINS, C. (2001) *Oraganizational research: Determining Appropriate Sample Size in Survey Research.* on-line, dostupné z: http://www.osra.org/itlpj/bartlettkotrlikhiggins.pdf

BECK, A. – BENTE, H. – SCHILLING, M. (2013) Railway Efficiency. *International Transport Forum*, Discussion paper 12/2013. ISSN 2223-439X, dostupné z: http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201312.pdf

BECK, A. (2011) Barriers To Entry In Rail Passenger Services: Empirical Evidence For Tendering Procedures In Germany. *EJTIR*. 11/1, s. 20-41

BENDER, C. M. – GÖTZ, G. – PAKULA, B. (2011) Effective Competition: Its Importance and Relevance for Network Industries. *Intereconomics* 46/1, s. 4-10

BERGMANN, L. (2012) Tempo Auf Dem Fernbus-markt. *Die Welt-kompakt*, on-line, dostupné z: http://www.welt.de/print/welt_kompakt/print_wirtschaft/article108889139/tempo-auf-dem-fernbus-markt.html

BERNARD, H. R. (2000) *Social research methods: qualitative and quantitative approaches.* Thousand Oaks: SAGE

BERNDT, A. – KUNZ, M. (1999) Trassenpreise, InfraCard und Kostendeckung: Diskriminierungsfreier Zugang zum Schienennetz der Deutschen Bahn AG. Diskussionsbeiträge, Institut für Verkehrswissenschaft und Regionalpolitik, č. 64, dostupné z: http://hdl.handle.net/10419/47639

BOSHOFF, W. H. (2007) Stationarity Tests in Geographic Markets: An Application to South African Milk Markets. *South African Journal of Economics*, 75, s. 52–65

BOŽIČNIK, S. (2009) Opening the Market in the Rail Freight Sector. *Built Environment,* 35/1, s. 87-106

BRAUNER, J. R. (2008) Trassenpreissystem der DB Netz AG rechtswidrig. *Eisenbahn-Revue International,* 2008/12

BRENAN, T. J. (2008) Applying 'merger Guidelines' Market Definition To (de)regulatory Policy: Pros And Cons. *Telecomunications Policy*, 32/6, s. 388-398

BUCKLEY, P. – WESTBROOK, D. (1991) Market Definition and Assessing the Competitive Relationship Between Rail and Truck Transportation. *Journal of Regional Science*, 31/3, s. 329–346

BUNDESNETZAGENTUR (2009) *Marktuntersuchung Eisenbahnen 2009*.
Bonn: Bundesnetzagentur, dostupné z:
http://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/MarktuntersuchungEisenbahnen/MarktuntersuchungEisenbahn2009_ID17754.pdf?__blob=publicationFile&v=2

BUNDESNETZAGENTUR (2011) *Bundesnetzagentur Genehmigt der DB Energie GmbH etzentgelte und Erlösobergrenzen für das Bahnstromnetz.* Pressemitteilung, on-line, dostupné z: http://www.bundesnetzagentur.de/shareddocs/downloads/de/bnetza/presse/pressemitteilungen/2012/120229_%20bahnstromnetz_pdf

BUNDESNETZAGENTUR (2011) *Marktuntersuchung Eisenbahnen 2011*.
Bonn: Bundesnetzagentur, dostupné z:
http://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/MarktuntersuchungEisenbahnen/MarktuntersuchungEisenbahn2011.pdf?__blob=publicationFile&v=2

BUNDESNETZAGENTUR (2012) *Marktuntersuchung Eisenbahnen 2012*.
Bonn: Bundesnetzagentur, dostupné z:
http://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/MarktuntersuchungEisenbahnen/MarktuntersuchungEisenbahn2012.pdf?__blob=publicationFile&v=2

CER (2007) *Why imposed undercompensation leads to the collapse of public service transport.* FactSheet

CER (2010) *Recast of the first railway package: CER views* (Position Paper) dostupné z: http://www.cer.be/media/2076_20101214_CER_Position_Recast.pdf.

COE, P. J. – KRAUSE, D. (2008) An Analysis of Price-Based Tests of Antitrust Market Delineation. *Journal of competition law & economics,* 4/4, s. 983-1007

COLLYER, K. – FELET, A. – KITCHEN, T. (2007) *Review of Methodologies in Transport Inquiries.* on-line, dostupné z: http://www.competition-commission.org.uk/assets/competitioncommission/docs/pdf/non-inquiry/our_role/analysis/review_of_methodologies_in_transport_inquiries.pdf

COMPETITION COMMISSION (2004) *A Report On The Proposed Acquisition By Firstgroup Plc Of The Scottish Passenger Rail Franchise Currently Operated By Scotrail Railways Limited.* on-line, dostupné z: http://www.competition-commission.org.uks/asset/competitioncommission/docs/pdf/non-inquiry/rep_pub/reports/2004/fulltext/490.pdf

COMPETITION COMMISSION (2005) *National Express Group Plc And Thameslink And Great Northern Franchise Merger Inquiry.* on-line, dostupné z:

http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20111108202701/http://www.competition-commission.org.uk/rep_pub/reports/2005/fulltext/507.pdf

COMPETITION COMMISSION (2010) *Merger Assessment Guidelines.* on-line, dostupné z: http://competition-commission.org.uk/assets/competitioncommission/docs/pdf/non-inquiry/rep_pub/rules_and_guide/pdf/100916_merger_assessment_guidelines.pdf

CROZET, Y. – CHASSAGNE, F. (2013) Rail access charges in France: Beyond the opposition between competition and financing. *Research in Transportation Economics,* 39/1, s. 247-254

ČESKÉ DRÁHY (1996) *Výroční zpráva 1996*. České dráhy a.s., dostupné z: http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/vyrocni-zpravy/-5596/

ČESKÉ DRÁHY (1997) *Výroční zpráva 1997*. České dráhy a.s., dostupné z: http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/vyrocni-zpravy/-5596/

ČESKÉ DRÁHY (1998) *Výroční zpráva 1998*. České dráhy a.s., dostupné z: http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/vyrocni-zpravy/-5596/

ČESKÉ DRÁHY (1999) *Výroční zpráva 1999*. České dráhy a.s., dostupné z: http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/vyrocni-zpravy/-5596/

ČESKÉ DRÁHY (2000) *Výroční zpráva 2000*. České dráhy a.s., dostupné z: http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/vyrocni-zpravy/-5596/

ČESKÉ DRÁHY (2001) *Výroční zpráva 2001*. České dráhy a.s., dostupné z: http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/vyrocni-zpravy/-5596/

ČESKÉ DRÁHY (2002) *Výroční zpráva 2002*. České dráhy a.s., dostupné z: http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/vyrocni-zpravy/-5596/

ČESKÉ DRÁHY (2003) *Výroční zpráva 2003*. České dráhy a.s., dostupné z: http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/vyrocni-zpravy/-5596/

ČESKÉ DRÁHY (2004) *Výroční zpráva 2004*. České dráhy a.s., dostupné z: http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/vyrocni-zpravy/-5596/

ČESKÉ DRÁHY (2005) *Výroční zpráva 2005*. České dráhy a.s., dostupné z: http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/vyrocni-zpravy/-5596/

ČESKÉ DRÁHY (2006) *Výroční zpráva 2006*. České dráhy a.s., dostupné z: http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/vyrocni-zpravy/-5596/

ČESKÉ DRÁHY (2007) *Výroční zpráva 2007*. České dráhy a.s., dostupné z: http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/vyrocni-zpravy/-5596/

ČESKÉ DRÁHY (2008) *Výroční zpráva 2008*. České dráhy a.s., dostupné z: http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/vyrocni-zpravy/-5596/

ČESKÉ DRÁHY (2009) *Výroční zpráva 2009*. České dráhy a.s., dostupné z: http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/vyrocni-zpravy/-5596/

ČESKÉ DRÁHY (2010) *Výroční zpráva 2010*. České dráhy a.s., dostupné z: http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/vyrocni-zpravy/-5596/

ČESKÉ DRÁHY (2011) *Výroční zpráva 2011*. České dráhy a.s., dostupné z: http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/vyrocni-zpravy/-5596/

ČESKÉ DRÁHY (2012) *Výroční zpráva 2012*. České dráhy a.s., dostupné z: http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/vyrocni-zpravy/-5596/

DALJORD, O. – SORGARD, L. – THOMASSEN, O. (2007) *Market Definition With Shock Analysis*. Discussion Paper 36, Norwegian School Of Economics And Business Administration

DEUTSCHE BAHN (2005) *Geschäftsbericht 2005*.

DEUTSCHE BAHN (2010) *Stationsanzeiger*, Nr. 02, dostupné z: http://www.deutschebahn.com/file/2202406/data/stationsanzeiger__022010.pdf

DEUTSCHE BAHN (2011) *Geschäftsbericht 2011*.

DEUTSCHE BAHN (2012) *DB Station and Service*. dostupné z: http://www.deutschebahn.com/de/konzern/geschaeftsfelder/dbnetze_personenbahnhoefe/2190736/db_station_service.html?start=0

DEUTSCHE BAHN (2013a) *Das Stationspreissystem – transparent, übersichtlich und stabil*. dostupné z: http://www.deutschebahn.com/de/geschaefte/infrastruktur/bahnhof/stationsnutzung/2199680/stationsnutzung.html;jsessionid=66A4C127D53FEA630E1641040486B094.ecm-ext-cae-slave1-belfort

DEUTSCHE BAHN (2013b) *Das Trassenpreissystem der DB AG, Gültig ab dem 9.12.2012 bis 14.12.2013.* dostupné z: http://fahrweg.dbnetze.com/file/2597008/data/trassenpreisbroschuere__2013.pdf

DEVILLE, X. – VERDUYN, F. (2012) *Implementation of EU legislation on rail liberalisation in Belgium, France, Germany and the Netherlands.* Working Paper Document No. 221. Brussels: National Bank of Belgium, . http://aei.pitt.edu/34882/1/wp221En.pdf

DI PIETRANTONIO, L. – PELKMANS, J. (2004) *The Economics of EU Railway Reform*. BEEP briefing no 8. Bruges European Economic Policy Briefings. College of Europe, dostupné z: http://www.iadb.org/intal/intalcdi/PE/2009/02948.pdf

DREW, J. – NASH, C. (2011) *Vertical separation of railway infrastructure - does it always make sense?* Working Paper 594. Institute for Transport Studies, University of Leeds

DRIESSEN, G. - LIJESEN, M. – MULDER, M. (2006) *The impact of competition on productive efficiency in European railways.* Hague: CPB Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis

DRIESSEN, G. - LIJESEN, M. - MULDER, M. (2006). *The impact of competition on productive efficiency in European railways.* CPB Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis

DUTSCHE BAHN (2013) Das Trassenpreissystem der DB AG, Gültig ab dem 9.12.2012 bis 14.12.2013, on-line, dostupné z: http://fahrweg.dbnetze.com/file/2597008/data/trassenpreisbroschuere__2013.pdf

EIKELBERG, J. (2012) Netzagentur senkt Durchleitungspreis für Bahnstrom. *Eisenbahnjournal Zughalt.de*, dostupné z: http://www.zughalt.de/2012/03/netzagentur-senkt-durchleitungspreis-fur-bahnstrom/

ENGARTNER, T. – BUTTERWEGGE, C. (2008) *Privatisierung der Deutschen Bahn: Über die Implementierung marktorientierter Verkehrspolitik*. Wiesbaden: VS Verlag

ENGARTNER, T. (2008) *Die Privatisierung Der Deutschen Bahn. Über Die Implementierung Marktorientierter Verkehrspolitik.* Wiesbaden: Vs Verlag Für Sozialwissenschaften

ENGEL, R. (2013) Geschäftsmodell der DB-Infrastruktur vor dem Ende? *Eisenbahn-Revue International*, 2/2013, s. 76

ENGEL, R. (2013) Geschäftsmodell der DB-Infrastruktur vor dem Ende? *Eisenbahn-Revue International*, 2013/2

EUROPEAN COMMISSION (2013a) *EU Transport in figures*. Luxembourg: Publications Office of the EU, dostupné z: http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/doc/2013/pocketbook2013.pdf

EUROPEAN COMMISSION (2013b). *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, SWD (2013) 10 final, dostupné z: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2013:0028:FIN:EN:PDF

EVRARD, S. (2004) Essential Facilities in the European Union: Bronner and Beyond. *Columbia Journal of European Law,* 10/3, s. 491-526

EVROPSKÁ KOMISE (1997) *Sdělení Komise o definici relevantního trhu pro účely práva hospodářské soutěže Společenství*. Úřední věstník Evropských společenství C 372/5

EVROPSKÁ UNIE (2010) *Smlouva o fungování Evropské unie*. Úřední věstník Evropské unie, C 83/49

EVROPSKÝ SOUDNÍ DVŮR (1979) rozsudek Soudního dvora ze dne 13. února 1979 ve věci 85/76, Hoffmann-La Roche proti Komisi, SbSD, s. 461.

FORNI, M. (2004) Using Stationarity Tests in Antitrust Market Definition. *American Law and Economics Association*, 6/2, s. 441–464

GASZKOVÁ, S. (2013) *Vymezení relevantního trhu v odvětví nákladní železniční dopravy na vybraných destinacích*. Brno: MU, diplomová práce

GERONDEAU, C. (1997) *Transport in Europe*. London: Artech House

GEROSKI, P. - GRIFFITH, R. (2003) *Identifying Anti-trust Markets*. The institute for fiscal studies, working paper 03/01, on-line, dostupné z:

GERSDORF, H. (2000) Komentář k čl. 87e Základního zákona. In: MANGOLDT, H. - KLEIN, F. – STARCK, Ch. *Das Bonner Grundgesetz Kommentar*. München: Verlag Franz Vahlen, s. 613-654

GRIFFITH, A. – WALL, S. (2004) *Applied Economics*. Harlow: Pearson Education

GRUE, B. – LUDVIGSEN, J. (2006) *Decision Factors Underlying Transport Mode Choice in European Freight Transport*. Institute of Transport Economics, Working Paper, on-line, dostupné z:

HEATLEY, D. (2009) *The history and future of railways in New Zealand. Research Report*. New Zealand Insitute for the study of competition and regulation. dostupné z: http://www.iscr.org.nz/f511,14914/The_history_and_future_of_rail_in_New_Zealand_RR_.pdf

HENCKEL, D. (2007) *Stadt und Bahnhof. Zwischenbericht.* Technische Universität Berlin: Berlin, dostupné z: http://www.stadtundbahnhof.de/1%20Zwischenbericht.pdf

HENDRYCH, D. (2009) Základy *správního práva.* In: Hendrych, D. et al. Správní právo. Obecná část. Praha: C. H. Beck

HENNIGFELD, S. (2012a) Neue Bahnstrompreise werden allgemein positiv aufgenommen. *Eisenbahnjournal Zughalt.de*, dostupné z: http://www.zughalt.de/2012/03/neue-bahnstrompreise-werden-allgemein-positiv-aufgenommen/

HENNIGFELD, S. (2013) DB Station and Service: Neues Stationspreissystem ab 2013. *Eisenbahnjournal Zughalt.de*, dostupné z: http://www.zughalt.de/2012/09/db-station-service-neues-stationspreissystem-ab-2013/

HENNINGFELD, S. (2012b) Mofair: Schwere Kritik an DB Energie. Eisenbahnjournal *Zughalt.de*, dostupné z: http://www.zughalt.de/2012/11/mofair-schwere-kritik-an-db-energie/

HLAVA, K. – HRUBÝ, J. (2011) Elektrická trakční energie. *Vědeckotechnický sborník ČD*, 2011/31, s. 1-18

HOLVAD, T. (2009) Review of railway policy reforms in Europe. *Built Environment*, 35/1, s. 24-42

HOLZHEY, M. – BERSCHIN, F. – KÜHL, I. – NUMANN, R. (2011) *Wettbewerber-report, Eisenbahnen 2010/2011*, on-line, dostupné z: http://mofair.de/content/20110519_wettbewerber-report-eisenbahn-2010-2011.pdf

HOSKEN, D. – TAYLOR, C. (2004) Discussion of "Using Stationarity Tests in Antitrust Market Definition". *American Law and Economics Association*, Vol. 6, No. 2, pp. 465–475

http://personalpages.manchester.ac.uk/staff/rachel.griffith/PublishedPapers/GeroskiGriffith03.pdf

http://web.mit.edu/course/11/11.951/OldFiles/oldstuff/albacete/Other_Documents/Europe%20Transport%20Conference/freight_and_logistics/decision_factors_u1660.pdf

HÜSCHELRATH, K. (2009) Critical Loss Analysis in Market Definition and Merger Control. *European Competition Journal,* 5/3, s. 757-794

IBM (2002) *Rail Liberalisation Index 2002. Study on the Liberalisation of the European Rail Transport Markets.* Brussels: IBM Global Business Services

IBM (2004) *Rail Liberalisation Index 2004. Market opening: comparison of the rail markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway*. Brussels: IBM Global Business Services

IBM (2007) *Rail Liberalisation Index 2007. Market opening: comparison of the rail markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway*. Brussels: IBM Global Business Services

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

IVALDI, M. – VIBES, C. (2005) *Intermodal and Intramodal Competition in Passenger Rail Transport*. on-line, dostupné z: http://neeo.univ-tlse1.fr/790/1/ivaldi_vibes.pdf

Kaum Wettbewerbauf der Schiene Bundeskartellamt - Ursache alte Trassenpreise. (2001) *Deutsche-Verkehrszeitung*, dostupné z: https://global.factiva.com

KIRCHNER, C. (2006) Legal instruments for liberalising European rail freight markets from 2007. In *Forum: The Liberalisation of Rail Transport in the EU*. Intereconomics 41/6, s. 295-298

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ (1997) *Notice on the Definition of the Relevant Market for the Purposes of Community Competition Law*. OJ C372, 9.12.97), Brusel

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ (2007) Sděleni Komise Radě a Evropskému parlamentu o vývoji na železničním trhu. KOM(2007) 609

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ (2008) Komise vyzývá členské státy, aby zajistily řádné provedení prvního železničního balíčku, IP/08/1031. Brusel

KORNAI, J. – MASKIN, E. – ROLAND, G. (2003) Understanding the Soft Budget Constraint. *Journal of Economic Literature*, 41/4, s. 1095-1136

KREJČIŘÍK, M. (1991) *Po stopách našich železnic*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů

KVIZDA, M. – TOMEŠ, Z. - BIL, J. - HAJKO, V. - CHVÁTAL, T. - KRČÁL, O. - KVASNIČKA, M. - NEDVĚDOVÁ, K. - NĚMEC, D. - NIGRIN, T. - REDERER, V. - SEIDENGALNZ, D. - STANĚK, R. (2013) *Modely a metody regulace konkurenčního prostředí na trhu železničních dopravních služeb*. Brno: Masarykova univerzita MuniPress

KVIZDA, M. (2006) *Ekonomické dějiny železniční sítě České republiky – mýty, omyly a iluze v hospodářské politice a path dependence železných drah*. Brno: Masarykova univerzita

KVIZDA, M. (2006) Faktory efektivnosti železniční dopravy - Jak rozhodovat o dopravní politice? *Národohospodářský obzor*, VI/4, s. 37-49

KVIZDA, M. (2008a) *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

KVIZDA, M. (2008b) Unbundling a konkurence na železnici. In: Kvizda, M. – Tomeš, Z. (eds.) *Konkurenceschopnost a konkurence v železniční dopravě - ekonomické a regionální aspekty regulace konkurenčního prostředí.* Brno: Tribun, s. 7-20

KVIZDA, M. (2009) The State and Railways - A Historical Comparison of Economic Policy in Relation to Railways. In *Issues in Economic Performance - Business, Regional and Transport Issues*. Berlin: LIT Verlag, s. 115-137

KVIZDA, M. (2009) The State and Railways – A Historical Comparison of Economic Policy in Relation to Railways. In: SHINNICK, Edward (ed.). *Issues in Economic Performance – Business, regional and Transport Issues*. Berlin: LIT Verlag, s. 115-137

KVIZDA, M. (2010) Impacts of Unbundling on Competitiveness of Railways. *Železničná doprava a logistika*, 2010/2, s. 66-72

KVIZDA, M. (2011) Vymezování relevantního trhu v odvětví železniční dopravy. In: Kvizda, M. – Tomeš, Z. (eds.) *Regulace konkurenčního prostředí na železnici – teorie v centru a praxe v regionech*. Brno: Masarykova univerzita MUNIPress, s. 49-64

LALIVE, R. – SCHMUTZLER, A. (2008) Exploring The Effects Of Competition For Railway Markets. *International Journal Of Industrial Organization*, 26/2, s. 443-458

LENßEN, M. (2009) *Der kartellrechtlich relevante Markt: Prinzip - Konzeption – Methode.* Baden-Baden: Nomos

LINK, H. (1997) Trassenpreise der Deutschen Bahn AG – diskriminierungsfrei und kostendeckend? *Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung.Wochenbericht,* 64/26, s. 547-462

LINK, H. (2004) Rail infrastructure charging and on-track competition in Germany. *International Journal of Transport Management,* 2/3, s. 17–27

LINK, H. (2012) Unbundling, public infrastructure financing and access charge regulation in the German rail sector. *Journal of Rail Transport Planning and Management*, 2/3, s. 63-71

MARESCA, D. (2012) *Regulation of Infrastructure Markets: Legal Cases and Materials on Seaports, Railways and Airports*. Heidelberg: Springer

MASSEY, P. (2000) Market Definition and Market Power in Competition Analysis: Some Practical Issues. *The Economic and Social Review* 31/4, s. 309-328

MEMARIAN, B. – JEONG, H. S. – UHM, D. (2012) Effects Of Survey Techniques On On-board Survey Performance. *Transport Policy*, 2012/21, s. 52-62

MICHALISKOVÁ, D. (2013) *Vymezování relevantního trhu v odvětví osobní železniční dopravy – praktické možnosti a rizika*. diplomová práce, Brno: MU

MINISTERSTVO DOPRAVY (2011a) Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy, zásady objednávky dálkové dopravy pro období 2012-2016. dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/90D75F36-3966-4555-8115-F19BE04DED54/0/MaterialProPMDPlanDopravniObsluhyUzemi.pdf

MINISTERSTVO DOPRAVY (2011b) Harmonogram otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční osobní dopravy

MINISTERSTVO DOPRAVY (2012a) *Ročenka dopravy 2012*. dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2012.pdf

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

MONOPOLKOMMISSION (2011) *Bahn 2011: Wettbewerbspolitik unter Zugzwang. Sondergutachten der Monopollkommission gemäß §36 AEG, Sondergutachten 60.* Monopolkommission, dostupné z: http://www.monopolkommission.de/sg_60/s60_volltext.pdf (staženo dne 4.1.2014).

MOTTA, M. (2004) *Competition Policy. Theory and Practice*. Cambridge: Cambridge University Press

NASH, C. – PRESTON, J. (2002) The Policy Debate in Great Britain in Report of the Ninetieth Round Table on Transport Economics. In: Nash, C. (ed.). *Railways: Classics in Transport Analysis*. Edward Elgar Publishing, s. 85-107

NASH, C. (2011) Competition and regulation in rail transport. In Palma, A. – Lindsey, R. – Quinet, E. – Vickerman, R. (eds.) *Handbook of Transport Economics.* Chaltenham: Edward Elgar

NASH, C. (2011) Competition and regulation in rail transport. In: Palma, A. et al. *Handbook of Transport Economics*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing

NASH, C. A. - PRESTON, P. M. (1992) *Barriers to Entry in the Railway Industry*. Working Paper no. 354, Institute of Transport Studies, University of Leeds

NEVEN, D. (2006) Competition economics and antitrust in Europe. *Economic policy,* 21/48, s. 741-791

NIGRIN, T. (2014) 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 (dosud nepublikováno)

OFFICE OF FAIR TRADING (2002) *Enterprise Act*, on-line, dostupné z: http://www.oft.gov.uk/about-the-oft/legal-powers/legal/enterprise-act/

OFFICE OF FAIR TRADING (2004) *Market Definition*. London: Office Of Fair Trading

ORNSTEIN, M. (2013) *A Companion to Survey Research*. Thousand Oaks, CA: Sage Publications

OTÁHAL, T. – POSPÍŠIL, T (2009). Will Czech Trains Ever Reach Their Destinations Efficiently? *Independent Review*, 14/2, s. 271-277

OXERA – Oxford Economic Research Associates (2004) *Consumer Survey Analysis.* on-line, dostupné z: http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20111108202701/http:/competition-commission.org.uk/inquiries/completed/2004/first/oxera_survey_analysis

PADILLA, A. J. – O'DONOGHUE, R. (2006) *The Law and Economics of Article 82 EC*. Hart Publishing

PEČINKA, P. *Využití SSNIP testu pro stanovení relevantního trhu v hromadné osobní dopravě na destinaci Praha – Vídeň*. diplomová práce, Brno: MU

REDERER, V. (2012) *Vymezování relevantního trhu a aplikace SSNIP testu v odvětví železniční dopravy.* diplomová práce, Brno: MU

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

Rozsudek Soudního dvora EU ve věci C-545/10 Komise v. Česká republika. dostupné z: http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=139406&pageIndex=0&doclang=CS&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=641585

RUBIN, J. (2004) Cointegration and Antitrust: A Primer. *Economics Committee Newsletter*, 4/1, s. 10–19

Sechs Jahre Bahnreform – Experten ziehen kritische Bilanz. *Algemeiner Deutscher Nachrichtendienst*, 11.10.2000. dostupné z: https://global.factiva.com

SCHLESIGER, C. (2012) EU und Bund nehmen die Bahn in die Zange. *WirtschaftsWoche*, dostupné z: http://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/schienennetz-eu-und-bund-nehmen-die-bahn-in-die-zange-/6144800.html

SCHÖLLER, O. – CANZLER, W. – KNIE, A. (2007) *Handbuch Verkehrspolitik.* Wiesbaden: Vs Verlag Für Sozialwissenschaften

SLEUWAEGEN, L. - DE VOLDERE, I. - PENNINGS, E. (2001) *The implications of globalization for the definition of the relevant geographic market in competition and competitiveness analysis*. on-line, dostupné z: http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.120.1147&rep=rep1&type=pdf

STATISTISCHES BUDESAMT (2013) *Vorläufige Ergebnisse der Bevölkerungsfortschreibung auf Grundlage des Zensus – 2012*. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt, dostupné z: https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/Bevoelkerung/Bevoelkerungsstand/VorlBevoelkerungsfortschreibung5124103129004.pdf?__blob=publicationFile

STEER - DAVIES - GLEAVE (2006) *Air and Rail Competition and Complementarity*. on-line, dostupné z: http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/doc/2006_08_study_air_rail_competition_en.pdf

STEHMANN, O. – ZELLHOFER, G. (2004) Dominant Rail Undertakings under European Competition Policy. *European law journal* 10/3, s. 327-353

STEHMANN, O. – ZENGER, H. (2011) The Competitive Effects of Rail Freight Mergers in the Context of European Liberalization. *Journal of Competition Law & Economics* 7/2, s. 455-479

STIGLER, G. J. – SHERWIN, R. A. (1985) Extent of the Market, *Journal of Law & Economics*, 28, s. 555–585

SŽDC (2003) *Výroční zprávy Správy železniční dopravní cesty, s.o. 2003,* dostupné z: www.szdc.cz

SŽDC (2004) *Výroční zprávy Správy železniční dopravní cesty, s.o. 2004,* dostupné z: www.szdc.cz

SŽDC (2005) *Výroční zprávy Správy železniční dopravní cesty, s.o. 2005,* dostupné z: www.szdc.cz

SŽDC (2006) *Výroční zprávy Správy železniční dopravní cesty, s.o. 2006,* dostupné z: www.szdc.cz

SŽDC (2007) *Výroční zprávy Správy železniční dopravní cesty, s.o. 2007,* dostupné z: www.szdc.cz

SŽDC (2008) *Výroční zprávy Správy železniční dopravní cesty, s.o. 2008,* dostupné z: www.szdc.cz

SŽDC (2009) *Výroční zprávy Správy železniční dopravní cesty, s.o. 2009,* dostupné z: www.szdc.cz

SŽDC (2010) *Výroční zprávy Správy železniční dopravní cesty, s.o. 2010,* dostupné z: www.szdc.cz

SŽDC (2011) *Výroční zprávy Správy železniční dopravní cesty, s.o. 2011,* dostupné z: www.szdc.cz

SŽDC (2012) *Výroční zprávy Správy železniční dopravní cesty, s.o. 2012,* dostupné z: www.szdc.cz

SŽDC (2013) Prohlášení o dráze celostátní a regionální, č.j. 53868/2011-OPD

TOMEŠ, Z. (2009a) Monopol a konkurence na železnici. *Scientia et Societas*, 2009/4, s. 139-149

TOMEŠ, Z. (2009b) Veřejné dotace do železniční dopravy v ČR. *Scientia et Societas*, 2009/6, s. 134-142

TOMEŠ, Z. (2011) Competition Limits in Railway Transport. *Journal of Economics*, 59/2, s. 194-203

UNITED NATIONS (2003) *The Restructuring of Railways.* Working Paper. Economic And Social Commission For Asia And The Pacific. New York, dostupné z: http://www.unescap.org/ttdw/Publications/TIS_pubs/RailwayRestructuring/RailwayRestructuring.pdf (staženo dne 4.1.2014).

VYSEKALOVÁ, J. et al. (2007) *Psychologie reklamy*. Praha: Grada

WALTERS, C. - REYNOLDS, G. (2007) *The Relevance Of Surveys To The 'relevant Market.* on-line, dostupné z: http://www.competition-commission.org.uk/assets/competitioncommission/docs/pdf/non-inquiry/our_role/analysis/cc_surveys_2007.pdf

WANG, T. (2010) Comparative Evaluation of Survey Methods. *Wiley International Encyclopedia of Marketing*. on-line, dostupné z: http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1002/9781444316568.wiem02043/full

WARDMAN, M. - SHIRES, J. (2003) *Review of Fares Elasticities in Great Britain*. Institute of Transport Studies, University of Leeds, Working Paper 573

WARNECKE, C. – GÖTZ, G. (2012) Offener Marktzugang im europäischen Schienenpersonenverkehr: Erfahrungen aus Wettbewerbsentwicklung. *DIW Viertljahreshefte*, 81/1, s. 111-130, dostupné z: http://ejournals.duncker-humblot.de/doi/pdf/10.3790/vjh.81.1.111

WERDEN, G. J. – FROEB, L. M. (1993) Correlation, Causality, and All that Jazz: The Inherent Shortcomings of Price Tests for Antitrust Market Delineation. *Review of Industrial Organization*, 8, s. 329–353

WERDEN, G. J. (2002) *Beyond Critical Loss: Tailoring Applications of the Hypothetical Monopolist Paradigm*. US DOJ Antitrust Division Economic Analysis Group, Discussion Paper no. 9, on-line, dostupné z: http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=327281

WILLS, H. (2002) Market Definition: How Stationarity Tests Can Improve Accuracy. *European Competition Law Review*, 23/1, s. 4-6

Seznam tabulek

Metodika vymezování relevantního trhu v odvětví železniční dopravy

Tab. 1.1 Přehled kvantitativních metod vymezení relevantního trhu 7

Tab. 2.1 Termíny užívané pro vymezení relevantního trhu v odvětví dopravy 11

Tab. 3.1 Příklady vymezení produktového relevantního trhu Evropskou komisí v odvětví železniční dopravy.....21

Tab. 3.2 Příklady vymezení geografického relevantního trhu Evropskou komisí v odvětví železniční dopravy.....23

Tab. 3.3 Příklady vymezení geografického relevantního trhu v odvětví železniční dopravy ve Velké Británii.....25

Tab. 3.4 Příklady vymezení produktového relevantního trhu v odvětví železniční dopravy ve Velké Británii.....26

Tab. 5.1 Použití metod spotřebitelského šetření pro jednotlivé typy případů.....38

Tab. 5.2 Příklad rozložení týmů spotřebitelského šetření v osobní dopravě.....41

Tab. 5.3 Vyhodnocení předběžného šetření.....42

Tab. 5.4 Příklad harmonogramu dotazníkového šetření – stanovení spojů a nástupních časů tazatelů.....45

Tab. 5.5 Příklad cen jízdného uváděných respondenty na jedné lince.....53

Tab. 5.6 Příklad zjištěné citlivosti cestujících na zvýšení ceny o 10 %.....55

Tab. 5.7 Příklad rozdělení cestujících podle způsobu reakce na zvýšení ceny o 10 %.....57

Tab. 5.8 Příklad vypočtených cenových elasticit pro jednotlivé skupiny cestujících na lince Praha – Brno.....65

Tab. 5.9 Příklad zjištěného diversion ratio pro dvě skupiny cestujících v regionálním šetření ve Skotsku (%).....65

Tab. 5.10 Příklad zjištěného diversion ratio pro dvě skupiny cestujících na lince Praha - Ostrava (%).....65

Přehledná odvětvová analýza železniční dopravy

Tab. 1.1 Osobní železniční doprava v členských státech EU – vývoj přepravních výkonů (v mld. oskm).....72

Tab. 1.2 Nákladní železniční doprava v členských státech EU – vývoj přepravních výkonů (v mld. tkm).....74

Tab. 1.3 Externí dopravci v osobní a nákladní železniční dopravě v členských státech EU v letech 2006 a 2009.....80

Tab. 1.4 ČR a Německo – základní údaje o infrastruktuře žel. dopravy (stav v r. 2011).....81

Tab. 1.5 ČR a Německo – obyvatelstvo a největší města.....81

Tab. 1.6 Německo – nákladní železniční doprava ve spolkových zemích (stav v r. 2012).....86

Tab. 1.7 ČR – nákladní železniční doprava v krajích (stav v r. 2012).....87

Tab. 2.1 Ekonomické problémy železnice na konci dvacátého století.....88

Tab. 2.2 Modely konkurence ve východních zemích Evropské unie.....92

Tab. 2.3 Intenzita konkurence v nákladní žel. dopravě (tržní podíl nových dopravců).....92

Tab. 2.4 Index liberalizace trhu osobní železniční dopravy v EU (vyšší hodnota indexu znamená vyšší hodnotu liberalizace).....93

Tab. 2.5 Počet zaměstnanců SŽDC v letech 2002 – 2012.....95

Tab. 2.6 Skladba nákladů a tržeb železničních společností.....97

Tab. 2.7 Skladba nákladů společnosti České dráhy, a.s. v osobní dopravě (2012).....97

Tab. 2.8. Srovnání skladby provozních nákladů v ČR (ČD) a Německu (DB).....98

Tab. 2.9 Celkové veřejné dotace do železniční dopravy v ČR 2003–2012 (mil. Kč).....101

Tab. 2.10 Investice a zadlužení skupiny ČD v období 2003 – 2012 (v mld. Kč).....104

Tab. 2.11 Vývoj počtu zaměstnanců skupiny ČD.....105

Tab. 2.12 Zisky/ztráty jednotlivých divizí holdingu Deutsche Bahn.....109

Seznam obrázků

Metodika vymezování relevantního trhu v odvětví železniční dopravy

Obr. 4.1 Schéma dopravních tras pro vymezení geografického rel. trhu A-B.....34

Obr. 5.1 Příklad obs. vlaků na lince Praha – Ostrava v důsledku dopravní špičky.....44

Obr. 5.2 Příklad vývoje velikosti základních tarifů na lince Praha – Brno.....47

Obr. 5.3 Příklad obsazenosti spojů a počet respondentů na lince Praha – Ostrava.....48

Obr. 5.4 Příklad rozložení cestujících podle frekvence jízd na lince Praha – Ostrava.....50

Obr. 5.5 Příklad rozdělení cestujících podle účelu cesty.....51

Obr. 5.6 Příklad rozdělení cestujících podle použitého tarifu.....52

Přehledná odvětvová analýza železniční dopravy

Obr. 1.1 Celkové přepravní výkony v osobní a nákladní železniční dopravě v EU.....67

Obr. 1.2 Modální split dopravních výkonů v EU.....68

Obr. 1.3 Intermodální podíl osobní dopravy v EU.....69

Obr. 1.4 Intermodální podíl osobní dopravy v EU.....70

Obr. 1.5 Přepravní výkony vysokorychlostních železnic v EU.....71

Obr. 1.6 Podíl železnice na osobní dopravě v EU.....73

Obr. 1.7 Podíl železnice na nákladní dopravě v EU.....75

Obr. 1.8 Míra liberalizace železniční dopravy v EU – LIB index.....77

Obr. 1.9 Míra liberalizace osobní a nákladní železniční dopravy v EU – LIB index.....78

Obr. 1.10 Míra liberalizace železniční dopravy v EU – COM index.....79

Obr. 1.11 Hlavní přepravní směry v osobní dopravě v ČR – linkové vedení vlaků dálkové a nadregionální dopravy.....83

Obr. 1.12 Hlavní přepravní směry v osobní dopravě v Německu – linkové vedení dálkových vlaků kategorií ICE a EC/IC.....84

Obr. 2.1 Míra otevřenosti domácího železničního trhu osobní dopravy (%).....93

Obr. 2.2 Náklady na 1 oskm (osa y) v Portugalsku v závislosti na počtu cestujících (oskm, osa x) na jednotlivých typech tratí (popisky bodů).....99

Obr. 2.3 Celkové dotace na osobní dopravu v letech 1993–2012. (mil. Kč, stálé ceny roku 2012).....102

Obr. 2.4 Zisky a ztráty skupiny ČD 1993–2012 (v mil. Kč, běžné ceny).....103

Obr. 2.5 Likvidita skupiny ČD (peněžní prostředky/krátkodobé závazky).....104

Obr. 2.6 Cizí zdroje ČD (mil. Kč., běžné ceny).....106

METODIKA VYMEZOVÁNÍ RELEVANTNÍHO TRHU
V ODVĚTVÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

© Martin Kvizda, Petr Mlsna, Tomáš Nigrin, Daniel Seidenglanz a Zdeněk Tomeš, 2013

Telčská skupina

Text vznikl jako součást grantového projektu *Optimalizace regulace konkurenčního prostředí v železniční osobní a nákladní dopravě v ČR* č. TD010063 podporovaného Technologickou agenturou České republiky.

Vytiskla Masarykova univerzita a Univerzita Karlova v Praze pro potřeby Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, Brno, Česká republika, v počtu 20 výtisků.

číslo výtisku …….