

Hospodářská soutěž obecně a na železnici v pojetí Evropské unie.

Několik poznámek k aktuálním informacím

Doc. Ing et Ing Antonín Peltrám CSc
Technická spolupráce: Věra Šmejkalová

Co stojí za diskusi

- I. Možný základ pro specifické problémy v ČR
- II. Praktické důsledky v ČR
- III. Rychlá privatizace
- IV. Nadměrné schodky a zadlužení?
- V. Konkurence síťových odvětví
- VI. Dotace jako předpoklad konkurenceschopnosti drah aj.
- VII. První železniční balíček a postih
- VIII. Vedle žaloby aktivní opatření
- IX. IX., „Studie možností regulace dalšího otevírání trhu v železniční osobní dopravě“ z 9.9.2010.

I. Základ pro specifické pojetí v ČR

- Předpokladem fungování tržní ekonomiky je fér hospodářská soutěž. Pak působí neviditelná ruka trhu.
- Pokud selže neviditelná ruka trhu, je, možno selhání korigovat (Keynes, Samuelson), nebo může zásah trhu situaci zhoršit? (Von Hayek, Milton Friedman).
- Extrémní názor: je nutno nechat působit trh a proto maximálně a urychleně privatizovat, s rámcovými pravidly, upřesněnými dodatečně.

II. Praktické důsledky v ČR

- Varování zprava i zleva. Zprava experti baronky Thatcherové (nejprve restrukturalizovat, pak prodat za vyšší ceny- např. British Airways)
- Restituce ve formě vyznamenání, ne majetkových náhrad aj.)
- Zleva jen postupné uvolňování trhu,(Neil Kinnock,Pauline Green,Enrique Baron Crespo), jinak dojde k rozsápání majetku.
- Požadavek ČR v GATT- úplná liberalizace trhu z obou stran; proti jednostranná asymetrie

III. Rychlá privatizace

- Národní majetek ČSFR cca 2 bil.Kč, po vzniku ČR už cca 1 bil. Kč. Drtivá část do postupné privatizace bank. (Národní b.- 4 a pak 3 státní obchodní banky, navýšení kapitálu, pak postupné, před každým krokem změny majitele opakované odkupy sporných úvěrů.
- Rozdíl proti současným dočasným krizovým opatřením, kde se předpokládá návratnost, omezení dividend, odpor ČR proti návrhům na garance střídatelům, návrh na úpravu platu manažerů, zdanění bank a jiná prevence proti příští krizi, úročení odkladů plateb. Téměř nulové využití fondů EU.

Totéž platí pro pomoc z veřejných zdrojů

- EGF. celkem 2007-XI.2010 65 žádostí, 373,6 mil. €, pro vytvoření více než 70000 pracovních míst. ČR 1x maloobchod.
- jen 2 žádosti o souhlas s pomocí státu- pro malé a středně velké podniky.
- Přitom úleva- nebyla potřeba pomoc bankám
- Nyní ohroženo spolufinancování operačních programů
- **Krátit investice?**

IV. Nadměrné schodky a zadlužení?

Druhé oznámení čísel o vládním schodku/přebytku 2009, 22.10

	2006	2009	+	HDP2009	% HDP	+2009/ 06
Belgie	573	-20 351	20924	339162	48,1	36,5
Bulharsko	961	-3 211	4172	68537	40,6	4,34
ČR	-84 902	-210 267	125365	3625865	45,9	1,48
Dánsko	84 195	-45 354	129549	1662368	58,5	1,54
Německo	-36 830	-72 910	36080	2397100	47,5	0,98
Estonsko	5 128	-3 753	8881	216875	45,2	1,73
Irsko	5 198	-3 753	8951	159645	48,9	1,72
Španělsko	19847	- 117306	137153	1053914	45,8	6,91
Francie	-41 066	-143 834	102768	1907145	56,0	2,50

Druhé oznámení čísel o vládním schodku/přebytku 2009, 22.10

	2006	2009	+	HDP2009	% HDP	+2009/ 2006
Itálie	-49 921	-80 863	30942	1620870	51,9	1,62
Kypr	-173	-1 011	-1184	16946	45,8	5,84
Lotyšsko	-52	-1 341	-1393	13083	45,8	25,79
Litva	-371	-8 402	-8350	91526	43,6	22,65
Lucembur.	459	-274	733	38045	42,2	1,50
Maďarsko	-2 213 665	-1 156 324	-2058974	26054327	50,5	0,52
Malta	-141	-217	- 76	5750	43,9	1,54
Nizozemí	2 919	-30 915	33834	571979	51,4	11,59
Rakousko	-3 855	-9 607	3752	274320	51,4	2,49

Druhé oznámení čísel o vládním schodku/přebytku 2009, 22.10

	2006	2009	+	HDP2009	% HDP	2009/06
Polsko	- 38476	-97321	58845	1343657	44,4	2,53
Portugalsko	-6 491	-15 701	9210	168076	48,2	2,42
Rumunsko	- 7710	- 42384	34674	491274	41,0	5,50
Slovinsko	-404	-2 061	1657	35384	49,0	5,10
Slovensko	-1 745	-4 999	6744	63051	41,5	2,86
Finsko	6 645	-4 261	10906	171315	56,0	1,64
Švédsko	68 821	-28 609	97430	3108002	54,9	1,42
Spoj.král.	-36 038	-160 868	124830	1403239	51,6	4,46

Pořadí ČR v schodku a jeho nárůstu

- Za Spojené království jsou údaje až na schodek v poměru k HDP za finanční rok
- Údaje za Řecko budou až v 1/2 listopadu.
- Podle statistiky z 22.10.2010 byla ČR velikostí schodku 2009 rozpočtu na 11. místě. Nárůstem schodku 2009/2006 byla ČR na 6. místě
- Lepší postavení má ČR pokud jde o vládní dluh: 7., když se započítá i Bulharsko a Rumunsko

Vládní dluh států EU 2006-9

Stát	2006	2009	+	% HDP 09
Belgie	280 413	326 255	45842	96,2
Bulharsko	11 189	10 057	1132	14,7
ČR	948 276	1 280 352	332076	35,3
Dánsko	523 351	688 055	135296	41,4
Německo	1 571 636	1 760 530	188894	47,5
Estonsko	9 242	-3 753	12995	7,2
Irsko	5 128	-22 958	28086	65,6
Španělsko	389507	560587	3085233	53,2
Francie	1 149 937	1 489 025	339088	78,1

Vládní dluh států EU 2006-9

Stát	2006	2009	+	% HDP 09
Itálie	1 584 093	1 763 559	179466	116,0
Kypr	9 331	9 826	495	58,0
Lotyšsko	1 190	4 802	3612	58,0
Litva	14 939	26 983	12044	29,5
Lucembursko	2 266	5 527	3261	14,5
Maďarsko	15 592 499	20 421 182	4828683	78,4
Malta	3 254	3 947	693	68,8
Nizozemsko	255 916	347 610	91694	60,8
Rakousko	159 450	185 075	25625	67,5

Vládní dluh států EU 2006-9

Stát	2006	2009	+	% HDP 09
Polsko	506036	684073	178037	50,9
Portugalsko	102 440	127 908	25468	76,1
Rumunsko	42583	117203	74620	23,9
Slovinsko	8 289	12 519	3230	35,4
Slovensko	16 799	22 330	5531	25,4
Finsko	65 696	75 085	9389	43,8
Švédsko	1 323 980	1 300 976	- 23004	41,9
Spoj.království	577 834	1 000 389	422555	71,3

V. Konkurence síťových odvětví

- Má se zachovat evropský sociální model, na ten nutno vydělat v tržní ekonomice.
- EU prosazuje otevřený přístup na další segmenty unijního i globálního trhu. Postupně došlo na síťová odvětví. Nositelem společného trhu zbožím doprava. Problém konkurence tak jako u jiných síťových odvětví u sektoru s monopolem dopravní cesty – železnice.
- Klíčem soutěž více dopravců na téže dopravní cestě k tlaku na racionalizaci.
- Odtud oddělení provozu dopravní cesty a dopravy na ni.

VI. Dotace jako předpoklad konkurenceschopnosti drah aj.

- Konkurence jako jediný prostředek tlaku na racionalizaci, Dráha musí být předtím oddlužena, původní představa však byla přijmout opatření, aby se některé segmenty podnikání na dopravním trhu obešly bez dotací a dále se nezadlužovaly.
- Nyní se předpokládá, že po masivních investicích by měla být do 2050 konkurenceschopná železniční nákladní doprava s dominantním podílem na dopravním trhu nad cca 300 km a vysokorychlostní železniční doprava.

VII. První železniční balíček a postih

- Základem byla směrnice 91/440/EHS o železničních podnicích společenství,
- Nedopracovanost/ síla železniční lobby k novelám a doplňkům s vynutitelným zněním v roce 2001.
- V přiměřené době na realizaci se v řadě členských států EU nepodařilo 1. balíček transponovat.
- S přiměřenou prodlevou se po polovině desetiletí začala Komise zabývat realizací. Následoval „Názor“, „Zdůvodněný názor“ („Last warning“) a žaloba k Soudnímu dvoru na 13 států včetně ČR.
- **Jádro žaloby: nevytvoření podmínek pro soutěž na železničním dopravním trhu.**

VII. Vedle žaloby aktivní opatření

Konstatuje se

- nepřiměřeně nízké financování dopravní infrastruktury- má se dohnat, a nepřiměřené ceny za infrastrukturu,
- přetrvávající bariéry bránící hospodářské soutěži a
- nedostatek vhodného regulačního dohledu.
- k realizaci koridorů nákladní dopravy k vytlačení části dálkové silniční dopravy vyšlo nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne 22.9.2010 o evropské síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu.
K zajištění kvalitní mezinárodní a vnitrostátní železniční dopravy a zesílení konkurence jako předpokladu zkvalitnění nákladní přepravy mezinárodní železniční koridory

Aktivní opatření v koridorech

- „Koridorem pro nákladní dopravu“ se rozumí všechny určené železniční tratě, včetně železničních trajektových linek na území členských států nebo mezi členskými státy a popřípadě v třetích evropských zemích, spojující dva nebo více terminálů podél některé z hlavních tras a případně objížd'kové trati a úseky, které je spojují, včetně železniční infrastruktury a jejího zařízení a příslušných služeb železniční dopravy v souladu s článkem 5 směrnice 2001/14/ES“
- Zatím jich je 8, z toho 3 na území ČR

Koridory nákladní dopravy

- pro každý koridor nákladní dopravy zřídí dotyčné členské státy výkonnou radu ,odpovídající za definování obecných cílů vytvoření koridoru, dohled a přijatá opatření k fungování koridoru.
- Výkonná rada se skládá ze zástupců orgánů dotyčných členských států.

- Pro každý koridor pro nákladní dopravu zřídí dotyční provozovatelé infrastruktury a případně orgány přidělující trasy vlakové dopravy správní radu ze zástupců provozovatelů infrastruktury
- Pomohl by požadovaný holding s železniční dopravní cestou místo se samostatnou organizací?

Návrh směrnice EP a R o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru ze 17.10. 2010

- Dostal jej i náš parlament
- hlavní cíle železniční dopravní politiky:
 - vytvořit vnitřní trh rozvojem společných politik na podporu vysoké úrovně hospodářské soutěže a harmonického, vyváženého a udržitelného rozvoje hospodářských činností. Tím, že přepracování prvního železničního balíčku doplní a posílí stávající opatření, přijatá v železničním odvětví na úrovni EU, přispěje k tomuto cíli usnadněním integrace a rozvoje evropského železničního trhu.

Dílčí cíle

- 1) K usnadnění realizace přepracování a zjednodušení legislativy směrem k financování dopravní infrastruktury, usnadnění investic, k tomu větší předvídatelnost (ale žaloba běží)
- 2) Předcházení narušování hospodářské soutěže, z využití státních financí pro obchodní činnosti, Prevence sběru citlivých informací zavedenými podniky - proti potenciálním konkurentům, eliminace střetu zájmů v řízení služeb souvisejících s železniční dopravou a zlepšování jejich dostupnosti pro nové vstupující, jakož i zvyšování transparentnosti trhu k zajištění účinné hospodářské soutěže.

Soubory regulačních opatření

3) soubor dílčích cílů: regulační dohled, regulační subjekty mají být schopny účinně provádět své úkoly posílením nezávislosti, rozšířenými kompetenci a dodatečnými prostředky, které budou mít k dispozici.

Pokud není dopravní zařízení využíváno, musí jej jeho vlastník zdostupnit (formou nájmu nebo pronájmu) jiné zainteresované straně. Opatření zvýší dostupnost zařízení na trhu tím, že předchází problému umělého naplnění kapacity

(ustanovení „použijej je /zařízení/, nebo o ně přijdeš“)

IX., „Studie možností regulace dalšího otevírání trhu v železniční osobní dopravě“ z 9.9.2010.

- Předpokládá se oživení železniční osobní dopravy s trvalými dotacemi na regionální osobní dopravu. Posuzovalo se ve 3 skupinách 10 možností volby financování, z nichž 4 se následně posuzovaly detailněji:
 1. skupina: možnosti státní podpory, když mají železniční podniky volný přístup k provozování celé nebo jen části sítě

První skupina

- Podtržené modely se posuzují detailněji
 - služby jen na základě otevřeného přístupu (železniční podniky si stanoví, které trasy a služby chtějí provozovat);
 - (služby jen s volným přístupem, ale veřejným financováním koridorů nebo služeb na základě individuálních tendrů
 - služby jen s volným přístupem, ale s dotacemi na koridory nebo služby fixní sazbou;
 - služby jen s volným přístupem, s aukcí jednotlivých vlakových tras;
 - služby jen s volným přístupem k ziskovým trasám a službám, neziskové skupiny služeb se provozují na základě soutěžních tendrů a kontraktů /frančíz

Druhá a třetí skupina

2) Kontrakty na veřejné služby vztahující se na celou síť

- všechny linky na základě vypsání tendrů na kontrakty/frančizy na veřejné služby, k tendrům mají přístup všichni bez omezení,
- všechny linky se provozují na základě vypsání tendrů na kontrakty/frančizy na veřejné služby, k tendrům volný přístup s regulační kontrolou,
- všechny linky na základě vypsání tendrů na kontrakty/frančizy na veřejné služby, k tendrům volný přístup bez omezení na určitých linkách,
- Všechny služby na základě konkurenčních nabídkových řízení na veřejné služby/frančizy, volný přístup se ale nepovoluje.

3: alternativní model pro menší linky

- málo využívané, zcela prodělečné linky provozované podle vertikálních mikrofrančiz s jedním nebo více modely shora, které se provozují na zbylé síti.