

**„Regulace konkurenčního prostředí na železnici“**

**Vývoj pojetí konkurence na železnici a  
měnící se prostředí**

Doc. Ing. et Ing. Antonín Peltrám, CSc.

MU Telč 24.11.2011

# Konkurence železnic v EU

- Společný trh EU vyžaduje mezinárodní konkurenci, organizuje se však v EU v rámci určitého soustátí
- Slabiny tohoto pojetí kritizují zejména ti, kteří se snaží další posilování integrace v EU brzdit
- Složitost problematiky se komplikuje zejména vlivem veřejných služeb v obecném zájmu
- Mezinárodní spolupráce v UIC začala o 50 let před EHS, ale na jiných základech

# Oddělení infrastruktury od provozu

- Zjednodušené pojetí, plynoucí ze směrnice Rady 91/440
  - alespoň účetní oddělení provozu dopravy a infrastruktury jako předpoklad konkurence s trhem
    - oddlužení a zábrana nového zadlužení, pak pomoc
    - konkurence
      - nejprve v mezinárodní nákladní a kombinované dopravě
      - pak v mezinárodní osobní dopravě
      - teprve nakonec konkurence obecně

# Konkretizace předpokladů

- Orientace na přepravy na střední a dlouhé vzdálenosti (s výjimkou aglomerací a vleček)
- Překlenutí dříve uměle vytvářených překážek na hranicích,
- přechodnost zajištěná personálně i technicky
- ERTMS aj.
- K základní směrnici 91/440 řada dalších směrnic 2. a zatím 3. balíčku
  - taktické prodlevy – UIC a její orgány dávno před EU

# Co ještě navíc, aby byla konkurence

- V zásadě tři balíčky, popsané v referátu
- stále však základní problém v tom, že nebyl naplněn první balíček, (směrnice 91/440 a doplňky 12,13 a 14/91), druhý balíček 2004 (nejen mezinárodní a kontejnerová doprava).
- od konce desetiletí postupně osobní doprava v třetím balíčku
- Ještě na jaře 2010 a dokonce 2011 řada správních a právních kroků – až po žalobu k ESD- za neúplnou transformaci 1. balíčku v otázkách konkurence

# Opatření z podzimu 2010 a 2011

- Žaloby nestaženy, ale ticho
- Návrh na souhrnné řešení s reformulací směrnic 1.balíčku do jedné, (v programu snížení správních břemen o 25% do 2012), opět k zvýšení konkurence, spočívající na 3 oblastech:
  - 1. fér podmínky přístupu k infrastruktuře, služby ve stanicích (obsluha vlaků jízdenky, informace)
  - 2. posílení pravomoci národních kontrolních orgánů skutečně nezávislých (nezávislé na ministerstvech)
  - 3. jasná finanční architektura k získání investic- i soukromých

# Realizace

- Má být projednána na zasedání Rady dopravy ještě letos s výhledem na přijetí do konce roku 2012
- Vazba na vytvoření evropské železniční oblasti a návrhu Bílé knihy „Jízdní řád k vytvoření společné evropské dopravní oblasti“ k roku 2050 (budoucnost se třeba bezděky koncipuje již nyní)
- Předpoklad:
  - přepravy zboží nad 300 km mimo silnici; převod 30% současných takto definovaných dálkových přeprav ze silnice a dokonce představy o převodu části přeprav věcí do 300 km
  - přepravy cestujících nahrazujících dokonce leteckou dopravu

# Nové pojetí evropské dopravní politiky

- dlouhodobost
- uznání dalšího nárůstu mobility v dohledné době
- opuštění hypotézy oddělitelnosti růstu ekonomiky a růstu přepravy
- jedním ze zásadních evropských prvků důraz na investice; podle popisu mpř. Kallase z konce září 2011 na počátku EHS zřejmý zásadní význam dopravy pro integraci a společný trh, pak po 30 a dalších letech dopravní služby pokládány za samozřejmost,



# Investice jako základní podmínka

- Pokles podílu investic do dopravní infrastruktury ve Společenství z 1,5% HDP 1975 na méně než 0,8 % 2008
- Nyní jasné, že doprava stejně důležitá jako před 50ti léty,
- proto v návrhu rozpočtu 2014-2020 nárůst v rozpočtu EU na 4 násobek :  
 $21,7 + 10 = 31,7$  mld. €

# Investice - předpoklad konkurenceschopnosti

- Investice do dopravní infrastruktury - klíč k zachování globální konkurenceschopnosti a současného ojedinělého vedoucího postavení ve světě – včetně výrobců dopravní techniky
  - (naposled Siim Kallas 16.11. ve francouzském Národním shromáždění- příklady upravovány podle státu vystoupení)

# Investice

- předpoklad prostřednictvím pákového efektu realizovat až 500 mld. € investic
- pákové efekty
  - na 1 mil. € z EU 5 mil. € ze států
  - na 1 mil. € z EU 20 mil. € 20 mil. € soukromého kapitálu
  - Investice do infrastruktury zdrojem růstu, který začíná být klíčovým cílem

# Problematické předpoklady

- Proti výhledu energetiky do roku 2050 o rok dříve před návrhem Bílé knihy dopravy poněkud zpochybňované cíle převodu v podstatě veškeré dopravy na nefosilní a neuhlíkaté zdroje
- Důvod politický: obavy z další Fukušimy i tam, kde není seismická oblast a nemůže být tsunami
- Utichly informace o ITER, s výjimkou schvalování peněz na výzkum (jen ITER necelých 6 mld. €)
- Jiné významné alternativní zdroje než elektřina nebudou k dispozici

# Elektrina jako základní zdroj

- ITER v podstatě téměř obnovitelný zdroj, s minimem radioaktivního odpadu (3,5 kg plutonia místo 7 mil. t měrného paliva), s minimem radioaktivního odpadu a okamžitě zastavitelnou reakcí
- baterie nebo baterie a palivové články budou dokonce vyžadovat vytváření hluku
- 32 subjektů 17.11. tr. podepsalo dohodu o spolupráci a dělbě práce ve výzkumu a vývoji elektrovozů
- z hlediska ekonomického prostředí nebude kromě mezinárodních přeprav a přeprav umožňujících využití kapacit kapacitnějších druhů dopravy

# Souvztažné problémy k dopravě v EU

- Úprava směrnic k veřejným výkonům v obecném zájmu: problém, co zahrnout v době nemocných veřejných financí (kdo zavinil?). Co zaplatit státem?
- Páteř rozvoje zaměstnanosti jako před krizí malé a středně velké podniky- s ročním nárůstem pracovních míst 1,7% namísto 0,4% ve velkých podnicích (naposled pokles na 0,2%), ale jen s 8% podílem obrátu přes hranice
  - místní a regionální trhy, dekoncentrace pracovních sil, potřeba častých, ale malých dodávek; tedy spíše silnice

# Vysoká podpora auto průmyslu

- Je významným nositelem technického rozvoje, zejména ze soukromých zdrojů
- v ČR přes 20 % výroby průmyslu, také ale více než 20% podíl na vývozu (výroba přes 1 mil. má růst)
- Hledají se cesty, jak ještě zdanit uživatele silnic a současně uspořit peníze z jejího užívání ve prospěch jiných cílů
- bez vnitřního trhu se neudrží v ČR 3 automobilky
- podle šetření EU poloviční podíl na nehodách na komunikacích, ne 95%, jak vykazuje ČR

# Specifikum transformace drah v ČR

- Organizační oddělení infrastruktury, což původně Komise preferovala
- ale nevíra v udržitelnost financí: proto 20 mld. Kč nemovitostí ČD a.s., aby nemohli ČD poslat věřitelé v krátké době do konkurzu (tradice!)
- Nyní odkupuje nemovitosti, které nelze výhodně prodat nebo pronajmout soukromému sektoru, od státní ČD a.s. a státní SŽDC
- Jen ale v rozsahu, v jakém může SŽDC převést nákup na státní rozpočet



# Efekt ekonomického tlaku

- Privatizace jednou z nejčinnějších racionalizačních postupů vůbec, tedy na drahách
- Jak ale je obvyklé, privatizuje se od nejlukrativnějších aktivit.
- Privatizoval se tedy provoz v relaci Praha- Ostrava
- Podle vyhlášení náměstka GŘ ČD na tuto osobní dopravu připadla 1/6 tržeb ČD
- Naroste Přeprava? Jinak tlak konkurence sníží podíl tržeb na 1/12 !
- 7 vlaků PENDOLINO stálo stát 7 mld. Kč, za to se mělo pořídít 10 vlaků, zůstalo při 7 soupravách

# Velké rezervy

- 10 PENDOLIN v požadavku ČD se zdůvodňovalo 6 vlaky v provozu, 2 vlaky v údržbě a opravách a 2 vlaky v provozní rezervě
- Podle sdělení ČD před několika léty připadla na 7 vlaků PENDOLINO provozní ztráta 0,5 mld. Kč
- Podle vyjádření ČD a.s. ke konkurenceschopnosti s RegioJet se použijí k úhradě nákladů výnosy z nemovitostí. To je tedy s ohledem na vlastnické vztahy státní dotace.

# Jak dále privatizovat pro racionalizaci ?

- ČD zatím nemohou vybírat jen lukrativní trati
- Pokud budou příští veřejná nabídková řízení na dopravní obsluhu, v zájmu rovnováhy by se měla vypisovat nabídka nejen na magistrální trať, také ale na dosud neztrátové trati, které by do privatizace třeba jen s únosnou dotací na obecné výkony ve veřejném zájmu měly přežít konkurenci.
- Jinak bude nutno tyto trati dotovat z veřejných prostředků – a ty budou omezeny !

# V čem se pojetí rozvoje ČR od EU liší

- V etapě masírování obyvatelstva směrem k zadlužení se redukovalo pojetí rozpočtové odpovědnosti na škrty výdajů, ne na rozvoj.
- Snaha sociálních partnerů změnit iniciativou pro růst a zaměstnanost
- úvěr na 1,5 % EIB do 2,1 mld.€, na který naváže gratis čtyřnásobek z fondů EU,
- tranše úvěru lze koncipovat tak, aby se vyrovnaly platby zvýšenou zaměstnaností a příjmy z ní + příjmy ze snížení nezaměstnanosti + vyčíslitelný přímý pákový efekt

# Iniciativa pro růst a zaměstnanost

- 1. Projednat s Evropskou komisí úpravu rozpočtu ČR o úvěr do výše 2,1 mld. € na vlastní zdroje spolu financování strukturálních programů a jiných podpůrných zdrojů. Upozornit, že úvěr v podstatě podporou růstu a zaměstnanosti nezhorší nadprůměrně příznivé postavení ČR v EU v úrovni veřejných financí:

# Zaměstnanost

- úvěr umožní zaměstnávat bez pákového efektu po 3 roky nejméně 100 000 nezaměstnaných; tím se dosáhne ekvivalentní nárůst daňových výnosů a příspěvků na sociální zabezpečení a jiné sociální dávky a zajistí jejich platby zaměstnanými; sníží se sociální napětí a ztráty ze stresu na trhu práce. Efekt ze zrychlení růstu ekonomiky náklady dluhové služby během několika let násobně převyší.

# Iniciativa 1

- tím se dosáhne ekvivalentní nárůst daňových výnosů a příspěvků na sociální zabezpečení a jiné sociální dávky a zajistí jejich platby zaměstnanými; sníží se sociální napětí a ztráty ze stresu na trhu práce. Efekt ze zrychlení růstu ekonomiky náklady dluhové služby během několika let násobně převyší.

# Iniciativa 2

- 2. Předpokládá se uvolňování tranší úvěru v rozsahu nárůstu HDP investicemi, zvýšení příjmu rozpočtu a úspory výdajů veřejných financí na nezaměstnanosti.
- 3. Požádat EIB o úvěr do 2,1 mld. € na vlastní zdroje pro spolufinancování operačních programů a bezprostředně navazujících projektů, případně EGF.
- 4. Podat návrh projektů EGF k rekvalifikaci několika tisíc pracovníků veřejné správy a veřejného sektoru, kteří byli propuštěni, nebo jim hrozí propouštění.
- 5. Povolit další jednorázové státní dotace pro vybrané malé a středně velké podniky do 500000 €.



# Iniciativa 3

- 6. Požádat o možnost poskytnout jednorázovou pomoc v sektoru zemědělství do 15 000 € na farmu.
- 7. Urychleně realizovat systém mikrofinancí a mikroúvěrů, garantovaných evropskými institucemi, který zahájilo již Nizozemsko (mikroúvěr pro podniky do 10 zaměstnanců).
- 8. Využít efektivní spoluúčast sociálních partnerů na kontrole procesů veřejného nabídkového řízení s využitím jim dostupných informačních prostředků.
- 9. Získat prorůstovými opatřeními čas pro důkladné projednání komplexu nutných reforem, než se začnou realizovat jejich jednotlivé prvky.

# Schodek a dluh podle EU

- Schodek a dluh se počítají v EU jako poměr k HDP
- Celý úvěr by přinesl nárůst HDP od 5,6 % do více než 6%
- Nedošlo by tedy k narušení vládních cílů schodku
- patrně by nedošlo ani k zvýšení výdajů.
- EU nemůže namítat: ČR má mimořádně dobré zdraví veřejných financí; povolená podpora státu podle dočasných pravidel EU se nekonala,
- zadlužené členské státy s horším stavem veřejných financí si vesele půjčují

# Dosavadní úsilí

- Podklad byl připravován cca 1 rok, aktualizován, v květnu projednán na vědecké konferenci jednoho z výborů Senátu, kde se závěry souhlasili senátoři všech stran, v Senátu zastoupených
- Další otázky
  - anonymita vlastnictví
  - daňové ráje
- Sociální partneři nabízejí kontrolu

# Chybějící investice

- Doporučuje se vyčerpat všechny zdroje ze strukturálních programů, nejen získat cca 3,3 mld. Kč na nejdůležitějších 5 vyřazených projektů.
- Podklady pro výpočet efektivnosti (stavební fakulty technických univerzit)
  - na 1 mil. stavebních investic 3 pracovníci stavebnictví,
  - z 1 milionu investic do infra dnes daně a příspěvky na zdrav. a soc. zabezpečení 228612 Kč,
  - na 1 nezaměstnaného naopak 94402 Kč,
  - na spotřebu počítáme necelých 69% hrubé mzdy, tj. 175621 Kč

# Co by dala jen první tranše úvěru

- Na 5 projektů 3,3 mld. Kč, úvěr na vlastní zdroje 495 mil. Kč . Doporučujeme jen jako 1. tranši
- To dává zvýšení HDP o 3,3 mld. Kč a 9900 zaměstnaných,
- pro rozpočet ze zdanění z průměrné mzdy 9900 lidí cca 755 mil. Kč
- odpadnou platby v nezaměstnanosti cca 935 mil. Kč
- Cca 69% konečné spotřeby zaměstnaných 1,7 mld. Kč
- celkem tedy necelé **3,4 mld. Kč** proti úvěru **495 mld. Kč**

**DĚKUJI ZA POZORNOST**