

**X . TELČSKÝ SEMINÁŘ
„NABÍDKOVÁ ŘÍZENÍ VE
VEŘEJNÉ DOPRAVĚ – PŘÍLEŽITOSTI A
HROZBY“.**

**NABÍDKOVÁ ŘÍZENÍ VE
VEŘEJNÉ ŽELEZNIČNÍ OSOBNÍ
DOPRAVĚ Z HLEDISKA
MAKROEKONOMIKY A JEJÍCH
SOUČASNÝCH KLÍČOVÝCH
PROBLÉMŮ**

Doc. Ing. Antonín Peltrám Csc.

INVESTIČNÍ ROZVOJ DOPRAVY

- Poslední léta Barrosovy Komise přinesla nebývalý důraz na investice. Junckerova Komise k tomu přidala z hlediska společného trhu, obnovy růstu ekonomiky a investic podporujících dosažení globální konkurenceschopnosti, s maximální kvalitní zaměstnaností.
- Barrosově Komisi se však nepodařilo u veřejných služeb v obecném zájmu začít s otevíráním trhu, který zvládne vše lépe s minimem regulací

EFEKTIVNOST VEŘEJNÝCH SLUŽEB V OBECNÉM ZÁJMU

- Služby mají být dostupné každému obyvateli EU s ohledem na jeho finanční možnosti, osobní mobilitu a přístup k síti. Znamená to při stejném jízděném za stejné služby na celé síti i dotace veřejných financí.
- Dotace mohou být v průměru sítě nižší, pokud se výnosy z nejlukrativnějších spojů přerozdělí ve prospěch společensky nutných veřejných služeb v neziskových podmínkách.
- Evropská komise odhadla dotace na 90% až 95% všech vlkm vnitrostátní osobní dopravy

LIMITY VLASTNICTVÍ PŘI PŘESUNU VÝNOSŮ

- Pokud se začne privatizace vlakové dopravy od potenciálně nejvíce výdělečných relací bez převodu části výnosů (třeba i z dotací) na méně komerčně úspěšné segmenty sítě, soukromý provozovatel může:
 1. snížit jízdné
 2. zvýšit komfort
 3. tím také ale narušit ekonomiku veřejných služeb v obecném zájmu

MOŽNOSTI NARUŠENÍ EKONOMIKY VEŘEJNÝCH SLUŽEB

- Podnikatel donutí snížit jízdné a zlepšit komfort vlaků provozovaných na témže segmentu sítě u konkurence, tím omezí možnost vnitřních přesunů
- protože mu nikdo nevymezil časovou polohu svých „extra-spojů“ v jízdním řádu, může zvolit trasy i časově zvýhodňující přetáhnout cestující ze spojů veřejných služeb.
- Odborný termín pro to je „**cherry picking**“.

DOSA H CHERRY PICKING

- Všechny železniční správy odpovídající za služby na celé síti si jsou vědomy, že privatizace takto prováděná musí vést buď k zrušení části sítě zrovna v oblastech, potřebujících podporu, nebo k mohutnému navýšení veřejných dotací
- Ale mohutný rozvoj infrastruktury potřebuje vklad veřejných prostředků do investic, aby se přilákali potenciální investoři , důvěřující v účast státu a Komise, zvyšující jistoty

DOHODA

- Evropská komise se pokoušela proti vůli členských států, jejichž představitelé nebyli jen politicky odpovědní, prosadit neřešené cherry picking posláním před soud prakticky všech států s železnicemi. Soud s rozhodnutím váhal.
- Podklad pro lucemburské jednání byl nepřijatý návrh z počátku 2013, takže bylo jasné, že musí dojít k diskuzi k politickým základům, která návrh odmítne.
- Trochu se spoléhalo na zmínku významu reformy evropských železnic v dopisu předsedy Komise a jeho místopředsedy předsedovi EP a předsedajícímu EU.
- Jenže předseda ve svém volebním programu sdělil záměr cca 73 návrhů legislativních úprav stáhnout, pokud se je nepodařilo za několik let prosadit. Začne se znovu jednat.

OMEZENÁ PŘEDNOST PRIVATIZACE TAM, KDE NEJDE O MAXIMALIZACI ZISKU

- Obnova trhu v EU pokročila ve fungování ekonomiky na předkrizové úrovni. V roce 2007 v oblasti Euro byla struktura výdajů podniků nefinančních sektorů, než se finanční sektor připojí: průměrně 24,2% investice, 42,5% hrubý zisk; na personální a materiálové náklady celkem 33,2%. Je zbytečné diskutovat o výši zdanění k transformaci na čistý zisk. Při volném trhu kapitálu a opatřeních Komise směřujících k zdanění zisku z podnikání v zemi jeho generování budou mít domácí diskuzi na to jen minimální vliv.

SOUKROMÝ PROVOZOVATEL SLUŽEB MUSÍ CHTÍT PRŮMĚRNÝ ZISK!

- I u dotovaných služeb bude chtít provozovatel průměrný zisk. V současných podmínkách, které nemohou být trvalé (zdanění zisku je v EU až 30%, ale daňové správy mohly svými výměry povolovat slevy standardních sazeb. Pokud by se ale blížilo 20%, pak čistý zisk bude od 20% do 25% .A ty bude platit veřejný rozpočet

**JAKÝ JE TEDY PROSTOR PRO
ZVYŠOVÁNÍ KVALITY SLUŽEB BEZ
ZVÝŠENÝCH NÁKLADŮ**

**Děkuji za pozornost
a Ing. Redererovi za četné
změny textu závislé na datu
jednání Rady ministrů dopravy**