

Připomínky k materiálu:

Role státu při zajišťování dopravní obslužnosti v železniční dopravě po roce 2019 a dopady nové legislativy na společnost ČD

Materiál poměrně obsáhle popisuje dosavadní postoj a postup MD ČR v oblasti liberalizace železničního trhu osobní dopravy. Upozorňuje rovněž na rizika spojená s tím, když trh nebude dostatečně včas otevřen. Prakticky vůbec nezmiňuje negativní dopady a rizika pro státem vlastněnou společnost České dráhy, které s sebou postupná liberalizace nesla a nadále ponese.

Po celou dobu tohoto procesu byly České dráhy nuceny (a stále jsou) zajišťovat celou řadu služeb a závazků, které ostatní dopravci nezajišťují a ani nejsou povinni zajišťovat. Tyto závazky vyplývaly z tehdy a dnes platné legislativy, řídících aktů majitele a desetiletých smluv uzavřených v roce 2009 s MD ČR a všemi VÚSC. V zásadě tak mohly jenom velmi omezeně reagovat na zcela odlišné podmínky, které měli ostatní konkurenční dopravci. Ti si vybírali pouze komerčně zajímavé linky, nebyli zatíženi rozsáhlými opravárenskými, provozními a udržovacími kapacitami, ani nutností provozovat a udržovat zázemí pro cestující veřejnost (např. čekárny, prodejny a informační místa, toalety a nástupištní prostory). Další nespornou výhodou konkurence je prozatím poměrně snadné získávání zaměstnanců, kdy jsou „přetahováni“ především odborně vyškolení zaměstnanci Českých drah. Tyto musely do jejich přípravy a získání vložit nemalé finanční prostředky. Účinná obrana proti tomuto chování a stávající, poměrně vážná legislativa, je velmi omezená.

Přes naše soustavné varování a žádosti stát přistupoval k odstranění těchto nerovností velmi líně, často polovičatě, nebo vůbec. Výše uvedené problémy nebyly z velké části odstraněny dodnes. Desetileté smlouvy sice přinesly určitou míru stability a možnost koncepčnějšího plánování, na druhou stranu znamenaly neúměrný nárůst požadavků na investice do kolejových vozidel (následně opravárenských kapacit), a to jak z finančního, tak časového hlediska.

Dalším zásadním problémem je faktická rezignace MD ČR na koordinaci postupu při otevírání trhu se zástupci VÚSC a z toho vyplývajícími negativními důsledky, především pro zákazníky a ČD.

Z výše uvedených důvodů jsme očekávali a nadále očekáváme, že k otevírání trhu bude docházet uvážlivě, až po uspokojivém dořešení všech záležitostí, které vytváří nerovné podmínky pro železniční veřejnou osobní dopravu vůči silniční dopravě a rovněž nerovné podmínky Českých drah vůči ostatním alternativním dopravcům. Neřešení těchto problémů může ohrozit stabilitu Českých drah, zachování síťového charakteru železniční osobní dopravy a závazků v krizových a mimořádných situacích.

Zásadní problémy k řešení před rozhodnutím o otevření trhu:

- Způsob úhrady a princip odpovědnosti za požadavky záložních souprav pro živelné pohromy a mimořádné stavy
- Definice zajištění dopravy v krizových stavech pro zajištění dopravní obslužnosti pro funkce obrany státu, včetně úhrady za tyto služby
- Definice zájmů státu ve věci působnosti v mezinárodních železničních organizacích a stanovení podílu na úhradě finančních nákladů
- Dořešení redukce přírážky na podporu výroby energie z obnovitelných zdrojů (nutné pro zrovnoprávnění tuzemských dopravců vůči zahraniční konkurenci)
- Využití institutu transparentního oddlužení ČD (ve smyslu Pokynů Společenství – 2008/C184/07)

- Definovat základní principy fungování železniční dopravy v prostředí otevřeného trhu i jednotlivým krajským objednatelům ZVS, pro které musí být tato pravidla závazná (jinak může dojít k dalšímu zhoršení v oblasti jednotného železničního systému)
- Ve věci řešení tzv. „režijního jízdného“ postupovat s vědomím společenské odpovědnosti státu za vzniklou situaci. Tisíce držitelů těchto výhod byly převáděny mimo rámec ČD na základě rozhodnutí Vlády ČR a příslibem zachování jízdních výhod. Domníváme se, že situaci lze řešit i mimo rámec zákona 77/2002 Sb.
- Dořešení historických zátěží ČD
- Je třeba stanovit a vyřešit základní pravidla pro zachování síťovosti
- Standardy přepravy handicapovaných osob

S ohledem na rozsah nedořešených a nevyjasněných problémů, mnohdy přesahující kompetence MD ČR, doporučujeme a požadujeme zahájení odborné diskuze pod gescí Vlády ČR. Cílem by mělo nalezení uspokojivého řešení a stanovení role státu pro zajištění síťového charakteru veřejné železniční osobní dopravy.

Do vyřešení výše uvedené problematiky zásadně nesouhlasíme s dalším otevíráním trhu železniční osobní dopravy.



I. místopředseda OSŽ

Vladislav Vokoun