

Liberalizace veřejných služeb na železnici

Liberalizace veřejných služeb na železnici

Ing. Vít Janoš, PhD.

Liberalizace veřejných služeb na železnici

Oč kráčí? Co tvoří „veřejnou službu“ na železnici ?

- Výkony v osobní železniční dopravě, jejichž výnosy nejsou dostačující k pokrytí nákladů a vytvoření zisku – tyto výkony nelze provozovat komerčně
 - Dopravce zajišťuje tyto výkony na základě závazku veřejné služby, anebo na základě smlouvy o veřejné službě s objednatelem služby
 - Na základě takovéto smlouvy má každý dopravce nárok na úhradu rozdílu mezi vynaloženými náklady a dosaženými výnosy, jakož i přiměřený zisk
 - Objednatel služeb – stát (MD ČR – dálková doprava) či jednotlivé kraje (regionální doprava) definují své požadavky na kvalitu a rozsah služeb
- Protože tyto služby nelze provozovat volně - bez provozních úhrad – je možné zadat tyto služby:
- **PŘÍMO** – „z ruky“, tj. bez soutěže
 - **VÝBĚREM** – tj. na základě výběrového řízení či cenové poptávky

Liberalizace veřejných služeb na železnici

Situace v ČR

- Většina výkonů se zadává přímo „z ruky“
- Většina objednatelů uzavřela 10-leté smlouvy s ČD
- Některé smlouvy umožňují zadání části smluvních výkonů do soutěže

V roce 2009 představovaly výkony osobní dopravy:

- Cca 120 mil. vlakových kilometrů (z toho 38 mil. vlkm dálková doprava)
- Provozní úhradu cca 12,5 mld. Kč (z toho 4 mld. Kč dálková doprava)
- Trh osobní dopravy přinesl cca 6,2 mld. Kč tržeb

Dálková doprava pokryla svými tržbami cca 53% svých nákladů

Regionální doprava pokryla svými tržbami cca 32% svých nákladů

Liberalizace veřejných služeb na železnici

Výběrová řízení v ČR (dosud vypsané soutěže)

- Karlovarský kraj
 - trať Karlovy Vary – Mariánské Lázně (2005)
- MD ČR
 - rychlíky Pardubice – Liberec a Plzeň – Most (2005)
- Liberecký kraj
 - trať Liberec – Tanvald – Harrachov (2005)
 - „Jizerská dráha“ – balíček regionálních výkonů (2007)
- Liberecký kraj + Ústecký kraj + ZVON (SRN)
 - trať Liberec – Tanvald – Harrachov (2005)
- Plzeňský kraj
 - tratě Plzeň – Domažlice a Plzeň – Blatno (2009)

Liberalizace veřejných služeb na železnici

Co je účelem otevírání trhu?

- Otevření trhu znamená soutěž o získání zakázky a exkluzivity po dobu jejího plnění – v žádném případě neznamená soutěž více dopravců na trati a „přetahování se“ o cestující
- Otevření trhu znamená, že každý dopravní výkon má svou „cenu“, která byla v daném místě a čase optimální – odpadá riziko nedovolené veřejné podpory
- Otevření trhu znamená regulovanou konkurenci poskytovatelů služeb – na základě dosavadních zkušeností lze očekávat zvýšení kvality služeb pro cestující
- Otevření trhu může znamenat i úsporu úhrad z veřejných rozpočtů za stávající služby, tj. přináší možnost rozšíření služeb v perspektivních segmentech za „stejně peníze“

Liberalizace veřejných služeb na železnici

Co je nutno při otevírání trhu učinit?

Maximálně omezit rizika:

- Musí být zachována integrita služeb veřejné dopravy
- Soutěž nesmí mít negativní dopad na cestující (v oblasti tarifu, či systémových provázaností)
- Je nutno soutěžit provozně ucelené „balíčky“ služeb
- Jsou nutné víceleté smlouvy (s ohledem na investice do vozidel a jejich odpisy) s garancí výkonů + zajištění příslušného finančního krytí
- Poskytovatel služby musí mít zajištěnu exkluzivitu po dobu trvání smluvního vztahu
- Vazba na dopravní plánování – koordinace dlouhodobého plánu dopravní obsluhy území veřejnou dopravou s plánem rozvoje dopravní infrastruktury

A vědět, že:

- Trh je nutno otevírat postupně
- Výsledky soutěží nepřináší efekt ihned (vítěz plní zakázku 2-3 roky od doby vypsání)