



Evropská unie tento týden posílila pravidla pro liberalizaci trhu a investice do železniční dopravy. Česká vláda postupuje zcela opačně a vymýšlí železniční holding, aby tomu zabránila.

23. června 2011

V roce 2010 zahájila Evropská komise právní kroky proti České republice kvůli porušování legislativních norem vztahujícím se k podmínkám v železniční dopravě (jmenovitě jde o třetí směrnici tzv. prvního železničního balíčku 2001/12/ES, 2001/13/ES a 2001/14/ES z 26. února 2001).

Předmětem právních kroků Evropské komise vůči ČR je mimo jiné nedostatečné oddělení manažera infrastruktury (SŽDC) od supradominantního dopravce (České dráhy) a faktická závislost SŽDC na něm. Podobné porušení evropské legislativy bylo shledáno u dalších členských států Evropské unie a Evropská komise proto přistoupila k revizi stávajících směrnic, s důrazem na úplné oddělení fungování infrastruktury (SŽDC) na jedné straně a železničních dopravců na straně druhé. Revizi směrnic prvního železničního balíčku projednává se souhlasným stanoviskem Evropského hospodářského a sociálního výboru Evropský parlament a Evropská rada.

Proti tomuto postupu Evropské unie jde Česká republika zcela opačným směrem a realizuje kroky, které naopak blokují liberalizaci železničního trhu, a vystavuje se vysokým sankcím ze strany evropských orgánů. Jedná se zejména o následující postupy:

- Faktické vyřazení účinnosti nařízení Evropského Parlamentu a Rady č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících, které předpokládá rozšířené využití nabídkových řízení v závazku veřejné služby v železniční dopravě. Předtím, než mělo toto nařízení vstoupit v prosinci 2009 v účinnost, česká vláda narychlo uzavřela v září 2009 s kraji memorandum, kterým na základě slibu vyšších státních dotací přiměla kraje uzavřít se supradominantním dopravcem, Českými drahami, až patnáctileté smlouvy, reálně vyřazující jakoukoliv konkurenci v regionální železniční dopravě.
- Zmrazení celého procesu vytvoření tzv. živé dopravní cesty. Tedy transparentního oddělení řízení provozu na železnici od jednoho z dopravců – Českých drah (dle informací ministra dopravy byl tento proces odložen)
- Příprava vzniku tzv. železničního holdingu – propojení manažera infrastruktury a národního dopravce do jedné nepřehledné řídicí a firemní struktury – zcela proti požadavku evropské legislativy na jejich transparentní oddělení.

Vytvoření tzv. železničního holdingu představuje krok vedoucí zpět před založení Českých drah v roce 2003, který je v příkrém rozporu s evropskou legislativou. Německo i Rakousko jsou za toto zažalovány u Evropského soudního dvora a podobné by zřejmě potkalo i Českou republiku. Vedle nesoutěžení státních zakázek na zajištění dopravní obslužnosti by takový krok byl bezesporu dalším počinem, kde by si ČR vysloužila žalobu a následný postih za právně špatný postup. **Jednoznačně by způsobilo diskriminaci nestátních dopravců a znevýhodnilo jejich postavení v osobní i nákladní dopravě.**

Odůvodněně podezíráme Ministerstvo dopravy, že tímto krokem hodlá vyřadit účinek připravované evropské směrnice, stejně jako se stalo s dříve uvedeným evropským nařízením o veřejných službách v přepravě cestujících. **Jediným pochopitelným důvodem pro toto opatření může být snaha ještě více znepréhlednit hospodaření státní železnice a umožnit ještě větší odliv prostředků daňových poplatníků do politických a lobbistických kruhů.** Právě v období, kdy vláda vyhlašuje politiku nezbytných úspor a reforem, hodlá Ministerstvo dopravy vrátit reformy na české železnici do bodu nula a připravit tak daňové poplatníky o další peníze bez jakékoliv protihodnoty



Důvody, proč se toto domníváme, jsou následující::

- Spojením se SŽDC by České dráhy opět přišly k majetku v hodnotě 12 mld. - stát by tento majetek daroval či odkoupil už potřetí během posledních 10 let (nesprávné vložení majetku do ČD v roce 2003, „odprodej“ téhož majetku SŽDC v roce 2008 a opětovné plánované vložení do železničního holdingu v režii ČD). Přitom není žádná záruka, že by tato skrytá dotace byla skutečně využita pro zalepení děr v podinvestovanosti Českých drah, protože to se ukázalo již u prostředků za fiktivní prodej stavebních správ SŽDC v roce 2008.
- Prodlužování existence tzv. mrtvé dopravní cesty umožňuje skryté vyvádění peněz ze státu, a to kalkulací neopodstatněných režii do nákladů na řízení dopravní cesty. Poplatek za řízení provozu, který dostávají ČD, tak může být vyšší až o stovky milionů Kč než tržní ceny za tyto služby, což představuje současně nedovolenou podporu jednomu z dopravců.
- I stávka v dopravě z minulého týdne by při důsledném oddělení infrastruktury a řízení provozu od dopravce nemusela mít tak velký negativní finanční dopad. Řízení provozu oddělené od dopravce by mohlo zůstat fungovat zcela nezávisle, navíc v pozici strategické profese – podobně jako hasiči či policie. Ostatní dopravci by se tak nestali rukojmím stávkujících zaměstnanců Českých drah.

Je třeba vzít s plnou odpovědností na vědomí, že nestátní železniční dopravci jsou především soukromými investory, kteří vložili své vzácné prostředky do podnikání, kterému zatím důvěřovali, a které nesporně zvládnou lépe než stát, jehož úloha má spočívat v něčem úplně jiném. Další zintenzívnění nepřátelské politiky České republiky vůči železničním investorům, která se datuje již od roku 1998, by bylo krokem, který by ještě více podlomil důvěru ostatních investorů v českou ekonomiku, už tak pověstnou svými byrokratickými překážkami v podnikání a investicích, mírou korupce a slabými veřejnými institucemi.

Členové Sdružení železničních společností zásadně nesouhlasí s odkládáním převodu tzv. živé dopravní cesty na SŽDC a současně nesouhlasí s jakoukoli formou tzv. železničního holdingu. Jsme jednoznačně za rovné podmínky na trhu, řádné chování státu k soukromým investorům a transparentní oddělení role manažera infrastruktury a železničních dopravců tak, jak to požaduje EU.

Sdružení železničních společností proto zasílá Evropské komisi dotaz, zda postup ČR je správný (odklad živé dopravní cesty) a zda záměr holdingu je v souladu s evropskou legislativou. V návaznosti na to a na další postup Ministerstva dopravy pak zrealizuje následné kroky.