

Vysoká škola ekonomická v Praze

Diplomová práce

Vysoká škola ekonomická v Praze

Fakulta podnikohospodářská

Studijní obor: Management



Název diplomové práce:

Liberalizace dálkové osobní železniční dopravy v České republice

Autor diplomové práce: Bc. Radek Schneider

Vedoucí diplomové práce: doc. Ing. Lubomír Zelený, CSc.

P r o h l á š e n í

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma
„Liberalizace dálkové osobní železniční dopravy v České republice“
vypracoval samostatně s využitím literatury a informací,
na něž odkazuji.

V Praze dne

Podpis

Poděkování:

V této části bych rád poděkoval vedoucímu mé diplomové práce doc. Ing. Lubomíru Zelenému, CSc. za odborné rady, relevantní návrhy, ochotu a vstřícnost při konzultování této diplomové práce. Také bych rád poděkoval mé rodině a přátelům, kteří mě po celou dobu podporovali.

Název diplomové práce:

Liberalizace dálkové osobní železniční dopravy v České republice

Abstrakt:

Práce se zabývá problematikou liberalizace dálkové osobní železniční dopravy v České republice. Jedním z hlavních cílů této práce je zjištění odpovědi na otázku, jestli pokračovat v nastoleném průběhu liberalizace, následně vznést návrhy a doporučení pro zlepšení. Dílčími cíli jsou identifikovat současnou legislativu a mimo jiné například i přínosy liberalizace v kontextu liberalizace v Evropské unii. Teoretická část se zabývá vývojem liberalizace, legislativní úpravou, nadále provozováním dráhy, dopravci zde působícími a mimo jiné i financováním železniční dopravy. Praktická část práce se zabývá současným stavem dálkové osobní železniční dopravy, na který navazuje primární šetření pomocí kvalitativních rozhovorů s odborníky. Dále jsou zde analyzovány doposud učiněné pokusy o liberalizaci, přínosy liberalizace a srovnání v kontextu Evropské unie. Výsledkem této analýzy jsou návrhy a doporučení pro zlepšení budoucího průběhu liberalizace.

Klíčová slova:

liberalizace, železniční osobní doprava, dopravce, legislativa

Title of the Master's Thesis:

Liberalization of Long-distance Passenger Railway Transport in the Czech Republic

Abstract:

This diploma thesis deals with the issue of the liberalization of long-distance passenger rail transport in the Czech Republic. One of the main objectives of this work is to find out the answer to the question of whether to continue this course of liberalization, and to make suggestions and recommendations for improvement. The partial objectives are to identify the current legislation and, for example, the benefits of liberalization in the context of liberalization in the European Union. The theoretical part deals with the development of liberalization, legislation, continued operation of railways, carriers operating here and inter alia financing rail transport. The practical part of the work deals with the current state of long-distance passenger rail transport, which is followed by a primary investigation through qualitative interviews with experts. Furthermore, attempts to liberalize, the benefits of liberalization and a comparison in the context of the European Union are analyzed. The results of this analysis are proposals and recommendations for improving the future course of liberalization.

Key words:

liberalization, rail passenger transport, carrier, legislation

Obsah

Úvod	8
1. Teoretická část	10
1.1. Vývoj liberalizace dálkové osobní železniční dopravy	10
1.2. Legislativní úprava dálkové osobní železniční dopravy.....	14
1.3. Provozování dráhy, železniční dopravy v osobní dopravě	15
1.4. Dopravci působící v osobní železniční dopravě	16
1.5. Financování železniční dopravy	20
2. Praktická část	23
2.1. Současný stav dálkové železniční dopravy v České republice.....	23
2.2. Analýza pokusů o liberalizaci dálkové osobní železniční dopravy v České republice doposud	28
2.3. Analýza přínosů liberalizace	32
2.4. Srovnání liberalizace v České republice a Evropské unii.....	37
2.5. Návrhy a doporučení pro zlepšení budoucího průběhu liberalizace.....	44
Závěr.....	53
Seznam použité literatury.....	56
Seznam obrázků	59
Seznam tabulek	59

Úvod

Oblast veřejné dopravy je v České republice neustále předmětem různých diskuzí ať už na laické, či odborné úrovni. Důvodem je význam tohoto odvětví pro občany a podniky České republiky a jeho strategická důležitost pro zajištění základního fungování státu. V souvislosti s dopravou se často diskutuje otázka její liberalizace, tedy zvyšování počtu soutěžitelů v oblasti dopravy. Výjimkou není ani dálková osobní železniční doprava, v jejímž rámci došlo v posledních letech právě ke zmíněné liberalizaci a momentálně se objevuje otázka, jestli v nastolené praxi pokračovat, či nikoliv? Zpracování práce by mělo přinést (mj.) i odpověď na tuto otázku.

Tato práce se zabývá problematikou liberalizace dálkové osobní železniční dopravy v ČR. Primárním cílem práce je sestavit návrhy a doporučení pro zlepšení budoucího průběhu liberalizace. Dílčím cílem je identifikovat současnou legislativu a strategii, které se dotýkají dálkové osobní železniční dopravy v České republice, dále potom identifikovat přínosy liberalizace v kontextu liberalizace v Evropské unii.

Teoretická část práce se zabývá pojmy v podobě vývoje liberalizace dálkové osobní železniční dopravy, a také legislativou v této oblasti. Dále je pozornost věnována problematice provozování dráhy, železniční dopravy v osobní dopravě, dopravcům působícím v osobní železniční dopravě a financování železniční dopravy.

Praktická část práce je zaměřena na popis současného stavu dálkové železniční dopravy v České republice, dále na analýzu pokusů o liberalizaci dálkové osobní železniční dopravy v ČR doposud, či na analýzu přínosů liberalizace. V této části je také realizována komparace liberalizace v České republice a v Evropské unii. Na základě syntézy veškerých informací jsou uvedené návrhy a doporučení pro zlepšení budoucího průběhu liberalizace.

Obsah práce reaguje na velmi aktuální problematiku, protože momentálně tuzemský železniční trh osobní dálkové dopravy prochází transformací, která je právě spojena s liberalizací. Zároveň však dochází k různým problémům a komplikacím, které z liberalizace buď vyplývají, nebo liberalizaci zabraňují. Pro komplexní pochopení problematiky je nutné uvedené problémy a komplikace identifikovat.

Metodologický postup

Pro účely zpracování práce a splnění cíle práce bylo využito metody deskripce odborných zdrojů, primárního sběru dat, analýzy a syntézy informací, které se vztahují k problematice liberalizace dálkové železniční dopravy v České republice. Deskripce odborných zdrojů byla

realizována za účelem identifikace stávajícího poznání v řešené oblasti. Účelem bylo získat co nejrelevantnější informace vztahující se k problematice liberalizace dálkové železniční dopravy v České republice. Z hlediska zdrojů došlo k využití odborných publikací, odborných článků, rozhovorů s odborníky na toto téma, tiskových zpráv či statistických informací.

Primární sběr dat měl charakter kvalitativního rozhovoru s odborníky na téma liberalizace železniční dopravy v České republice. Došlo k dotazování tří respondentů, tj. zástupce organizace České dráhy, zástupce soukromého přepravce a zástupce Ministerstva dopravy. Každý z respondentů podmínil svůj rozhovor s tím, že mu má být garantována anonymita, což bylo splněno. Kvalitativní šetření se uskutečnilo v termínu od 25. 6. do 2. 7. 2019.

Analýza se zaměřila na prozkoumání aktuální situace v oblasti liberalizace dálkové železniční dopravy v České republice. Došlo k prozkoumání jednotlivých faktorů, které nejvíce ovlivňují proces liberalizace a současný stav, kdy bylo zároveň přihlédnuto k situaci v Evropské unii, která výrazně tento proces ovlivňuje v podmínkách České republiky.

Prostřednictvím syntézy došlo ke shrnutí veškerých informací a k vytvoření relevantních výstupů o řešené problematice. Výstupem jsou návrhy a doporučení pro zlepšení budoucího stavu liberalizace v této oblasti.

1. Teoretická část

Teoretická část práce se zabývá vývojem liberalizace dálkové osobní železniční dopravy, dále legislativní úpravou dálkové osobní železniční dopravy, provozováním dráhy, železniční dopravou v rámci osobní dopravy. Prostor je také věnován charakteristice dopravců působících v osobní železniční dopravě a financování železniční dopravy.

1.1. *Vývoj liberalizace dálkové osobní železniční dopravy*

Doprava patří mezi nezbytné předpoklady pro fungování společnosti a ekonomiky, kdy se jedná o segment reprodukčního procesu, který není či nebude v budoucnosti možné nahradit jinou činností. Jednotlivé druhy dopravy se vzájemně odlišují technickými, provozními, ekonomickými a ekologickými charakteristikami, takže v případě, kdy danou přepravu může zajistit více druhů dopravy, tak existují různé provozní náklady na využití dané varianty (Eisler, Kunst, 2010).

V základním pohledu lze hovořit například o dopravě individuální či veřejné, kdy individuální dopravu si zajišťuje daná osoba zcela samostatně. Veřejná doprava je zase organizována dle svého zřizovatele, a to dle pravidelných jízdních řádů a obsahuje nejrozumnější dopravní prostředky (Zelený, Mervart, Červinská, 2017, s. 93).

Na pojem liberalizace lze v souvislosti s problematikou železniční dopravy pohlížet ze dvou úhlů pohledu. Za první, se může jednat o přístup na infrastrukturu, kdy jde o možnost dopravců provozovat dopravní služby a poskytovat služby cestujícím. Za druhé, liberalizací veřejných služeb se rozumí rovný, nediskriminační přístup ke smlouvám o veřejných službách, a tedy i ke kompenzacím z veřejných rozpočtů, které jsou v současné době poskytované na většinu služeb v osobní železniční dopravě (Svaz dopravy, 2019).

Politické a společenské změny v devadesátých letech na území Evropy výrazně přispěly k nárůstu mezinárodního obchodu, což se reflektovalo i v oblasti dopravy. Česká republika se postupně integrovala do evropských struktur, z čehož plynula i potřeba propojení s evropskou infrastrukturou. Koncepce rozvoje železniční infrastruktury v České republice reaguje na potřebu dosažení kompatibility trati evropského významu (Gašparík, Kolář, 2017, s. 14).

Liberalizace přístupu na infrastrukturu umožňuje otevřený přístup dopravcům na infrastrukturu k provozování vlaků a poskytování komerčních, tedy samo financovatelných služeb pro cestující a veřejnost. Přístup k veřejným službám pak výrazně ovlivňuje reálný přístup dopravců k železničním službám v osobní dopravě. Většina dopravních služeb

na železnici je provozována v rámci veřejných služeb, takže jsou na ně uzavřeny smlouvy o veřejných službách a zpravidla je za jejich provozování dopravcům vyplácena kompenzace (Svaz dopravy, 2019).

Železniční doprava patří mezi tradiční způsoby dopravy, který se v Evropě používá více než 200 let, a který je navíc úzce spjat se základní formou modernizace lidské společnosti. Nelze však předpokládat, že označení železniční dopravy jako tradiční znamená, že jde o sektor statický či stagnující. Právě naopak. V odvětví železniční dopravy se neustále objevují nové inovace a trendy, ať už se jedná o výstavbu vysokorychlostních tratí, rostoucí nabídku městských a příměstských vlaků, rostoucí poptávku po využití služeb železničních přepraveců, rozvíjející se konkurenci apod. (Seidenglanz, Nigrin, Dujka, 2015).

Jako v každé jiné činnosti socioekonomického systému společnosti, tak i v dopravě je nutné neustále usilovat o dosažení efektivnosti. V rámci dopravy to znamená analyzovat dosaženou úroveň i požadavky účastníků dopravy (tj. cestujících a přepraveců, dopravců, společností či územních celků včetně států). Protichůdnost potřeb a nároků těchto stran však vylučuje, aby došlo k současnému splnění všech požadavků všech zainteresovaných stran (Eisler, Kunst, 2010).

„Železniční doprava je uskutečňovaná železničními dopravními prostředky (osobní a nákladní vozy, hnací vozidla, pomocná a speciální vozidla) po železničních tratích. Železniční trať je obecně chápána jako dráha, která je určena k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných k zajištění bezpečnosti a plynulosti dopravy. Dráhou je cesta určená k pohybu drážních vozidel, včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy (Gašparík, Kolář, 2017, s. 30).“

Doprava musí zajišťovat nejen nároky na přepravu, ale také respektovat změny v životním stylu obyvatelstva, včetně změn v organizaci oběhových procesů. To znamená, že neustále musí docházet k inovacím dopravních procesů. Doprava navíc výrazně ovlivňuje své okolí, a také je okolím ovlivňována. Případná chybná rozhodnutí v oblasti dopravy budou mít trvalé důsledky na rozvoj území a rozvoj dopravy jako takové. Dále platí, že doprava plní i další funkce, a to například prostřednictvím investiční činnosti, kdy vytváří zaměstnanost, prostředky pro prodej dopravních prostředků, přispívá k rozvoji cestovního ruchu (Eisler, Kunst, 2010).

Souhrnně lze konstatovat, že doprava plní funkce v podobě (Eisler, 2008):

- Zajištění přemístění osob či zboží.
- Sociálně-stabilizační – doprava má sociálně-politickou dimenzi, kdy musí vést k zachování sociálního smíru.

- Substituční – využívá se k substituci činností typu skladování, regulování pohybu v městech.
- Komplementární – jde o její dominantní funkci.

Železniční doprava má v dopravním systému Evropské unie a České republiky svoji klíčovou roli, a tedy velmi podstatně se podílí na výstupech z dopravního procesu, který zajišťuje kvalitní služby související s přemístěním zásilek a přepravou cestujících v dopravních prostředcích. Řízení železniční dopravy je ovšem vysoce náročnou činností, ať už v rámci organizace provozní práce, či naplánování činností a operací. V rámci osobní dopravy se pak klade největší důraz na plánování periodických jízdních řádů a tvorbu zásad organizace provozu na vysokorychlostních tratích (Gašparík, Kolář, 2017, s. 7).

Jednou z priorit Evropské unie je vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, což souvisí i se snahou o dokončení liberalizace železničního trhu (Gašparík, Kolář, 2017, s. 16).

Liberalizace železniční dopravy má vést k většímu rozvoji hospodářské soutěže a ke kultivaci konkurenčního prostředí v této oblasti, a to prostřednictvím otevřeného přístupu na tento trh a prostřednictvím eliminace bariér vstupu na tento trh (Jarzemskis, Jarzemskis, 2014).

Liberalizace osobní železniční dopravy vytváří prostor, aby v sektoru osobní železniční dopravy působilo několik různých konkurenčních subjektů. Například zkušenosti z Německa ukazují, že prostřednictvím liberalizace dochází k úspoře finančních prostředků objednavatele, protože služby jsou vysoutěženy za nižší ceny (Seidenglanz, Nigrin, Dujka, 2015).

Odvětví železniční dopravy v celé Evropské unii velmi výrazně přispívá k jejímu hospodaření, přímo zaměstnává přes 1 milion osob, ať už v rámci železničních podniků či provozovatelů infrastruktury. Každoročně evropská železniční síť přepraví přes 1,6 miliard tun nákladů a 9 miliard cestujících ročně. Tímto je železniční doprava zásadní pro strategii Evropské unie pro udržitelnější odvětví dopravy, hospodářskou a sociální soudržnost a propojenost Evropanů v rámci členských států i mezi těmito členskými státy (Evropská komise, 2019).

Významnou prioritou Evropské unie v oblasti železniční dopravy je tvorba hlavní transevropské železniční sítě, na kterou se bude koncentrovat nejen osobní, ale i nákladní přeprava. S tímto souvisí i nutnost zajištění využitelnosti a provázanosti transevropské sítě se sítí národní, regionální či místní, čím se maximálně zefektivní veškeré investiční akce (Gašparík, Kolář, 2017, s. 14).

Prioritou dopravní politiky Evropské unie je rozšiřování možnosti přístupu licencovaných železničních organizací k železniční infrastruktuře. Jednotlivé členské státy mají všeobecnou

zodpovědnost za rozvoj a provoz železniční infrastruktury. Funkcí státu je v tomto případě zabezpečit, aby byl přístup železničních podniků k infrastruktuře zabezpečen prostřednictvím subjektu (tj. provozovatel infrastruktury) nezávislého na železničních podnicích využívajících tuto dopravní cestu. Regulační úřady mají možnost přezkoumat rozhodnutí provozovatele infrastruktury při přidělování infrastruktury. Legislativní rámec pro jednotné uspořádání vztahů mezi dopravními podniky (operátory železniční dopravy), provozovatelem infrastruktury a státem v rámci jednotného evropského železničního prostoru je součástí směrnice Evropského parlamentu a Evropské rady 2012/34/EU z 21. listopadu 2012, kterou se zřizuje jednotný evropský železniční prostor (Gašparík, Kolář, 2017, s. 16).

V současnosti lze v různých zemích Evropské unie vysledovat odlišné etapy liberalizace železniční dopravy. Nabízí se potom otázka, jestli tato odlišná úroveň ovlivňuje celkový stav a efektivitu železniční přepravy, či má pouze dílčí vliv (Seidenglanz, Nigrin, Dujka, 2015).

Realizaci evropské dopravní politiky však zajišťují jednotlivé členské státy Evropské unie, což znamená, že tento proces vede k určitým rozdílům mezi zeměmi, protože konečná implementace evropských směrnic je ovlivněna národními, politickými, ekonomickými, sociálními a právními podmínkami, případě i geografickým kontextem. V důsledku tohoto vznikají mezi evropskými zeměmi více či méně podstatné rozdíly, a to v rámci organizace a struktury liberalizace železničního sektoru. Dané rozdíly pak výrazně ovlivňují služby vlakových dopravců (Seidenglanz, Nigrin, Dujka, 2015).

Vývoj liberalizace v České republice

Rozdělení Československa mělo v oblasti liberalizace osobní železniční dopravy důsledek v tom, že došlo ke vzniku státní organizace České dráhy, která plnila funkci provozovatele dráhy, osobního i nákladního dopravce. V roce 1995 vstoupil v platnost nový zákon o drahách č. 266/1994 Sb., který zavedl kategorie provozovatel dráhy, provozovatel drážní dopravy (dopravce), a také rozdělil českou železniční síť na celostátní dráhu a regionální dráhy. Česká železniční síť tak byla kompletně ve správě Českých drah (kromě vleček). Účelem tohoto rozdělení byl předpoklad, že celostátní dráhy zůstanou trvale ve vlastnictví státu, a tedy regionální dráhy budou postupně privatizovány, transformované do majetku obcí, či rušené. Za klíčové však lze považovat, že tato legislativní úprava zavedla možnost, aby na trh vstoupil jakýkoliv dopravce s platnou licenci, a to na libovolnou celostátní nebo regionální trať bez ohledu na to, komu patří, či kdo tuto trať spravuje. Tímto vznikla možnost konkurence železničních dopravců v rámci státní železniční sítě ve správě Českých drah (Štefek, 2013).

Nástup konkurence však probíhal pouze pomalu a v podstatě pouze v rámci nákladní dopravy, a to ve většině případů pouze na kratší vzdálenosti. V rámci osobní dopravy se nová možnost neprojevila vůbec. To bylo dáno dotační politikou, kdy dotace na provozování osobní železniční dopravy dával stát přímo Českým drahám. Dále existoval nedostatek vhodných vozidel, protože prakticky všechna vozidla pro osobní dopravu byla ve správě Českých drah (Štefek, 2013).

V roce 2000 došlo ke zřízení krajů v České republice, což znamenalo i zlepšení podmínek liberalizace osobní železniční dopravy. Na regionální úrovni se začínají objevovat první dopravci soukromého charakteru, jejichž činnost však stále závisí na dotacích. Další vývoj liberalizace byl však stále pouze pozvolný. Až v roce 2010 dochází ke vstupu společnosti RegioJet na trh dálkové osobní železniční přepravy, v dalších letech na tento trh vstupuje i společnost Leo Express (Štefek, 2013).

1.2. *Legislativní úprava dálkové osobní železniční dopravy*

V rámci železniční dopravy patří mezi klíčové legislativní nařízení Zákon o drahách č. 266/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Na tento zákon potom navazují další prováděcí předpisy, typu stavebního a technického řádu drah, dopravního řádu drah, přepravního řádu pro osobní a pro nákladní přepravu, řádu pro zdravotní způsobilost při provozování dráhy a drážní dopravy, vyhlášky o určených technických zařízeních atd. (ČVUT, 2013)

V rámci železniční dopravy byl Zákon o drahách č. 266/1994 Sb., již několikrát novelizován, což souviselo zejména s nutností implementace legislativních předpisů Evropské unie, či dlouhodobou transformací železniční dopravy v České republice. Tento stav odborná veřejnost nehodnotí pozitivně, protože je právní úprava nepřehledná a neodpovídá dnešním podmínkám na trhu, či stavu železniční dopravy (ČVUT, 2013).

V roce 2005 definovala novela zákona, že se kraje stávají odpovědnými za organizaci a spolufinancování regionální dopravy, a to včetně autobusového a železničního spojení. Tímto se stal rok 2005 nejvýznamnější z hlediska liberalizace regionální dopravy. Zároveň však vzniklo 14 různých systémů regionální dopravy, což sebou nese vznik výraznějších rozdílů mezi jednotlivými kraji. Systém dálkové osobní přepravy zůstal i nadále v kompetenci Ministerstva dopravy České republiky, což vedlo k problémům při integraci regionálních a dálkových vlaků z důvodů rozdílných priorit připojení na regionální a národní úrovni či mezi regiony (Seidenglanz, Nigrin, Dujka, 2015).

V současnosti lze hovořit o tom, že mají soukromé organizace otevřený přístup k osobní železniční dopravě v České republice (z hlediska legislativního), protože všichni registrovaní železniční dopravci mohou vstoupit na trh osobní dopravy jak v sektoru dálkové dopravy, tak regionální dopravy. V reálné praxi je však trh dálkové osobní železniční dopravy otevřen pouze menšímu množství subjektů. Převážnou většinu spojů dálkové osobní železniční dopravy provozují České dráhy jako národní dopravce, které doplňují společnosti Leo Express a Regiojet na vybraných dálkových trasách (Seidenglanz, Nigrin, Dujka, 2015).

V roce 2018 podali soukromí železniční dopravci Arriva, Leo Express a RegioJet nabídky na provoz dálkových linek osobní železniční dopravy, které do této doby provozoval státní podnik České dráhy. Dle předpokladů má tento krok ušetřit státu stovky milionů korun ze současných nákladů. V roce 2016 poskytlo Ministerstvo dopravy Českým drahám na provoz dálkových tratí zhruba 4,5 miliardy korun českých (ČTK, 2018).

Cílem Ministerstva dopravy je však dosažení situace, kdy budou soutěže na nové smlouvy realizované postupně, aby nedošlo k situaci, že se všechny soutěže uskuteční až v těsné blízkosti roku 2033 (Müller, 2019).

Nabídky dopravců jsou prozatím na přechodné období, a to do doby, než stát vybere dle harmonogramu schváleného vládou dopravce na dálkové linky ve veřejných soutěžích. I když se jedná o přechodnou smlouvu, tak není vhodné, aby stát objednával provoz těchto linek ze setrvačnosti u stále stejného dopravce (když někdo nabízí lepší podmínky) (ČTK, 2018).

1.3. Provozování dráhy, železniční dopravy v osobní dopravě

Klíčovým předpokladem pro podnikatelskou činnost v dopravě je existence konkurenčního prostředí. V rámci odvětví dopravy však existuje několik specifíků, a to zejména nutnost harmonizace podmínek pro podnikatelské činnosti a zabezpečení dopravní obslužnosti prostřednictvím plnění závazků veřejné služby a úhrady vznikající prokazatelné ztráty z prostředků příslušného orgánu, který tento požadavek bude realizovat. Provozovatelé dopravy musí mít rovné podmínky pro podnikatelskou činnost, což znamená nutnost dosažení jejich harmonizace (Gašparík, Kolář, 2017, s. 17):

- V rámci vstupu na trh dopravy.
- V rámci přístupu k povolování v dopravě.
- Prostřednictvím rovnoměrného zatěžování různých druhů dopravy a podniků a jejich břemen veřejných služeb s kompenzací veřejných služeb a s kompenzací případných prokazatelných ztrát, používání infrastruktury neničivé konkurence.

Liberalizace železničního trhu je tématem a problémem, který se řeší téměř v každé členské zemi Evropské unie, a to už více než dvacet let. Do tohoto ještě vstupuje prioritní zájem Evropské unie na zajištění volného pohybu osob, což nelze právě bez odstraňování rozdílů v rámci osobní železniční dopravy mezi jednotlivými členskými státy (Laisi, Makitalo, Hilmola, 2012).

Například železniční nákladní doprava v Evropské unii je již plně otevřená a přístupná, a to ve všech členských státech Evropské unie mezi sebou. Tento stav platí od roku 2007 a jednalo se o milník v historii nákladní železniční dopravy na území Evropské unie. Po mnoho desetiletí byly národní železniční trhy uzavřené státními monopoly, které nebyly schopné adekvátně reagovat na výzvy trhů. Odvětví nákladní železniční dopravy tímto nemohlo vést k zajištění růstu trhu a bránit svoje postavení na trhu. V důsledku tohoto potom klesl podíl železniční dopravy na trhu s ohledem na osobní i nákladní dopravu. Finanční výkonnost státních monopolů tímto poklesla, což vedlo k nutnosti dotací ze strany státu, aby i nadále byl sektor životaschopný. Liberalizace byla v tomto případě nutností (Eisenkopf, 2006).

1.4. Dopravci působící v osobní železniční dopravě

V České republice působí v rámci osobní železniční dopravy několik soukromých dopravců, kteří doplňují služby státního dopravce – České dráhy, a.s. Za nejvýznamnější (z hlediska výkonů v rámci dopravní obslužnosti) v rámci dálkové osobní železniční dopravy lze označit RegioJet a.s., Leo Express s.r.o., Arriva vlaky s.r.o. a Die Länderbahn GmbH DLB (Mazal, 2018).

České dráhy, a.s.

České dráhy patří mezi největší společnosti v České republice, ať už se jedná o hledisko obratu či počtu zákazníků nebo zaměstnanců (Svaz dopravy, 2019).

Celkový počet zaměstnanců přesahuje patnáct tisíc osob. Z hlediska ziskovosti generují České dráhy zisk ve výši 984 milionů korun (v roce 2017), což byl meziroční nárůst o 102 milionů korun. V segmentu osobní dopravy byl generován čistý zisk šest milionů korun. Vlastníkem Českých drah je Česká republika, a tedy jedná se o veřejného dopravce. Zdeněk Michl (manažer projektů a odborný asistent z Ústavu logistiky a managementu dopravy ČVUT v Praze) hovoří o tom, že úlohou Českých drah je vytvářet konkurenční prostředí a s využitím soutěže dopravců nakupovat za obvyklou tržní cenu. Pokud dopravce v takové soutěži neobstojí, tak stát riskuje výpadek příjmů a sociální nepokoje (Ginterová, 2018).

Hospodářské výsledky Českých drah v mld. Kč zobrazuje následující obrázek. Jak vyplývá z jeho obsahu, tak výsledky hospodaření ve sledovaném období kolísají a po většinu let jsou na záporné úrovni, tedy nedařilo se generovat ziskovost.



Obrázek 1 - Hospodářský výsledek v mld. Kč

Zdroj: České dráhy in Ginterová, 2018

Na pozitivních výsledcích hospodaření z minulých let mají pozitivní efekt úhrady z veřejného sektoru za objednávku vlaků osobní dopravy, které razantně vzrostly – oproti roku 2008 o více než dvojnásobek. Klíčová je v tomto dálková a příměstská doprava, tedy objednávky od Ministerstva dopravy pro rychlíky, dále objednávky krajů pro regionální dopravu (Ginterová, 2018).

Z hlediska konkurenčního boje jsou České dráhy aktivním účastníkem trhu železniční dopravy. Důraz kladou na tvorbu vlastní identity, kvalitu služeb, odbavovací systém, či poskytování akčních jízdenek, modernizaci vozů, zvyšování a stabilitu standardu kvality, využití nových technologií (například mobilní aplikace apod.) (Ginterová, 2018).

V dalším obrázku jsou zachycené počty cestujících, které se podařilo Českým drahám v jednotlivých letech přepravit. Z dlouhodobého hlediska dochází od roku 2010 k průběžnému růstu počtu cestujících, a to až na hodnotu 174,7 mil. osob v roce 2017.



Obrázek 2 - Počet cestujících prostřednictvím Českých drah

Zdroj: České dráhy in Ginterová, 2018

Činnost Českých drah je ovšem také terčem kritiky. Například předcházející ministr dopravy Dan Ťok hovoří o tom, že České dráhy zaujímají nedostatečný postup při otevírání trhu železniční dopravy jiným firmám. Dalším kritikům se potom například nelíbí označení „národní dopravce“, či napadání výsledků soutěží na některých tratích, i když je v některých případech zcela oprávněné. V rámci liberalizace však České dráhy dokazují svoje postavení obhájit. Nicméně, v rámci soutěžení linek z objednávek dálkové dopravy působí České dráhy nepřesvědčivě, a to z následujícího důvodu: „*když v soutěžích nabízí zlomek ceny současné výše kompenzace, soutěže napadají, a přitom samy zrušily prodej jízdenek dalších dopravců. O obdobné signály přicházejí i z krajů* (Ginterová, 2018).“

RegioJet a.s.

RegioJet provozuje dálkovou osobní železniční přepravu na území České republiky od 26. září 2011, kdy zprovoznil linku mezi Prahou a Havířovem, a to s využitím tří párů vlaků. V dnešní době provozuje organizace podstatně větší podíl osobní dopravy a akční rádius vlaků je také širší. Výjimkou nejsou ani mezinárodní linky (například do Košic, Žiliny, či Vídně) (Mazal, 2018).

V roce 2019 si dopravce pořídil 16 nových vozů Astra z Rumunska pro zajištění dálkové dopravy, další vlaky pak připravuje pro provoz na regionálních tratích (novinky.cz, 2019).

V prvním pololetí roku 2019 přepravil RegioJet zhruba 3,1 milionu cestujících, což byl meziroční růst o 12 %. Tento stav by měl vést k výraznému růstu zisků pro organizaci. Růst je vykazován na všech trasách, které organizace momentálně provozuje, tj. zejména na trase

Praha – Brno – Vídeň / Bratislava, či na tradiční trase Praha – Ostravsko – Košice. Zisk by měl být dále reinvestován do rozvoje společnosti, tj. například na rozšiřování kapacit vozového parku. Petr Kohoutek (tj. finanční ředitel holdingu Student Agency) k tomuto dodává (Holzman, 2019): „naše vlaky využívá stále více cestujících, proto výrazně investujeme do rozvoje našeho vozového parku. Roste nám obsazenost spojů, vedle Ostravska se naše vlaky staly první volbou v očích zákazníků také na trasách do Brna. Aktuálně proto počítáme s pořízením celkem až stovky dalších vozů tak, abychom mohli dále navyšovat naše přepravní kapacity.“

Financování rozvoje se RegioJet snaží zajistit i prostřednictvím prodeje zajištěných dluhopisů za téměř miliardu korun. Zájem investorů o dluhopisy předčil očekávání (Holzman, 2019).

K nejvytíženější lince patří Praha – Košice, kdy se RegioJet navíc chystá posilovat kapacitu této linky, a to až na 1 tisíc cestujících na jeden vlak (Holzman, 2019).

Leo Express s.r.o.

Dopravce Leo Express je členem holdingu Leo Express Global. V rámci osobní dálkové železniční přepravy provozuje vlaky od podzimu roku 2012, kdy začal s provozem na lince Praha - Bohumín. Výjimkou nejsou ani v tomto případě mezinárodní linky, kdy například jedna z linek směřuje do Košic, či Krakova (Mazal, 2018).

V roce 2018 přepravil Leo Express prostřednictvím svých vlaků a autobusů celkem 1,8 milionu cestujících, což je meziroční růst o 20 %. Obrat skupiny pak vzrostl o 120 %, kdy dosáhl 800 mil. Kč. Z finančního hlediska se společnosti podařilo zdvojnásobit tržby v rámci celé skupiny. V segmentu železniční dopravy v České republice pak došlo ke ztrojnásobení ukazatele EBITDAR na 90 milionů korun českých. Dle plánu společnosti mají tržby v roce 2019 přesáhnout jednu miliardu korun českých. Na růstu obratu se výrazně podílelo navýšení provozu v Německu na lince Berlín-Stuttgart, dále spuštění nové vlakové linky z Prahy do Krakova, či návrat páté železniční soupravy do provozu. Z hlediska počtu cestujících jich nejvíce přibýlo v Polsku, na Ukrajině a v Německu (ČTK, 2019).

Do budoucnosti plánuje Leo Express spustit i další linky a posílit svůj vozový park. Dle oznámení o plánovaných nových službách, které dopravce poslal Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře (toto není závazné, protože klíčová bude až žádost o přidělení trasy pro nový jízdní řád a její potvrzení) chce dopravce začít provoz na nových komerčních linkách. Dále Leo Express převzal provoz na tratích Ústí nad Orlicí – Štítý, Dolní Lipka – Hanušovice, tedy zakázky v Pardubickém kraji. Z dalších linek potom přepravce bude provozovat spoj z Olomouce do Králíků přes Hanušovice. Z dálkových linek bude provozovat

přímé spojení mezi Prahou a polskou Vratislaví, dále mezi Prahou a Vsetínem, mezi Vsetínem a Bohumínem. Dopravce dále plánuje posílení spojů mezi Prahou a Ukrajinou (Sůra, 2019). S rozšiřováním působnosti souvisí i nutnost nákupu nových vlakových souprav, které Leo Express nakoupí v Číně. V roce 2019 dopraví do České republiky tři vlaky z Číny, následně se bude jednat o 30 vlakových souprav v hodnotě 5 miliard korun českých. Dopravce si sám navrhl jejich podobu (vzhled a uspořádání, design a koncept). Jednotka bude navíc více systémová, tedy hybrid-ready, což znamená, že bude schopna jezdit kdekoliv na středoevropské železnici (novinky.cz, 2019).

Arriva vlaky s.r.o.

Arriva je vlastněná německým veřejným dopravcem Deutsche Bahn. Z hlediska dálkové osobní železniční přepravy provozuje například linku z Prahy do Nitry, ale především se zaměřuje na regionální dopravu (Mazal, 2018).

V novém jízdním řádu má Arriva čtyři dálkové linky, které začne provozovat od roku 2019, což je výsledkem toho, že v tzv. tržních konzultacích nabídla nejnižší cenu na jejich provoz a Ministerstvo dopravy této společnosti linky přidělilo. Jedná se o linky Praha – Turnov-Tanvald, dále Kolín – Nový Bor, Praha – Rakovník, či Praha – Příbram – České Budějovice. Arriva za provoz těchto linek nabídla částku cca 119 Kč za kilometr. Konkurenční nabídka Českých drah byla na úrovni 150 Kč. V celkovém součtu České dráhy za tříletý provoz požadovaly úhradu ve výši 931 milionů korun, Arriva potom 731 milionů korun (Sůra, 2018).

Die Länderbahn GmbH DLB

Jedná se o německou organizaci, která patří pod italského státního dopravce Ferrovie dello Stato. V České republice provozuje několik dálkových železničních linek, které směřují z Liberce či Prahy do zahraničí, zejména Německa (Mazal, 2018).

1.5. *Financování železniční dopravy*

„Většina železničních linek v Česku je dotovaná. Stát prostřednictvím Ministerstva dopravy dorovnává takzvanou prokazatelnou ztrátu na rychlíkových tratích. Kraje pak z vlastních peněz a částečně i z peněz získaných převodem přes Ministerstvo dopravy spolufinancují provoz regionálních osobních vlaků (ČTK, 2016).“

Od roku 2009 přispívá stát na financování regionální železniční dopravy, a to krajům České republiky. Jedná se o částku zhruba ve výši tři miliardy českých korun. Toto probíhá

na základě memoranda a později smlouvy vlády s kraji. Financování by mělo probíhat až do roku 2034, ale současná ministryně financí Alena Schillerová požaduje snížení této částky. Přitom platí, že provoz železnice v krajích je na této částce často závislý, protože tvoří zhruba třetinu celkových veřejných výdajů na krajské železniční spoje (Šindelář, 2019).

V roce 2016 schválila vláda České republiky způsob financování krajské železniční dopravy, a to na období dalších patnácti let. Dle smlouvy s kraji má tento systém platit od roku 2020, kdy mají kraje ke každé vynaložené koruně na provoz železniční dopravy získat zhruba 30 haléřů státní dotace, tj. ročně přibližně 2,9 mld. Kč. Výše částky se navíc bude pravidelně zvyšovat o míru inflace. Kraje mohou státní příspěvek využívat na železničních tratích, kde jsou během pracovních dnů objednány minimálně čtyři páry vlaků (ČTK, 2016).

V roce 2018 zavedla Česká republika státem nařízené slevy v dopravě pro mládež a seniory ve výši 75 %. Kompenzace těchto slev dopravcům vyjde dle dnešních odhadů státní rozpočet na šest miliard ročně, ale zároveň lze očekávat nižší nutnost doplácení na provoz, a to dle odhadů řádů stovek milionů korun (Šindelář, 2019).

V následující tabulce se nachází informace o výši dotace pro jednotlivé kraje, které stát poskytuje na zajištění železniční dopravy.

Tabulka 1 - Dotace krajům na zajištění železniční dopravy

Oprávněný žadatel	Maximální výše dotace v roce 2019
Hlavní město Praha	223 811 162 Kč
Středočeský kraj	515 259 557 Kč
Jihočeský kraj	191 993 337 Kč
Plzeňský kraj	147 144 237 Kč
Karlovarský kraj	78 689 489 Kč
Ústecký kraj	236 718 342 Kč
Liberecký kraj	97 560 944 Kč
Královéhradecký kraj	277 153 289 Kč
Pardubický kraj	147 380 457 Kč
Kraj Vysočina	133 999 751 Kč
Jihomoravský kraj	292 496 690 Kč
Olomoucký kraj	227 043 128 Kč
Moravskoslezský kraj	216 175 931 Kč
Zlínský kraj	98 926 013 Kč
Celkem	2 884 352 327 Kč

Zdroj: Šindelář, 2019

V roce 2019 objednávalo Ministerstvo dopravy v rámci veřejných služeb dálkovou dopravu za více než 4 miliardy korun. Prostřednictvím objednávek stanovuje ministerstvo požadavky na kvalitu služeb, vozidla, počty provozovaných vlaků či vybavení ve stanici (Müller, 2019). Prohlášení dopravců Arriva, Leo Express a RegioJet současnou situaci v oblasti liberalizace nehodnotí pozitivně a hovoří zejména o problémech v následující podobě, která také souvisí s financováním (novinky.cz, 2018):

- Není vyjasněná koncepce toho, na jakých trasách je nutné provozovat rychlíky dotované z veřejných financí, a kde takové dotace nejsou zapotřebí (jako v případě linek Praha – Ostrava, či Praha – Brno).
- Není vyjasněné, jak chce Ministerstvo dopravy dále postupovat, jaký je harmonogram, či jaké jsou vlastně další činnosti v rámci soutěží dotovaných linek.
- Nejsou odstraněné překážky, které zablokovaly soutěže v předcházejícím období (tj. režijní jízdné a společný tarif), a také platí, že Ministerstvo dopravy v tomto navíc nerealizuje žádné konkrétní kroky.
- Nedošlo k vyřešení tzv. překompenzovanosti na dotovaných trasách, což znamená, že České dráhy pobírají neoprávněné dotace na spoje, které po příchodu konkurence začínají provozovat jako nedotované.
- Nedošlo k nastavení podmínek pro čerpání peněz z operačního programu OPD2 a Ministerstvo dopravy aktivně neřeší, jak budou kraje čerpat peníze z evropských fondů na regionální dopravu.

2. Praktická část

Praktická část práce popisuje současný stav dálkové železniční dopravy v České republice, dále se věnuje analýze pokusů o liberalizaci dálkové osobní železniční dopravy v ČR v dosavadní době či analýze přínosů liberalizace nebo srovnání liberalizace v České republice a v Evropské unii.

2.1. Současný stav dálkové železniční dopravy v České republice

Jedinou plně otevřenou dálkovou železniční tratí v České republice bez státní regulace je linka Praha – Ostrava. Po vstupu soukromých dopravců na trať se intenzivně zvýšil počet cestujících. V roce 2010 přepravily vlaky na této trati cca 452 tisíc cestujících v jednom směru, v současnosti je to o více než 150 % (ČTK, 2018).

Na provozování dálkových a mezinárodních spojů má v současnosti Ministerstvo dopravy uzavřenou smlouvu s Českými drahami, která platí do prosince roku 2019. V květnu 2018 bylo Ministerstvo dopravy kritizováno za to, že nepředstavilo harmonogram dalšího postupu při objednávání dálkových tratí, což podle soukromých dopravců ohrožuje liberalizaci železničního trhu. Dopravci nebudou mít na rozdíl od Českých drah dostatek času připravit jednotlivé linky. Přitom, soukromí dopravci mají možnost připravit mnohem výhodnější nabídky oproti cenám, za které v současnosti jezdí České dráhy. Dle obchodního ředitele Arrivy Jiřího Nálevky nemá logiku, aby si stát kupoval dražší službu, když dostává nabídku ve stejné či lepší kvalitě za nižší cenu (ČTK, 2018).

Podle mluvčího soukromého přepravce Leo Express bude větší konkurence vést ke zvýšení kvality poskytovaných služeb pro cestující, což je předpoklad, který vychází z vývoje nepřetržitého růstu cestujících na železnici po vstupu komerčních dopravců. Mezi rokem 2010 až 2016 se zájem o cestování na železnici v České republice zvýšil o 34 %, což se nepodařilo v žádné jiné členské zemi Evropské unie (ČTK, 2018).

Peter Köhler (tj. generální ředitel Leo Express) hovoří o tom, že je doprava v České republice výrazně zpolitizovaná, a to zejména v oblasti celého trhu s vozy (nejen v případě železniční dopravy, ale také ve výrobě a celém dodavatelském průmyslu). Od tohoto se potom odvíjí například dlouhé dodací lhůty železničního materiálu. Dále generální ředitel pokračuje s tím, že má Česká republika extrémně hustou železniční síť, což vede k problémům s efektivním využitím zdrojů, které jsou zde alokované, tedy není problém v jejich výši, ale v efektivitě využití (Müller, 2019).

Jako problematický je v rámci liberalizace dálkové osobní železniční dopravy označován vztah mezi Českými drahami a ostatními dopravci, které poskytují stejné služby. Dle poslance z Občanské demokratické strany Zbyňka Stanjury je to dáno přístupem dřívějších levicových vlád k liberalizaci, kdy tento přístup byl problematického charakteru. Poslední vlády o liberalizaci mluvily, ale relevantní podmínky nevytvořily. To potvrzuje i Radim Jančura (tj. majitel společnosti RegioJet), dle kterého vnímají jeho organizaci České dráhy jako problematickou. Přitom, dle analýzy společnosti RegioJet už tato společnost ušetřila státu téměř 2,5 miliardy korun českých, a to díky úsporám dotací. Dále Jančura upozorňuje na různé mýty, které v oblasti osobní železniční dopravy existují, a které ztěžují plné využití potenciálu liberalizace osobní železniční dopravy. Není pravdou, že přepravci soukromého charakteru nemají zájem o dotovanou regionální dopravu. Naopak, tento segment je lákavý, protože zde většinou neexistuje riziko nízkých tržeb (Müller, 2019).

Generální ředitel Českých drah Miroslav Kupec hovoří o tom, že České dráhy v případě osobní dálkové železniční dopravy nemají problém s otevřením trhu pro konkurenci, ale zároveň musí existovat pro všechny stejné podmínky. České dráhy jsou připravené hledat novou strategickou pozici, která vyplyne z postupného ukončování smluv od roku 2019. V současnosti nejsou připravené na to, aby byly konfrontovány s hlavní podmínkou soutěží, kterou je cena za jeden kilometr (Müller, 2019).

Z ankety Liberálního institutu (mezi odbornou a politickou veřejností) vyplývá, že až 75 % respondentů spatřuje největší výhody soutěže na železnici v tom, že přinesou možnost zkvalitnění služeb. Nadpoloviční většina pak v tom, že povedou ke snížení cen jízdného. Největším rizikem je pak podle 29 % respondentů složitější nakupování jízdenek, či dle 25 % respondentů přetížení tratí. Nadpoloviční většina respondentů se potom obává, že veřejné instituce nejsou připravené na liberalizaci železniční dopravy. Dále si přibližně 60 % respondentů myslí, že by k soutěži mělo docházet na všech železničních trasách (Müller, 2019).

Primární šetření – kvalitativní rozhovor s odborníky

Kvalitativní rozhovor měl nestructurovanou podobu, tedy došlo k položení otevřených otázek, na kterou respondent odpovídal volně a dle svého uvážení. Každému z respondentů byla položena stejná skupina otázek. Účast v rozhovorech byla anonymní, ale lze uvést základní charakteristiky respondentů, které jejich anonymitu neohroží:

- Respondent A: pracuje v organizaci České dráhy, na úrovni středního managementu. Pro tuto organizaci pracuje více než deset let.

- Respondent B: pracuje u soukromého přepravce, který provozuje přepravu na trati Praha – Ostrava. Zastává pozici na úrovni středního managementu. Celkem zde pracuje 4 roky, kdy přešel od Českých drah.
- Respondent C: pracuje na ministerstvu dopravy celkem pět let a momentálně zastává pracovní pozici v odboru, který řeší osobní dálkovou železniční dopravu.

Tato charakteristika respondentů napovídá, že se jedná o osoby, které mají dostatečnou kvalifikaci pro účast v dotazníkovém šetření. Je nutné získat informace od zástupců odborné veřejnosti, kteří se v problematice liberalizace osobní železniční dálkové dopravy pohybují.

Odpovědi respondentů tazatel zaznamenával do záznamového archu v software MS Word, tedy s využitím notebooku a doslovného přepisu odpovědí. Odpovědi respondentů jsou zde zaznamenané formou přepisu odpovědí, dále dochází ke shrnutí odpovědí autorem.

Jak hodnotíte proces liberalizace osobní dálkové železniční dopravy v České republice?

Respondent A: *„v současném procesu a jeho průběhu nevidím závažnější problém. Vše probíhá podle plánu a liberalizace bude dokončena v roce 2033, jak plánuje Ministerstvo dopravy. Trochu nedostatečné je vyřešení otázky budoucnosti Českých drah, ale tady očekávám, že k nějakému vyjasnění základního směru teprve dojde.“*

Respondent B: *„zatím je liberalizovaná spíše menší část trhu, ten klíčový otřes teprve přijde. Už teď je zřejmé, že má liberalizace velmi příznivé efekty, ale stále narážíme na problém politizace železniční dopravy v České republice. To jsou různé bariéry a překážky ze strany veřejné správy. V takových podmínkách lze pochybovat o úspěšnosti liberalizace. To zhoršuje celý proces a do budoucnosti jej může ještě více zhoršovat a narušovat. Zároveň jde o problémy, které je možné odstranit, pokud bude existovat dostatečná snaha.“*

Respondent C: *„uvedu pozitivní hodnocení. Ministerstvo dopravy v souladu s železničním balíčkem Evropské unie vytvořilo harmonogram a plán liberalizace železničního trhu, včetně harmonogramu, takže postupně budou vybírat dopravci s využitím veřejných výběrových řízení. Jde o dlouhodobý proces, aby mohlo dojít k vytvoření nediskriminačního prostředí, legislativních a technických podmínek. V roce 2034 už budou všechny služby železniční dopravy předmětem veřejné soutěže, tedy žádná z aktuálních smluv nebude platná.“*

Jak lze podle Vás zlepšit budoucí průběh liberalizace železniční osobní dálkové přepravy v České republice?

Respondent A: *„nemyslím, že je nutné něco výrazně zlepšovat. Liberalizace má svůj průběh, který nelze uspěchat. Jedná se navíc o proces s vysokou mírou náročnosti, složitosti, nelze*

realizovat rychlé kroky, protože to může mít velmi negativní dopady. Řada otázek je v současné době zcela nedořešených, navíc chybí politický zájem na jejich vyřešení, což je asi nejhorší možná varianta. “

Respondent B: „přístupem Českých drah, Ministerstva dopravy a dalších veřejných institucí. Pořád je cítit jakýsi nezájem o dokončení procesu liberalizace, zprůhlednění procesu, celkově zefektivnění procesu. Komunikace s ministerstvem je někdy příliš složitá a nekonstruktivní. O přístupu Českých drah nemluvě. “

Respondent C: „určitě je nutné definovat budoucí úlohu Českých drah, protože je státní přepravce, a také určit, jak bude realizován například dispečink, jak bude docházet k prodeji jízdenek apod., tedy zajistit řešení těch provozních věcí, které mají velký vliv na kvalitu a spolehlivost přepravy. Zatím se soustředíme spíše na strategické věci, ale už teď je nutné řešit operativu, ať potom nevznikají problémy. “

Jak napomáhá současná legislativa k urychlení a zlepšení procesu liberalizace osobní železniční dálkové dopravy v České republice?

Respondent A: „současná legislativa asi není překážkou pro liberalizaci, ale spíše přístup Ministerstva dopravy je problematický, protože například České dráhy, státní dopravce, neví, jakou bude mít pozici po dokončení liberalizace. Trh se otevře různým přepravcům, ale jaké služby bude poskytovat státní dopravce, to není určeno. Jaká bude výše finančních příspěvků pro České dráhy? Co se stane s vozovým parkem? Jaké standardy kvality a bezpečnosti budou muset ostatní dopravci dodržovat? To jsou otázky, na které současná legislativa neodpovídá.

Respondent B: „v podstatě vůbec, nejsou vymezené základní pravidla pro liberalizaci v dalších letech, sice existuje jakási představa, ale chybí záruky, že státní správa skutečně svoje slovo dodrží. Jasně podmínky liberalizace nejsou vůbec známe, nemůžeme pak skoro nic plánovat. V takovém prostředí se může stát, že prostě liberalizace nebude prospěšná, i když by měla být. “

Respondent C: „zájmem Ministerstva dopravy je samozřejmě podpořit proces liberalizace prostřednictvím současné legislativy. Děláme, co je v našich silách. Samozřejmě, že se ale objevuje i kritika, na kterou se snažíme reagovat, takže pořád zlepšovat ten proces. Legislativní proces je dlouhý. “

Jaká je úroveň tuzemského procesu liberalizace osobní železniční dálkové dopravy v komparaci s jinými zeměmi Evropské unie?

Respondent A: *„řekl bych, že podobně jako většina ostatních zemí, tedy asi průměrně. Někde jsou samozřejmě o hodně dál, ale jinde jsou zase pomalejší v rámci liberalizace.“*

Respondent B: *„určitě existuje prostor pro zlepšení, ale samozřejmě situace mohla být daleko horší. Je nutné brát situaci tak, jak je.“*

Respondent C: *„myslím, že velmi dobrá. Proces liberalizace probíhá v podstatě už od devadesátých let (při pohledu na celý segment železniční dopravy), tedy tradice zde existuje. V dálkové železniční dopravě je sice kratší z historického pohledu, ale pořád lepší než v některých jiných zemích Evropské unie.“*

Lze v nastolené praxi liberalizace pokračovat, či nikoliv?

Respondent A: *„to je velmi zjednodušující otázka, tedy na toto nelze jednoduše odpovědět. Všechno má svoje pozitiva, ale také negativa. Liberalizace a její dokončení nemusí mít pouze pozitivní efekty, a neřekl bych, že došlo ke zvážení všech potenciálních negativ. Dále je otázkou, jestli vůbec může dojít k tomu, že v liberalizaci nebude pokračováno. Vzhledem k Evropské unii asi nikoliv, ale je český trh na liberalizaci skutečně připraven? Těžko říci.“*

Respondent B: *„v současných podmínkách lze pochybovat o tom, že bude liberalizace úspěšná (důvody jsem zmínil výše). Liberalizace musí mít přesně definované podmínky. To v současnosti není splněno jako základní podmínka budoucí efektivity.“*

Respondent C: *„určitě lze v nastolené praxi pokračovat, a také je nutné zlepšovat dosavadní výstupy a činnosti. Jak jsem však upozornil, tak celý proces liberalizace je dlouhodobý a jsme teprve na začátku, takže k zásadním krokům teprve bude docházet.“*

Vlastní zhodnocení výsledků rozhovorů

Hodnocení procesu liberalizace osobní dálkové železniční dopravy v České republice je ze strany respondentů různorodé a nepanuje jednoznačná shoda. To může být dáno i strukturou respondentů, kdy každý zastupuje zájmy jiné instituce (soukromého přepravce, státního podniku či veřejné správy). To pak může vést právě k rozdílným pohledům na aktuální stav. Závažnější problémy nevnímá zástupce Českých drah, ani Ministerstva dopravy. Zástupce soukromého přepravce však pozitivní hodnocení neuvádí a hovoří právě o vysoké míře politizace železniční dopravy, což celý proces výrazně zhoršuje. Jak však uvádí zástupce Ministerstva dopravy, tak ještě existuje dostatek času.

K tomuto směřovala i další otázka, která se zaměřila na potenciální zlepšení průběhu liberalizace železniční dálkové osobní přepravy v České republice. Skupina respondentů se shoduje, že existují nedorozumění otázky, na které musí být definována relevantní odpověď, jinak není možné zefektivnit průběh procesu liberalizace osobní dálkové železniční dopravy v České republice. To znamená, že panují nejasnosti, na které je nutné získat relevantní odpověď v dohledné době, jinak nemůže být liberalizace úspěšnou. Komplikací se v tomto směru jeví úroveň komunikace mezi veřejnou správou a zainteresovanými skupinami, kterou nelze považovat za dostatečnou.

V další otázce byl hodnocen přínos současné podoby legislativy vůči urychlení a zlepšení procesu liberalizace osobní železniční dálkové dopravy v České republice. Dopravci (v tomto případě České dráhy i soukromá společnost) hovoří o nedostatečné podpoře ze strany legislativy, kdy existuje i nadále řada nejasností o řešení některých oblastí. Zástupce Ministerstva dopravy hovoří o tom, že je legislativní proces dlouhý, ale Ministerstvo dopravy se snaží implementovat relevantní legislativní nařízení.

Dále byl zkoumán názor respondentů na úroveň tuzemského procesu liberalizace osobní železniční dálkové dopravy v komparaci s jinými zeměmi Evropské unie. Z tohoto pohledu není ze strany respondentů definováno výrazně negativní hodnocení. Ve většině případů se hovoří o situaci, která odpovídá evropskému průměru. Tuzemská úroveň má sice svoje nedostatky, ale nejsou tak výrazně negativní jako v jiných zemích Evropské unie.

Respondentům byla také položena otázka, jestli lze v nastolené praxi liberalizace pokračovat, či nikoliv. Názory respondentů zde nejsou jednotné, ale v podstatě lze konstatovat, že proces liberalizace momentálně nejde zastavit, i když má řadu různých nedostatků. Nelze zapomínat ani na skutečnost, že je proces liberalizace dlouhodobého charakteru, a tedy je teprve na začátku, což je vždy spojenou s určitou úrovní nedostatků a chyb.

2.2. Analýza pokusů o liberalizaci dálkové osobní železniční dopravy v České republice doposud

V roce 2000 byla převedena zodpovědnost za objednávku regionální dopravy na kraje, které v této době vznikají. Každý kraj si mohl zvolit vlastní strategii v tom, jaké dopravce využije při zajišťování železniční regionální dopravy. Výsledkem liberalizace je však stav, kdy většinu objednaných výkonů zajišťují České dráhy. Nový stav umožnil některým regionům dosažení výrazného rozvoje v rámci příměstské dopravy (například v Praze a okolí vzrostlo množství objednávaných regionálních vlaků násobně), ale jinde došlo ke stagnaci a postupnému omezování výkonu (tj. například v Jižních Čechách či na Vysočině). V oblasti

dálkové a meziregionální železniční dopravy zůstala kompetence objednávek v gesci Ministerstva dopravy a postupně se stabilizovalo 28 tratí, které byly, ve shodě s dopravci, rozděleny do provozních celků a připravené k soutěžení dopravce (Ginterová, 2018).

Pilotní soutěže u dálkových tratí železniční dopravy se objevují v roce 2005 a 2006 (bez ohledu na formu soutěže či zadávací řízení). Soutěž probíhala na linkách Pardubice – Liberec (2005) či Plzeň – Most (2006). V obou případech provoz na trati získal státní dopravce, tj. České dráhy, ale vždy za zlomek do té doby požadované ceny, příprava dalších soutěží se však zdržela (zejména z důvodu častého střídání ministrů). V následujícím období však docházelo k rozvoji dálkové služby v režimu tzv. open access (volného přístupu k drážní infrastruktuře), kdy dopravci RegioJet, Leo Express či Arriva postupně rozvíjejí nabídku svých vlaků provozovaných na vlastní (tj. komerční riziko) na východní dráze z Prahy do Ostravy, či později na Slovensko a Brno. To vede k situaci, kdy například RegioJet má více vozů, než měly v době jeho vstupu na trh České dráhy, což potvrzuje prudký rozvoj rozsahu této nedotované dopravy (Ginterová, 2018).

V roce 2014 skončilo desetileté období provozu na pilotních tratích a došlo k opakování soutěží, což provázela řada různých problémů. Například soutěž na linku Olomouc-Opava-Ostrava skončila výrazným neúspěchem (Ginterová, 2018).

Mezi klíčové problémy v oblasti dálkové železniční přepravy se v současnosti řadí zejména problematika vzájemného uznávání jízdenek, jednotného tarifu a zodpovědnost za vznik a provoz tzv. clearingového centra pro přerozdělování a vyúčtování tržeb (Ginterová, 2018).

Na konci roku 2019 bude končit většině objednavatelů smlouva na provoz tratí, tedy bude nutné uzavírat nové. Přímé zadávání smluv má řadu omezení, kdy se například musí přihlížet k alternativním nabídkám dopravců, aby bylo zřejmé, že byla uzavřena skutečně nejvýhodnější nabídka. (Ginterová, 2018).

Vít Janoš (zástupce Ústavu logistiky a managementu dopravy ČVUT) hovoří o tom, že požadavek na liberalizaci železniční dopravy v České republice je prosazován Evropskou unií, takže má mít Česká republika připraven harmonogram otevírání trhu. Česká republika pak musí vytvořit harmonogram a plán, kterým dokáže zajistit požadavky Evropské unie. České dráhy však nevykazují vysokou připravenost na liberalizaci, což může vést k tomu, že v jejím rámci ztratí svoje postavení a mohou se dostat i do existenčních problémů. Dle generálního ředitele Českých drah se však organizace principu liberalizace a otevírání trhu vůbec nebrání, takže jde o příležitost k nastavení nových obchodních vztahů s objednateli

a cestu ke zvýšení kvality cestování. Požadavek na liberalizaci je pro České dráhy pozitivní, protože nutní tuto organizaci měnit přístup k cestujícím a optimalizovat náklady, což se pozitivně projevuje i na současném hospodaření. Zároveň však dle generálního ředitele existuje i určité riziko, že některé zájmové skupiny budou proces liberalizace využívat k oslabení Českých drah za účelem rychlého převzetí vybraných dceřiných společností, typu ČD Cargo, ČD – Telematika (Ginterová, 2018).

Dle odborníků by na liberalizovaném trhu měly, co největší část získat právě České dráhy (Ginterová, 2018).

Z veřejných rozpočtů směřuje do osobní železniční dopravy zhruba 15 miliard korun a dalších 5 miliard generují tržby (každoročně). Motivace dopravců ke vstupu na tento trh je tedy velmi vysoká (Ginterová, 2018).

Plán liberalizace osobní dálkové železniční dopravy v České republice

V roce 2014 byl vládou České republiky schválen plán liberalizace osobní dálkové železniční dopravy. Dle harmonogramu plánu má v období let 2020 až 2033 postupně docházet k liberalizaci (otevírání) trhu prostřednictvím vypisování nabídkových řízení. Před každým uzavřením smlouvy o veřejných službách přímým zadáním musí Ministerstvo dopravy z hlediska hospodárnosti komparovat doručenou nabídku Českých drah či případně alternativní návrhy jiných dopravců, kteří mají zájem na provozu dotované linky. Pokud není obdržena žádná nabídka, tak stát bude vyjednávat o přímém zadání pouze s Českými drahmi (Ministerstvo dopravy, 2018).

Od dubna 2018 v České republice působí Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře, který má zprostředkovat vytvoření jednotného evropského železničního prostoru a zajistit s tím spojenou liberalizaci železniční dopravy. Přitom platí, že na státem dotovanou linku (nikoliv dálkového charakteru) byl poprvé puštěn soukromý dopravce teprve v roce 2017. Stát plánuje na vybraných linkách i nadále pokračovat v jejich postupném uvolňování (novinky.cz, 2018).

Peter Köhler (generální ředitel Leo Express) kritizuje přístup vlády k liberalizaci trhu železniční dopravy, kdy hovoří o tom, že se plán soutěží neustále mění, výsledek však zůstává stejný a Česká republika prozatím nedokončila ani jednu soutěž na dálkovou dopravu, rozšiřuje přímá zadání či odsunuje soutěže do vyřešení režijního jízdného (novinky.cz, 2018).

V rámci reakce na čtvrtý železniční balíček předpokládá Ministerstvo dopravy ČR následující postup: *„mimo systém postupných soutěží se předpokládá přímé zadání ČD, zejména na páteřních linkách. Mimo režim soutěží tak bude i nadále v přechodném období do roku 2033 předvídán i systém přímého zadání státem vlastněnému dopravci (novinky.cz, 2018).“*

Dle Jiřího Svobody (tj. generální ředitel SŽDC) železniční balíček klade vysoký důraz na redukci národních předpisů, což je problematické vzhledem k tomu, že je oblast železniční dopravy regulována právě velkým množstvím legislativních předpisů, které musí být harmonizované s tímto balíčkem. Je tedy velmi složité naplnit tu ambici, aby se podařilo všechna pravidla integrovat do jedné normy, přesného znění, jak uvádí Svoboda. U technického pilíře železničního balíčku jsou potom kladené zvýšené požadavky na integraci Evropského vlakového zabezpečovacího systému, což sebou také nese náročné úkoly (Müller, 2019).

V rámci liberalizace osobní železniční dopravy požadují České dráhy, aby došlo k tvorbě předem daných podmínek. V rámci odborné debaty se lze například zabývat tím, jaký podíl veřejné osobní dopravy má být liberalizací zasažen, dále jestli není vhodné se nejprve zaměřit na přeshraniční dálkovou osobní dopravu, čímž by mohlo být konkurováno leteckým kontinentálními linkám (Cempírek, 2017).

Prostředkem pro dosažení liberalizace tuzemského železničního trhu je právě otevření domácího trhu železniční dopravy a zajištění nediskriminačních podmínek pro všechny dopravce (Cempírek, 2017).

Přijetí IV. železničního balíčku vytváří nutnost zabývat se liberalizací na věcné a nezávislé odborné platformě (Cempírek, 2017).

Rok 2023 tedy bude přelomový pro nastavení nových pravidel pro železniční dopravu v České republice, a tedy i přelomovým v rámci liberalizace tohoto trhu. Zejména Ministerstvo dopravy musí být nestranným, nezávislým a koncepčním moderátorem při otevírání železničního trhu. Liberalizace trhu má vytvořit konkurenční prostředí, jehož výstupem bude zvýšení komfortu železniční přepravy pro cestující, a s tím spojené i zvýšení atraktivity železnice a růst podílu železniční dopravy (Cempírek, 2017).

Liberalizace železniční dopravy je v České republice téměř revoluční myšlenkou, která výrazně změní stávající systém dopravy, aby nedošlo k negativnímu efektu, tak je nutné případné problémy řešit včas, tedy preventivně, než nastane samotné otevření trhu. Následná konsolidace dopravního systému – až po liberalizaci, totiž přináší vysoké ekonomické ztráty. Liberalizace může dosáhnout očekávaného přínosu, až když budou pro její implementaci vytvořené odpovídající právní a ekonomické podmínky (Cempírek, 2017).

2.3. *Analýza přínosů liberalizace*

Pokud nejsou podmínky na přepravním trhu harmonizované, tak se cestující i přepravci rozhodují dle aktuální nabídky dopravních příležitostí či vlastních požadavků na dopravu (tj. dosažení daného cíle v požadovaném čase), a také dle nákladů na přepravu. Kromě těchto rozhodovacích kritérií jsou ještě podstatné další charakteristiky dopravy jako dostupnost, pohotovost, adaptabilita vůči nárokům na přepravu, rychlost, pohodlí dopravy, schopnost dopravy z domu do domu, bezpečnost. K faktorům typu kvality dopravy na zdraví populace či vlivu dopravy na životní prostředí se zpravidla nepřihlíží (Eisler, Kunst, 2010).

Dan Ťok (předcházející ministr dopravy) hovoří o tom, že liberalizace dálkové osobní železniční dopravy přináší úsporu nákladů pro stát, protože například na některých linkách dokázal stát uzavřít objednávky na nižší částky, než tomu bylo v minulosti. Za ušetřené peníze pak lze ještě více zkvalitňovat služby pro cestující, či případně navyšovat počty vlaků v budoucnosti. Celkově lze konstatovat, že otevírání trhu dálkové železniční dopravy vede k úspoře peněz daňových poplatníků a k lepším službám pro cestující na železnici (Ministerstvo dopravy, 2018).

Prezident Svazu cestujících ve veřejné dopravě Miroslav Vyka, hodnotí liberalizaci dálkové osobní železniční dopravy v České republice jako přínosný jev, protože konkurenční prostředí přináší cestujícím výhody. Liberalizace přinutila České dráhy zmobilizovat síly a nastupující konkurence rapidně zvýšila kvalitu služeb, a to nejen na trase Praha – Ostrava. Konkurence zde výrazně změnila přístup Českých drah k nabídce služeb a zajištění jejich kvality (Súra, 2016).

Prezident Svazu cestujících ve veřejné dopravě Miroslav Vyka dále hovoří o tom, že konkurence v osobní dálkové železniční dopravě vedla i růstu cestujících na trati Praha – Ostrava, která se také díky konkurenci zařadila k těm, kde je cestování vlakem výrazně rychlejší než cestování autem. Řada lidí tedy začala upřednostňovat vlakovou přepravu namísto silniční automobilové (Súra, 2016).

Liberalizace osobní dálkové železniční dopravy dále vedla k poklesu cen na trati Praha – Ostrava, kde lze cestovat za různé „akční“ ceny, které jsou výhodnější oproti stavu před nástupem konkurence (Súra, 2016).

V rámci liberalizace došlo k tomu, že stát ztratil kontrolu nad tím, kdy dané vlaky budou na trase Praha – Ostrava jezdit. To se v praxi projevilo tím, že České dráhy ihned po liberalizaci zrušily spoje, které jezdily víceméně prázdné. Řada cestujících tímto přišla o spoje, kterými pravidelně jezdila, a které byly navázané na další lokální přípoje (Súra, 2016).

Liberalizace na dálkové trase Praha – Ostrava dále způsobila problémy pro regionální spoje, protože došlo k prostojům. Vlakový koridor na trase je sice modernizován, ale infrastruktura je nedostatečná, takže regionální vlak musí čekat ve stanici, aby uvolnil cestu dálkovému spoji, což prodlužuje dobu jeho jízdy a nevede k získání nových zákazníků. Většina osobních vlaků pak kvůli tomuto jezdí déle než před deseti lety (zejména na lince mezi Ostravou a Přerovem) (Súra, 2016).

Problematická je s ohledem na liberalizaci dálkové železniční dopravy i tarifní neprovázanost jednotlivých dopravců, protože pokud cestující využívá více přepravců, tak musí uzavírat více přepravních smluv s různými dopravci, což například vede ke ztrátě, když dojde ke zpoždění určitého spoje a ztráty přípoje (Súra, 2016).

Společnosti Arriva, RegioJet a Leo Express mají vypracovanou koncepci pro vzájemné uznávání jízdného mezi jednotlivými železničními dopravci. Především kvůli neexistenci systému jednotného tarifního jízdného a nedořešení systému tzv. režijního jízdného ministerstvo dopravy od roku 2006 nerealizovalo jediné nabídkové řízení na železniční dopravce. Dle tohoto je potom skutečná liberalizace české železnice v nedohlednu (novinky.cz, 2018).

České dráhy v rámci jednotného jízdného hovoří o tom, že České dráhy jsou nuceny v případě, kdy budou prodávat jízdenky jiného dopravce, nabídnout tuto službu i všem dalším dopravcům, kteří je o toto požádají. Tímto České dráhy čelí riziku transferu všech nákladů na prodej jízdních dokladů ze strany konkurenčních dopravců právě na České dráhy. Nicméně, České dráhy mají vypracovanou metodiku a technologii pro prodej jízdních dokladů ostatních dopravců, ale dle generálního ředitele Českých drah, ostatní dopravci tuto nabídku nevyužili a preferují vlastní prodejní místa (Ginterová, 2018).

V rámci procesu liberalizace dálkové železniční dopravy v České republice lze samozřejmě vysledovat i problémy a negativní dopady, a to i přes malý rozsah této liberalizace. Jedná se zejména o chybějící institut drážního regulátora, nedořešenou otázku tarifní integrace, vzájemné uznávání jízdních dokladů, jednotný přepravní řád, smysluplné soutěžení atraktivních i méně atraktivních tratí v rámci jednoho balíku, režijní jízdné či dopady na národního dopravce a jeho roli v novém liberalizovaném prostředí (Cempírek, 2017).

Liberalizace železniční dopravy vede k tomu, že kvalita služeb roste, ale přitom se snižuje cena jízdného za přepravu. Tento vývoj lze navíc očekávat i v dalších letech. Liberalizace železniční dopravy vedla k novým investicím, což se projevilo právě v oblasti růstu kvality služeb a snižování cen (Müller, 2019).

Poslanec Občanské demokratické strany Zbyněk Stanjura však hovoří o tom, že se z pohledu cestujícího za poslední čtyři roky (tj. od roku 2015) mnoho nezměnilo a vývoj nepostupuje tak rychle, jak by to bylo možné (Müller, 2019).

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (ÚPDI) se orientuje na dohled na vztahy mezi dopravcem a provozovatelem dráhy, dále na realizaci cenové kontroly, posouzení vyváženosti smluv o veřejných smlouvách (Müller, 2019).

Pavel Kodým (tj. předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře) hovoří o tom, že je nutné v rámci liberalizace osobní železniční dopravy zajistit spravedlivou soutěž, spravedlivou dotační politiku či jistotu kapacit dráhy. Dle Kodýma naráží železniční doprava zejména na problémy související s kapacitou. Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře například nemůže kontrolovat rozdělování dotací, což je problematické, protože pravidla pro jejich rozdělování a čerpání jsou velmi sporadická, a tedy bylo by vhodné sledovat, kam dotace směřují, a co kolik skutečně stojí. Dotace vytváří až 80 % příjmů Správy železniční dopravní cesty (Müller, 2019).

Petr Moos (tj. šéf dozorcí rady Českých drah) považuje proces liberalizace české železniční osobní dopravy za nevyhnutelný proces, na který se však teprve musí České dráhy připravit, a to obchodně i technologicky. Národní dopravce zároveň očekává, že mu v rámci procesu liberalizace vznikne nějaká úroveň ztráty (Pavec, 2019).

Petr Kašík (výkonný ředitel Svazu dopravy ČR) hovoří o tom, že liberalizace železničního trhu v České republice postrádá jasná pravidla, a také chybí seriózní diskuze o nedořešených otázkách, včetně definice standardu veřejné drážní dopravy. Nepřítomnost diskuze je problémem, který znemožňuje úplnou a prospěšnou liberalizaci v České republice (Železničář, 2017).

Vladimír Vokoun (předseda Podnikového výboru OSŽ) hovoří o tom, že by měla liberalizace železniční dopravy v České republice postupovat opatrnějším tempem a doporučuje i pro další období realizovat závazky veřejné služby v železniční přepravě prostřednictvím přímého zadání Českým drahám (Železničář, 2017).

Emanuel Šíp (ekonomický a dopravní konzultant, Dopravní sekce Hospodářské komory ČR) hovoří o tom, že čtvrtý železniční balíček povede ke zmenšení handicapu, který má železniční osobní doprava vůči ostatním, již plně tržním dopravním odvětvím. Pro České dráhy není vstup konkurence problémem, protože mají dostatek zkušeností a schopností, jak se plnohodnotně zapojit do konkurenčního boje, a to včetně trhů v zahraničí. Liberalizace je tedy prospěšná (Železničář, 2017).

Příklady liberalizace na konkrétních tratích

Trat' Brno – Bohumín

Od prosince 2018 provozuje dálkovou železniční trať z Brna přes Vyškov, Ostravu do Bohumína soukromý dopravce RegioJet. O dopravu na této lince ještě projevila zájem organizace Leo Express, a také České dráhy. Nejvýhodnější nabídku sice podal Leo Express, ale tento dopravce nesplnil zadávací podmínky, takže byl ze soutěže vyřazen (tato nabídka byla na 251 milionů korun). Stávající dopravce, tj. České dráhy, nabídl nabídku s kompenzací od státu ve výši 2,223 miliardy, ale RegioJet podal nabídku o 200 milionů nižší, takže dosáhl úspěchu. Tímto zároveň došlo k situaci, kdy tuto trať zcela opustí České dráhy, protože by zachování současného stavu vedlo ke snížení zisku a nepřiměřeným nákladům, což by potom negativně ovlivnilo schopnost průběžné obnovy vozového parku a rozvoj služeb pro zákazníky. RegioJet v souvislosti se vstupem na tento trh očekává, že dojde k růstu poptávky po železniční dopravě na této trati. Rozsah dopravy se zvýší přibližně o pětinu, tedy přibudou ještě dva páry spojů, oproti stávajícím 14 spojům ve všední dny. Prostřednictvím této trati pak RegioJet posílí vlastní síť dálkových spojů, kdy propojí klíčové metropole v rámci České republiky a dalších sousedních zemí typu Slovenska či Rakouska (Osouch, 2018).

Trat' Plzeň – Most

V roce 2015 byla vyhlášena Ministerstvem dopravy soutěž na nového dopravce, který by měl provozovat státem objednané rychlíky na trati mezi Plzní a Mostem, a to od poloviny prosince 2016. Jednalo se o další krok v liberalizaci železniční dopravy v České republice. Vítěz soutěže měl provozovat linku po dobu 15 let. Z tohoto kroku vyplývá, že ministerstvo aktivně podporuje otevírání železničního trhu, což se reflektuje i tím, že podobné soutěže vyhlašuje i na dalších linkách (typu Liberec – Pardubice, Liberec – Ústí nad Labem, Praha – Ústí nad Labem, Děčín – Praha, Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb). Dle Ministerstva dopravy mají takové kroky vést k navýšení komfortu pro cestující a udržení plateb státu na přijatelné úrovni (Ministerstvo dopravy, 2015).

Reálně však u trati Plzeň - Most nastala jiná situace, než kterou deklarovalo Ministerstvo dopravy na počátku výběrového řízení. Průběh a výsledek soutěže byl několikrát napaden neúspěšnými uchazeči, a tedy došlo ke zrušení soutěže. Linka pak byla přidělena přímo a bez soutěže, a to na dobu 10 let. Dle Ministerstva dopravy bylo důvodem, že České dráhy napadly průběh řízení podáním u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, takže s ohledem na nezbytnost zajištění dopravní obslužnosti došlo k přímému zadání (Úřad pro ochranu

hospodářské soutěže mohl výsledek zrušit, a tedy na trati by nebylo možné zajistit dopravu). Od prosince 2016 zajišťuje provoz na trati společnost GW Train Region, ale také České dráhy (organizace GW Train Region pět spojů, České dráhy dva spoje). Ministerstvo dopravy přitom dotuje oba dopravce, ale společnosti GW Train Region platí menší částku za ujeté kilometry. Úspora na jeden vlakový kilometr činí 17,42 Kč oproti předcházejícímu stavu, takže se snižuje kompenzace ze strany státu o více než 18 %, tedy za období 10 let je generována úspora až 80 milionů korun českých. Cesta s využitím soukromé společnosti je také rychlejší. Pro cestující je situace komplikovaná v tom, že si musí dopředu zjišťovat, kterým spojem pojedou, protože dopravci si neuznávají jízdenky mezi sebou, nemají společné poklady (Ježek, 2016).

Trat' Mnichov – Praha (západní express)

Negativním příkladem liberalizace může být vývoj na trati Mnichov-Praha, kde trvale dochází k problémům z důvodu výpadků ze strany německého dopravce DLB. Od počátku zahájení provozu trati čelila tato společnost kritice, ale zároveň se tato společnost bránila tím, že část chyb vzniká i na české straně. Jako například jednokolejná podoba tratě, která vede ke zpoždění apod. Za výpadky potom stojí i personální krize na německé železnici, kde je akutní nedostatek strojvedoucích. Další problémy souvisí s tím, že německý dopravce prozatím nenasazuje všechny vozy dle smluvního ujednání. Postupně však dochází ke zlepšování situace a stále menší podíl spojů má zpoždění (Sůra, 2019).

Systém One Ticket

Systém One Ticket je univerzální jízdenkou, kterou lze využít během celé cesty, tedy bez ohledu na to, kterou společností se cestující přepravuje, a kolikrát hodlá přestupovat. Tato jízdenka platí ve všech vlacích v České republice a umožňuje vybrat si z nabídky více dopravců a jednoduše využívat přípoje. Spotřebitel si tedy může vybrat cestu nejvýhodněji podle vlastních požadavků. Zejména je pořízení jízdenky vhodné v případech, kdy na dané trati jezdí více dopravců zároveň, takže lze využít vlaku, který jede jako první, či lze přestupovat mezi více dopravci. Jízdenka OneTicket nabízí předplacené varianty pro zvolenou trasu nebo celou železniční síť v České republice v platnosti 7 až 365 dní (Cendis, 2019).

2.4. Srovnání liberalizace v České republice a Evropské unii

„Evropská komise usiluje o vytvoření jednotného evropského železničního trhu s rovným přístupem pro všechny subjekty. Evropská komise dlouhodobě prosazuje ekologické druhy dopravy jako jeden z hlavních prostředků řešení citlivých otázek ochrany klimatu (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2019).“

Cílem evropské železniční dopravní politiky je vytvoření jednotného železničního prostoru, což vyžaduje otevření odvětví železniční dopravy hospodářské soutěži, což bylo zahájeno už v roce 2001 a následně upraveno třemi balíčky a jedním přepracovaným balíčkem. Aktuálně dochází k prosazování čtvrtého železničního balíčku (Evropský parlament, 2019).

„Původ myšlenky liberalizace české železnice je třeba hledat v první řadě v EU, kde je definována dlouho diskutovaným IV. železničním balíčkem jako souborem opatření směřujících k vytvoření jednotného evropského trhu a zvýšení podílu osobní železniční dopravy na celkové dopravě v EU (Cempírek, 2017).“

Čtvrtý železniční balíček je technickým pilířem reformy evropské železniční dopravy a jeho obsah má postupně nahradit národní technické předpisy v železniční dopravě, čímž se zajistí tvorba podmínek pro harmonizaci infrastruktury železnic, vagonů a lokomotiv. Přijetí balíčku v členských zemích by mělo zvýšit zájem o tento druh přepravy a zlepšit schopnost železničních přepravců v rámci reakce na potřeby zákazníků. Součástí balíčku je i zájem na větší liberalizaci evropských železnic, čímž dojde ke generování výhod pro cestující, veřejnou správu a evropskou ekonomiku jako celku. Revitalizaci národních železničních systémů by měl balíček zajistit prostřednictvím těchto bodů (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2019):

- Balíček poskytuje možnost pro to, aby na železničním trhu kdekoliv v Evropské unii nabízely své služby jakékoliv železniční podniky z jiné členské země Evropské unie. Noví dopravci pak mohou na národních trzích působit od roku 2020. O veřejné zakázky prostřednictvím výběrových řízení se budou moci ucházet od roku 2023.
- Balíček vytváří prostor pro lepší uspokojení přání a potřeb zákazníků, protože otevření trhů povede k vyšší konkurenci, a tedy zákazník získá možnost volby. Tržní subjekty zase budou muset více investovat do kvality služeb a přizpůsobovat se poptávce. Členské státy budou mít stále možnost uzavírat přímé smlouvy o veřejné dopravní obsluhování tak, aby se dařilo zachovat požadovaná výkonnostní kritéria na kvalitu, množství spojů, jejich přesnost.

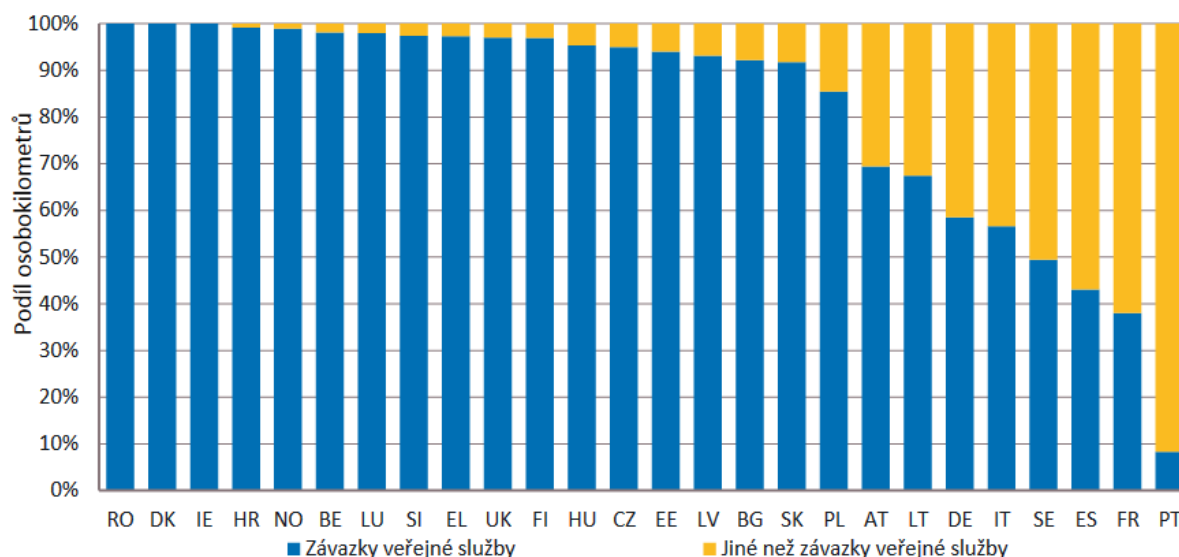
Tento balíček znamená, že do prosince 2023 může členský stát uzavřít objednávku služeb ve veřejném zájmu formou přímého zadání z rozhodnutí objednavatele bez uvedení jakéhokoliv důvodu (při zachování transparentnosti postupu). Tato smlouva může být uzavřena až na období 10 let, takže až do konce roku 2033 mohou členské státy svůj trh vnitrostátní železniční osobní dopravy nechat uzavřený (Železničář, 2017).

Václav Cempírek (tj. vysokoškolský profesor a dopravní expert) považuje za nutné, aby implementace čtvrtého železničního balíčku byla realizována na základě odborné diskuze. Odborná debata má definovat, co se přesně zamýšlí pojmem liberalizace trhu (jestli jde o otevření trhu a souběžný provoz vlaků konkurenčních subjektů, či soutěžení závazkové dopravy). Dále je vhodné definovat kdy a jaký podíl veřejné osobní dopravy má liberalizace zasáhnout (Železničář, 2017).

Smlouvy o veřejných službách v železniční dopravě Evropské unie

Dle statistiky v roce 2016 představovaly spoje poskytované jako závazky veřejné služby 60 % celkových osobokilometrů ujetých na železnicích v Evropské unii, ale náhrady za závazky veřejné služby i nadále ve většině členských států tvoří významný zdroj příjmů železničních podniků. Závazky veřejné služby se používají častěji pro vnitrostátní a regionální služby železniční dopravy než pro dálkové spoje. Pouze několik málo zemí je využívá i pro mezinárodní spoje. V roce 2016 platilo, že bylo nabídkové řízení využito ve 41 % všech služeb poskytovaných jako závazky veřejné služby, a to téměř výhradně ve třech členských státech, kde došlo k brzké liberalizaci trhu. Jde o Spojené království, Německo a Švédsko. (Evropská komise, 2019).

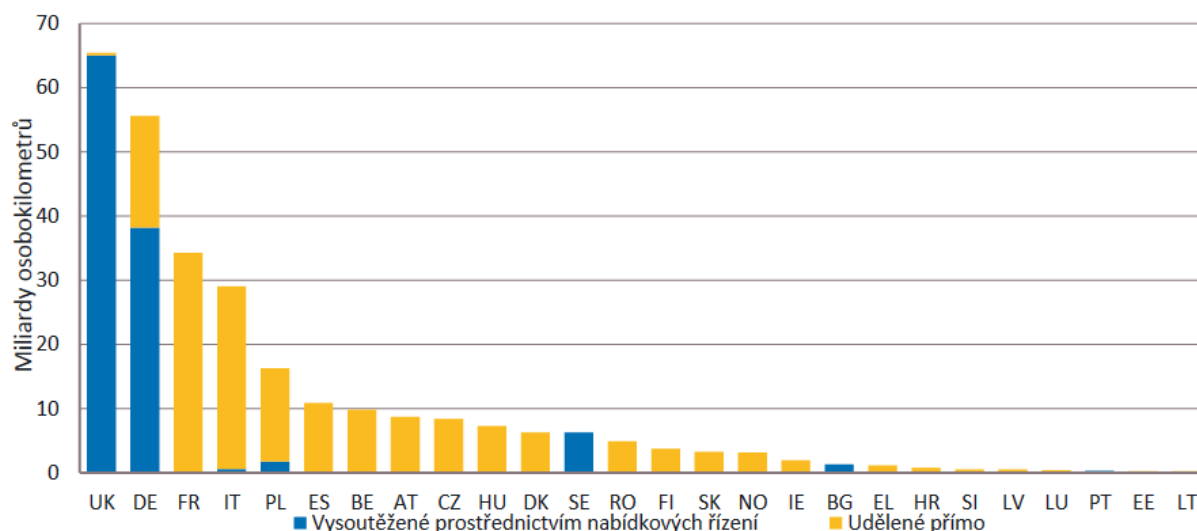
Následující obrázek popisuje statistiku osobokilometrů jako závazků veřejné služby a komerční služby v členských zemích Evropské unie. Z přehledu je zřejmé, že jiné než závazky veřejné služby, nejsou v evropských zemích příliš rozšířené. Česká republika v rámci této statistiky není výjimkou.



Obrázek 3 - Osobokilometry jako závazky veřejné služby a komerční služby železniční dopravy EU v roce 2016

Zdroj: Evropská komise, 2019

Další obrázek charakterizuje závazky veřejné služby vysoutěžené prostřednictvím nabídkových řízení či udělené přímo (v miliardách osobokilometrů). Z přehledu je zřejmé, že se nabídkových řízení využívá nejvíce ve Velké Británii, či v Německu, dále potom ve Švédsku či v Bulharsku. V České republice jsou udělovány zejména přímo (tento stav platí pro rok 2016).



Obrázek 4 - Závazky veřejné služby vysoutěžené prostřednictvím nabídkových řízení a udělené přímo v roce 2016

Zdroj: Evropská komise, 2019

V Evropské unii platí, že trh mezinárodní přepravy cestujících se otevřel konkurenci v roce 2010, ale přístup na vnitrostátní trhy je i nadále regulován. Železniční podniky zde mohou svoje služby osobní dopravy nabízet v rámci závazků veřejné služby, či za čistě komerčních podmínek. Dle dostupných informací na trhu komerční přepravy cestujících působí konkurence jen v polovině členských států. Jejich podíl na celkovém trhu potom převyšuje cca 10 % a ve čtyřech členských státech noví účastníci představují takřka veškeré komerční služby. (Evropská komise, 2019).

V roce 2004 vstoupila Česká republika do Evropské unie. Jednou z podmínek vstupu bylo, aby měla Česká republika nediskriminační přístup k dopravní infrastruktuře, což podle některých odborníků splnila až příliš. Opatření byla velmi důsledná a v evropských poměrech velmi radikální, kdy došlo ke vzniku SŽDC jako správce kolejí a řízení provozu, tj. provozování dráhy. Na České dráhy pak přešla povinnost provozovat dopravu. V některých jiných zemích Evropské unie je situace odlišná. Například Německo ponechalo celou strukturu v rámci holdingového uspořádání. Ve Francii zase přetrvává vysoce ochranný přístup (Ginterová, 2018).

Liberalizace železnice ve Velké Británii však není dobrým příkladem, protože je považována za příklad špatně provedené liberalizace. V devadesátých letech minulého století zde došlo k úplné komercializaci a privatizaci železniční dopravy. Výsledkem tohoto procesu byla fragmentace kompetencí státních regulačních úřadů, zhoršení managementu železnice, znásobení státních dotací do segmentu dopravy, nespokojenost cestujících s drahým jízdným,

nemožnost přenášet jízdenky, což pak samozřejmě vedlo k negativnímu hodnocení kvality služeb, ale také k problémům se zajištěním bezpečnosti cestujících. Naopak, příkladem může být přístup Německa či Rakouska (Cempírek, 2017).

Pavel Kodým (tj. předseda Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře) z hlediska konkurenceschopnosti v prostředí osobní železniční dopravy, je na tom Česká republika poměrně dobře, protože převyšuje konkurenční průměr celé Evropské unie, ale zároveň existuje prostor pro další zlepšování (Müller, 2019).

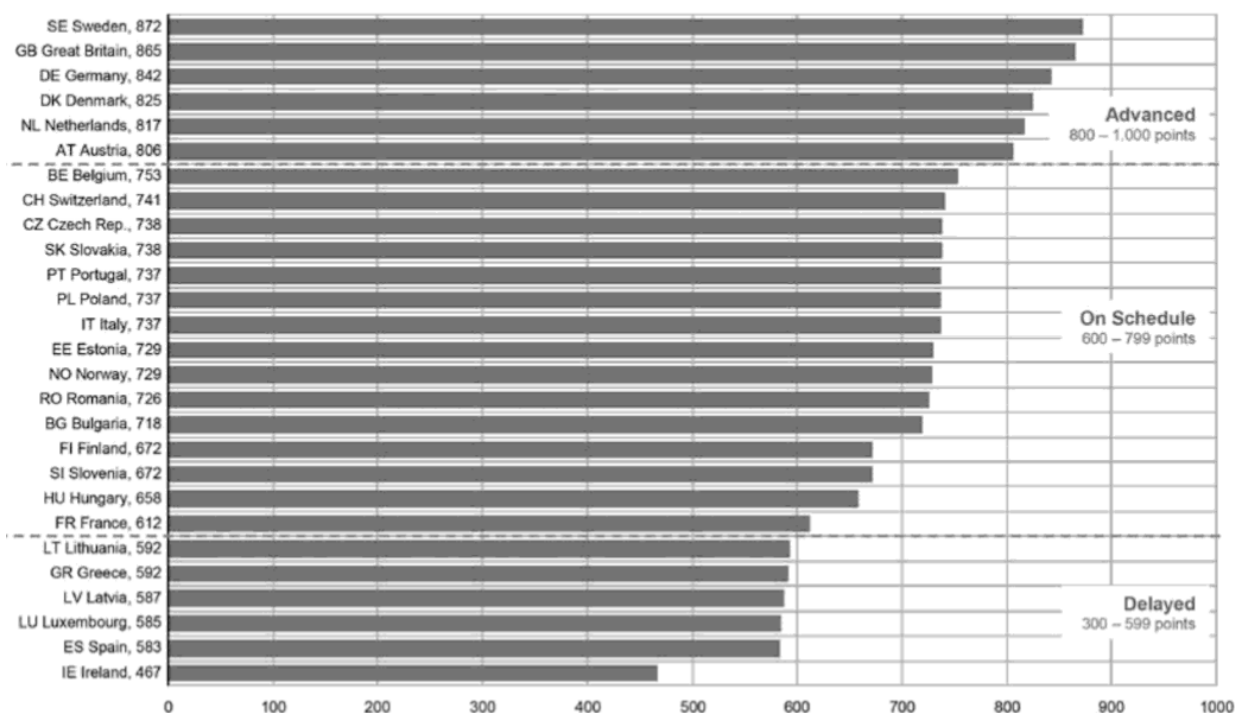
Index LIB a index COM

„Poslední dvě dekády na evropských železnicích proběhly ve znamení reform. Na základě evropských směrnic došlo v jednotlivých zemích k oddělení infrastruktury a provozu. Smyslem tohoto opatření bylo umožnit vstup dalších železničních dopravců na železniční infrastrukturu a umožnit tak konkurenci při poskytování železničních dopravních služeb. Bylo očekáváno, že vyšší konkurence v odvětví povede k vyšší efektivnosti provozu a k nárůstu podílu železnice na celkovém dopravním trhu (Tomeš, 2011).“

K identifikaci vlivu železničních reform na veřejné dotace v odvětví železniční dopravy se využívá dvou základních indexů, a to indexu LIB a indexu COM. LIB index zkoumá míru liberalizace na trhu železnice, dále index COM sleduje intenzitu reálné konkurence, tj. měří, jak skutečně vysoká je intenzita konkurence na železnici v dané zemi. Vyšší hodnoty indexů znamenají vyšší intenzitu liberalizace, resp. konkurence v odvětví. Těmito indexy lze komparovat stupeň liberalizace a konkurence na železnici mezi jednotlivými evropskými státy (Tomeš, 2011).

Poslední studie (kalkulace) indexu LIB či COM byla realizována v roce 2011. Z jejích výsledků vyplývá, že se konkurenční prostředí na evropských železnicích (jednotlivých států) nevyvíjí rovnoměrně, ale zároveň dochází ke zvyšující se míře liberalizace s tím, jak se postupem implementují pravidla z evropských železničních balíčků. Výstupy z indexu míry liberalizace zobrazuje následující obrázek (Gašparík, Kolář, 2017, s. 28).

Jak bylo řečeno, tak platí, že čím vyšší hodnota indexu, tak tím více liberalizovaná železniční doprava v dané zemi existuje. Jedná se o verzi indexu z roku 2011. Do skupiny nejvýkonnějších zemí v tomto ohledu patří Švédsko, Velká Británie, Německo, Dánsko, Nizozemsko či Rakousko. České republice patřila v tomto ohledu devátá pozice, a tedy patřilo do první desítky zemí s nejvíce liberalizovanou železniční dopravou.



Obrázek 5 - Index LIB

Zdroj: Gašparík, Kolář, 2011, s. 28

V následující tabulce se nachází informace o struktuře trhů – formách konkurence v zemích Evropské unie (dle stavu z roku 2013). Z přehledu je patrné, že mezi jednotlivými členskými státy skutečně existují různé rozdíly.

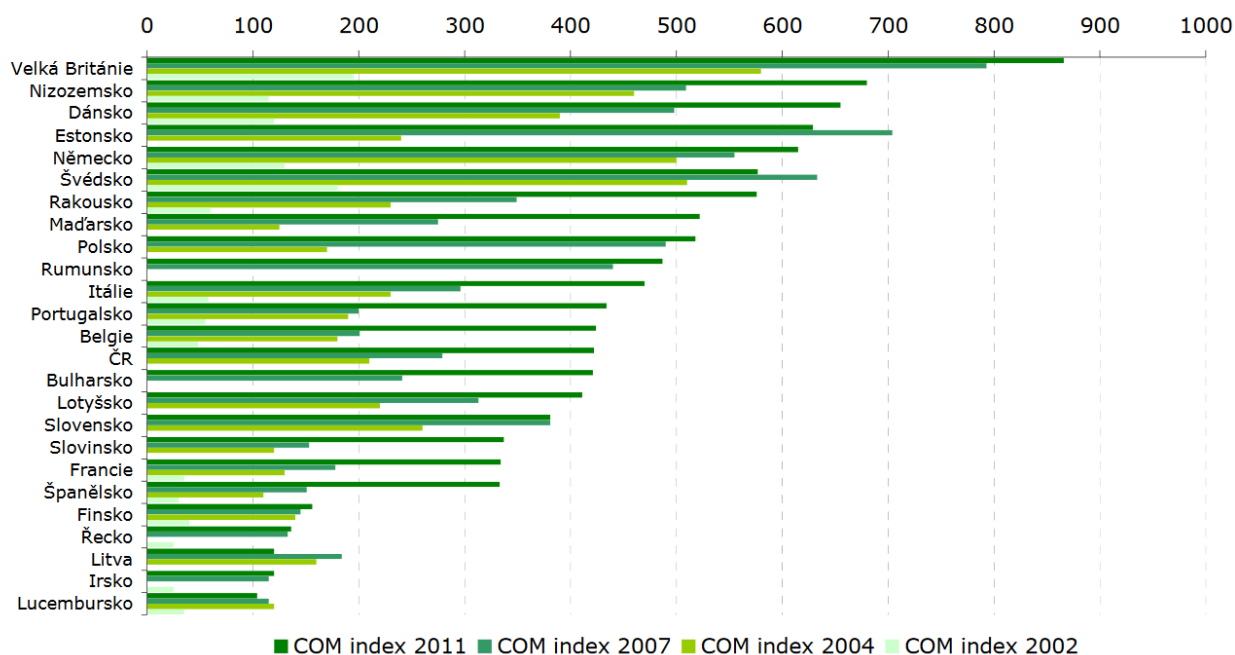
Tabulka 2 - Struktura trhů – formy konkurence v zemích EU v roce 2013

Země	Osobní doprava				Nákladní doprava
	komerční open access	veřejné soutěže	přímé zadání	administrativní monopol	open access
Belgie			x		x
Bulharsko			x		x
Česko	x		x		x
Dánsko		x	x		x
Německo	x	x	x		x
Estonsko			x		x
Irsko			x		x
Řecko			x		x
Španělsko			x	x	x
Francie			x	x	x
Itálie	x	x	x		x
Lotyšsko			x		x
Litva			x		x
Lucembursko			x		x
Maďarsko			x		x
Nizozemsko		x		x	x
Rakousko	x		x		x
Polsko		x	x	x	x
Portugalsko		x	x		x
Rumunsko			x		x
Slovinsko			x		x
Slovensko	x		x		x
Finsko			x	x	x
Švédsko	x	x			x
Velká Británie	x	x			x

Zdroj: Kvízda, 2016 in Gašpařík, Kolář, 2017, s. 27

Z tabulky vyplývá, že komerční open acces přístup (jako v případě České republiky) mají v Německu, Itálii, Rakousku, na Slovensku, ve Švédsku či ve Velké Británii, což je menší podíl zemí, než ve kterých tento typ přístup nemají zaveden.

Index COM oproti indexu LIB ve větší míře zohledňuje i aktivity externích dopravců a dlouhodobě nejlepšího umístění u něj dosahuje Velká Británie, Nizozemsko, Dánsko, Německo, Švédsko, či Rakousko – viz následující obrázek (Kvizda a kol., 2013).



Obrázek 6 - COM index v železniční dopravě celkem

Zdroj: Kvizda a kol., 2013

2.5. Návrhy a doporučení pro zlepšení budoucího průběhu liberalizace

V rámci návrhů a doporučení nejprve dochází k identifikaci pozitivních efektů liberalizace osobní dálkové železniční dopravy v České republice. To zejména na základě syntézy veškerých poznatků, které jsou uvedené v předcházejících kapitolách. Na dané výhody lze pohlížet z několika různých pohledů. Liberalizace přinesla výhody cestujícím, přeprávcům, a také veřejné správě. Další pozitivní efekty jsou potom například nepřímého charakteru. Pro cestující liberalizace znamená možnost výběru z více tržních nabídek, tedy mohou se rozhodovat na základě ceny, kvality, spolehlivosti, časových parametrů jednotlivých spojů apod. Rozmanitost nabídky je pro každého spotřebitele výhodou, protože není odkázán pouze na jednu nabídku, která mu nemusí svými charakteristikami vyhovovat.

Cestujícím liberalizace přinesla nižší ceny, vyšší kvalitu poskytovaných služeb, což se pravděpodobně promítlo i do jejich vyšší spokojenosti. Přeprávcům přinesla liberalizace možnost vyššího zisku a získání nových tržeb. O pozitivních efektech liberalizace svědčí například i finanční výkonnost přepravce RegioJet a jeho růst ziskovosti, včetně velkého zájmu investorů o investice do sektoru osobní dálkové železniční přepravy. To vše naznačuje, že čeká tento segment přepravy další a pozitivní rozvoj.

Veřejná správa získala prostor pro úsporu nákladů, a také pro zkvalitnění veřejných statků a služeb (tím, že je povolila poskytovat soukromým subjektům).

Z nepřímých efektů lze zmínit například zvýšení zaměstnanosti v sektoru (přepravci musí přijímat více personálu), zlepšení dopravní infrastruktury (z hlediska kvality).

Z obecného hlediska (ať už z hlediska odborné literatury či názorů odborníků) má liberalizace výhody v podobě:

- Rozvoje hospodářské soutěže
- Kultivace konkurenčního prostředí (otevřením přístupu na trh, eliminací bariér vstupu na trh)
- Úspora finančních prostředků objednavatele železniční dopravy
- Příspěvek k zaměstnanosti
- Zvýšení komfortu pro cestující
- Růst podílu železniční dopravy
- Snížení cen jízdného
- Ekologické dopady (upřednostnění železniční přepravy před automobilovou)

Rozvoj hospodářské soutěže je přínosem pro všechny zainteresované subjekty na železničním trhu, protože vede k pozitivním efektům a dopadům (viz výše). Liberalizace vytváří podmínky právě pro takový rozvoj hospodářské soutěže, který zpřístupní trh všem subjektům, které zde budou muset realizovat poskytované služby efektivně. Jinak nezískají dostatečnou základnu zákazníků a budou muset z trhu odejít. To souvisí i s další výhodou liberalizace, kterou je právě kultivace konkurenčního prostředí.

Kultivace konkurenčního prostředí je přínosem, protože jejím prostřednictvím bude odvětví osobní dálkové železniční dopravy konkurenceschopné a zákazníky vyhledávané. Zlepšování podnikatelských podmínek a podnikatelského prostředí v konečném důsledku prospěje všem zúčastněným subjektům. Každý ze subjektů by se tedy měl chovat dostatečně eticky, protože neetický přístup povede ke ztrátě důvěry ze strany zákazníků, k jejich přechodu k jinému subjektu, což samozřejmě může vést ke vzniku existenčních problémů pro dané subjekty.

Úspora finančních prostředků objednavatele železniční dopravy znamená, že už nyní liberalizace vytváří podmínky pro úsporu veřejných prostředků. Rozšiřující se liberalizace způsobí, že bude tato úspora na ještě lepší a vyšší úrovni. Už nyní Ministerstvo dopravy využívá soukromé přepravce, kteří dané služby poskytují za nižší ceny, než tomu bylo v případě Českých drah. To je velmi pozitivním efektem, protože potom může Ministerstvo dopravy uspořené prostředky využívat pro jiné účely.

Příspěvek k zaměstnanosti je pozitivním efektem, protože s růstem cestujících, bude nutné, aby v sektoru pracovalo více osob, a tedy podpoří se míra zaměstnanosti, či dojde k poklesu nezaměstnanosti. To má samozřejmě velmi příznivé dopady na celou ekonomiku.

Zvýšení komfortu pro cestující je další klíčovou výhodou liberalizace, protože je samozřejmě žádoucí, aby se zvyšoval komfort cestujících. Pokud by železniční doprava nevedla k dostatečné míře komfortu, tak přestane být využívána. Zákazník by pak volil jinou komfortnější variantu. To znamená, že se jako velmi pozitivní přínos liberalizace jeví právě zvyšování komfortu pro cestující.

Růst podílu železniční dopravy je potom dalším přínosem liberalizace. V posledních letech se zvyšuje zájem o využití železniční dopravy, což může být způsobeno právě i tím, jak postupně probíhá k liberalizaci. Přínos liberalizace je v tomto směru právě pro zúčastněné subjekty.

Snížení cen jízdného je v rámci liberalizace realizováno tím, jak na trh vstupují nové subjekty, které přepravu zajišťují. To je výhodou zejména pro zákazníky, kteří si mohou pořizovat jízdné za zpravidla nižší ceny, než tomu bylo v případě, kdy liberalizace nebyla realizována.

Ekologické dopady jsou potom dalším přínosem liberalizace. Železniční doprava patří mezi ekologičtější formy přepravy – například v komparaci s ostatními druhy přepravy. Proto je žádoucí, že liberalizace může přispět k rozšíření jejího využití.

Špatně provedená liberalizace způsobí, že těchto pozitivních efektů nebude dosaženo. V takovém případě nebude naplněn potenciál, který má liberalizace. Tento poznatek ještě více zdůrazňuje nutnost identifikace problémů a návrhů způsobů, kterými na identifikované problémy reagovat.

Do zhodnocení přínosů je nutné začlenit i kontext Evropské unie, která výrazně ovlivňuje i úroveň liberalizace osobní dálkové železniční dopravy v České republice. Evropská unie podporuje liberalizaci evropského železničního prostoru a k tomuto se snaží vytvářet relevantní podmínky. Česká republika je součástí Evropské unie a jejích struktur, a tedy musí začleňovat i svoji železniční síť do evropské železniční sítě. Evropská železniční síť přepravuje přes 9 miliard cestujících ročně. Efektivní proces liberalizace na celounijní úrovni může vést k dalšímu navyšování těchto cestujících, ale už nyní platí, že je železniční doprava klíčová pro zajištění trvalé udržitelnosti dopravy v Evropě.

Železniční doprava má v dopravním systému Evropské unie (a tedy i České republiky) svoje velmi důležité postavení. Pokud zde dochází k nějaké neefektivitě či k problémům, tak to narušuje výkonnost celého dopravního systému. Je tedy nutné různé problémy identifikovat, ale také na jejich identifikaci reagovat. Výstupy z této práce potom slouží právě pro zajištění

možnosti reakce na klíčové nedostatky, které se podařilo identifikovat prostřednictvím zpracování práce. Je zřejmé, že řízení a zajišťování železniční dopravy není jednoduchou záležitostí, takže se nějaké nedostatky budou objevovat, ale zároveň to neznamena, že není možné realizovat nápravné opatření ke zlepšení.

Pokud stát může získat stejnou službu za nižší cenu, tak je logické, aby tuto variantu zvolil. V opačném případě dochází k neefektivitě ve vynakládání veřejných prostředků. Právě prostřednictvím liberalizace má být docíleno takového stavu, ve kterém si bude stát objednávat služby za výhodnější ceny (a tato nabídka by měla být výhodnější nejen z ekonomického hlediska, ale také z hlediska kvality).

Liberalizace osobní dálkové železniční dopravy v České republice se potýká s těmito problémy:

- Vztah mezi Českými drahami a ostatními dopravci
- Netransparentní přístup Ministerstva dopravy
- Nepřítomnost diskuze zainteresovaných stran o liberalizaci osobní dálkové železniční dopravy v České republice
- Pomalejší vývoj liberalizace osobní železniční dálkové dopravy v České republice
- Nepřehledná legislativa a kontrolní postupy
- Nejasná strategie Ministerstva dopravy, harmonogram, akční plán
- Nejednotná tarifní politika
- Překompenzovanost dotovaných tras
- Nejasné podmínky pro čerpání dotací
- Nedostatečné ekonomické a právní podmínky pro zajištění úspěchu liberalizace

Vztah mezi Českými drahami a ostatními dopravci komplikuje liberalizaci v tom, že zúčastněné subjekty nespolupracují na společném překonávání překážek a vytváření podmínek pro kultivaci konkurenčního prostředí. Přístup Českých drah může být hodnocen jako problematický, protože se prostřednictvím zpracování práce potvrdilo, že tento subjekt není příliš nakloněn myšlence liberalizace, což je pochopitelné, protože ztrácí svoje monopolní postavení a v minulosti nebyl připraven na konkurenční boj. Na dálkových trasách se stále ve větší míře prosazují přepravci soukromého charakteru, což se projevuje růstem jejich zisku, tržeb, a také samozřejmě cestujících. Českým drahám lze doporučit, ať si vytvoří svoji strategii rozvoje, která bude reagovat na aktuální stav konkurenčního prostředí. V konečném důsledku mohou České dráhy těžit z přítomnosti konkurence, kdy například budou provozovat spoje navazující na spoje těchto přepravců, tedy budou těžit z jejich

výkonnosti. Přítomnost konkurence se na tuzemském železničním trhu bude i nadále prohlubovat a tato organizace musí hledat řešení, nikoliv se bránit vzniku této situace.

Netransparentní přístup Ministerstva dopravy vytváří prostředí, ve kterém není přepravecům (či dalším zainteresovaným stranám) jasné, jak bude probíhat celý proces liberalizace. V takovém prostředí je pro soukromé přepravce složité vytvářet strategie rozvoje, protože tržní prostředí je spjato s vysokou mírou nejistoty. Do značné míry je přístup ministerstva ovlivněn politickou situací, ale to neznamená, že nelze aktuální situaci zlepšit. Ministerstvu dopravy lze doporučit, aby na základě konzultace se zainteresovanými stranami vytvořilo strategický dokument, který bude následně dodržovat, a z kterého také vyplynou jednotlivé kroky související s realizací liberalizace osobní železniční dálkové dopravy v České republice.

To souvisí i s problémem v podobě nepřítomnosti diskuze zainteresovaných stran o liberalizaci osobní dálkové železniční dopravy v České republice. Ministerstvo dopravy by se mělo stát garantem této diskuze a zprostředkovat tuto diskuzi. Diskuze je prospěšná v tom, že umožňuje, ať si jednotlivé strany vyjasní svoje stanoviska a určí prioritní směry vývoje. Takováto platforma v současnosti chybí a projevuje se to právě na tom, že nelze jednoznačně potvrdit, jestli bude mít liberalizace pouze pozitivní účinky. Ministerstvo dopravy by mělo identifikovat klíčové zájmové skupiny a vytvořit pracovní skupinu, která bude na přípravě liberalizace a jejích pravidel pracovat. V rámci této platformy pak mohou vznikat i další dobrovolné a nadstandardní aktivity pro členy a mezi členy, aby došlo k vzájemnému prohlubování spolupráce.

Problém v podobě pomalejšího vývoje liberalizace osobní dálkové železniční dopravy v České republice je způsoben zejména tím, že existují zmíněné problémy (tedy ostatní identifikované problémy). Pro eliminaci tohoto problému je tedy nutné, aby došlo k eliminaci dalších identifikovaných problémů. Tato eliminace by měla přinést zrychlení celého procesu liberalizace. Odpovědnost za tuto eliminaci leží na jednotlivých zainteresovaných stranách.

Nepřehledná legislativa a kontrolní postupy zásadně omezují prostor pro liberalizaci osobní dálkové železniční dopravy, protože v nepřehledném a nedostatečně kontrolovaném prostředí, jen stěží vznikají podmínky pro rovnou hospodářskou soutěž. V tomto případě musí Ministerstvo dopravy přijmout patřičná opatření pro zkvalitnění nejen kontroly, ale zejména legislativy, která jednoznačně určí, jakými pravidly se bude liberalizace v dalších letech řídit. Tuto legislativu je vhodné připravovat například právě v rámci platformy pro diskuzi, či v rámci pracovní skupiny.

Jako další problém byla identifikována nejasná strategie Ministerstva dopravy, harmonogram či akční plán (kdy tyto prvky chybí). Za problém lze považovat skutečnost, že při absenci těchto dokumentů, není zainteresovaným skupinám jasné, na co se mají konkrétně připravit v rámci dalšího vývoje. Potom nemohou relevantně připravovat svoji strategii rozvoje, ale mohou spíše realizovat krátkodobá opatření, když jim není známo, jakým směrem se bude trh dále rozvíjet. Ministerstvo dopravy by mělo jednoznačně definovat svoji strategii, z které vyplyne akční plán a harmonogram jednotlivých činností.

Nejednotná tarifní politika vytváří zhoršené podmínky pro cestující, kteří tak nemohou využívat celkový potenciál liberalizace. Jde zejména o problém, kdy si musí kupovat jízdenky u různých dopravců a nemohou si koupit jízdenku na jednom místě. V tomto bodě však postupně dochází ke změnám a ke zlepšování, a také již vznikl projekt systému One Ticket, který tento nedostatek eliminuje. Zainteresovaným skupinám se dále doporučuje, ať pokračují v účasti na projektu či v dalších projektech na vzájemném uznávání jízdenek, ať si cestující nemusí složitě kupovat jízdenky od různých přepraveců. Zejména v budoucnosti může být nejednotná cenová politika výrazným problémem, protože na liberalizovaném trhu mohou působit desítky různých přepraveců, a když bude mít každý vlastní systém pořízení jízdenek, tak zákazník ztratí velmi významnou výhodu – zakoupit si jednu jízdenku na celou svoji cestu na jednom místě.

Problém v podobě překompenzovanosti vede k tomu, že České dráhy pobírají neoprávněné dotace na spoje, které po příchodu konkurence začínají provozovat jako nedotované. To vede k poškození ostatních přepraveců, kteří na těchto tratích působí, a celkově to poškozuje proces liberalizace osobní dálkové železniční dopravy v České republice. Ministerstvu dopravy se doporučuje, aby od této praxe ustoupilo a přestalo poskytovat dotace neoprávněně.

Podobně negativně na proces liberalizace působí existence nejasných podmínek pro čerpání dotací. I zde je pro vyřešení nutná aktivita Ministerstva dopravy, které navrhne opatření pro eliminaci tohoto problému.

Celkově lze tedy hovořit o přetrvávajícím problému v podobě nedostatečných ekonomických a legislativních podmínek pro zajištění úspěchu liberalizace. Na řešení se musí podílet všechny zainteresované skupiny. V největší míře pak Ministerstvo dopravy.

Dané problémy se podařilo identifikovat prostřednictvím zpracování této práce, a tedy vyplývají ze sběru sekundárních a primárních informací. Na základě jejich zhodnocení lze identifikovat i klíčové kroky (doporučení a návrhy), které mají vést k jejich odstranění.

Na identifikované problémy lze reagovat prostřednictvím realizace těchto doporučení (kromě výše uvedených doporučení u jednotlivých problémech):

- Zajištění transparentního a strategického přístupu Ministerstva dopravy
- Užší spolupráci dopravců a lobbingem

Transparentní přístup Ministerstva dopravy

Řada problémů, které se v rámci zpracování práce podařilo identifikovat, a které souvisí s liberalizací osobní dálkové železniční dopravy v České republice vychází z přístupu Ministerstva dopravy. Nelze hovořit o tom, že by tato instituce vytvářela pozitivní podmínky pro rozvoj liberalizace. Spíše vytváří prostředí, kdy pouze akceptuje směrnice Evropské unie, ale nereaguje na aktuální potřeby železničních dopravců, na jejich námitky, názory či postoje. V budoucnosti musí Ministerstvo dopravy tuto praxi změnit. Tato práce navrhuje konkrétní kroky, kterými lze docílit transparentnějšího přístupu, a tedy Ministerstvo dopravy by se mělo těmito doporučeními (v rámci svých možností) řídit. Dané kroky mají vést k větší transparentnosti ohledně činnosti ministerstva tak, aby se přepravci mohou lépe připravit na budoucí vývoj v rámci liberalizace.

Politici i zástupci přepravců (soukromého charakteru) se shodují v tom, že stát dlouhodobě nevytváří relevantní podmínky pro zajištění liberalizace železničního trhu. Ministerstvo dopravy tedy musí současnou praxi změnit.

Transparentnější a strategičtější přístup Ministerstva dopravy by měl vést ke zlepšení vztahu mezi Českými drahami a ostatními dopravci, k zajištění diskuze zainteresovaných stran o liberalizaci osobní dálkové železniční dopravy v České republice, ke zrychlení vývoje liberalizace, k zpřehlednění legislativy a kontrolních postupů, k vyjasnění strategie, k vyjasnění podmínek pro čerpání dotací a celkově ke zlepšení ekonomických a právních podmínek pro úspěch liberalizace.

Splnění těchto předpokladů by mělo jednoznačně přispět ke zlepšení situace v rámci liberalizace osobní železniční dopravy v České republice.

Užší spolupráce dopravců a lobbing

V rámci zpracování práce (ať už sběru sekundárních či primárních údajů) se potvrdilo, že se problematika liberalizace dotýká většího množství zainteresovaných stran, kdy navíc není vůbec snadné najít optimální podobu liberalizaci (takovou, která by právě vyhovovala všem těmto stranám). Na jedné straně stojí České dráhy jako státní podnik, který je úzce provázán s Ministerstvem dopravy. Na druhé straně jsou to zejména přepravci soukromého charakteru, kteří mají zájem o provoz linek na různých železničních tratích. Do celého procesu pak

vstupují i další zájmové skupiny typu krajů České republiky, orgánů a institucí Evropské unie, veřejnosti atd.

Prostřednictvím užší spolupráce těchto subjektů může být vytvářen větší tlak na Ministerstvo dopravy, ať toto splní předcházející doporučení – uvede do praxe transparentnější a strategičtější přístup. Zainteresované skupiny (v oblasti liberalizace osobní dálkové železniční dopravy) mají dostatek příležitostí k rozpoznání relevantních problémů a určení budoucích rizik, na které je už nyní nutné reagovat. Řešení těchto rizik pak mohou pravděpodobněji lépe prosadit, když půjde o koordinovanou skupinu zájmových skupin.

Návrh v podobě užší spolupráce dopravců a lobbying by měl zlepšit vztah mezi Českými drahami a ostatními dopravci, zprostředkovat diskuzi zainteresovaných stran, urychlit vývoj liberalizace, zpřehlednit legislativu a kontrolní postupy, vyjasnit strategii Ministerstva dopravy, dále zlepšit tarifní politiku, a tedy i celkově přispět ke zlepšení ekonomických a právních podmínek pro zajištění úspěchu liberalizace.

Z definice klíčových problémů a nedostatků současného stavu liberalizace osobní dálkové železniční dopravy tedy vyplývají základní doporučení, které pokud budou implementované, tak mají potenciál pro zlepšení celého procesu a aktuálního stavu.

Budoucnost liberalizace osobní dálkové železniční dopravy v České republice

Do budoucnosti lze předpokládat, že bude liberalizace dálkové železniční dopravy pokračovat a dosáhne svých cílů a svého potenciálu. Je však složité odhadovat, v jakém časovém úseku bude tohoto cíle dosaženo.

Do velké míry bude tento potenciální úspěch (a jeho dosažení) ovlivněn přístupem Evropské unie, která upravuje řadu různých pravidel a požadavků. Zejména prostřednictvím vydávání tzv. železničních balíčků. Do budoucnosti lze předpokládat, že bude Evropská unie apelovat na dodržení strategie vyplývající z posledního železničního balíčku, a tedy Česká republika jej musí akceptovat a realizovat. Právě IV. železniční balíček definoval požadavek na realizaci liberalizace osobní dálkové železniční dopravy v České republice. Prostřednictvím jeho implementace má vzrůst podíl osobní železniční dopravy na celkové dopravě v Evropské unii. V rámci řešení problematiky liberalizace se lze zabývat i tím, jaké bude postavení jednotlivých přepravců na dálkových železničních tratích osobní dopravy. České dráhy jako státní přepravce bude muset změnit svoji obchodní strategii, protože liberalizace zcela pozmění tržní podmínky. Pro České dráhy to znamená ztrátu jakéhosi monopolu a nutnost hledání nové strategické pozice. Nelze předpokládat, že se bude Českým drahám dařit vyhrávat všechna výběrová řízení, a tedy ztratí část trhu, který momentálně obsluhují. Tato

ztráta trhu pak může dokonce způsobit existenční problémy pro České dráhy. Naopak, pro soukromé přepravce vytvoří liberalizace řadu tržních příležitostí, a to včetně možnosti vstoupit i na železniční trhy v dalších evropských zemích (což už například realizuje Leo Express). Liberalizace bude mít různé dopady na různé subjekty. Nicméně, i České dráhy mohou vnímat liberalizaci jako příležitost, a to příležitost pro vlastní rozvoj a hledání nové vlastní strategie.

Závěr

Železniční doprava patří mezi nejtradičnější způsoby dopravy na evropském kontinentu, ale zároveň se jedná o moderní odvětví, které neustále implementuje další a další inovace, čímž dochází ke zkvalitňování tohoto způsobu přepravy. V České republice je využití železniční osobní dopravy standardním způsobem přepravy, který cestující volí, a také je zřejmé, že poptávka po tomto typu dopravy neustále roste. Dle statistik pak nejvíce v celé Evropské unii (v letech 2010 až 2016). Tento stav vytváří příležitost pro soukromé či státní dopravce, kdy mohou získat větší množství zákazníků. Podmínky liberalizace mají plnění této ambice podpořit, ale současná situace k této plnohodnotné podpoře nevede, a tedy je nutné přijmout opatření ke zlepšení aktuálního stavu. Řada faktorů však naznačuje, že je další rozvoj tohoto odvětví v Evropě, a tedy i v České republice, podmíněn liberalizací dopravy, protože současná situace, kdy v řadě zemí existují státní monopoly či státní podniky zajišťující většinu železničních výkonů není příliš ideální (vůči konkurenceschopnosti železniční dopravy a dalšímu rozvoji železniční dopravy). Každý členský stát by tedy měl realizovat taková opatření, která povedou ke zlepšení průběhu liberalizace, protože právě liberalizace ještě více podpoří rozvoj tohoto segmentu dopravy. Tato práce se soustředila na problematiku liberalizace dálkové osobní železniční dopravy v České republice. Jak bylo zjištěno, tak v České republice má železniční doprava velmi důležitou roli a patří mezi velmi využívané způsoby přepravy. Osobní dálková přeprava navíc byla jednou z prvních liberalizovaných v České republice, a tedy toto téma je velmi aktuální. Aktuálnost dále potvrzuje i skutečnost, že se momentálně na odborné úrovni velmi široce diskutuje o budoucí podobě liberalizace v tomto směru, a tedy výstupy z práce mohou být určitou inspirací pro zainteresované skupiny.

Primárním cílem práce bylo sestavit návrhy a doporučení pro zlepšení budoucího průběhu liberalizace. K těmto návrhům patří zejména:

- Zajištění transparentního a strategického přístupu Ministerstva dopravy
- Užší spolupráce dopravců a lobbingem

Uvedené návrhy vycházejí z problémů, které se podařilo identifikovat v souvislosti s aktuálním stavem liberalizace osobní dálkové železniční dopravy v České republice.

K těmto problémům se řadí zejména vztah mezi Českými drahami a ostatními dopravci, netransparentní přístup Ministerstva dopravy, nepřítomnost diskuze zainteresovaných stran, liberalizace osobní dálkové železniční dopravy v České republice, pomalejší vývoj

liberalizace osobní železniční dálkové dopravy v České republice, nepřehledná legislativa a kontrolní postupy, nejasná strategie Ministerstva dopravy, harmonogram, akční plán, nejednotná tarifní politika, překompenzovanost dotovaných tras, nejasné podmínky pro čerpání dotací, nedostatečné ekonomické a právní podmínky pro zajištění úspěchu liberalizace.

Dílčím cílem bylo identifikovat současnou legislativu a strategie, které se dotýkají dálkové osobní železniční dopravy v České republice, dále potom identifikovat přínosy liberalizace v kontextu liberalizace v Evropské unii.

V rámci zpracování práce se podařilo identifikovat klíčové legislativní dokumenty a strategické dokumenty Ministerstva obrany, ale ze sběru sekundárních a primárních informací vyplývá, že jsou hodnocené spíše jako neefektivní. Vliv prosazované liberalizace osobní železniční dálkové dopravy ze strany Evropské unie lze hodnotit jako pozitivní (vůči České republice), protože stanovuje základní směry a pravidla pro samotnou realizaci liberalizace v České republice. Liberalizace železničního trhu je nezbytnou podmínkou pro vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, tedy lze předpokládat, že Evropská unie bude nadále trvat na prohlubování liberalizace železničních trhů v členských státech Evropské unie, aby se vytvořil jednotný trh. Na druhou stranu mezi členskými státy existují výraznější rozdíly (politického, ekonomického, sociálního či legislativního charakteru), které komplikují vytvoření jednotného evropského železničního trhu. To vede k tomu, že se proces liberalizace v různých zemích liší. Snahy Evropské unie však mají zajistit, že dojde k harmonizaci dané úrovně. Železniční balíček Evropské unie má vytvořit prostor ke vstupu konkurence, která může pocházet i z jiné členské země Evropské unie. Účelem tohoto požadavku je vytvoření prostoru pro lepší a vhodnější uspokojení přání a potřeb zákazníků. Otevření trhů má vést k vyšší konkurenci, protože zákazník získává možnost volby. V komparaci s ostatními druhy dopravy má železniční osobní doprava tu nevýhodu, že právě ještě neprošla plnohodnotným procesem liberalizace. To může snižovat zájem o využití tohoto druhu přepravy. I z tohoto pohledu se tedy liberalizace jeví jako velmi potřebné téma. Dále byla identifikována otázka, jestli v nastolené praxi liberalizace pokračovat, či nikoliv? Tuto otázku lze zodpovědět následujícím způsobem. Lze se přiklonit k názoru, že nelze v dosavadní praxi liberalizace pokračovat, protože je současný stav spjat s řadou různých problémů, které je nutné změnit. To znamená, že je nutné změnit nastolenou praxi. Eliminovat a odstranit nedostatky, až následně v procesu liberalizace pokračovat, aby se dosáhlo její uvažované efektivity. Příkladem pro Českou republiku může být proces liberalizace evropské nákladní železniční dopravy. V tomto sektoru byla liberalizace prospěšná a vedla k vytvoření

jednotného evropského trhu. Tento příklad by měla následovat i osobní dálková železniční doprava v Evropské unii, ale mezi jednotlivými členskými státy se stále objevují výrazné rozdíly, které zabraňují zajištění tohoto efektu.

Lze konstatovat, že vývoj liberalizace nepostupuje tak rychle, jak je to možné. To je způsobeno zejména problémy, které se podařilo identifikovat v rámci zpracování práce. Pro další postup liberalizace by bylo vhodnější na problémy aktivně reagovat a nejprve je eliminovat, či připravit plán jejich řešení, než bude pokračováno v procesu liberalizace. Prostřednictvím postupné a naplánované, transparentní liberalizace lze potom na jednotlivé problémy reagovat a eliminovat jejich vliv. Liberalizace je však procesem nevyhnutelným, takže se jí jako takové nelze bránit.

Seznam použité literatury

CEMPÍREK, Václav. (2017) Otevření českých železnic vyžaduje rozvahu. *Www.e15.cz* [online]. [cit. 2019-07-01]. Dostupné z: <https://www.e15.cz/temata-z-priloh/otevreni-ceskych-zeleznic-vyzaduje-rozvahu-1332061>

Eisenkopf et al. (2006) The Liberalisation of Rail Transport in the EU. *Intereconomics* [online]. vol. 41, no. 6, s. 292. ISSN 00205346.

EISLER, J. (2008) Podnikání v dopravě. Vědecký časopis SVŠES. č. 6, s. 5--6. ISSN 1802-4025.

EISLER, J. -- KUNST, J. (2010) Doprava a trh v nové ekonomice. *Ekonomika a management*. sv. 4, č. 3, s. 63--70. ISSN 1802-8470.

GAŠPARÍK, Jozef a Jiří KOLÁŘ. (2017) *Železniční doprava: technologie, řízení, grafiky a dalších 100 zajímavostí*. Praha: Grada Publishing. ISBN 978-80-271-0058-3.

GINTEROVÁ, Monika. (2018) České dráhy frčí po ziskové trati. Hlavně aby je liberalizace nevykolejila, bojí se experti. *Ct24.ceskatelevize.cz/* [online]. [cit. 2019-07-01]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/ekonomika/2553241-ceske-drahy-frci-po-ziskove-trati-hlavne-aby-je-liberalizace-nevykolejila-boji-se>

HOLZMAN, Ondřej. RegioJet za první pololetí přepravil 3,1 milionu cestujících. Zisk se mu má díky růstu navýšit o desítky milionů korun. *www.czechcrunch.cz/* [online]. 2019 [cit. 2019-07-18]. Dostupné z: <https://www.czechcrunch.cz/2019/07/regiojet-za-prvni-pololeti-prepravil-31-milionu-cestujicich-zisk-se-mu-ma-diky-rustu-navysit-o-desitky-milionu-korun/>

JARZEMSKIS, Andrius a Vytautas JARZEMSKIS. (2014) The Differences in Efficiency Measurment: the Case of European Railways. *Transport and Telecommunication* [online]. vol. 15, no. 2, s. 151-163. ISSN 14076160.

JEŽEK, Petr. (2016) Do Mostu se poprvé rozjel soukromý rychlík. Bude jezdit 10 let. *www.idnes.cz/* [online]. [cit. 2019-07-01]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/plzen/zpravy/vlak-soukromy-dopravce-plzen-most-gw-train-regio.A161211_075358_plzen-zpravy_fer

KVIZDA, Martin. Politika hospodářské soutěže na železnici - teorie, zkušenosti a praktická aplikace. Brno: Masarykova universita, 2016. ISBN 978-80-210-8299-1.

KVIZDA, Martin a kol. METODIKA VYMEZOVÁNÍ RELEVANTNÍHO TRHU V ODVĚTVĚ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY. *Is.muni.cz* [online]. 2013 [cit. 2019-07-27]. Dostupné z: https://is.muni.cz/repo/1163353/Metodika_UOHS_2013_definitivni.pdf

LAISI, Milla, Miika MÄKITALO a Olli-Pekka HILMOLA. (2012) Stimulating competition in the liberalized railway freight market. *Baltic Journal of Management* [online]. vol. 7, no. 1, s. 68-85. ISSN 17465265.

MAZAL, Jiří. (2018) Znáte naše „nenárodní“ osobní železniční dopravce?. *Www.vlaky.net* [online]. [cit. 2019-05-31]. Dostupné z: <https://www.vlaky.net/zeleznice/spravy/6975-Znate-nase-nenarodni-osobni-zeleznicni-dopravce/>

MÜLLER, David. (2019) Kvalita služeb v železniční dopravě se díky konkurenci zvyšuje. *www.businessinfo.cz* [online]. [cit. 2019-07-01]. Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/cs/clanky/kvalita-sluzeb-v-zeleznicni-doprave-se-diky-konkurenci-zvysuje-117449.html>

NIGRIN, Tomáš, Zdeněk TOMEŠ, Daniel SEIDENGLANZ, Petr MLSNA a Jiří DUJKA. (2017) *Železniční reforma v Německu*. Praha: Univerzita Karlova, nakladatelství Karolinum. Železniční reformy. ISBN 978-80-246-3627-6.

OSOUCH, Marek. (2018) Rychlíky z Brna do Bohumína získal RegioJet. České dráhy trasu opustí. *www.idnes.cz* [online]. [cit. 2019-07-01]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/brno/zpravy/vlaky-rychliky-regiojet-ceske-drahy-brno-bohumin-doprava.A181130_140926_brno-zpravy_mos1

PAVEC, Michal. (2019) Moos: Liberalizace železnice je nevyhnutelný proces. *Ceskapozice.lidovky.cz* [online]. [cit. 2019-07-01]. Dostupné z: http://ceskapozice.lidovky.cz/moos-liberalizace-zeleznice-je-nevyhnutelny-proces-fyu-/tema.aspx?c=A190308_093132_pozice-tema_houd

SEIDENGLANZ, Daniel, Filip CHVÁTAL a Katerina NEDVEDOVÁ. (2014) Comparison of Urban and Suburban Rail Transport in Germany and in the Czech Republic. *Review of Economic Perspectives* [online]., vol. 14, no. 2, s. 165-194. ISSN 12132446.

SEIDENGLANZ, Daniel, Tomáš NIGRIN a Jirí DUJKA. (2015) Regional Railway Transport in Czech, Austrian and German Decentralised and Regionalised Transport Markets1. *Review of Economic Perspectives* [online]. vol. 15, no. 4, s. 431-450. ISSN 12132446.

SŮRA, Jan. (2016) Pro a proti konkurenci na dráze. Lepší dálkové spoje odnášejí regionální. *www.idnes.cz* [online]. [cit. 2019-06-20]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/konkurence-na-zeleznici-jizdu-vlakem-zlepsila-odnasi-to-lokalky.A160128_122022_eko-doprava_chrs

SŮRA, Jan. (2019) Olomouc – Králíky, Bohumín – Vsetín. Leo Express chystá nové komerční linky. *Zdopravy.cz* [online]. [cit. 2019-07-18]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/olomouc-kraliky-bohumin-vsetin-leo-express-chysta-nove-komercni-linky-23569/>

SŮRA, Jan. (2018) Arriva vyhrála soutěž na motorové rychlíky, vstoupí na čtyři dálkové linky. *Zdopravy.cz* [online]. [cit. 2019-07-18]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/arriva-vyhrala-soutez-na-motorove-rychliky-vstoupí-na-ctyri-dalkove-linky-19949/>

SŮRA, Jan. (2019) Problémů s expresy do Mnichova ubývá. DLB umístila do Plzně druhého Herkula. *Zdopravy.cz* [online]. [cit. 2019-07-27]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/problemu-s-expresy-do-mnichova-ubyva-dlb-umistily-do-plzne-druheho-herkula-30524/>

ŠINDELÁŘ, Jan. (2019) Lokálky v ohrožení, stát už na ně nechce krajům posílat miliardy. *Zdopravy.cz*/ [online]. [cit. 2019-07-27]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/lokalky-v-ohrozeni-stat-uz-na-ne-nechce-krajum-posilat-miliardy-23296/>

ŠTEFEK, Petr. (2013) Liberalizace osobní železniční dopravy v Česku. *Spz.logout.cz* [online]. [cit. 2019-05-31]. Dostupné z: http://spz.logout.cz/provoz/lib_cz.html

TOMEŠ, Zdeněk. (2011) ŽELEZNIČNÍ REFORMA A VEŘEJNÉ DOTACE VEVROPSKÝCH ZEMÍCH. *www.itregep.cz* [online]. [cit. 2019-07-27]. Dostupné z: http://www.itregep.cz/media/65422/sbornik_2011.pdf

ZELENÝ, L. -- MERVART, M. -- ČERVINSKÁ, V. Osobní doprava. 1st vyd. Praha: C. H. Beck, 2017. 218 s. ISBN 978-80-7400-681-4.

ŽELEZNIČÁŘ. Názory odborníků na otevírání dopravního trhu v ČR: 4. železniční balíček musí mít jen jeden výklad. (2017) *Zeleznicar.cd.cz* [online]. [cit. 2019-06-20]. Dostupné z: <https://zeleznicar.cd.cz/zeleznicar/hlavni-zpravy/nazory-odborniku-na-otevirani-dopravniho-trhu-v-cr--4--zeleznicni-balicek-musi-mit-jen-jeden-vykklad/-13872/17,0,/>
ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY. ČTVRTÝ ŽELEZNIČNÍ BALÍČEK SE STÁVÁ KONEČNĚ REALITOU. (2019) *www.ceskainfrastruktura.cz* [online]. [cit. 2019-06-20]. Dostupné z: <https://www.ceskainfrastruktura.cz/zpravy/ctvrty-zeleznicni-balicek-se-stava-konecne-realitou/>

CENDIS. (2019) Systém jednotného tarifu. *Https://www.oneticket.cz/* [online]. [cit. 2019-07-01]. Dostupné z: <https://www.oneticket.cz/>

ČTK. Koruna od kraje, 30 haléřů od státu. Financování regionální železnice schválila vláda. *Ct24.ceska televize.cz/* [online]. 2016 [cit. 2019-07-27]. Dostupné z: <https://ct24.ceska televize.cz/domaci/1852145-koruna-od-kraje-30-haleru-od-statufinancovani-regionalni-zeleznice-schvalila-vlada>

ČTK. (2019) Leo Express meziročně zvýšil počet cestujících o pětinu, obrat stoupl o 120 procent. *www.e15.cz/* [online]. [cit. 2019-07-18]. Dostupné z: <https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/leo-express-mezirocne-zvysil-pocet-cestujicich-o-petinu-obrat-stoupl-o-120-procent-1355836>

ČTK. (2018) Soukromí železniční dopravci podali nabídky na dálkové tratě. *Www.dnoviny.cz* [online]. [cit. 2019-05-31]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/verejna-doprava/soukromi-zeleznicni-dopravci-podali-nabidky-na-dalkove-trate>

ČVUT. (2013) Nová právní úprava železniční dopravy v ČR. *Vlaky-sgs.fd.cvut.cz* [online]. [cit. 2019-05-31]. Dostupné z: <http://vlaky-sgs.fd.cvut.cz/data/vystupy-lt/pravo.pdf>

EVROPSKÁ KOMISE. (2019) Šestá zpráva osledování vývoje na železničním trhu. *Eur-lex.europa.eu/* [online]. [cit. 2019-06-20]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2019:0051:FIN:CS:PDF>

EVROPSKÝ PARLAMENT. (2019) Železniční doprava. *Www.europarl.europa.eu/* [online]. [cit. 2019-06-20]. Dostupné z: <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/130/zeleznicni-doprava>

MINISTERSTVO DOPRAVY. (2015) Ministr Dan Ťok otevírá dopravcům trh v dálkové železniční dopravě. www.mdcrcz.cz [online]. [cit. 2019-06-20]. Dostupné z: <https://www.mdcrcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Ministr-Dan-Tok-otevira-dopravcum-trh-v-dalkove-ze>

MINISTERSTVO DOPRAVY. (2018) Vlakové spojení z Prahy do Zlínského kraje a na Slovensko budou dalších devět let provozovat ČD. www.mdcrcz.cz [online]. [cit. 2019-06-20]. Dostupné z: <https://www.mdcrcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Vlakove-spojzeni-z-Prahy-do-Zlinskeho-kraje-a-na-Sl>

NOVINKY.CZ. (2017) Soukromí dopravci na železnici? Jsme ve výrazném skluzu, přiznal Ťok. www.novinky.cz/ [online]. [cit. 2019-06-20]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/ekonomika/432952-soukromi-dopravci-na-zeleznici-jsme-ve-vyraznem-skluzu-priznal-tok.html>

NOVINKY.CZ. (2019) Leo Express přiveze z Číny vlaky za pět miliard korun. www.novinky.cz [online]. [cit. 2019-07-18]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/ekonomika/506613-leo-express-priveze-z-ciny-vlaky-za-pet-miliard-korun.html>

SVAZ DOPRAVY. (2019) Role státu při zajišťování dopravní obslužnosti v železniční dopravě po roce 2019 a dopady nové legislativy na společnost ČD. www.svazdopravy.cz/ [online]. [cit. 2019-06-20]. Dostupné z: <https://www.svazdopravy.cz/html/cz/181020do.pdf>

Seznam obrázků

Obrázek 1 - Hospodářský výsledek v mld. Kč	17
Obrázek 2 - Počet cestujících prostřednictvím Českých drah	18
Obrázek 3 - Osobokilometry jako závazky veřejné služby a komerční služby železniční dopravy EU v roce 2016.....	39
Obrázek 4 - Závazky veřejné služby vysoutěžené prostřednictvím nabídkových řízení a udělené přímo v roce 2016	40
Obrázek 5 - Index LIB	42
Obrázek 6 - COM index v železniční dopravě celkem	44

Seznam tabulek

Tabulka 1 - Dotace krajům na zajištění železniční dopravy	21
Tabulka 2 - Struktura trhů – formy konkurence v zemích EU v roce 2013	43