

## **Skandál Ministerstva dopravy a SŽDC při přidělu tras vlaků Praha – Brno aneb „vylepšujeme džungli“ na české železnici**

Neuvěřitelné postoje zaujímají Ministerstvo dopravy (MD) a Správa železniční dopravní cesty, s.o. (SŽDC) v případě přidělu kapacity dopravní cesty, resp. tras vlaků na lince Praha – Brno. Do lukrativních časů odjezdů plánovaných vlaků Českých drah (ČD) z Brna na Prahu v 6.09, 7.09 a 8.09, z Prahy zpět do Brna v 15.19, 16.19 a 17.19 vstoupil soukromý dopravce RegioJet a jakoby náhodou požaduje ty samé. V médiích proběhla zpráva, že soukromý dopravce RegioJet zvítězil a byl upřednostněn, avšak na internetu v informačním systému jízdních řádů na IDOSu, resp. na jizdnirady.idnes.cz najdeme v těchto stejných časech spoje ČD i RegioJetu. ČD s nimi nadále počítají. Vedle toho státní tajemník – 1. náměstek ministra dopravy a předseda řídicího výboru ČD Tomáš Čoček, tzn. první člověk státu v rámci národního dopravce ČD lobbuje na Slovensku pro pokračování konkurenčních tras soukromého dopravce RegioJet po slovenském území, kde jeho služby v úseku Kúty – Bratislava nadšení nebudily. Zdá se vám to neuvěřitelné? Česká realita, kterou nemají na Balkáně ani v jiných koutech světa.

Je zřejmé, že „bezradné“ Ministerstvo dopravy, stále více směřované a ovlivňované soukromými dopravci, změnilo taktiku ve věci prosazované živelné „liberalizace“ trhu, která místo aby vytvářela podnikatelský prostor, tak spíše vypadá jako čím dál lepší džungle na železnici. Související a pro soukromé dopravce žádoucí souběžný proces postupné likvidace národního dopravce není potřebné provádět složitou cestou změny zákona o ČD, a.s., ani vyhlašování soutěží dopravců o zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících s kompenzací veřejných rozpočtů, ani cestou privatizace národního dopravce. Je daleko snazší způsob, jak „vytěsnit“ národního dopravce z trhu osobní železniční dopravy, nahradit jej novým soukromým dopravcem a vyhnout se transparentním postupům. Postačí aplikovat geniální scénář, který spočívá v tom, že:

- MD vyloučí lukrativní trasu z objednávky státu pro zajištění dopravní obslužnosti státu až po té, co má jistotu, že o trasu u provozovatele dráhy požádal soukromý dopravce. ČD, vědomy si možných potíží v zajišťování dopravní obslužnosti jako celku okamžitě požádají o přidělení kapacity dopravní cesty pro komerční provozování předmětné trasy a informují o tom MD. MD informuje o záměru ČD provozovat uvedené trasy komerčně společnost Regiojet, která již má požádáno o kapacitu dopravní cesty pro

uvedenou trasu, a to ve stejných časech, ve kterých by podle návrhu objednávky MD jezdily ČD.

- Protože se jedná o konkurenci žádostí různých dopravců, zahájí přidělece kapacity dopravní cesty (SŽDC) pod taktovkou MD proces koordinace žádostí.
- V procesu koordinace žádostí přidělece vyhodnotí žádost ČD jako zneužití dominantního postavení na trhu svým výkladem priorit pro přidělení kapacity uvedených v prohlášení o dráze a rozhodne se kapacitu přidělit spol. Regiojet, i když dominantní postavení ČD není v rozporu se zákonem, naopak je zákonem o ČD potvrzeno. Nebere se v úvahu, že v hospodářské soutěži nesmí být diskriminován žádný účastník soutěže, ani ten dominantní.
- Zneužívá se situace, že není zatím autorita, která by postup přidělece objektivně posoudila (regulátor může spor o kapacitu posoudit až od účinnosti zákona o drahách, tj. od 1. 4. 2017! – do té doby postupně gestor zákona o drahách 266/1994 Sb. úspěšně upraví znění tak, že přednost má ten, který přišel dříve a dopravní obslužnost jako celek se vytrácí ve prospěch divoké liberalizace trhu)
- SŽDC přidělem kapacity hospodaří s majetkem státu a není jejím úkolem podporovat alternativní dopravce proti dominantním. Jinak by jakýkoliv alternativní dopravce v případě zájmu mohl získat dosavadní kapacitu dopravní cesty vlaků ČD jen proto, že sám je alternativní a nemá dominantní postavení.
- Férová soutěž předpokládá, že konkurenti případně oslabí dominantu lepšími službami a/nebo nižšími cenami poskytovanými v konkurenci s ním. Jejím cílem nemůže být odstranění dominantu z dané části trhu pouhým administrativním opatřením SŽDC.
- Ačkoliv koordinace žádostí o kapacitu dosud neskončila, z návrhu jízdního řádu 2016/2017 vyplývá, že SŽDC přidělila kapacitu všech tří sporných párů vlaků spol. RegioJet.
- Společnost RegioJet, a.s., mohla požádat o kapacitu mezi jízdami vlaků ČD, čímž by zahustila takt a poskytla cestujícím častější možnost přepravy mezi Brnem a Prahou. Její požadavek identických časů odjezdů a příjezdů vlaků jako má ČD tedy cílí nikoliv na lepší služby, nýbrž zneužívá soutěž proti ČD a dopouští se nekalosoutěžního jedání. O narušení dopravní obslužnosti rozbitím přípojných vazeb regionální dopravy nemluvě.
- Drážní úřad, podřízený MD, v rozporu s evropským právem odmítl posoudit dopady nových spojů spol. RegioJet na vlaky ČD paralelně kompenzované státem, čímž ČD ekonomicky citelně poškodil. SŽDC, na jejíž správní radu a generálního ředitele má MD značný vliv, flagrantně porušila vlastní pravidla

přidělování kapacity dopravní cesty a nepřípustně zasáhla do hospodářské soutěže. Z toho všeho vyplývá jednoznačný zájem rezortu dopravy postupovat proti ČD s rezignací, resp. ignorací povinností zástupců státu, vyplývajících z funkcí v řídicích a dozorčích orgánech ČD a jejich dceřiných společnostech.

Převedeme-li to do srozumitelného jazyka, tak MD je zástupcem státu ve státní akciové společnosti ČD. Tzn., že vykonává práva a povinnosti, které by jako řádný hospodář mělo vést tak, aby společnost ekonomicky prospívala. Ve skutečnosti však provádí úplný opak. Tzn., že svými intrikami a zneužíváním informací působí proti národnímu dopravci tak, že jej velmi rychlým tempem tlačí ke dnu propasti. U samého dna pak reálně hrozí kauza OKD 2. Konkurz a likvidace, respektive nutnost finančních injekcí na sanaci škod vzniklých neprováděním základních povinností v době, kdy společnost ČD plní svoji hlavní roli, tzn. zajišťuje dopravní obslužnost území ČR a propojuje ČR s okolními státy. Je to doba, kdy si MD jen tak pro nic za nic neobjednává zbytečné trasy, které by nebyly použitelné pro cestující, ale které by jen škodily některému z tzv. konkurentů. Pokud by na MD vykonávali své povinnosti alespoň podle zákonů ČR a možná i s trochou vlasteneckého smýšlení, tak by se na území ČR neobjevovaly vlaky podporované zahraničními investory a vlaky poskládané ze starých vyžilých vozů, nakoupených za cenu šrotu od zahraničních správ, které si nimi nevěděly rady a chtěly se jich zbavit.

Vzhledem k tomu, že hrozí značné škody celé skupině ČD a.s. (státní akciové společnosti) včetně znehodnocení investic a majetku státu, je třeba zaujmout adekvátní opatření ve vztahu k MD a zabývat se trestně právní odpovědností za vzniklé škody. Nelze dopustit, aby občané toho státu ze svých daní podporovali takovýto šlendrián a přitom jim bylo tvrzeno, jak je nutné postupně liberalizovat, v pojetí MD fakticky likvidovat železnici a její pozitivní provázaný síťový charakter.

Situaci lze bez nadsázky nazvat ekonomickým kanibalismem trhu železniční osobní dopravy duchu 90. let při velké a malé privatizaci, přičemž alarmující je provázanost čelních představitelů a úředníků MD s podnikatelskými subjekty, konkurujícími ČD, a to především v rámci valné hromady, resp. řídicího výboru a dozorčí rady ČD.

Jindřich Berounský

Svaz Odborářů Služeb a Dopravy

