

Zákon musí řešit systémové problémy

Rozhovor s ředitelem odboru strategie GŘ ČD Ing. Martinem Malým je příspěvek k odborné diskusi představitelů jednotlivých dopravních oborů k formulování stanovisek k připravovanému zákonu o veřejných službách. Zabývá se problematikou drážní dopravy a je součástí stanoviska Svazu dopravy ČR k potřebnému a dlouho očekávanému zákonu.

V čem spočívá význam tohoto zákona pro drážní dopravu?

Význam tohoto zákona je možno spatřovat ve dvou základních rovinách. První z nich je nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69, které vstoupí v platnost v prosinci tohoto roku. Druhá rovina vychází z faktu, že prostředí drážní dopravy není v oblasti závazku veřejné služby jednoznačně právně predikováno. To poté omezuje stabilitu podnikání dopravců na dopravním trhu a v konečném důsledku i stimuluje rozvoj konkurenčního prostředí v dopravě.

Pokud se v připravovaném zákoně podaří obě roviny spojit, posunulo by to bezesporu kvalitu drážního dopravního prostředí.

Které konkrétní změny by drážní doprava potřebovala?

Je jich několik. Vyjdeme z faktu, že dominantní část výkonů drážní dopravy je realizována v režimu veřejné služby. Pak významnou změnou by byly víceleté smlouvy na tyto výkony mezi dopravci a objednateli. Dokud nebudou a vše bude fungovat na ročním horizontu bude obtížné nastartovat vyšší tempo obnovy parku kolejových vozidel. Jeho průměrné stáří a kvalita bude stále více problémem konkurenceschopnosti drážní dopravy.

S ročními smlouvami, či smlouvami na dobu neurčitou dopravci přebírají rizika plynoucí z krátkodobosti těchto smluv a prakticky se jim tím významně omezuje přístup k úvěrům. Do hry pak vstupuje státní program podpory, jeho zdroje však



při stavu vozidlového parku však asi nikdy nebudou dostatečné.

S problematikou smluv souvisí i samotný přístup k nim? Připravovaný zákon by měl jednoznačně definovat způsob výběru dopravce na výkony v režimu veřejných služeb. Stávající situace je nejasná a pouze koresponduje s hladinou financování veřejných služeb v drážní dopravě - objednatelé zadávají veřejnou službu Českým drahám, na požadované výkony nemají dostatek veřejných zdrojů a vzniklé saldo sanují České dráhy dlouhodobě ze svých vnitřních rezerv, které však ubývají. Krom toho tento postup dlouhodobě podvazuje budoucí nutný tržní potenciál tohoto dopravce.

Zákon by měl tedy řešit i ekonomické nástroje?

Bezesporu ano. Popsaný způsob fungování drážní dopravy platí dnes pro segment regionální osobní dopravy. Na lednovém jednání Asociace krajů bylo prezentováno záporné saldo regionální drážní dopravy Českých drah ve výši 3,2 mld. Kč pro rok 2009. Zkušenosti ukazují, že v rozpočtech krajů je prakticky nemožné tuto částku najít. Stát do tohoto problému bude muset vstoupit, v opačném případě

by již v brzké budoucnosti hrozilo omezování výkonů. A to by bylo i proti záměrům, které prezentuje aktuálně NERV.

Jednou z možností je samozřejmě posílení rozpočtů krajů, druhou variantou je, aby připravovaný zákon o veřejných službách v přepravě cestujících v sobě obsahoval mechanismy, které státu umožní za jasně stanovených podmínek uplatnit svůj vliv i v regionální dopravě, která primárně zůstane samozřejmě v rukou krajů. Stát svým finančním vlivem podpoří rozhodnutí kraje, který si k veřejné službě vybral ekologicky šetrnou drážní dopravu.

Byly by tyto veřejné zdroje efektivně využity?

Odpověď má dvě roviny. V první rovině jde o uznání ekonomicky oprávněných nákladů dopravce. Požaduje-li dopravce subvenci, musí věrohodným způsobem prokázat vynaložené náklady a příjmy a to ve struktuře odpovídající legislativě a ve shodě s objednatel. To se daří postupně napravovat. Tento mechanismus musí i v budoucnu řešit podzákonná norma, navázaná na připravovaný zákon o veřejných službách v přepravě cestujících.

Efektivitu vynaložených veřejných zdrojů však ovlivňuje i koordinace jednotlivých dopravců a dopravních oborů. Nástrojem k tomu je bezesporu vznik a rozvoj integrovaných dopravních systémů a zde má zákon prozatím slabiny, tuto problematiku prakticky neřeší. ■

Redakce děkuje za rozhovor.

Z EU na podporu dopravy

Téměř 2,3 mld. Kč mohou žadatelé získat na rozvoj dopravy, revitalizaci bývalých průmyslových areálů nebo zavedení moderních informačních a komunikačních technologií na úřadech hlavního města.

Program Praha - Konkurenceschopnost (OPPK) je jedním z dotačních titulů, který umožňuje hlavnímu městu čerpat peníze ze strukturálních fondů EU. Podporuje investiční projekty zaměřené na zkvalitnění dopravní infrastruktury, životního prostředí, vědy a výzkumu a podnikání v hlavním městě.

„Od ledna bude možno předkládat projekty ve všech oblastech podpory, kromě oblasti rozvoje podnikatelského prostředí. Výzva do této oblasti bude otevřena v červnu,“ uvedla náměstkyně primátora Markéta Reedová. „Termíny ukončení podávání projektů se liší v závislosti na jednotlivých oblastech podpory. Veškeré potřebné informace nalezne žadatel na www.opk.cz.“ „Doufáme, že druhá výzva bude minimálně stejně úspěšná jako první, ve které se o dotace ucházelo 187 žadatelů,“ dodala Markéta Reedová. „V první výzvě, která proběhla na počátku minulého roku, bylo podpořeno 61 projektů, které si mezi sebe rozdělily přes 1,5 mld. Kč.“ ■ (wf)

