

## Zabezpečení financování a stav veřejné dopravy od 1.1.2012

### Vývoj problematiky

V roce 2011 probíhá financování železniční dopravní obslužnosti ze strany státního rozpočtu v zásadě podle harmonogramu navrženého v usnesení vlády č. 1132/2009 s tím, že pro rok 2011 nebylo poskytnuto inflační navýšení, tj. dálková železniční doprava je financována částkou cca. 4 077 mil. Kč a pro příspěvek krajům na zajištění regionální dopravy je k dispozici cca. 2 649 mil. Kč. Neposkytnutí inflačního navýšení vedlo v jízdním řádu 2010/11 u některých objednatelů k mírné korekci objednávky, např. v případě dopravy objednávané Ministerstvem dopravy k mírnému snížení objednávky dopravních služeb, které však představovalo pouze cca. 1 % objednaných dopravních výkonů. Spolufinancování regionální dopravy ze státního rozpočtu je v roce 2011 zajištěno na základě vydaných rozhodnutí, kterými se prostředky ze státního rozpočtu převádějí jednotlivým krajům.

Pro rok 2012 se v dubnu 2011 v době předkládání objednávky Ministerstva dopravy na zajištění dálkové železniční dopravy podle §4 odst. 1 zákona o veřejných službách v přepravě cestujících předpokládalo poskytnutí finančních prostředků v reálné hodnotě roku 2011. Později též schválila vláda České republiky usnesením vlády č. 423 ze dne 8. června 2011 materiál obsahující harmonogram postupného otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční osobní dopravy. Součástí materiálu obsahujícího harmonogram otevírání trhu byl požadavek na zajištění financování veřejných služeb, které objednává Ministerstvo dopravy v reálné hodnotě. Ministerstvo dopravy upozornilo na skutečnost, že pokud pro rok 2012 nebude opětovně stejně jako v roce 2011 poskytnuto i jen inflační navýšení, jednalo by se o snížení reálné hodnoty vyrovnání za veřejné služby o hodnotu cca 2 %, což v kombinaci s navýšením daně z přidané hodnoty o 4 % (pozn.: v roce 2013 bude navýšena podle současných předpokladů o dalších 3,5 %) by vedlo při totožné hodnotě vyrovnání a plateb od cestujících k reálnému snížení hodnoty vyrovnání za roky 2011 a 2012 cca o 6 % s tím, že část uvedených vícenákladů dopravce přeneše na objednatele a část na cestující.

V červenci 2011 předložilo Ministerstvo financí prvotní materiál k přípravě státního rozpočtu České republiky pro rok 2012, včetně střednědobého výhledu na roky 2013 a 2014. **Dne 20. července 2011 bylo vládou České republiky schváleno usnesení vlády č. 590 k návrhu příjmů a výdajů rozpočtových kapitol a státních fondů na léta 2010 až 2014.** Schválený materiál předpokládá poměrně výrazné snížení prostředků na dálkovou i regionální dopravu, v případě dálkové dopravy se v kapitole Ministerstva dopravy projeví pokles o cca. 5 % finančních prostředků oproti roku 2011, v případě příspěvku na regionální dopravu byl přímo usnesením vlády schválen záměr snížit účelové dotace krajům na dofinancování dopravní obslužnosti veřejnou železniční osobní dopravou v letech 2012 až 2014 z částky 2 649 mil. Kč na částku 2 049 mil. Kč, tj. snížení v každém roce o 600 mil. Kč.

### Dálková doprava

Navrhované **snížení prostředků pro rok 2012 pro dálkovou železniční dopravu** bude znamenat vzhledem ke kumulaci několika příčin (inlace, snížení rozpočtu, zvýšení odpisových nákladů dopravce v souvislosti s podinvestovaným stavem vozidlového parku a další vlivy) **redukci až 10 % státem objednaných dopravních služeb a je tedy pro MD na hranici přijatelnosti.** Takové škrtky nelze provést pouhým zrušením některých spojů, bude nutné přikročit k odobjednání celých linek či celých větví linek. Redukovány budou rovněž výnosy dopravce ČD, a.s. Lze očekávat, že předpokládaná úspora se v konečném důsledku

přímo promítne i do hospodaření drážního dopravce. Ohroženy budou i výnosy některých autobusových dopravců, jejichž linky jsou s železniční dopravou provázány. O rozsahu nezbytných redukcí se vedou jednání na úrovni ředitelů odborů MD a ČD, v současné době se předpokládá omezení dálkové dopravy o cca 8 %.

I redukce ve výši 8 % jsou zásahem do systému dálkové dopravy. Aby bylo možné dosáhnout reálné úspory, bude nutné kombinovat tři nástroje, a to:

1. Na určitých, málo vytižených linkách dálkové dopravy bude nezbytné objednávku zcela ukončit. Jedná se o následující relace:
  - linka Pardubice – Jihlava
  - rameno Krnov – Jeseník
  - linka Rakovník – Chomutov
  - linka Kolín- Rumburk bude ukončena v Novém Boru
2. K výraznému omezení dopravy a zavedení úspornější provozní koncepce dojde na následujících linkách:
  - Praha – Příbram – České Budějovice
  - Brno – České Budějovice
  - Praha – Tanvald v úseku Turnov – Tanvald
3. Na dalších linkách dálkové dopravy dojde k omezení spojů, provozovaných o víkendových dnech, na okraji občanského dne, v době přepravního sedla, s ohledem na přepravované počty cestujících v jednotlivých vlacích. Se všemi popsányi redukcemi lze očekávat další připomínky ze strany krajů a místních samospráv, nicméně přesto se uvedená omezení v kontextu současné situace jeví jako ekonomicky nezbytná. Ze strany ČD není uvedený rozsah dosud akceptován jako konečný a k 19. srpnu 2011 dopravce předloží upravenou kalkulaci.

## **Regionální doprava**

Dopady snížení prostředků pro rok 2012 lze předpokládat i do regionální dopravy, kde neposkytnutí 600 mil. Kč představující cca. 23 % dosavadního podílu kompenzace ze státního rozpočtu (tj. cca. 10 % souhrnné kompenzace za regionální dopravu) by při rozhodujícím podílu kompenzace na krytí nákladů představovalo redukce blížící se 20 % dopravních výkonů, nesení těchto finančních výpadků bude realizováno v závislosti na typu uzavřených smluv. S ohledem na to, že usnesení vlády České republiky č. 1132/2009 nastavilo desetiletý finanční rámec v plné výši a tím vyvolalo očekávání ze strany krajů i dopravců, včetně investičních aktivit za pomoci evropských prostředků z regionálních operačních programů, vyvolává tato situace značné obtíže.

Tento problém nicméně přesahuje úroveň pouze Ministerstva dopravy a bude nezbytné jej řešit ve vzájemné kooperaci s Asociací krajů ČR. V případě regionální dopravy je objednávka v působnosti krajů, Ministerstvo dopravy tedy není oprávněno určovat, jakým způsobem se objednávka pro rok 2012 provede. I v regionální dopravě pravděpodobně rozpočtové škrty povedou k ukončení provozu železniční dopravy na celých tratích, nicméně do této kompetence krajů nemá MD oprávnění přímo zasahovat.

Způsob rozdělení dotací mezi jednotlivé kraje byl stanoven v příloze materiálu pro jednání vlády, na jehož základě bylo usnesení vlády přijato. Poměr dotací ze státního rozpočtu k celkovým kompenzacím hrazeným dopravcům jednotlivými kraji se liší, pohybuje se od 25 do 47 %. Na obsah uvedeného vládního usnesení navazuje Memorandum o zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti veřejnou regionální železniční osobní dopravou,

uzavřené mezi Českou republikou a jednotlivými kraji, na jehož míru právní závaznosti však neexistuje jednotný právní názor.

V návaznosti na usnesení vlády ČR ze dne 20. července 2011 č. 590, kterým byl schválen záměr snížit účelové dotace krajům na částku 2 049 mil. Kč, tj. o cca 22,65 %, lze předpokládat s Asociací krajů ČR způsob krácení dotací. V této souvislosti lze předpokládat diskuze o následujících možnostech krácení dotací:

#### Řešení A: Jednotné poměrné snížení

Za řešení, které nejvíce odpovídá platnému usnesení vlády a uzavřenému Memorandu, lze považovat snížení dotace každému z krajů o 22,65 %. Poměr, v jakém by byla celková částka vyčleněná ze státního rozpočtu rozdělena mezi jednotlivé kraje, by zůstal zachován. Zároveň by však zůstala zachována i disproporcionalita mezi jednotlivými kraji – při zachování současného objemu finančních prostředků vynakládaného z rozpočtů krajů by i po snížení státních dotací poměr mezi těmito dotacemi a celkovými kompenzacemi hrazenými dopravcům jednotlivými kraji zůstal nejednotný a pohyboval se cca. od 20 do 40 %.

#### Řešení B: Jednotné absolutní snížení

Redukci finančních prostředků ze státního rozpočtu lze řešit tak, že každému z krajů bude snížena dotace o 1/14 z této redukce, tedy o stejnou absolutní částku 42 857 143 Kč. Toto řešení by se citelně dotklo krajů s menším rozsahem dopravní obslužnosti (dotace by se snížily i více než o polovinu) a naopak výhodné by bylo pro kraje s vyšším rozsahem dopravní obslužnosti, vzhledem k čemuž lze toto řešení považovat za nejméně spravedlivé. Při zachování současného objemu finančních prostředků z rozpočtů krajů by se po snížení státních dotací poměr mezi státními dotacemi a celkovými kompenzacemi hrazenými dopravcům jednotlivými kraji pohyboval cca od 15 do 40 %. Tento způsob řešení by vyžadoval přijetí nového usnesení vlády, na jehož základě by byly dotace poskytovány, a je rovněž v rozporu s uzavřeným Memorandem.

#### Řešení C: Vyrovnání podílů

Za nejspravedlivější je možné považovat takové rozdělení dostupných finančních prostředků mezi jednotlivé kraje, při němž bude u každého z krajů zachován stejný poměr mezi poskytnutou státní dotací a finančními prostředky, které na úhradu kompenzace vynakládá ze svého rozpočtu. Každému kraji by byla poskytnuta dotace ve výši necelých 28 % z celkové kompenzace, kterou hradí železničním dopravcům (tzn. každému kraji by k jeho poskytnutým 72 haléřům přidal stát 28 haléřů). Specifikem tohoto řešení je skutečnosti, že krajům, kterým doposud bylo ze státního rozpočtu poskytováno nejvíce finančních prostředků ve srovnání s jimi uhrazenou kompenzací, by se dotace mohla snížit i o více než polovinu, zatímco krajům, kterým bylo doposud ze státního rozpočtu poskytováno nejméně finančních prostředků ve srovnání s jimi uhrazenou kompenzací, by se poskytovaná dotace mohla dokonce zvýšit. Rovněž tento způsob řešení by vyžadoval změnu uzavřeného Memoranda.

O způsobu řešení bude rozhodnuto na základě diskuse s kraji.

### **Právní prostředí v oblasti veřejné dopravy**

Pro smlouvy o veřejných službách uzavřené po 3. prosinci 2009 je klíčovým právním předpisem nařízení EP a Rady č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici (dále jen „nařízení č. 1370/2007“) a zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, který nabyl účinnosti dne 1. července 2010.

Vzhledem k tomu, že drtivá většina smluv o veřejných službách na území ČR byla uzavřena na delší časová období ještě před 3. prosincem 2009, nové právní předpisy se téměř

vůbec neaplikují (na práva a povinnosti vzniklá podle stávajících smluv se vztahují dřívější právní předpisy). Výjimkou jsou např. některé autobusové služby v Jihomoravském a Ústeckém kraji.

V podmínkách ČR zajišťují dopravní obslužnost stát (oblast dálkové železniční dopravy), kraje a obce. Protože v roce 2005 došlo k regionalizaci veřejné osobní dopravy, je dopravní obslužnost kraji i obcemi zajišťovaná v samostatné působnosti a stát do této působnosti může vstupovat pouze ve zcela výjimečných případech (např. při porušení zákona). Správnost, efektivnost a hospodárnost kroků samospráv nemůže stát dozorovat.

Spory mezi dopravci a objednateli veřejných služeb u smluv, které byly uzavřeny již podle nových právních předpisů, ve všech případech řeší obecné soudy, protože dle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, tyto smlouvy nemají veřejnoprávní charakter. Případné námitky proti postupu objednatelů při zadání veřejných služeb pak přezkoumává na základě jednotlivých podnětů Úřad pro ochranu hospodářské soutěže.