

Masarykova univerzita

Ekonomicko-správní fakulta

Studijní obor: Administration publique (Veřejná správa)



EVROPSKÁ ANTIMONOPOLNÍ POLITIKA A REGULACE SÍŤOVÝCH ODVĚTVÍ

European antimonopoly policy and regulation of
network industries

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce:

Ing. Martin Kvizda, Ph.D.

Autor:

Bc. Renata Mikysková

BRNO, červen 2010

Katedra veřejné ekonomie

Akademický rok 2009/2010

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Pro: M I K Y S K O V Á Renata, Bc.

Obor: Administration publique (Veřejná správa)

Název tématu: EVROPSKÁ ANTIMONOPOLNÍ POLITIKA A REGULACE
SÍŤOVÝCH ODVĚTVÍ

European antimonopoly policy and regulation of network
industries

Zásady pro vypracování

Problémová oblast:

Síťová odvětví jsou jednou z problematických oblastí ekonomiky z hlediska ochrany a regulace hospodářské soutěže. Diplomová práce se v této souvislosti zaměří na oblast regulace dopravy v rámci veřejnoprávních smluv.

Cíl práce:

Cílem práce je analýza dopadu právní úpravy ochrany hospodářské soutěže a regulace na železniční dopravu - z hlediska jednotného trhu Evropské unie i jednotlivých národních ekonomik.

Postup práce a použité metody:

1. Úvod.
2. Teoretická a metodologická východiska politiky ochrany hospodářské soutěže a regulace.
3. Specifika síťových odvětví a jejich regulace.
4. Vybrané případy (case studies) - analýza problémů.
5. Závěr.

Základní metodou bude analýza komunitární a národní právní úpravy a její aplikace na ochranu soutěže a regulace ve vybraných síťových odvětvích. Součástí práce budou případové studie, na nichž bude ukázána platnost pracovních hypotéz a dílčích závěrů vyvozených z této práce.

Rozsah grafických prací:

Předpoklad cca 10 tabulek a grafů

Rozsah práce bez příloh:

60 – 70 stran

Seznam odborné literatury:

- Cole, Stuart. *Applied transport economics :policy, management & decision making*. 3rd ed. London : Kogan Page, 2005. xiv, 449 s. ISBN 0-7494-4102-X.
- Raus, David - Neruda, Robert. *Hospodářská soutěž po vstupu ČR do EU*. Vyd. 1. Brno : CP Books, 2005. vi, 359 s. ISBN 80-251-0394-3.
- Baldwin, Richard - Wyplosz, Charles. *The economics of European integration*. London : McGraw-Hill, 2004. xx, 458 s. ISBN 0-07-710394-7.
- Molle, Willem T.M. *The economics of European integration :theory, practice, policy*. 4th ed. Aldershot : Ashgate, 2001. xiii, 548. ISBN 0-7546-2195-2.
- Button, Kenneth John. *Transport economics*. 2nd ed. Cheltenham, UK : Edward Elgar, 1993. 269 s. ISBN 1-85278-523-3.
- Utility regulation in competitive markets :problems and progress*. Edited by Colin Robinson. Cheltenham, UK : Edward Elgar, 2007. xiv, 238 s. ISBN 978-1-84720-202.

Související webová stránka:

www.econ.muni.cz/railway

Vedoucí diplomové práce:

Ing. Martin Kvizda, Ph.D.

Datum zadání diplomové práce:

6. 3. 2009

Termín odevzdání diplomové práce a vložení do IS je uveden v platném harmonogramu akademického roku.

.....
vedoucí katedry

.....
děkan

V Brně dne 6. 3. 2009

Jméno a příjmení autora: Bc. Renata Mikysková
Název diplomové práce: Evropská antimonopolní politika a regulace síťových odvětví
Název práce v angličtině: European antimonopoly policy and regulation of network industries
Katedra: Veřejné ekonomie
Vedoucí diplomové práce: Ing. Martin Kvizda, Ph.D.
Rok obhajoby: 2010

Anotace

Diplomová práce s názvem „Evropská antimonopolní politika a regulace síťových odvětví“ se zabývá evropskou antimonopolní politikou, která se týká železniční dopravy a její regulace. Cílem práce je právě analýza dopadu právní úpravy ochrany hospodářské soutěže a regulace na železniční dopravu z hlediska jednotného trhu Evropské unie i jednotlivých národních ekonomik.

Annotation

Diploma thesis European antimonopoly policy and regulation of network industries deals with the European antimonopoly policy related to railway transport and its regulation. The goal of this diploma thesis is to analyze the impact of legal regulations of the economic competition and regulation upon the railway transport in the European Union and economics of member states.

Klíčová slova

Evropská antimonopolní politika, síťová odvětví, železniční doprava, regulace, zneužití dominantního postavení

Keywords

European antimonopoly policy, network industries, railway transport, regulation, abuse of dominant position

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci *Evropská antimonopolní politika a regulace síťových odvětví* vypracovala samostatně pod vedením Ing. Martina Kvizdy, Ph.D. a uvedla v ní všechny použité literární a jiné odborné zdroje v souladu s právními předpisy, vnitřními předpisy Masarykovy univerzity a vnitřními akty řízení Masarykovy univerzity a Ekonomicko-správní fakulty MU.

V Brně dne 22. června 2010

vlastnoruční podpis autora

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala Ing. Martinu Kvizdovi, Ph.D.za cenné připomínky a odborné rady, kterými přispěl k vypracování této diplomové práce. Mé díky patří rovněž Ing. Tomáši Pospíšilovi z Českých drah, a.s. a Ing. Jiřímu Schmidtovi ze společnosti RegioJet a.s. za ochotné poskytnutí rozhovoru a zajímavých informací.

OBSAH

ÚVOD.....	9
1. ANTIMONOPOLNÍ POLITIKA.....	11
1.1 HISTORIE ANTIMONOPOLNÍ POLITIKY	11
1.2 MONOPOL	12
1.2.1 Zdroje tržních nedokonalostí	15
1.2.2 Regulace monopolu.....	17
1.3 POJETÍ KONKURENCE V ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ.....	18
1.4 SHRNUÍ KAPITOLY	20
2. EVROPSKÁ ANTIMONOPOLNÍ POLITIKA A REGULACE ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY	21
2.1 EVROPSKÁ DOPRAVNÍ POLITIKA	21
2.1.1 Bílá kniha 1996 - Strategie pro obnovu veřejné železniční dopravy.....	23
2.1.2 Bílá kniha 2001 – Evropská dopravní politika pro rok 2010 : Čas rozhodnout.....	25
2.1.3 Revitalizace a liberalizace železnic : „železniční balíčky“	26
2.1.4 Závazky veřejné služby.....	33
2.2 INSTITUCIONÁLNÍ ZAJIŠTĚNÍ EVROPSKÉ ANTIMONOPOLNÍ POLITIKY V EU	36
2.3 SHRNUÍ KAPITOLY	38
3. APLIKACE PRÁVNÍ ÚPRAVY EVROPSKÉ ANTIMONOPOLNÍ POLITIKY NA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVU	39
3.1 RAIL LIBERALISATION INDEX.....	40
3.2 INSTITUCIONÁLNÍ POSTAVENÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY V ČESKÉ REPUBLICCE	45
3.3 KONKURENCE V ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ V ČR	50
3.4 REGULACE ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY	52
3.4.1 Regulace vstupu dopravců do odvětví	52
3.4.2 Cenová regulace	54
3.4.3 Regulace hospodářské soutěže.....	55
3.5 INSTITUCIONÁLNÍ POSTAVENÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY VE STÁTECH EVROPSKÉ UNIE....	56
3.5.1 Francie	57
3.6 SHRNUÍ KAPITOLY	60
4. ZNEUŽITÍ DOMINANTNÍHO POSTAVENÍ A PRAVIDLA HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE VE VEŘEJNOPRÁVNÍCH SMLOUVÁCH	61
4.1 ZNEUŽITÍ DOMINANTNÍHO POSTAVENÍ.....	62
4.1.1 Soutěžitel v dominantním postavení	65
4.1.2 Zneužívající jednání a negativní vliv na hospodářskou soutěž.....	67
4.2 VEŘEJNÉ ZAKÁZKY A SOUTĚŽNÍ ZÁSADY	69
4.2.1 Základní zásady zadávání veřejných zakázek	70
4.3 SHRNUÍ KAPITOLY	71
5. CASE STUDIES	72
5.1 ZÁSADA ROVNÉHO ZACHÁZENÍ A ZNEUŽITÍ DOMINANTNÍHO POSTAVENÍ : SPOLEČENSTVÍ MĚST A OBCÍ V ŽELEZNIČNÍ DOPRAVCE (FRANCIE)	72
5.2 ZÁSADA TRANSPARENTNOSTI A NEDISKRIMINACE V ZADÁVÁNÍ VEŘEJNÝCH ZAKÁZEK A OTVÍRÁNÍ TRHU VEŘEJNÉ OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY : SDRUŽENÍ ŽELEZNIČNÍCH DOPRAVCŮ V. KRAJE A MINISTERSTVO DOPRAVY ČR (ČESKÁ REPUBLIKA).....	74
5.3 ZÁSADA TRANSPARENTNOSTI A ZVEŘEJŇOVÁNÍ NABÍDEK : COMMUNAUTÉ URBAINE DE BORDEAUX (CUB) V. DB MOBILITY LOGISTICS AG (FRANCIE)	78
5.4 ZNEUŽITÍ DOMINANTNÍHO POSTAVENÍ : ČESKÉ DRÁHY, A.S. V. OSTATNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVCI (ČESKÁ REPUBLIKA).....	80
5.5 SHRNUÍ KAPITOLY	81
ZÁVĚR.....	83
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	85
SEZNAM GRAFŮ	92
SEZNAM TABULEK	93

SEZNAM OBRÁZKŮ	94
SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK	95
SEZNAM PŘÍLOH	96

ÚVOD

*„Soutěživost, snaha překonat překážky a nástrahy,
je považována za motor veškerého úspěchu na trhu.“*

(Raus, Neruda 2005, s. 3)

Antimonopolní opatření jsou „pravidla hospodářské soutěže, která upravují dohody a obchodní postupy omezující hospodářskou soutěž a zakazují zneužití dominantního postavení.“¹ Antimonopolní politika je zaměřena na potlačování nesoutěžního jednání. Nejedná se pouze o kontrolu a regulaci monopolů, ale o ochranu hospodářské soutěže jako takové. I v této práci je antimonopolní politika chápána ve svém širším slova smyslu („Antimonopolní politika, neboli ochrana hospodářské soutěže ...“ Holman 2002, s. 385), tedy jako politika zaměřená nejen proti monopolním strukturám : „Moderní antimonopolní zákony u nás podobně jako v demokratických státech zahrnují vedle zákazu kartelových dohod, zákazu zneužívání monopolního postavení a kontroly fúzí také kontrolu státní pomoci a dohled nad veřejnými soutěžemi.“ (Zemplinerová 2003, s.2) Soudobá antimonopolní politika se zaměřuje také na sledování dodržování rovného postavení účastníků hospodářské soutěže a to i v případě, že je účastníkem veřejnoprávní subjekt : „Rovné postavení veřejných a soukromých podniků umožňuje stíhat nejen aktivity soukromých podnikatelů, ale také sdružení, komor, svazů, orgánů místní samosprávy a státní podniky.“ (Zemplinerová 2003, s.2) Antimonopolní politiku je třeba odlišovat od regulace, která je zdrojem dlouhodobého udržování monopolu. „Regulační politika je aktivní politika – regulační agentura říká, co se má dělat – určuje ceny, kontroluje investice atd. Antimonopolní politika je pasivní – zákon stanovuje, co je zakázané.“ (Zemplinerová 2003, s.2)

V Evropské unii je dodržování pravidel hospodářské soutěže pro soukromé podniky, státní podniky i státy samotné upraveno v primárním právu, v současné době jsou relevantní ustanovení obsažena v tzv. Lisabonské smlouvě (Konsolidovaném znění Smlouvy o Evropské unii) v Hlavě VII. Kontrolou dodržování těchto pravidel je pověřena Evropská komise („Evropská komise funguje jako rozhodčí, který se stará o to, aby všechny společnosti hrály

¹ *Evropská komise. Politika hospodářské soutěže v Evropské unii a spotřebitel.* [online]. 2005 [cit. 2010-05-11]. Dostupné z : <http://ec.europa.eu/competition/publications/consumer_cs.pdf>

podle stejných pravidel.²), v jednotlivých členských státech je kontrola svěřena různým správním orgánům (např. v České republice je to Úřad pro ochranu hospodářské soutěže označovaný také jako antimonopolní úřad).

Evropská antimonopolní politika má podle ustanovení v Hlavě VII Konsolidovaném znění Smlouvy o EU za cíl mj. vytvořit v Evropské unii podmínky pro volnou soutěž a odstranit všechny překážky, které negativně ovlivňují obchodní vztahy mezi členskými státy. Tato práce se nezabývá všemi oblastmi antimonopolní politiky, ale pouze tou antimonopolní politikou, která se týká železniční dopravy a její regulace. Cílem práce je právě analýza dopadu právní úpravy ochrany hospodářské soutěže a regulace na železniční dopravu z hlediska jednotného trhu Evropské unie i jednotlivých národních ekonomik. Základní metodou v práci je analýza komunitární a národní právní úpravy a její aplikace na ochranu hospodářské soutěže a regulace ve vybraném síťovém odvětví, kterým je zde železniční doprava. Tato práce si klade za cíl zjistit, jak se pravidla evropské antimonopolní politiky (především pravidla týkající se zneužití dominantního postavení) promítla do institucionálního zajištění a fungování železniční dopravy (osobní i nákladní) v evropských zemích, zejména pak v České republice a ve Francii. V práci jsou uvedeny případové studie, které zachycují, jak byla tato pravidla v konkrétních příkladech aplikována.

V první kapitole se práce věnuje vymezení antimonopolní politiky, jejímu vývoji, cílům, definici monopolu a konkurence. Druhá kapitola se zabývá evropskou dopravní politikou jakožto jedním z nástrojů evropské antimonopolní politiky a zejména pak nejdůležitějšími opatřeními zaměřenými na železniční dopravu. Třetí kapitola analyzuje aplikaci evropské antimonopolní politiky na železniční dopravu. Čtvrtá kapitola je teoretickým shrnutím zneužití dominantního postavení jako protisoutěžního chování a také zásad, které je nutno dodržovat při zadávání veřejných zakázek, jelikož s touto problematikou se u železniční dopravy můžeme setkat často, jak dokládají případové studie v poslední kapitole. Tyto případové studie zachycují několik konkrétních aktuálních příkladů aplikace evropské antimonopolní politiky na železniční dopravu v jednotlivých zemích (Česká republika, Francie).

² *Evropská komise. Politika hospodářské soutěže v Evropské unii a spotřebitel.* [online]. 2005 [cit. 2010-05-11].

Dostupné z : <http://ec.europa.eu/competition/publications/consumer_cs.pdf>

1. ANTIMONOPOLNÍ POLITIKA

„Odstranit konkurenci znamená zničit inteligenci“³

(Cabanes, Neveu 2008, s. 13)

Někteří autoři považují pojmy ochrana hospodářské soutěže a antimonopolní politika za synonyma („Antimonopolní politika, neboli ochrana hospodářské soutěže ...“ Holman 2002, s. 385) a i v této práci je antimonopolní politika chápána v širším slova smyslu, jelikož, jak dokládá následující citace, nezahrnuje pouze omezování monopolních struktur, ale také rozhodování v oblasti zakázaných dohod, zneužívání dominance a spojování podniků : „Moderní antimonopolní zákony u nás podobně jako v demokratických státech zahrnují vedle zákazu kartelových dohod, zákazu zneužívání monopolního postavení a kontroly fúzí také kontrolu státní pomoci a dohled nad veřejnými soutěžemi. Rovné postavení veřejných a soukromých podniků umožňuje stíhat nejen aktivity soukromých podnikatelů, ale také sdružení, komor, svazů, orgánů místní samosprávy a státní podniky.“ (Zemplinerová 2003, s. 2)

V rámci vymezených cílů uvedených v úvodu a charakteru síťových odvětví, kde se často jedná o přirozený (síťový) monopol, („Typickými odvětvími, kde bychom mohli hledat příklad přirozeného monopolu, jsou síťová odvětví...“ Musil 2009, s. 134) se tato práce zabývá zejména zneužitím dominantního postavení státem vlastněnou společností vůči ostatním soutěžitelům (resp. potenciálním soutěžitelům) a také současným stavem hospodářské soutěže (antimonopolní politikou a regulací) v daném síťovém odvětví, kterým je v této práci železniční doprava. Tato kapitola je zaměřena na příčiny vzniku a existence monopolu (zejména přirozeného monopolu), pojetí konkurence v železniční dopravě a krátce se věnuje i historii antimonopolní politiky.

1.1 HISTORIE ANTIMONOPOLNÍ POLITIKY

Kořeny antimonopolní politiky sahají až do starověku – již ve starověkých obchodních civilizacích Číny, Babylónie či Indie se objevují antimonopolní zákony (Zemplinerová 2003, s. 2), ve středověku potom spatřujeme naopak podporu monopolů (z dnešního hlediska tedy

³ « Détruire la concurrence, c'est tuer l'intelligence. »

podporu protisoutěžního chování) v podpoře vzniku a existence cechů. Cechy byly stavovskou organizací, která mj. určovala ceny a počet řemeslníků, „kteří smí v daném městě provozovat příslušnou živnost“. (Šiler 2007, s. 49) V současnosti bychom tyto dohody označili jako kartelové dohody.

Významnou roli v problematice vydávání zákonodárných aktů antimonopolní politiky hrály Spojené státy americké, které mají, mezi moderními státy, „nejdelší historii antimonopolního zákonodárství“. (Zemplinerová 2003, s.2) Zde tedy hledáme kořeny novodobé antimonopolní politiky. V 19. století nastal zlom ve vývoji antimonopolní politiky schválením tzv. Shermanova zákona roku 1890, který „postavil mimo zákon každé spojení nebo úmluvu směřující k omezení směny“. (Samuelson, Nordhaus 1995, s. 617) Po vydání Shermanova zákona následoval vznik mnoha antimonopolních zákonů nejen ve Spojených státech amerických, ale i v Evropě. V současné době má antimonopolní politiku většina vyspělých i rozvíjejících se ekonomik - mezinárodní síť soutěžních organizací ICN (International Competition Network), která sdružuje soutěžní úřady jednotlivých zemí, zaznamenala od roku 2001, kdy byla založena 16 zeměmi, nárůst na celkový počet 102.⁴

Evropská antimonopolní politika je inspirována antimonopolní politikou americkou. (Hubař 2003) Základními kameny antimonopolní legislativy ve Spojených státech amerických jsou tři zákony : Shermanův, Claytonův a zákon Federal Trade Commission. (Samuelson, Nordhaus 1995, s. 617 : „...je udivující, kolik právních norem vyrostlo z tak mála slov.“)

1.2 MONOPOL

Monopol je vedle oligopolu a monopolistické konkurence jedním z hlavních druhů nedokonalé konkurence. (Musil 2009, s. 132) Nedokonalá konkurence se týká trhů, „na nichž nejsou splněny podmínky dokonalé konkurence, neboť přinejmenším jeden prodávající je dostatečně velký na to, aby ovlivnil tržní cenu, takže poptávková křivka po jeho produktu je klesající. Pojem nedokonalá konkurence se vztahuje k jakémukoli typu nedokonalosti – čistému monopolu, oligopolu nebo monopolistické konkurenci.“ (Samuelson, Nordhaus 1995, s. 972) Monopol vykazuje určité vlastnosti, kvůli kterým do této nedokonalé konkurence

⁴ Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. *Výroční konference ICN 2008 – Kjóto, Japonsko* [online]. 4.11.2008 [cit. 2010-02-07]. Dostupné z : <<http://www.compet.cz/hospodarska-soutez/mezinarodni-spoluprace/vyrocnik-konference-icn/>>

zasahuje stát svou hospodářskou politikou. „Termínem monopol označujeme takovou situaci na trhu, kdy :

- v odvětví působí jen jeden prodávající,
- prodáváný produkt je zcela specifický a nemá žádné blízké substituty (náhražky), které by danému produktu konkurovaly,
- vstup dalších firem do odvětví není možný.“ (Jurečka 2003, s. 176)

Situace, kdy je na trhu pouze jeden prodávající, může přetrvávat pouze tehdy, existují-li překážky vstupu na trh pro další konkurenty. Podle výše uvedeného nejde tedy nutně o situaci, kdy by byl na trhu pouze jeden výrobce. Dle toho, jaké jsou překážky vstupu na trh, rozlišujeme tři základní druhy monopolu (Holman 2002, s. 366) :

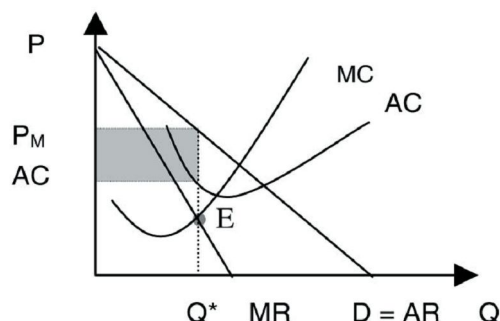
- monopol z vlastnictví jedinečného faktoru (přírodní monopol),
- přirozený (síťový) monopol,
- státem vytvořený (administrativní monopol).

„Typickými odvětvími, kde bychom mohli hledat příklad přirozeného monopolu, jsou odvětví síťová...“ (Musil 2009, s. 134) „Jedná se o případ, kdy průměrné náklady dosahují své minimální úrovně při větším výstupu, než žádá tržní poptávka – minimum AC leží nad poptávkovou křivkou. Dochází tedy k tomu, že zabezpečení tržní poptávky jedinou firmou je z hlediska nákladů efektivnější než za situace, kdyby na daném trhu fungovalo větší množství firem.“ (Musil 2009, s. 134) Administrativní (státem vytvářené monopoly) vznikají, aby zajistily plnění „univerzální služby“ a zamezily „neefektivní duplikaci“ (Holman 2002, s. 389) Jak dále Holman uvádí : „Pojem „univerzální služby“ vychází z představy, že existují určité produkty či služby, které by měly být dostupné všem lidem za stejných podmínek. Například doručování dopisů nebo telefonní spojení. Protože má vláda obavu, že by soukromé firmy nezajistily „všeobecnou dostupnost za stejných podmínek“, vytvoří monopol.“ (Holman 2002, s. 389) Státem vytvářené monopolní trhy bývají doprovázeny i cenovou regulací, která stanoví ceny, za které bude monopolní firma produkt nabízet. „Příkladem státem vzniklého monopolu může být doručování listovních zásilek do určité hmotnosti pouze Českou poštou, nebo přeprava osob po železnici (České dráhy).“ (Musil 2009, s. 136)

Jak uvádí Holman, zjednodušeně se dá říci, že monopolní trh se liší od konkurenčního trhu tím, že cena monopolu za jeho produkty je vyšší, než by byla cena na konkurenčním trhu.

(Holman 2002, s. 366) Následující graf znázorňuje rovnováhu monopolu maximalizujícího zisk.

Obrázek č. 1 : Rovnováha monopolu



Zdroj : HOBZA, V. – ASSENZA, D. – ZLÁMAL, J. *Základy ekonomie, Univerzita Palackého Olomouc 2006, ISBN 80-244-1295-0, s.56*

Rovnováha monopolu, který maximalizuje svůj zisk, nastane v bodě E. Mezní příjmy se rovnají mezním nákladům. Monopol bude vyrábět množství statku Q^* , které bude prodávat za cenu P_M (monopolní cenu) danou poptávkou. Velikost zisku monopolu je rozdílem průměrných nákladů a průměrných příjmů. Efektivnost monopolu je možné měřit jako součet přebytků spotřebitelů a přebytků výrobce. Tento součet je u monopolu menší než u dokonale konkurenční firmy, jelikož u monopolu dochází z tzv. mrtvé ztráty nebo ztráty mrtvé váhy. (Samuelson, Nordhaus 1995, s. 368) „Mrtvá ztráta znamená ztrátu jedněch, která není kompenzována ziskem druhých. V tomto smyslu lze tedy říci, že monopolní trh je méně efektivní než konkurenční trh.“ (Holman 2002, s. 369)

Monopol je většinou spojován s negativním vlivem této tržní struktury na fungování trhu. „Mnoho ekonomů je přesvědčeno, že monopol nejen ždímá spotřebitele, ale také potlačuje motivace k inovacím.“ (Holman 2002, s. 373) Na stejném místě však Holman také tvrdí, že na monopol se dá nahlížet i z jiného úhlu pohledu a připomíná Schumpeterův dynamický pohled na monopol. Z tohoto pohledu, který je odlišný od statického pohledu (kde monopol je pouze málo efektivní tržní strukturou vyvolávající mrtvou ztrátu), je monopol hybnou silou pokroku: „Monopol je vidinou, cílem inovátora. A monopol je pak také plodem úspěšné inovace, kterou konkurenti dosud nejsou schopni napodobit.“ (Holman 2002, s. 374) Konkurenti se ovšem snaží tyto inovace napodobit a většinou se jim to po nějakém čase podaří. Jsou totiž přitahováni vysokými zisky plynoucími z daného odvětví. Podle tohoto přístupu můžeme tedy

dokonce říct, že monopol skrze inovace posiluje konkurenční boj a že žádný monopol netrvá věčně.

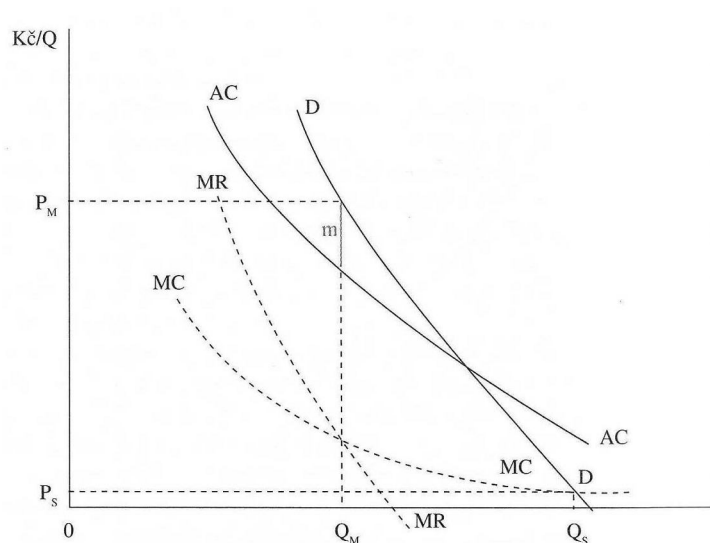
1.2.1 Zdroje tržních nedokonalostí

Tržní nedokonalosti jsou zapříčiněny zejména existencí nedokonale konkurenčního prostředí a externalit. Externality jsou příčinami tržních selhání, protože se jedná o „aktivity a činnosti, které pozitivně či negativně ovlivňují jiné subjekty, aniž za ně musí být placeno, nebo jsou za tuto činnost odškodněny.“ (Fuchs, Tuleja 2003, s. 66) Samotné nedokonale konkurenční prostředí vzniká tehdy, když je „výstup odvětví nabízen malým počtem firem.“ (Samuelson, Nordhaus 1995, s. 569) Hlavními zdroji nedokonale konkurenčního prostředí jsou podle Samuelsona nákladové podmínky a překážky konkurenci. Nákladové podmínky souvisejí s úsporami z rozsahu – mohou-li velké firmy vyrábět a prodávat za nižší ceny, než malé firmy, budou tyto posledně jmenované velmi brzy vytlačeny, resp. zničeny, jelikož nemohou konkurovat cenové politice velkých firem uplatňujících zmiňované úspory z rozsahu. Konkurence může být omezena i tehdy, získá-li produkt „patentovou ochranu (Polaroid), má-li značka produktu firmy dobrý zvuk (Coke), nebo jestliže regulační překážky zabraňují konkurenci (Duke Light and Power).“ (Samuelson, Nordhaus 1995, s. 570)

Přirozený monopol a nákladové podmínky

Přirozený monopol je specifickým druhem monopolu, „který vděčí za svůj vznik nikoli vlastnictví jedinečného faktoru, ale nákladovým podmínkám v odvětví“. (Holman 2002, s. 378) Jedním z důvodů nedokonalé konkurence je existence úspor z rozsahu, tedy klesajících průměrných nákladů.

Obrázek č. 2 : Přirozený monopol



Zdroj : HOLMAN, R. *Mikroekonomie*, C.H.Beck Praha 2002, ISBN : 80-7179-737-5, str. 379

Na obrázku přirozeného monopolu je znázorněna firma, jejíž průměrné i mezní náklady v segmentu reálné poptávky klesají. Firma vykazuje rostoucí výnosy z rozsahu. Podle Holmana vzniká přirozený monopol v odvětví, kde jsou fixní náklady relativně velmi vysoké a mezní náklady velmi nízké; jde většinou o tzv. síťová odvětví (rozvod elektřiny, vody, plynu, dopravní sítě), v takovýchto odvětvích jsou náklady na jednotku produkce tím nižší, čím více zákazníků firma má. (Holman 2002, s. 378) „Inak řečeno – náklady jsou nejnižší, je-li na trhu jen jedna firma.“ (Holman 2002, s. 378) Konkurenční koexistence několika tisíců firem v odvětví je tedy nereálná. Síťová odvětví produkují většinou takové statky, které jsou jen obtížně nahraditelné (elektřina, teplo, plyn, voda,...). Poptávka po těchto statcích je tedy poměrně strmá. Jak Holman dále uvádí, jde navíc o politicky citlivé produkty (nezbytné statky) a vzniká proto politický tlak na regulaci jejich ceny ze strany státu. V praxi ovšem regulace ceny státem nemusí vést k požadovanému výsledku (k nulovému zisku monopolu). „Regulační úřad totiž není schopen detailně zkoumat nákladové položky monopolní firmy“ (Holman 2002, s. 380), je tedy obtížné pro regulační úřad zjistit, zda firma dosahuje ekonomického zisku, v delším období potom cena statků dodávaných monopolem roste na takovou úroveň, jakou monopolista chce. „Pro monopolistu není žádný problém přesvědčit regulátora o nutnosti zvyšování ceny. Stačí poukázat třeba na nutnost investování do rekonstrukcí sítě. (...) Georgie Stigler nazval tento jev syndromem ovládnutého strážce : regulovaný monopolista fakticky ovládne regulátora a říká mu, jak jej má regulovat.“ (Holman 2002, s. 380)

Bariéry vstupu do odvětví

Překážky konkurenci, neboli bariéry vstupu do odvětví vznikají, „jestliže právní omezení nebo diferenciací produktu snižuje počet konkurentů pod počet, který by přežil na základě samotných efektivních nákladových struktur.“ (Samuelson, Nordhaus 1995, s. 573) Překážky vstupu do odvětví se mohou lišit v závislosti na charakteru výrobku i na charakteru trhu. Reakce poptávky na změnu ceny je odlišná pro různé druhy výrobků, stejně tak velkou roli hraje i míra substituce. Mezi právní omezení zahrnuje Samuelson patenty, omezení vstupu a cla a kvóty v zahraničním obchodě. (Samuelson, Nordhaus 1995, s. 573) Vedle právních překážek existují i ekonomické bariéry vstupu do odvětví, kterou je zejména diferenciací produktu. Celková poptávka po daném produktu je rozdělena mezi několik dílčích trhů diferencovaných produktů.

Tržní moc a její měření

Tržní moc je sama o sobě znakem nedokonalé konkurence a základním rozdílem mezi monopolem a dokonalou konkurencí. Monopol má, oproti dokonalé konkurenční firmě, tržní sílu a může ovlivnit tržní cenu svého produktu. Monopolní tržní moc určovat si cenu je však využita pouze v případě, že existují překážky vstupu do odvětví a výrobek nelze nahradit jiným substitutem. (Zemplinerová 2009, s. 13) Dokonalé konkurenční firma nemá žádnou tržní moc. Tržní moc firmy na trhu roste např. slučováním s jinými firmami. „Vyšší tržní moc spojených subjektů může zvyšovat překážky pro vstup na trh a fakticky jej tak uzavírat novým konkurentům, resp. jejich vstup vázat na vysoké (až prohibitivní) náklady.“ (Ondrejová 2007, s. 77) Tržní moc je třeba měřit proto, aby ji stát mohl, v případě potřeby, regulovat politickými opatřeními. Tržní moc znamená „stupeň kontroly, kterou má jediná firma nebo malý počet firem nad cenou a výrobními rozhodnutími v odvětví.“ (Samuelson, Nordhaus 1995, s. 574)

1.2.2 Regulace monopolu

Vedle antimonopolní politiky existuje také regulace monopolu. „Antimonopolní politiku je třeba odlišovat od regulace, která, jak ukážeme, je zdrojem dlouhodobého udržování monopolu. Regulační politika je aktivní politika, regulační agentura říká, co se má dělat. určuje ceny, kontroluje investice atd. Antimonopolní politika je pasivní – zákon stanovuje, co je zakázané. Regulace je kontinuální, obvykle dlouhodobý proces. V případě antimonopolní politiky se jedná o jednorázový akt v jednotlivém případě. Rozhodnutím, ať již na úrovni

správního orgánu (v případě České republika Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže) nebo soudu, případ končí.“ (Zemplinerová 2003, s. 2)

1.3 POJETÍ KONKURENCE V ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ

Konkurence, z latinského „*concurrere*“ (společně běžet)⁵ má mnoho významů. Konkurenci můžeme rozumět „proces střetávání různých, zpravidla protikladných zájmů tržních subjektů. Proces konkurence je od trhu neoddělitelný a je předpokladem fungování trhu.“ (Fuchs, Tuleja 2003, s. 60) Proces konkurence je sice od trhu neoddělitelný, nicméně konkurence může být z trhu vytlačena. Formy tržní konkurence jsou různé, od dokonalé konkurence přes monopolistickou konkurenci až po monopol, který je extrémní formou nedokonalé konkurence. „Monopol bývá někdy mylně chápán jako typ tržní struktury, kde neexistuje konkurence. Monopolní firma bývá označována jako subjekt, který má absolutní moc nad trhem, tedy nad svou poptávkou. Je sice pravdou, že monopol využívá překážek pro vstup do odvětví a faktu, že na trhu se nenacházejí blízké substituty k jeho produkci. To ovšem neznamená, že firma v postavení monopolu může poptávku po své produkci ignorovat a zjednodušeně řečeno, dělat si co chce. (...) To znamená, že i monopolní firma bude vyrábět takové množství produkce, při které dojde k vyrovnání mezních nákladů a mezních příjmů. Jelikož se funkce mezních příjmů odvíjí od funkce poptávky po produkci monopolu, pak již sama tato skutečnost potvrzuje nemožnost poptávku ignorovat. Monopol je proto formou konkurence napříč trhem.“ (Musil, P. 2009, s. 133)

Jak bylo řečeno výše, síťová odvětví jsou typickým příkladem přirozeného monopolu, nicméně i monopol je určitou formou konkurence - konkurence napříč trhem. „Železniční doprava prožívá v současné době v Evropě určitou renesanci a její udržení a rozvoj je mimo jiné také akcentován dopravní politikou Evropské unie. Současně je však železniční doprava ve všech evropských zemích mimořádně ztrátové odvětví a neobejde se bez masivních dotací z veřejných rozpočtů. Jedním z klíčových faktorů revitalizace železniční dopravy je konkurence.“⁶

⁵ *Online etymology dictionary* [online] c2001-2010 [cit. 2010-02-10]. Dostupné z :

<<http://www.etymonline.com/index.php?term=concur>>

⁶ KVIZDA, M., TOMEŠ, Z. *Konkurenceschopnost a konkurence v železniční dopravě – možnosti a limity hospodářské politiky* [online]. [cit. 2010-02-07]. Dostupné z : <<http://railway.econ.muni.cz/o-nas/konkurenceschopnost-konkurence-v-zeleznicni-doprave---moznosti-limity-hospodarske-politiky>>

Konkurence v železniční dopravě má několik podob. Jedná se zejména o konkurenci na trhu, o trh, intermodální a intramodální konkurenci. „Pro ekonomickou analýzu železniční dopravy je klíčové, zda ji posuzujeme jako síťový monopol – tzn. infrastruktura je institucionální součástí železničního provozu a je součástí fixních nákladů dopravce – nebo jako dopravní služby poskytované jednotlivými dopravci na institucionálně oddělené infrastruktuře. Konkurence na trhu existuje v případě privátních dopravců používajících svoji vlastní dopravní cestu; předmětem konkurence je poskytování přepravních služeb po této cestě v soutěži s přepravou jiného dopravce po jeho vlastní cestě. Konkurence o trh vzniká v situaci, kdy jsou dopravci vlastnicky odděleni od dopravní cesty a soutěží ex ante o možnost poskytovat přepravní službu v určitém segmentu sítě. Soutěž je v tomto případě vedena o kapacitu cesty a nebo o státní subvenci provozu.“ (Kvizda a kol. 2007, s. 25) Jak autoři dále uvádějí, správně nastavená konkurence může zmenšit náklady dopravy : „Nastavení podmínek a parametrů konkurence o trh je klíčové pro optimalizaci rozdělování státních subvencí a minimalizaci nákladů odvětví dopravy jako celku.“ (Kvizda a kol. 2007, s. 25).

Dalším typem konkurence je intermodální konkurence, tedy „konkurenční prostředí na trhu železničních dopravních služeb nebo komplexně na dopravním trhu všech módů.“ (Kvizda a kol. 2007, s. 25). Vedle toho intramodální konkurence, je „konkurenceschopnost železničních dopravců mezi sebou navzájem.“ (Kvizda a kol. 2007, s. 25). Při posuzování konkurenceschopnosti jednotlivých železničních dopravců mezi sebou „nehrají roli institucionální a technické parametry, neboť jsou jim vystaveni všichni dopravci : tvar a kvalita sítě v případě, že je infrastruktura oddělená od provozu, podmínky přidělování licencí, rozdělování subvencí, apod.“ (Kvizda a kol. 2007, s. 25)

Těchto několik dimenzí konkurence můžeme sledovat „na soudobých evropských trzích. (...) Trh dopravních služeb je tvořen infrastrukturou každého modu oddělenou od dopravců, dopravci poskytují dopravní služby a konkurují si na tomto trhu, vybrané dopravce (zejména osobní dopravy) stát dotuje (tj. hradí ztrátu vzniklou z plnění požadavku veřejné dopravní obslužnosti) a tito dopravci o státní dotace soutěží na principu konkurence o trh. (...) Je úkolem státu, aby nastavil pro konkurenci o trh takové podmínky, které intermodální konkurenci umožní v požadované míře...“ (Kvizda, 2006, s. 16) Stát se má tedy snažit nastavit limity intermodální konkurence tak, aby přinesla jednak služby poskytované efektivně a také, aby podmínky konkurence byly v souladu s evropskou a národní legislativou.

1.4 SHRnutí KAPITOLY

Antimonopolní politika má za cíl potlačovat protisoutěžní jednání, kterým je vedle omezování monopolních struktur také zneužívání dominance, spojování podniků, rozhodování v oblasti zakázaných dohod či kontrola státní pomoci a dohled nad správným průběhem veřejných soutěží. Pomocí zákonů antimonopolní politika stanovuje, co je zakázané, zajišťuje rovné postavení veřejných a soukromých podniků a dodržování pravidel hospodářské soutěže. Železniční doprava je jedním ze sítových odvětví a často se v ní proto setkáváme s monopolními strukturami, které vyplývají z toho, že sítová odvětví jsou typickým příkladem přirozeného monopolu. Sledování státního zájmu může dojít i k založení státního monopolu, který má pro stát zajišťovat určité služby nebo prokukovat výrobky. Se státním monopoem bývá spojena i cenová regulace, která stanoví ceny, za které bude monopol své služby či výrobky nabízet. Antimonopolní politika se snaží o ochranu hospodářské soutěže i v sítových odvětvích. V oblasti železniční dopravy se můžeme setkat s několika druhy konkurence. Jedná se o konkurenci na trhu, o trh, intermodální či intramodální konkurenci.

2. EVROPSKÁ ANTIMONOPOLNÍ POLITIKA A REGULACE ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

„Konkurence se musí stát v odvětví pravidlem, neboť je v zájmu nás všech.“⁷

(Cabanes, Neveu 2008, s. 13)

Evropská soutěžní politika usiluje o „vytvoření podmínek pro volnou soutěž ve Společenství, je zaměřena na odstraňování všech překážek, které negativně ovlivňují obchodní vztahy ve společném trhu.“ (Fiala, Pitrová 2003, s. 419). Hospodářská soutěž je v rámci Evropské unie upravena již v zakládajících smlouvách, konkrétně tedy ve Smlouvě o Evropském hospodářském společenství (tzv. Římská smlouva) : „Jejím cílem byla proto mezi jiným podpora harmonického rozvoje hospodářského života a hospodářského růstu, k čemuž slouží řada činností a politik Společenství specifikovaných podrobně v čl. 3 SES.“ (Munková, Svoboda, Kindl 2006, s. 40) Ve výčtu těchto činností a politik v článku 3 Smlouvy o založení Evropského společenství je uvedena mj. společná dopravní politika, do které patří i železniční dopravní politika. Klíčová ustanovení týkající se pravidel hospodářské soutěže v Evropské unii jsou obsažena v článku 101 a 102 a následující. Konsolidovaného znění Smlouvy o Evropské unii (bývalý článek 81 a 82 an. Smlouvy o založení Evropského společenství), což jsou pravidla platná pro podniky, a čl. 107 a následující Smlouvy o fungování Evropské unie, což jsou pravidla platná a určená pro státy. Zmíněné články tvoří primární právo, sekundární právo je potom obsaženo v nařízeních, směrnicích a do systému je nutné zahrnout i tzv. soft law, což je soubor oznámení, pravidel, informací apod. (Munková, Svoboda, Kindl 2006, s. 40). Tato kapitola je věnována zejména vývoji pravidel hospodářské soutěže v rámci železniční dopravní politiky a jejich implementace v Evropské Unii, potažmo i vývojem této politiky samotné.

2.1 EVROPSKÁ DOPRAVNÍ POLITIKA

„Dopravní politika byla vždy chápána jako nedílná součást projektu společného trhu, a proto již ve smlouvě o EHS byly zmíněny její cíle a základní nástroje.“ (Fiala, Pitrová 2003, s. 429)

⁷ « La concurrence doit donc devenir la règle dans le secteur, car elle est dans l'intérêt de tous. »

Doprava je velmi důležitým aspektem fungování vnitřního trhu a bez fungujícího dopravního sektoru si pravděpodobně nelze společný trh, který je charakteristický zejména čtyřmi svobodami (svoboda pohybu osob, zboží, služeb a kapitálu) pravděpodobně vůbec představit, jak naznačuje i následující citace: „Specialisation within a customs union implies the spatial separation of supply and demand, and hence increased international goods transport. The increased interaction that follows from the creation of an economic and monetary union (freedom to provide services, free movement of persons and so on) leads to increased international passenger transport.” (Molle 2001, s. 313)

Přestože byla evropská dopravní politika obsažena již v Římské smlouvě (1957), a „předpokládalo se, že bude vytvářena ve stejných etapách jako společný trh,“ (Fiala, Pitrová 2003, s. 429) „nebyly k jejímu skutečnému vzniku až do 90. let 20. století podniknuty žádné praktické kroky.“ (Seidenglanz 2006, s. 37) Evropská komise začala sice podnikat první kroky ke společné dopravní politice již na počátku šedesátých let, nicméně bez úspěchu. „Komise předložila první návrhy na standardizaci kamionové dopravy, regulaci státních podpor v tomto sektoru, jeho zdanění apod. již v roce 1962. Rada však tento dopravní program nepodpořila. Projednávání otázek společné dopravní politiky bylo následně zastaveno po politické krizi Společenství v roce 1965. Cíle stanovené ve Smlouvě o EHS tak zůstaly nejen nesplněny, ale dokonce většina položek dopravní agendy nebyla vůbec projednávána.“ (Fiala, Pitrová 2003, s. 430) I během následujících let vývoj společné dopravní politiky stagnoval, což dovedlo Evropský parlament 15. září 1982 k rozhodnutí, „že podá na Radu žalobu k ESD z důvodu nečinnosti. Žaloba Evropského parlamentu, která byla skutečně k ESD podána 24. ledna 1983, se opírala o závazek vytvořit společnou dopravní politiku ve Smlouvě o EHS.“ (Fiala, Pitrová 2003, s. 430) Tento spor pomohl stagnaci ve vývoji společné dopravní politiky odblokovat, následovalo přijetí Jednotného evropského aktu (1987), „kterým bylo v Radě zavedeno rozhodování kvalifikovanou většinou.“ (Fiala, Pitrová 2003, s. 430) Pro změnu v dalším vývoji společné dopravní politiky bylo důležité přijetí Maastrichtské smlouvy, s jejímž přijetím (resp. vstupem v platnost) vznikl i jednotný vnitřní trh Společenství. (Týč 2004, s. 127) „Změnu přináší až Maastrichtská smlouva (Smlouva o Evropské unii) v roce 1992, která posílila politické, institucionální a rozpočtové základy společné evropské dopravní politiky. Kromě jiného byl už přímo do této smlouvy zakomponován např. koncept tzv. transevropských sítí, což umožnilo přípravu plánu výstavby a modernizace dopravní infrastruktury na celoevropské úrovni s finanční podporou ze strany Evropského společenství.“ (Seidenglanz 2006, s. 37) V roce 1992 byl přijat důležitý

dokument pro otevření evropského dopravního trhu – Bílá kniha o budoucím vývoji společné dopravní politiky : „The Commission's first White Paper on the future development of the common transport policy, published in December 1992, put the accent on opening up the transport market. Ten years later, road cabotage has become a reality, ...”⁸ Tento dokument tedy vyřešil mj. problém kabotáže („omezení dopravních služeb na vnitrostátní dopravce, tzv. kabotáž,“ Fiala, Pitrová 2003, s. 431). Do roku 1992 byl tento problém řešen bilaterálními smlouvami, v roce 1992 „byl tento bilaterální systém zrušen a Rada přijala nařízení, že přepravci se sídlem v členské zemi Společenství a s odpovídající licenci mohou poskytovat své služby bez omezení v rámci celého společného trhu. Rozhodnutí se ovšem vztahovalo jen na nákladní dopravu, kabotáž týkající se přepravy osob byla řešena až roku 1997.“ (Fiala, Pitrová 2003, s. 431) Hlavního cíle (otevření dopravního trhu) „se v podstatě s výjimkou železniční dopravy podařilo dosáhnout.“ (Seidenglanz 2006, s. 37)

2.1.1 Bílá kniha 1996 - Strategie pro obnovu veřejné železniční dopravy

Bílá kniha, která byla vydána Evropskou komisí roku 1996 se zaměřila na obnovu veřejné železniční dopravy. Obsahuje konstatování o poklesu podílu železniční dopravy oproti ostatním druhům dopravy, zabývá se příčinami tohoto poklesu a navrhuje jeho řešení. Dokument se zabývá také náklady souvisejícími s železniční dopravou, jejich členěním a hrazením a podmínkami úhrady služeb železniční dopravy provozované ve veřejném zájmu.

Nutno podotknout, že Bílé knihy mají obecně pouze doporučovací, pro členské státy nezávazný charakter : „Bílé knihy Komise jsou dokumenty, které obsahují návrhy na činnost Společenství v určité oblasti. V některých případech Bílá kniha následuje po vydání Zelené knihy, jejímž cílem je zahájit proces konzultací o daném tématu na evropské úrovni. Po schválení Radou se z Bílé knihy může stát akční program Unie pro danou oblast. Bílá kniha má pro členské státy EU pouze doporučující povahu, je nezávazným dokumentem.“⁹

Bílá kniha z roku 1996 mj. konstatuje, že došlo k poklesu podílu železniční dopravy oproti jiným druhům dopravy : „However, while unease is growing about the negative effects of

⁸ *Europa. Summaries od EU legislation* [online]. 17.10.2007 [cit. 2010-04-23]. Dostupné z : <http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/124007_en.htm>

⁹ *Euroskop.cz. Věcně o Evropě* [online]. c2005-0 [cit. 2010-04-23]. Dostupné z : <<http://www.euroskop.cz/200/322/clanek/bile-knihy/>>

transport, rail's market share still declines."¹⁰ Návrhy a doporučení pro napravení stále klesajícího podílu železniční dopravy na trhu jsou zejména opatření zajišťující otevření železničního trhu. Hlavní důvod stále klesajícího podílu železniční dopravy na trhu dopravy Bílá kniha spatřuje v nespokojenosti s cenami a kvalitou dopravy („The main reason is dissatisfaction with the price and quality of rail transport, ...“), protože železnice nereagují, oproti jiným druhům dopravy na tržní změny a potřeby cestujících. Bílá kniha proto konstatuje, že je potřeba vytvořit „nový druh železnice“ („A new kind of railway is needed.“), který bude vystaven působení tržních sil, což by mělo vést k většímu zapojení soukromého sektoru („It should be exposed to market forces in an appropriate form which should also lead to a greater involvement of the private sector.“). Bílá kniha se věnuje i otázce dotací, pro které bude Komise aplikovat komunitární pravidla tak, aby se železnice staly postupně životaschopné („The Commission will apply Community rules on State aids so as to progressively move the railways towards viability.“)

V oblasti otvírání trhu Komise v Bílé knize navrhuje a prosazuje rozšíření přístupu k železniční infrastruktuře a umožnění novým dopravcům vstoupit na trh jak nákladní, tak i osobní dopravy. Aby byl přístup nových dopravců efektivní, je třeba zajistit oddělení správy infrastruktury a zajištění samotné dopravy do samostatných obchodních jednotek („To help ensure that access rights are effective, it will propose the separation of infrastructure management and transport operations into distinct business units.“) Tržní síly by měly být podle Bílé knihy zavedeny i do národní osobní dopravy. Toto opatření musí být provedeno za současného respektování zisků síťových společností a posílení poskytování veřejných služeb. („Market forces should also be introduced into domestic passenger transport. This must be done in such a way as to respect network benefits and bolster the provision of public services.“)

V části Bílé knihy, která je věnována veřejným službám se Komise zavazuje navrhnout v dalších letech zevšeobecnění smluv o veřejných službách mezi státem a dopravcem. Chce tím docílit zvýšení kvality veřejné dopravy. („It is necessary to improve quality and value for money, for which a clear definition of responsibilities is essential. The Commission will propose the generalisation of public service contracts between the State and transport operators.“)

¹⁰ *White paper a strategy for revitalising the community's railway* [online]. 1996 [cit. 2010-04-23]. Dostupné z : <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:1996:0421:FIN:EN:PDF>>

2.1.2 Bílá kniha 2001 – Evropská dopravní politika pro rok 2010 : Čas rozhodnout

Co se týče otvírání trhu železniční dopravy, Bílá kniha z roku 1996 si vytyčila nemalé cíle. Evropská unie však nadále konstatovala, že se dopravní trh nevyvíjí příznivým směrem: „Přes úspěšné otevření dopravního trhu však v prostoru Evropské unie i v průběhu 90. let přetrvávaly podle dokumentu European Commission (2001) některé skutečnosti, které deformovaly podobu dopravního trhu. V jejich důsledku se dopravní trh i nadále vyvíjel z pohledu EU nepříznivým směrem.“ (Seidenglanz 2006, s. 37) Nepříznivý směr je v dokumentu Evropské komise předloženém 12. září 2001, Bílé knize : Bílá kniha Evropská dopravní politika pro rok 2010 : Čas rozhodnout (“European transport policy for 2010: time to decide“) popsán následujícími tendencemi¹¹ :

- nerovnoměrný nárůst jednotlivých druhů dopravy; silniční doprava zboží tvoří 44% evropského dopravního trhu, zatímco železnice pouhých 8% a vnitrozemní vodní doprava 4%. Osobní přepravě po silnicích tvoří 79%, vzduchem 5% a po železnici 6%;
- tvořící se zácpy na hlavních dopravních tazích, ve městech a na některých letištích;
- vznik škodlivých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a nízká bezpečnost na silnicích.

Bílá kniha z roku 2001 stanovila cíl dopravní politiky pro budoucí vývoj, kterým bylo „dosažení tzv. udržitelného rozvoje jednotlivých druhů dopravy.“ (Seidenglanz 2006, s. 38) Bílá kniha obsahuje okolo 60 opatření : „The Commission has proposed 60 or so measures to develop a transport system capable of shifting the balance between modes of transport, revitalising the railways, promoting transport by sea and inland waterway and controlling the growth in air transport. In this way, the White Paper fits in with the sustainable development strategy adopted by the European Council in Gothenburg in June 2001.“¹²

„Jednotlivá opatření lze seskupit do třinácti skupin věnovaných dosažení určitého cíle.“ (Seidenglanz 2006, s. 40) Vzhledem k tématu a cílům této práce se tato podkapitola nadále věnuje opatření týkající se železniční dopravy a hospodářské soutěže v ní.

¹¹ *White paper a strategy for revitalising the community's railway* [online]. 1996 [cit. 2010-04-23]. Dostupné z : <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:1996:0421:FIN:EN:PDF>>

¹² *Europa. Summaries od EU legislation* [online]. 17.10.2007 [cit. 2010-04-23]. Dostupné z : <http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/124007_en.htm>

Bílá kniha z roku 2001 („Bílá kniha Evropská dopravní politika pro rok 2010 : Čas rozhodnout“) si klade za cíl zlepšit regulaci mezi jednotlivými druhy dopravy a posílit postavení železniční dopravy tak, aby se stala konkurenci schopnou alternativou silniční a letecké dopravě : „Unless competition between modes is better regulated, it is Utopian to believe we can avoid even greater imbalances, with the risk of road haulage enjoying a virtual monopoly for goods transport in the enlarged European Union. The growth in road and air traffic must therefore be brought under control, and rail and other environmentally friendly modes given the means to become competitive alternatives.“¹³ Železnice jsou stále, podle Bílé knihy, dopravním prostředkem s významným potenciálem, a obnova železnic je klíčem pro dosažení nové rovnováhy mezi jednotlivými druhy dopravy“. („The fact is that, almost two centuries after the first train ran, the railways are still a means of transport with major potential, and it is renewal of the railways which is the key to achieving modal rebalance.“) Bílá kniha také uvádí, že „základní kámen byl položen roku 1991 směrnicí vyžadující, aby účetnictví managementu železniční infrastruktury bylo odděleno od zajištění drážních služeb. Tato směrnice otevřela mj. cestu k nezávislému, transparentnímu řízení a budoucí soutěži mezi železničními společnostmi.“ („The foundation stone was laid in 1991 with a Directive requiring separate accounts to be kept for railway infrastructure management and the provision of railway transport services. Amongst other things, this Directive opened the way for independent, transparent management and for future competition between rail companies.“) V tomto kontextu se v Bílé knize Komise zavazuje předložit v roce 2001 „další balíček opatření pro vytvoření opravdového vnitřního železničního trhu.“ („In this context, in 2001 the Commission will submit a further package of measures to create a genuine internal rail market.“) Seidenglanz shrnuje, že „ k plnému využití potenciálu železniční dopravy, a tedy k zajištění toho, aby v budoucnu zůstala významným hráčem na dopravním trhu, je podle názoru EU nutná liberalizace železničního trhu, optimalizace využití drážní infrastruktury a modernizace služeb.“ (Seidenglanz 2006, s. 40)

2.1.3 Revitalizace a liberalizace železnic : „železniční balíčky“

Plné liberalizace železničního trhu, předpokládající „železnici bez hranic“ (vznik tzv. Integrated European Railway Area“), by mělo být dosaženo prostřednictvím realizace celkem

¹³ *White paper European transport policy for 2010: time to decide* [online]. 12.9.2001 [cit. 2010-04-23].

Dostupné z : <http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf>

tří „železničních balíčků,...“ (Siedenglanz 2006, s. 40) Následující přehled obsahu „železničních balíčků“ je sestaven podle internetových stránek Ministerstva dopravy ČR.¹⁴

- **První železniční balíček** byl přijat roku 2001 a obsahuje celkem 4 směrnice. Balíček je souhrnem návrhů nové, resp. novelizací stávající legislativy Evropské unie, iniciovaný Evropskou komisí v rámci svých pravomocí s vlivem na evropský železniční trh.
- Směrnice 2001/12/ES ze dne 26.2. 2001, kterou se mění směrnice 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství; tato směrnice požadovala „účetní oddělení správy drážní infrastruktury od zabezpečení drážního provozu v jednotlivých státech. Přínos tohoto nařízení podle EU spočívá jednak v tom, že umožňuje nezávislou a transparentní správu infrastruktury a jednak v tom, že umožňuje příchod nových drážních dopravců, a tudíž vznik konkurence na železnici – byť zatím pouze uvnitř jednotlivých členských států. (...) Odstraněny by v důsledku toho měly být situace typu, že jedna železniční společnost zároveň vlastní drážní infrastrukturu, přiděluje právo ji užívat konkurenčním dopravcům, zabezpečuje železniční provoz a navíc ještě kontroluje dodržování bezpečnostních a dalších předpisů.“ (Siedenglanz 2006, s. 41)
- Směrnice 2001/13/ES ze dne 26.2. 2001, kterou se mění směrnice 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům. Tato směrnice zjednodušila systém odlišných národních předpisů pro vydávání licencí železničním podnikům, pro přidělování přístupu k železniční infrastruktuře a pro vydávání osvědčení o bezpečnosti železničním podnikům. „K zabezpečení spolehlivých a přiměřených služeb je nezbytný společný systém vydávání licencí, jenž zajistí, aby všechny železniční podniky vždy splňovaly určité požadavky v souvislosti s bezúhonností a finanční i odbornou způsobilostí, a to v zájmu ochrany zákazníků a třetích osob a nabízely služby s vysokým standardem bezpečnosti.“¹⁵ (odst. 2)

¹⁴ Ministerstvo dopravy ČR [online]. © 2006 [cit. 2010-04-23]. Dostupné z :

<http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/Evropska_unie_na_zeleznici/legislativa/proces.htm>

¹⁵ Eur-Lex. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/13/ES [online]. 15.3.2001 [cit. 2010-04-23].

Dostupné z : <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32001L0013:CS:HTML>>

- Směrnice 2001/14/ES ze dne 26.2.2001, o přidělování kapacity železniční infrastruktury, vybírání poplatků za užívání železniční infrastruktury a o ověřování bezpečnosti. Směrnice nahrazuje původní směrnici 95/19/ES, která podle odstavce (4) a (5) nové směrnice společně se směrnicí 91/440/EHS „nezabránily značné rozmanitosti struktury úrovní zpoplatnění železniční infrastruktury ani rozmanitosti forem a trvání procesů přidělování kapacit. K zajištění transparentnosti a nediskriminačního přístupu k železniční infrastruktuře pro všechny železniční podniky by se měly veškeré informace nezbytné k uplatnění práva přístupu zveřejňovat ve zprávě o síti“¹⁶ (odst. 4 a 5) Odstavec (29) se potom věnuje otázce monopolního postavení provozovatele infrastruktury a upozorňuje, že : „Se zřetelem k monopolnímu postavení provozovatelů infrastruktury je třeba vyžadovat průzkum dostupné kapacity infrastruktury a metod rozšíření této kapacity, pokud proces přidělování kapacit neuspokojuje požadavky uživatelů.“ Směrnice také předpokládá, že „ Účinné řízení a řádné a nediskriminační využívání železniční infrastruktury si žádají zřízení regulačního subjektu dohlížejícího na uplatňování těchto pravidel Společenství a působícího jako odvolací subjekt, nehledě na možnost soudního přezkoumání.“ (odst. 46) V článku 30 odst. (1) směrnice specifikuje regulační subjekt, který mají členské státy za úkol zřídit : „Tento subjekt, kterým může být ministerstvo odpovědné za záležitosti dopravy nebo jakýkoli jiný subjekt, je nezávislý, pokud jde o organizaci, rozhodnutí o financování, právní struktury a rozhodování, na jakémkoli provozovateli infrastruktury, správci poplatků, přidělovacím subjektu nebo žadateli. Subjekt funguje v souladu se zásadami uvedenými v tomto článku, přičemž odvolací a regulační funkce mohou vykonávat oddělené subjekty.“
- Směrnice 2001/16/ES ze dne 19.3.2001, o interoperabilitě trans-evropského konvenčního železničního systému navazuje na směrnici 96/48/ES o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému. Interoperabilitou se rozumí „zabezpečení základních technických a provozních podmínek na vybrané síti drah s cílem zajistit podmínky pro bezpečnou a nepřerušenou jízdu drážních vozidel vysokorychlostního a konvenčního železničního systému.“ (Kocourek 2004, s. 1) Právě nedostatek technické interoperability je v dokumentu Evropské komise pokládán za hlavní překážku soutěže v rámci mezinárodní dopravy : „A major barrier

¹⁶ *Eur-Lex. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES* [online]. 3.12.2007 [cit. 2010-04-23]. Dostupné z : < <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0044:0050:CS:PDF> >

to competition is the lack of technical interoperability between railways in European countries. At present there are differences in track gauge between countries lying between the Iberian peninsular and Finland and the rest of Europe, but much more widespread are differences in electrification systems, signalling and control systems between countries.”¹⁷ Technické rozdílnosti, které vykazují jednotlivé národní železniční společnosti brání tomu, aby vlaky mohly bez problémů jezdit po celém území EU, jak směrnice¹⁸ dále uvádí ve svém odst. (15) : „Tento stav v průběhu několika let vytvořil velmi těsné vazby mezi železničním průmyslem a vnitrostátními železnicemi v jednotlivých zemích na úkor skutečného otevření trhů. V zájmu posílení konkurenceschopnosti tohoto průmyslu na světové úrovni je třeba, aby evropský trh byl otevřený a konkurenceschopný .“ Obě zmíněné směrnice (96/48/ES a 2001/16/ES) ukládají členským státům, „aby v případě nově budovaných drah byly v zájmu jejich nerušené technické konstrukční a bezpečnostní propojenosti dodržovány ve všech jejich součástech a segmentech takové technické specifikace, které umožní nepřerušovaný a bezpečný provoz železniční dopravy mezi státy.“ (Kocourek 2004, s. 1)

- **Druhý železniční balíček** byl přijat 22. dubna 2004 Evropským parlamentem. Obsahuje novely směrnic 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství, 2001/16/ES a 96/48/ES o interoperabilitě konvenčního a vysokorychlostního železničního systému, směrnice o bezpečnosti železnic Společenství, nařízení o vzniku Evropské železniční agentury a rozhodnutí Rady o zplnomocnění Komise jednat o podmínkách přistoupení Společenství k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF).
- Nařízení č. 881/2004/ES o zřízení Evropské agentury pro železnice (nařízení o agentuře) znamenalo zřízení Evropské železniční agentury (European Railway Agency), jejímž hlavním úkolem bude dohlížet na zajišťování interoperability a bezpečnosti Evropského železničního systému. Evropská železniční agentura má své administrativní sídlo ve Valenciennes (Francie), místem setkávání a mezinárodních konferencí je Lille (Francie) a její fungování zajišťuje řídicí administrativní výbor

¹⁷ *EU policy and its impact on the rail system* [online]. 2006 [cit. 2010-04-23]. Dostupné z :

<http://www.transport-research.info/Upload/Documents/200609/20060906_164627_84526_rail.pdf>

¹⁸ *Eur-Lex. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES* [online] 20.4.2001 [cit. 2010-04-23]. Dostupné z : <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2001:110:0001:01:CS:HTML>>

složený ze zástupců všech členských států, Komise, průmyslu a sociálních partnerů.¹⁹ Toto nařízení bylo později novelizováno Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1335/2008 ze dne 16. prosince 2008, kterým se mění nařízení (ES) č. 881/2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice (nařízení o agentuře).

- Směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, vybírání poplatků za užívání železniční infrastruktury a o ověřování bezpečnosti, která byla dvakrát novelizována, poslední novelizací je Směrnice Komise 2009/149/ES ze dne 27. listopadu 2009, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES, pokud jde o společné bezpečnostní ukazatele a společné metody pro stanovení výše škod při nehodách. Tato směrnice se týká nastavení vysokých standardů pro bezpečnost železniční sítě.
- Směrnice 2004/50/ES²⁰ pozměňující směrnici 96/48/ES o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému a směrnici 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému. Ve svém článku (1) směrnice stanovuje svůj cíl, kterým je „stanovit podmínky, které je třeba splnit pro dosažení interoperability transevropského vysokorychlostního železničního systému ...“. Jejím cílem je také upravit poměr mezi jednotlivými druhy dopravy ve prospěch železniční dopravy : „Bílá kniha o evropské dopravní politice uvádí tuto směrnici jako součást strategie Komise, která je zaměřena na oživení železniční dopravy a vedoucí ke změně poměru mezi jednotlivými druhy dopravy s cílem snížit přetížení evropských silnic.“ (odst. 8)
- Směrnice 2004/51/ES pozměňující směrnici 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství obsahuje opatření pro úplné otevření trhu v nákladní železniční dopravě : „Železničním podnikům ve smyslu článku 2 se za srovnatelných podmínek uděluje přístup k transevropské železniční síti nákladní dopravy vymezené v článku 10a

¹⁹ *Europa. Agence de l'Union européenne* [online]. 6.4.2010 [cit. 2010-04-23]. Dostupné z :

<http://europa.eu/agencies/community_agencies/era/index_fr.htm>

²⁰ *Eur-Lex. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/50/ES* [online] 30.4.2004 [cit. 2010-04-23]. Dostupné

z : <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32004L0050:CS:HTML>>

a v příloze I, a nejpozději do 1. ledna 2006 k celé železniční síti za účelem provozování služeb mezinárodní přepravy zboží. Dále je železničním podnikům ve smyslu článku 2 nejpozději do 1. ledna 2007 udělen za srovnatelných podmínek přístup k infrastruktuře ve všech členských státech za účelem poskytování všech druhů služeb nákladní železniční dopravy.²¹ (článek 1, odst. 2a) Směrnice klade důraz na nediskriminační a transparentní postup při přidělování kapacity na železniční infrastruktuře : „Každý železniční podnik provozující železniční dopravu uzavře nezbytné veřejnoprávní nebo soukromoprávní dohody s provozovatelem využívané železniční infrastruktury. Podmínky těchto dohod vztahují musí být nediskriminační a transparentní, v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti.“ (článek 1, odst. 2b)

Asi nejdůležitějším ustanovením této směrnice je stanovení data 1.1.2006, od kterého došlo k otevření železničního nákladního trhu pro mezinárodní dopravu a data 1.1.2007, kdy byl železniční trh otevřen pro veškerou nákladní dopravu v rámci Evropské unie. V poslední zmíněné směrnici (2004/51/ES) je naznačen i vývoj dalších opatření, které mají za cíl doplnit právní rámec a pokračovat v úsilí o vytvoření integrovaného evropského železničního prostoru. Komise proto dne 3.3.2004 navrhla třetí soubor opatření, který se týká : „udělování osvědčení pro strojvedoucí, kvality služeb v železniční nákladní dopravě, práv cestujících v mezinárodní železniční přepravě a otevření trhu mezinárodní železniční osobní dopravy. (...) V souvislosti s otevřením trhu mezinárodní osobní dopravy musí být datum 2010, které navrhla Komise, považováno za cíl, který umožní náležitou přípravu všech dopravců.“ (odst. 4 směrnice 2004/51/ES)

- **Třetí železniční balíček** byl vyhlášen Komisí v Úředním věstníku 3.12.2007. Je tvořen následujícími právními předpisy :
 - Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, s platností od 3.12.2009. Toto nařízení posiluje práva cestujících, protože : „V železniční přepravě je cestující slabší stranou přepravní smlouvy, a jeho práva v tomto ohledu proto musí být

²¹ *Eur-Lex. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/51/ES* [online] 30.4.2004 [cit. 2010-04-23]. Dostupné z : <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32004L0051:CS:HTML>>

chráněna.²² (odst. 3). Komise zde navrhuje stanovit minimální standardy pro přepravu tělesně postižených (zejména v Kapitole V) a pravidla pro vyřizování stížností a případy zpoždění vlaku (Kapitola VI).

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES ze dne 23. října 2007, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury, s platností od 4.12.2007. Transpoziční lhůta směrnice byla do 4. června 2009 a u čl. 1 odst. 2, 5, 6 a 7 do 1. ledna 2010. Jak se uvádí v úvodním odstavci (4) této směrnice, jejím cílem je : „zaměřit se na otevření trhu mezinárodní osobní železniční dopravy v rámci Společenství, a neměla by se tedy týkat dopravy mezi členskými státy a třetí zemí. Členské státy by měly mít rovněž možnost vyjmout z oblasti působnosti této směrnice tranzitní dopravu přes Společenství.“²³ Cílovým datem pro otevření trhu mezinárodní osobní dopravy měl být podle této směrnice 1. leden 2010. Komise chce touto směrnicí podpořit hospodářskou soutěž mezi železničními podniky a podněcovat je k nové iniciativě, aby se vyrovnal silný konkurenční tlak vytvářený nízkonákladovými leteckými společnostmi. (odst. 5)
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES ze dne 23. října 2007 o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství, s platností od 4.12.2007. Transpoziční lhůta směrnice byla do 4.12.2009 a účinnost postupně od 4.12.2010 (rejstříky, licence a osvědčení strojvedoucím v přeshraniční dopravě), a od 4.12.2017 - plná účinnost směrnice (licence a osvědčení pro všechny zbývající strojvedoucí). Tato směrnice má zajistit tzv. „personální interoperabilitu“²⁴, tedy „usnadnění pohybu strojvedoucích z jednoho členského státu do druhého, ale také z jednoho železničního podniku do druhého, a obecně usnadnění uznávání licencí a harmonizovaného doplňkového osvědčení všemi zúčastněnými subjekty v odvětví železniční dopravy. K tomuto účelu je nezbytné, aby

²² *Eur-Lex. Nařízení Evropského parlamentu a Rady 1371/2007* [online]. 13.12.2007 [cit. 2010-04-23]. Dostupné z : <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0014:0041:CS:PDF>>

²³ *Eur-Lex. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES* [online]. 18.7.2008 [cit. 2010-04-23].

Dostupné z : <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:191:0001:0045:CS:PDF>>

²⁴ *Ministerstvo dopravy ČR. Třetí železniční balíček* [online]. 7.9.2004 [cit. 2010-04-23]. Dostupné z :

<http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/treti_zeleznicni_balicek.htm>

daná ustanovení zaváděla určité minimální požadavky, které musí žadatelé o udělení licence nebo harmonizovaného doplňkového osvědčení splňovat.“ (odst. 6)

2.1.4 Závazky veřejné služby

Závazek veřejné služby je „požadavek, který vymezí nebo stanoví příslušný orgán k zajištění veřejné služby v přepravě cestujících v obecném zájmu, který by provozovatel na základě svých vlastních obchodních zájmů bez odměny nepřevzal vůbec nebo nepřevzal ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek“²⁵ Ztrátu, která dopravci vznikne následně příslušný orgán, který je objednatel služby nahradí (kompenzuje prokazatelnou ztrátu; kompenzací se rozumí „jakákoli výhoda, zejména finanční, kterou přímo nebo nepřímo poskytne příslušný orgán z veřejných zdrojů během období provádění závazku veřejné služby nebo v souvislosti s tímto obdobím.“²⁶

Bílá kniha z roku 2001 se ve své třetí části zaměřuje na spotřebitele dopravy jako na střed zájmu evropské dopravní politiky („PART THREE: PLACING USERS AT THE HEART OF TRANSPORT POLICY“). V tomto smyslu hovoří o potřebě zajistit vysokou kvalitu veřejné služby, která bude vyhovovat komunitární pravidlům hospodářské soutěže, mimo jiné také používání tendrů v rámci zákonného komunitárního rámce („To guarantee users a high-quality, affordable, continuous service throughout the Community, and one which complies with the Community competition rules, the Commission will continue its work to ensure that transport services of general economic interest are governed by a series of general principles, notably : use of the tendering procedure within a clear legal framework defined at Community level; ...“). Bílá kniha z roku 2001 zdůrazňuje, že proto, aby společná dopravní politika byla efektivní, musí být součástí celkové strategie zahrnující udržitelný rozvoj včetně politiky hospodářské soutěže, která zajistí ve shodě s cílem vysoké kvality veřejných služeb v dopravě

²⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici, článek 2, odst. e) [online]. 3.12.2007 [cit. 2010-04-23]. Dostupné z :

<<http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/CAC0C79E-F4D4-441D-94E3-07ED88049574/0/32007R1370zavverslizby.pdf>>

²⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici, článek 2, odst. g) [online]. 3.12.2007 [cit. 2010-04-23]. Dostupné z :

<<http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/CAC0C79E-F4D4-441D-94E3-07ED88049574/0/32007R1370zavverslizby.pdf>>

a zejména v železniční dopravě, že otevření trhu není bráněno dominantními společnostmi přítomnými na trhu („However, the common transport policy alone will not provide all the answers. It must be part of an overall strategy integrating sustainable development, to include: competition policy, to ensure, in line with the objective of high-quality public services, and particularly in the rail sector, that the opening-up of the market is not hampered by the dominant companies already present on the market ;...“)

V návaznosti na Bílou knihu z roku 2001 bylo dne 23. října 2007 vydáno nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici, které zároveň ruší dřívější nařízení Rady č. 1191/69 a č. 1107/70. Toto nařízení se věnuje zajišťování základní dopravní obslužnosti vlakovou a autobusovou dopravou a definuje nová pravidla pro zajišťování této obslužnosti a uzavírání smluv mezi obcemi a kraji a dopravcem. V úvodním druhém odstavci nařízení připomíná čl. 86 Smlouvy o ES (současný článek 106 Konsolidovaného znění Smlouvy o Evropské unii a jeho ustanovení o veřejných podnicích, které „podléhají pravidlům obsaženým v uvedené smlouvě, zvláště pravidlům hospodářské soutěže“²⁷, v úvodním odstavci (3) připomíná článek 73 Smlouvy o ES (článek 93 Konsolidovaného znění Smlouvy o Evropské unii), který stanoví, že v rámci veřejné služby platí, že „se Smlouvami jsou slučitelné podpory, které odpovídají potřebě koordinovat dopravu nebo které představují náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby.“ V souladu s hlavními cíly Bílé knihy Komise z roku 2001 („zaručit bezpečné, účinné a vysoce kvalitní služby v přepravě cestujících prostřednictvím regulované hospodářské soutěže, která rovněž zajistí transparentnost a fungování veřejných služeb v přepravě cestujících.“²⁸) Nařízení v pátém úvodním ustanovení konstatuje, že : „Mnoho služeb v pozemní přepravě cestujících, které jsou z hlediska obecného hospodářského zájmu nezbytné, nemůže být v současné době provozováno na obchodním základě. Příslušné orgány členských států musí mít možnost zasáhnout s cílem zajistit poskytování těchto služeb. Mechanismy, které mohou tyto orgány využívat pro zajištění poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících, jsou zejména tyto : udělování výlučných práv provozovatelům veřejných služeb, poskytování finančních kompenzací provozovatelům veřejných služeb a vymezení obecných pravidel v oblasti provozování veřejné dopravy, která se týkají všech

²⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1370/2007 [online]. 3.12.2007 [cit. 2010-04-23]. Dostupné z : <<http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/CAC0C79E-F4D4-441D-94E3-07ED88049574/0/32007R1370zavverslizby.pdf>>

²⁸ Tamtéž

provozovatelů. (...) (6) Mnoho členských států přijalo alespoň pro část svého trhu veřejné dopravy právní předpisy upravující udělování výlučných práv a uzavírání smluv o veřejných službách, a to na základě transparentního a spravedlivého výběrového řízení. V důsledku toho značně vzrostl obchod mezi členskými státy a někteří provozovatelé veřejných služeb dnes poskytují veřejné služby v přepravě cestujících ve více než jednom členském státě.“ Otevřená hospodářská soutěž v odvětví veřejné dopravy přináší podle odstavce (7) „poskytování lákavějších, modernějších a levnějších služeb, aniž by byli provozovatelé veřejných služeb omezeni v plnění zvláštních úkolů, které jim byly přiděleny.“ V souvislosti s otevřeným trhem se nařízení věnuje otázce dlouhodobých smluv, které „mohou vést k uzavření trhu na období delší, než je nezbytné, čímž může dojít ke snížení příznivých účinků konkurenčního tlaku. Aby se co nejméně narušovala hospodářská soutěž a při tom se zachovala kvalita služeb, měly by být smlouvy o veřejných službách uzavírány na dobu určitou. Prodloužení takové smlouvy by mohlo být podmíněno kladným přijetím ze strany účastníků dopravy.“ (odst. 15) Ve stejném odstavci pak smlouva bere na vědomí, že vysoké investice provozovatele veřejných služeb do infrastruktury jsou důvodem pro prodloužení veřejnoprávní smlouvy, ovšem za předpokladu jejího uzavření na základě spravedlivého nabídkového řízení („Navíc pokud provozovatel veřejných služeb investuje do infrastruktury nebo do kolejových vozidel a vozidel částky výjimečně vysoké a pokud je smlouva uzavřena na základě spravedlivého nabídkového řízení, mělo by být možné i delší prodloužení.“).

V souvislosti s výběrem vhodného dopravce, kterému orgán veřejné správy svěří poskytování služeb obecného zájmu, musí tohoto provozovatele vybrat v souladu s právem Společenství týkajícím se veřejných zakázek a koncesí, a také se zásadami transparentnosti a rovného zacházení. (odst. 20) Co se týče povinnosti zveřejňování záměru uzavřít smlouvu o veřejných službách, měly by příslušné orgány přijmout opatření nezbytná k zveřejnění této skutečnosti nejméně jeden rok předem, aby mohli případní provozovatelé veřejných služeb zareagovat.(odst.29)

Přímé uzavírání smluv (tedy uzavírání smluv o veřejných službách s dopravcem bez předchozího nabídkového řízení) je umožněno pouze není-li zakázáno vnitrostátním právním předpisem a pokud se průměrná roční hodnota smlouvy odhaduje na méně než 1 milion Euro, nebo pokud se smlouva týká poskytování méně než 300 tisíc kilometrů veřejných služeb ročně. (článek 5, odst. 4) Přímé uzavírané smlouvy mají však podléhat zvýšené transparentnosti. (odst. 30)

Nařízení vstoupilo v platnost dne 3. prosince 2009 ve všech státech Evropské unie. Komise však v článku (8) stanovila přechodné období, během kterého se provozovatelé veřejných služeb stejně tak jako státy mají čas přizpůsobit se těmto novým podmínkám. Toto přechodné období trvá až do 3. prosince roku 2019. Neznamena to však, že do roku 2019 se státy mohou cíleně vyhýbat uzavírání veřejnoprávních smluv bez nabídkového řízení. „Do šesti měsíců od konce první poloviny přechodného období předloží členské státy Komisi zprávu o pokroku zdůrazňující provádění postupného uzavírání smluv o veřejných službách v souladu s článkem 5. Na základě zpráv o pokroku od členských států může Komise navrhnout členským státům vhodná opatření.“ (článek 8, odst. 3)

2.2 INSTITUCIONÁLNÍ ZAJIŠTĚNÍ EVROPSKÉ ANTIMONOPOLNÍ POLITIKY V EU

Pro správné fungování vnitřního trhu a zajištění spravedlivých podmínek pro všechny soutěžitele je nutné bdít nad dodržováním pravidel hospodářské soutěže, resp. legislativy Evropské unie. „Společný a posléze vnitřní trh Společenství je založen na tržním systému, který vyžaduje dokonalé fungování konkurence ve Společenství jako celku. Toho se dosahuje nejen uvolněním pohybu zboží, osob, služeb a kapitálu mezi členskými zeměmi, ale i kvalitní a účinnou politikou hospodářské soutěže.“ (Týč 2004, s. 214)

Článek 105 (bývalý článek 85 Smlouvy o ES) a článek 108 (bývalý článek 88 Smlouvy o ES) tzv. Lisabonské smlouvy (resp. Konsolidovaného znění Smlouvy o Evropské unii)²⁹ pověřují kontrolou dodržování komunitárních pravidel hospodářské soutěže podniky a státy Evropskou komisí. Společná pravidla pro hospodářskou soutěž, daně a sblížení právních předpisů (Hlava VII Konsolidovaného znění Smlouvy o Evropské unii) obsahují pravidla platná jednak pro podniky (článek 101 a 102), pro veřejné podniky (článek 106) a pro státy (107-109). Podle článku 105 Konsolidovaného znění Smlouvy o Evropské unii Komise dbá „na provádění zásad vytyčených v člancích 101 a 102. Na žádost členského státu nebo z úřední povinnosti a v součinnosti s příslušnými orgány členských států, které jí budou nápomocny, vyšetřuje případy domnělého porušení uvedených zásad. Zjistí-li, že k porušení došlo,

²⁹ *Konsolidované znění smlouvy o Evropské unii* [online]. 9.5.2008 [cit. 2010-04-23]. Dostupné z : <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2008:115:0013:0045:CS:PDF>>

navrhne prostředky vhodné pro jeho odstranění.“ (článek 105 odst. 1 Konsolidovaného znění Smlouvy o Evropské unii)

V určitých případech funguje Komise i jako orgán legislativní a nejen kontrolní. „Ve výjimečných případech Komise působí i jako orgán rozhodovací, resp. legislativní, tedy namísto Rady. Je tomu tak především v oblasti ochrany hospodářské soutěže, kde Komise vydává individuální rozhodnutí a normativní nařízení.“ (Týč 2004, s. 41) Článek 106 Konsolidovaného znění Smlouvy o Evropské unii ukládá veřejným podnikům dodržovat stejná ustanovení Smlouvy jako dodržují podniky soukromé. „Komise dohlíží na provádění tohoto článku a vydává podle potřeby členským státům potřebné směrnice a rozhodnutí.“ (článek 106, odst. 3 Konsolidovaného znění Smlouvy o Evropské unii)

Následující články 107-109 Konsolidovaného znění Smlouvy o Evropské unii věnované státům a státním podporám vymezují podpory poskytované státy, které jsou slučitelné s vnitřním trhem. Takové podpory, které zde nejsou zmíněny „určí Rada na návrh Komise rozhodnutím.“ (čl. 107, odst. e) Článek 108 (1) stanovuje, že „Komise ve spolupráci s členskými státy zkoumá průběžně režimy podpor existujících v těchto státech. Navrhuje jim vhodná opatření, která vyžaduje postupný rozvoj nebo fungování trhu. (2) Zjistí-li Komise poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek, že podpora poskytovaná některým státem nebo ze státních prostředků není slučitelná s vnitřním trhem podle článku 107 nebo že je zneužívána, rozhodne, že dotyčný stát ve lhůtě stanovené Komisí takovou podporu zruší nebo upraví. Nepodrobí-li se dotyčný stát tomuto rozhodnutí ve stanovené lhůtě, může Komise nebo jiný zainteresovaný stát, odchylně od článků 258 a 259, předložit věc přímo Soudnímu dvoru Evropské unie. (...) (3) Komise musí být včas informována o záměrech poskytnout nebo upravit podpory, aby mohla podat svá vyjádření. Má-li za to, že takový záměr není s ohledem na článek 107 slučitelný s vnitřním trhem, zahájí neprodleně řízení podle odstavce (2). Dotyčný členský stát neprovede zamýšlená opatření, dokud Komise v tomto řízení nepřijme konečná rozhodnutí.“

Odborným útvarům v rámci Komise, který se ochranou hospodářské soutěže je generální ředitelství pro hospodářskou soutěž : Directorate General for Competition (DG COMP). Dopravě se věnuje generální ředitelství DG MOBILITY&TRANSPORT a železnicím DG

TREN.³⁰ Zemplinerová uvádí, že „Komise v sobě slučuje jak vyšetřovací, tak rozhodovací pravomoci řízení před ní má povahu řízení správního. Před vydáním rozhodnutí si Komise vyžádá stanovisko Poradního výboru pro restriktivní praktiky a monopoly, který je složen ze zástupců soutěžních úřadů jednotlivých členských států.“ (Zemplinerová, 2003, s. 24).

2.3 SHRNUÍ KAPITOLY

Evropská antimonopolní politika má za cíl vytvořit v Evropské unii podmínky pro volnou soutěž a odstranit všechny překážky, které negativně ovlivňují obchodní vztahy mezi členskými státy. Evropská soutěžní politika má být prováděna skrze činnosti a politiky Evropské unie, mezi které patří také dopravní politika. Přestože je doprava důležitým aspektem fungování vnitřního trhu, budování společné evropské dopravní politiky začalo relativně pozdě, v 80. letech 20. století. Železniční doprava zaznamenala oproti ostatním druhům dopravy značný pokles a stala se předmětem různých doporučení a návrhů, které ji mají vrátit mezi klíčové druhy dopravy. Z těchto reformních návrhů byly pro železniční dopravu nejdůležitější tzv. železniční balíčky, které směřovaly k liberalizaci trhu železniční dopravy směrnicemi a doporučeními, které pak členské státy implementují do svých legislativních předpisů. Liberalizace železnic má přinést vyšší konkurenci na železnice a zvýšit kvalitu služeb železniční dopravy. V souladu s pravidly hospodářské soutěže a postupným otevíráním trhu nákladní i osobní železniční dopravy jsou upraveny i smlouvy o veřejné dopravě, které státy a kraje uzavírají s dopravci a následně jim hradí prokazatelnou ztrátu.

³⁰ *Euroskop.cz* [online]. © 2005-0 [cit. 2010-05-23]. Dostupné z :

<<http://www.euroskop.cz/8468/2418/clanek/memo-generalni-reditelstvi-dgs-komise/>>

3. APLIKACE PRÁVNÍ ÚPRAVY EVROPSKÉ ANTIMONOPOLNÍ POLITIKY NA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVU

*„Skutečná konkurence je konkurence nového produktu,
nové technologie, nového zdroje nabídky, nového typu organizace.“
(Joseph A. Schumpeter in Holman 2002, s. 373)*

Současné fungování železniční dopravy a její institucionální postavení vychází z dlouhého historického vývoje. „Železniční doprava byla v historii mimořádně významným hospodářským a strategickým odvětvím. V současnosti tento její význam poklesl, stále však zaujímá významné postavení v dopravní politice evropských států.“ (Kvizda a kol. 2007, s. 8) Význam železniční dopravy dokládá i následující citace : „Rail transport, while largely filling a niche market in many countries, is an important freight mode in much continental Europe and provides important passenger services along several major corridors.” (El-Agraa, 2004, s. 264) Jak dokládá předchozí kapitola této práce, Evropská unie se různými opatřeními snaží posílit postavení železnic (ať už v osobní, nebo nákladní železniční dopravě) oproti jiným druhům dopravy vydáváním směrnic, nařízení a doporučení, které povedou k liberalizaci trhu železniční dopravy a postupnému zavedení konkurence do poskytování železničních služeb. V tomto ohledu rozlišujeme dva různé přístupy při zavádění konkurence na železnici : „První přístup, použitý především v Evropě a Austrálii umožňuje vstup nových konkurenčních dopravců na existující železniční síť, která je obvykle ponechána ve veřejném vlastnictví. Druhý přístup, použitý především na americkém kontinentě, je zaměřen na rozdělení železničních společností na menší podniky a následně jejich privatizaci. Evropsko-australský přístup od sebe vlastnický a funkčně odděluje infrastrukturu železniční sítě a poskytování železničních služeb (vertikální separace). V americkém reformním modelu zůstává infrastruktura a poskytování služeb na ní integrována v rámci jedné firmy a důraz je kladen na rozbití monopolu na několik menších firem, obvykle podle hranic regionů (horizontální separace).“ (Tomeš 2009, s. 1). Evropské reformní železniční balíčky naplňují podstatu vertikální separace na železnici – hned první železniční balíček obsahoval směrnici, která požaduje, aby v členských státech došlo k umožnění přístupu nových dopravců právě oddělením správy drážní infrastruktury od zabezpečení provozu na železnicích. Toto formální

i faktické oddělení železničního provozu od vlastnictví a správy železniční infrastruktury se nazývá unbundling. (Kvizda 2008, s. 1)

3.1 RAIL LIBERALISATION INDEX

V roce 2004 byla u příležitosti rozšíření Evropské unie o deset nových členů vypracována studie „Rail Liberalisation Index 2004“, která popsala otevřenost evropského železničního dopravního trhu (a tedy postupné realizace prvního železničního balíčku) ve státech rozšířené Evropské unie (25 států) včetně nečlenských států Švýcarska a Norska. Studie konstatovala, že státy postupují v zavádění liberalizace v pomalém tempu : „The liberalisation of the European rail transport markets, that is the markets for rail-bound freight and passenger transport, continues to develop at a slow pace.“³¹ Podle pokroku, který jednotlivé státy v procesu liberalizace železničního trhu realizovaly jsou rozděleny podle několika indexů do tří skupin :

- země, které realizovaly poměrně dobrý pokrok v liberalizaci („*on schedule*“ countries),
- země, které realizovaly podstatně menší pokrok v liberalizaci železnic oproti první skupině („*delayed*“ countries),
- země s nejvyššími bariérami v liberalizaci železniční dopravy („*pending departure*“ countries).

Jednotlivé indexy, ze kterých je sestaven výsledný Liberalisation Index (LIB Index) jsou³² :

- LEX Index, který tvoří 30% LIB Indexu; samotný LEX Index je tvořen poměrnou částí „Regulace trhu“ (45%), která má největší váhu, „Moc regulačního úřadu“ (30% a „Organizační struktury úřadu“ (25%). Ve studii je tento index také vymezen pomocí otázky : „What are the legal bases for market entrance (law in the books)?“

³¹ Summary of the study rail liberalisation index 2004 [online]. 10.5.2004 [cit. 2010-04-23].

Dostupné z : <<http://ec.europa.eu/transport/rail/market/doc/lib2004-en-sum.pdf>>

³² Summary of the study rail liberalisation index 2004 [online]. 10.5.2004 [cit. 2010-04-23].

Dostupné z : <<http://ec.europa.eu/transport/rail/market/doc/lib2004-en-sum.pdf>>

- ACCESS Index tvoří 70% LIB Indexu a odpovídá na otázku : „What form do market access opportunities and barriers take in practice (law in action)?“ Tento index analyzuje takové překážky vstupu do odvětví, které hrají nejdůležitější roli v praxi („the law in action“) a státy se zde podle studie liší daleko více než v rámci LEX Indexu. Pozici jednotlivých států zachycuje graf uvedený v Příloze č. 1 : čím výše se daná země umístí, tím nižší jsou v ní překážky vstupu do odvětví.
- COM Index netvoří součást celkového LIB Indexu, ale ve studii se přesto objevuje jako její „podstatná část“. Ukazuje pokrok ve vytváření soutěže na trhu železniční dopravy a odpovídá na otázku : „What are the dynamics of competition in the rail transport market?“.

Jednotlivé skupiny států podle jejich tempa v realizaci liberalizace železniční dopravy jsou následující :

Tabulka č. 1 : Výsledky LIB Index 2004

On schedule	Delayed	Pending departure
Denmark, Germany, Great Britain, Italy, Netherlands, Portugal, Sweden, Switzerland	Austria, Belgium, Czech Republic, Finland, France, Hungary, Latvia, Luxembourg, Norway, Poland, Slovakia, Slovenia	Estonia, Greece, Ireland, Lithuania, Spain

Zdroj : *Policy effectiveness of the rail system* [online]. 2006 [cit. 2010-04-23].

Dostupné z: <http://www.transport-research.info/Upload/Documents/200609/20060906_164627_84526_rail.pdf>

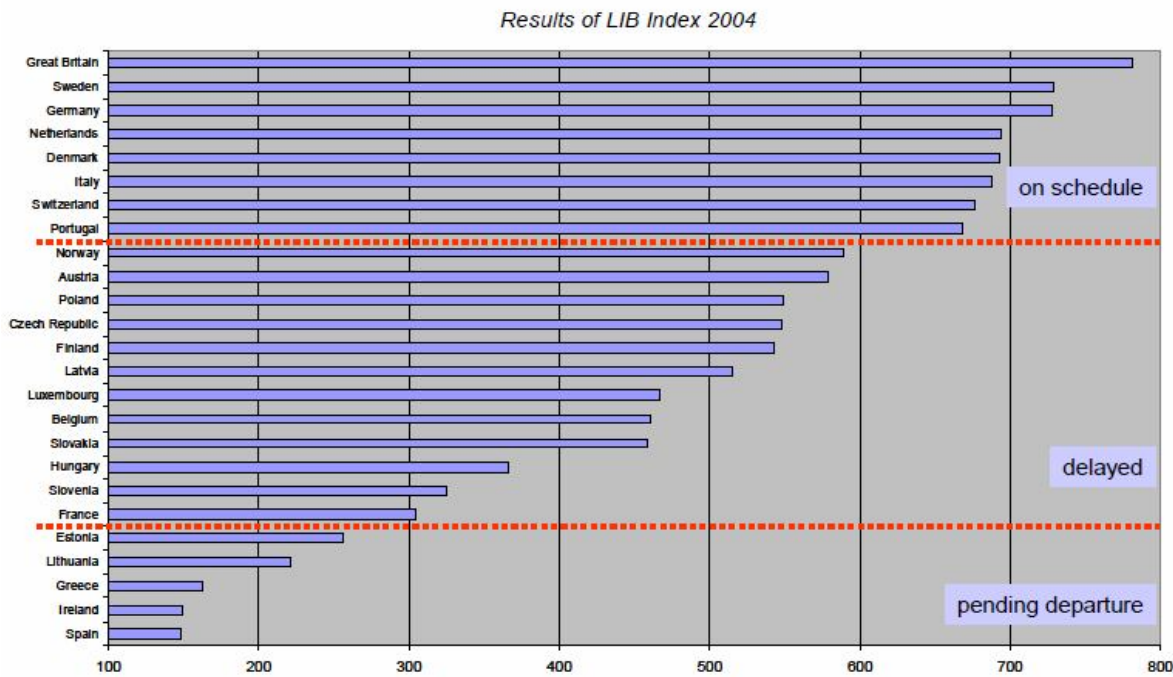
Tato studie také konstatovala, že :

- mnoho států, přestože oficiálně umožňují nediskriminační přístup na trh, ve skutečnosti ho nepovolují, kvůli drahému a složitému udělování licencí a osvědčení (zejména schvalování vozového parku představuje značnou překážku přístupu na trh);
- v mnoha členských státech se strukturální změny oznamované v posledních dvou letech v zásadě ponechávají stávající instituce pouze pod jiným jménem;
- regulační úřady jsou často zřizovány při ministerstvech dopravy členských států bez nezbytných vlastních zdrojů, což je neadekvátní v ohledu na funkci, kterou mají zajišťovat;
- země, které doposud nerealizovaly první železniční balíček mohou v praxi nabízet lepší přístup na trh než ty státy, které již transponovaly směrnice v balíčku obsažené;

- spousta nových členských států Evropské unie má menší přístupové bariéry než některé původní členské státy.³³

Výsledky pokroku v liberalizaci železniční dopravy v jednotlivých státech znázorňuje následující graf č. 1.

Graf č. 1 : Výsledky Rail Liberalisation Index 2004



Source: IBM Business Consulting Services and KIRCHNER (2004)

Zdroj: *Summary of the study rail liberalisation index 2004* [online]. 10.5.2004 [cit. 2010-04-23].

Dostupné z : <<http://ec.europa.eu/transport/rail/market/doc/lib2004-en-sum.pdf>>

V roce 2007 byla vydána nová studie „Summary of the Study Rail Liberalisation Index 2007“³⁴, která aktualizuje jednotlivá data a členění států do skupin podle jejich realizace liberalizace železniční dopravy. LIB Index 2007 opět podává informaci o stupni otevřenosti trhů železniční dopravy v rozšířené Evropě včetně nečlenských států Norska a Švýcarska

³³ *Summary of the study rail liberalisation index 2004* [online]. 10.5.2004 [cit. 2010-04-23].

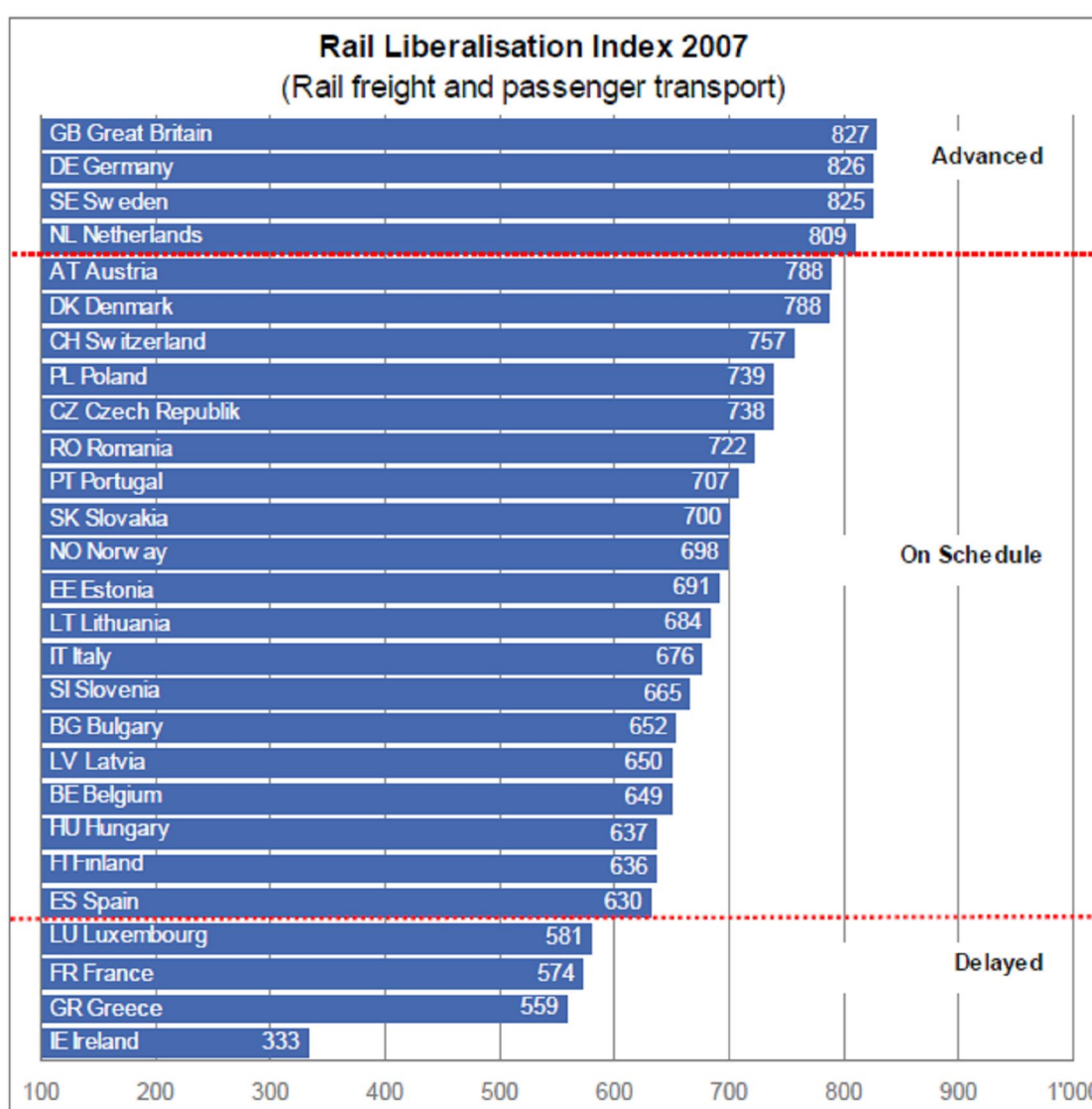
Dostupné z : <<http://ec.europa.eu/transport/rail/market/doc/lib2004-en-sum.pdf>>

³⁴ *Summary of the study rail liberalisation index 2007* [online]. 2007 [cit. 2010-04-23]. Dostupné z :

<http://www.deutschebahn.com/site/shared/en/file__attachements/position__papers/study__rail__liberalisation__index__2007__summary.pdf>

k datu 7. května 2007. Oproti předchozímu hodnocení se zde liší poměr jednotlivých indexů na celkovém LIB Indexu – ACCESS Index tvoří nyní 80% a LEX Index 20% celkového LIB Indexu. Studie také poprvé dělí jednotlivé výsledky podle druhu trhu železniční dopravy na nákladní a osobní dopravu. Nově zavádí i kategorii „pokročilé země“ – v roce 2004 nedosáhla žádná země dostatečného počtu bodů, aby byla hodnocena jako „pokročilá“, a ruší nejméně pokročilou kategorii „pending departure“. Nové rozdělení zemí podle jejich LIB Indexu ukazuje následující graf, který v sobě spojuje jak hodnocení otevřenosti trhu železniční osobní i nákladní dopravy.

Graf č. 2 : Výsledky Rail Liberalisation Index 2007 (Nákladní a osobní železniční doprava)



Zdroj: *Summary of the study rail liberalisation index 2007* [online]. 2007 [cit. 2010-04-23].

Dostupné z :

<http://www.deutschebahn.com/site/shared/en/file__attachements/position__papers/study__rail__liberalisation__index__2007__summary.pdf>

Studie shrnuje v pěti bodech vývoj liberalizace trhů železniční dopravy v evropských zemích do roku 2007 následovně :

- všechny zkoumané země pokračovaly od roku 2004 v otevírání svých železničních trhů a rozdíly mezi nimi jsou teď celkově mnohem menší. Nicméně, stále neexistují jednotné vstupní podmínky na trh železniční dopravy, jelikož v některých zemích přetrvávají vysoké vstupní překážky. Velká Británie, Německo, Švédsko a Holandsko dosáhly značného pokroku v otvírání železničního trhu ve srovnání s ostatními evropskými státy. Tyto země dosáhly více jak 800 bodů v hodnocení LIB Indexu. Německo jako jediné potom dosáhlo více jak 800 bodů jak v železniční osobní, tak i nákladní dopravě;
- v zásadě je nyní přístup na trh nákladní železniční dopravy umožněn domácím i zahraničním dopravcům ve všech posuzovaných zemích, nicméně významné rozdíly existují nadále mezi některými státy v osobní železniční dopravě;
- přesto, že právo Evropské unie stanovuje volný přístup všem evropským dopravcům v nákladní dopravě k 1.1.2007, 6 zemí umožňuje tento přístup zahraničním nákladním dopravcům pouze s omezeními. Jedná se o Španělsko, Finsko, Itálii, Portugalsko, Švédsko a Slovinsko. V těchto zemích je podle studie volný přístup zahraničním nákladním dopravcům na trh železniční dopravy umožněn pouze za určitých (omezujících) podmínek, např. je podmíněn recipročními vztahy, nevztahuje se na kabotáž nebo musí být splněny obě podmínky kumulativně;
- regulace železnic se stále v jednotlivých státech velmi liší. Pořád jsou ještě státy, které implementovaly evropské směrnice pouze „na papíře“ a/nebo přidělily svým regulačním úřadům pouze slabé pravomoci. Vlastně pouze velmi málo zemí má úřady, které by byly schopny zabezpečit nediskriminační přístup k železniční síti. Státy, které se nacházejí ve skupině „pokročilí“ jsou v tomto výjimkou. Studie ukazuje, že pouze ve dvou oblastech v rámci LEX Indexu je na tom všech 27 států stejně : všechny státy zřídily na státu nezávislé úřady pro železniční dopravu a ve všech státech mají národní dopravci v železniční nákladní dopravě právně zaručený přístup na železniční infrastrukturu;
- důsledkem relativně krátkého období, během kterého bylo možno prakticky implementovat regulační rámec, nebyl proces zavádění přístupu na železniční trh v mnoha zemích správně proveden tak, jak bylo požadováno v legislativě. Nicméně najdou se i státy, ve kterých byl praktický přístup na trh proveden velmi dobře a

splňuje téměř všechny legislativní požadavky. Zajímavé je, že státy Rumunsko a Bulharsko, které zavedly železniční reformní kroky ještě před jejich přijetím do Evropské unie k 1.1.2007, jsou nyní ve skupině zemí, které studie hodnotí jako „on schedule“, tedy v druhé nejlepší skupině. Tyto země liberalizovaly své železniční trhy více než některé zakládací státy EU. Úplné institucionální oddělení železniční infrastruktury a dopravních služeb bylo realizováno v 11 zemích : Bulharsku, Dánsku, Španělsku, Finsku, Velké Británii, Holandsku, Norsku, Portugalsku, Rumunsku, Švédsku a Slovensku. Administrativní bariéry (vydávání licencí, bezpečnostní certifikáty a homologace železničního parku) je v evropském srovnání nejefektivnější ve Švédsku, Maďarsku, Švýcarsku a Velké Británii. Naproti tomu v Belgii, Itálii, Francii, Řecku, Portugalsku a Španělsku jsou tyto byrokratické postupy podle studie stále ještě časově i finančně velmi náročné.

3.2 INSTITUCIONÁLNÍ POSTAVENÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY V ČESKÉ REPUBLICE

Železniční doprava v České republice má svůj počátek na začátku 19. století. „První železnici na našem území se stala v roce 1828 koněspřežná dráha Linz – Summereau – Horní Dvořiště - České Budějovice. Téměř všechny naše železniční tratě byly vybudovány již za monarchie.“³⁵ Poslední velká veřejná železnice byla vybudována roku 1953 a vedla z Havlíčkova Brodu do Brna (Kvizda 2006, s. 19). Vlastníkem, budovatelem i provozovatelem železničních dopravních cest byl v průběhu historie nejčastěji stát, i když byla i taková období, kdy docházelo ke konkurenčnímu a liberalizovanému rozvoji železnic. (Kvizda a kol. 2007, s. 110) V současnosti je v České republice vlastníkem většiny železničních tratí stát, resp. státní organizace Správa železniční dopravní cesty, s.o. (SŽDC), která má „plnit funkci vlastníka a provozovatele dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu.“³⁶ V České republice zabezpečuje železniční dopravu několik institucí.

³⁵ *Historie našich železnic v kostce* [online] 2009 [cit. 2010-02-25]. Dostupné z : <<http://www.szdc.cz/onas/zeleznice-cr/historie-zeleznice-v-cr.pdf>>

³⁵ *Správa železniční dopravní cesty* [online] 2009 [cit. 2010-02-25]. Dostupné z : <<http://www.szdc.cz/onas/zeleznice-cr/zeleznicni-sit-v-cr.html>>

³⁶ Tamtéž

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, S.O. (SŽDC, s.o.)

SŽDC, s.o. plní „funkci manažera železniční infrastruktury ve vlastnictví státu, ve smyslu směrnice 2001/14/ES Evropského parlamentu a Rady, ze dne 26. února 2001, ...“³⁷ Ke změně původní organizační struktury došlo v roce 2002, kdy tehdejší státní organizace České dráhy byla zákonem č. 77/2002 Sb., o Českých drahách, a.s.³⁸ Parlamentu České republiky ze dne 5.2.2002 rozdělena na tři nástupnické subjekty : České dráhy, a.s., Správu železniční dopravní cesty, s.o. a Drážní inspekci. Státní organizace SŽDC, s.o. má podle zákona na starosti zejména výstavbu, údržbu a provozuschopnost dopravní cesty. SŽDC má také „zajišťovat rozvoj a modernizaci železniční dopravní cesty a hospodařit s vymezenými závazky a pohledávkami Českých drah, s.o., existujícími ke dni vzniku Českých drah, a.s., připravovat podklady pro sjednávání závazků veřejné služby, kontrolovat užívání železniční dopravní cesty, provoz a provozuschopnost dráhy.“ SŽDC, s.o. poskytuje železničním dopravcům přístup na dopravní cesty vlastněné státem (přiděluje kapacitu dopravní cesty na dráze³⁹ celostátní a regionální ve vlastnictví České republiky) a vybírá poplatek za užívání dopravní cesty, který potom slouží pro výše zmiňované činnosti státní organizace (zajišťování provozuschopnosti, bezpečnosti atd.). SŽDC má povinnost při přidělování kapacity dráhy a sestavování jízdního řádu vlaku „zajistit nediskriminační přístup dopravců na železniční dopravní cestu s cílem maximálního využití kapacity dráhy.“⁴⁰ Některé povinnosti provozovatele dráhy v rámci obsluhy dráhy (zejm. řízení provozu) zajišťuje SŽDC na základě smlouvy s operátorem obsluhy dráhy, „kterým jsou ve většině případů České dráhy, a.s.“⁴¹ Novela zákona č. 77/2002, která byla podepsána prezidentem ČR dne 12.5.2008 přesunula k 1.7.2008 některé činnosti týkající se řízení provozu na dráze z ČD, a.s. na SŽDC, s.o. SŽDC umožňuje přístup na železniční dopravní cestu všem dopravcům, kteří splňují podmínky

³⁷ *Prohlášení o dráze celostátní a regionální* [online] 4.12.2009 [cit. 2010-04-25]. Dostupné z :

<<http://www.szdc.cz/soubory/prohlaseni-o-draze/cs/1011/prohlaseni-o-draze.pdf>>

³⁸ Zákon ze dne 5. února 2002 o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů

³⁹ Kapacitou dopravní cesty se pro účely provozování drážní dopravy rozumí její využitelná průjezdnost v rámci rozvržení požadovaných tras vlaků na úseku dopravní cesty v určitém období. Kapacitu dopravní cesty na dráze celostátní a regionální přiděluje osoba (přídělec), kterou je pro dopravní cestu ve vlastnictví státu Správa železniční dopravní cesty. Zdroj : *Zákon č. 266/1994 Sb., ve znění novel, §34b*

⁴⁰ *Prohlášení o dráze celostátní a regionální* [online] 4.12.2009 [cit. 2010-04-25]. Dostupné z :

<<http://www.szdc.cz/soubory/prohlaseni-o-draze/cs/1011/prohlaseni-o-draze.pdf>>

⁴¹ *Správa železniční dopravní cesty* [online] 2009 [cit. 2010-04-25]. Dostupné z : <<http://www.szdc.cz/onas/zeleznice-cr/zeleznici-sit-v-cr.html>>

stanovené zákonem o drahách⁴² ve znění pozdějších předpisů a jeho prováděcí předpisy v platném znění. S dopravcem, který splnil podmínky pro přístup na železniční dopravní cestu, uzavře SŽDC smlouvu o provozování drážní dopravy. Podrobnosti a veškeré podmínky přístupu na infrastrukturu, přidělení kapacity dráhy i poplatky jsou uvedeny v Prohlášení o dráze celostátní a regionální, které vydává SŽDC.⁴³

Základní podmínky pro přístup na železniční dopravní cestu podle zákona o drahách jsou následující :

- být zapsán v obchodním rejstříku,
- být držitelem platné licence na provozování drážní dopravy,
- být držitelem platného osvědčení dopravce,
- sjednat pojištění z odpovědnosti za škody z provozu drážní dopravy,
- s provozovatelem dráhy uzavřít smlouvu o provozování drážní dopravy,
- mít přidělenou kapacitu dopravní cesty.

ČESKÉ DRÁHY, A.S.

České dráhy, a.s. jsou vedle SŽDC druhým ze dvou z nástupnických subjektů, které vznikly po rozdělení státní organizace České dráhy v roce 2002. České dráhy jsou akciovou společností ze 100% vlastněnou státem.⁴⁴ Podle zákona došlo ke vzniku nástupnických organizací dne 1.1.2003. České dráhy a.s. jsou v současnosti dopravcem s nejvyšším podílem výkonu dopravy v osobní i nákladní železniční dopravě na státem vlastněné infrastruktuře, jak dokládají tabulky č. 2 a 3. ČD, a.s. jsou největším přepravcem v osobní dopravě, pro nákladní přepravu byla založena dceřiná společnost ČD Cargo, a.s., ze 100% vlastněná ČD, a.s. České dráhy, a.s. mají několik dalších dceřiných společností zaměřených na různorodé aktivity⁴⁵ : kromě ČD Cargo, a.s. také ČD Reality, a.s., ČD Telematika, a.s. (poskytuje služby v oblasti telekomunikací a informatiky), ČD Travel, s.r.o., Dopravní vzdělávací institut, a.s. a další společnosti, ve kterých je stoprocentním nebo majoritním vlastníkem. Základním partnerem

⁴² Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách

⁴³ Prohlášení o dráze celostátní a regionální [online]. 4.12.2009 [cit. 2010-04-25]. Dostupné z : <<http://www.szdc.cz/soubory/prohlaseni-o-draze/cs/1011/prohlaseni-o-draze.pdf>>

⁴³ Správa železniční dopravní cesty [online]. 2009 [cit. 2010-04-25]. Dostupné z : <<http://www.szdc.cz/onas/zeleznice-cr/zeleznicni-sit-v-cr.html>>

⁴⁴ České dráhy [online]. 29.1.2010 [cit. 2010-02-25]. Dostupné z : <<http://www.cd.cz/infoservis/-3540/>>

⁴⁵ České dráhy [online]. 29.1.2010 [cit. 2010-02-25]. Dostupné z : <<http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/dcerine-spolecnosti/cd-cargo/-843/>>

a odběratelem služeb Českých drah, a.s. je stát a kraje ČR. Stát i kraje mají s ČD, a.s. od prosince 2009 podepsanou dlouhodobou smlouvu (na dobu 10 let) o zajištění dálkové osobní dopravy⁴⁶ (smlouva se státem na provoz rychlíků) a u krajů o zajištění regionální dopravy.⁴⁷

Státní správa je v České republice ve věcech drah vykonávána drážními úřady, kterými jsou jak pro dráhy celostátní tak pro dráhy regionální Ministerstvo dopravy ČR, Drážní úřad a Drážní inspekce.⁴⁸

MINISTERSTVO DOPRAVY

„Ministerstvo dopravy je ústředním orgánem státní správy ve věcech dopravy. Odpovídá za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy a v rozsahu své působnosti za její uskutečňování.“⁴⁹

Portál Ministerstva dopravy ČR dále uvádí, že odbor drah, železniční a kombinované dopravy odpovídá, kromě jiného, zejména za výkon státní správy ve věcech drah, zajišťování výkonu státního dozoru, zabezpečování legislativní činnosti ve věcech drah a mnohé další. Spolupracuje mj. s řídicími orgány ČD, a.s. a SŽDC, s.o., při tvorbě evropských norem v rámci Evropského výboru pro železniční aplikace a na jednáních Mezivládní organizace pro železniční přepravu (OTIF). Spolupracuje také při stanovení rozsahu a podmínek závazků veřejné služby v drážní dopravě. Spolu se Státním fondem dopravní infrastruktury uděluje železniční dopravě dotace (zejména potom dotace do osobní drážní dopravy).

DRÁŽNÍ ÚŘAD

Drážní úřad je správní úřad zřízený zákonem č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění novel se sídlem v Praze.⁵⁰ Tento orgán je podřízen Ministerstvu dopravy a vykonává podle zákona státní správu ve věcech drah (§ 54 odst. 1 zákona o dráhách), dále podle zákona vykonává státní dozor ve věcech drah (§ 58 odst. 1 zákona o dráhách), vykonává povinnosti

⁴⁶ *Ministerstvo dopravy ČR* [online]. © 2006 [cit. 2010-02-25]. Dostupné z : <<http://www.mdcr.cz/cs/Verejna-doprava/Smlouvy+o+ZVS/smlouva-o-zavazku-verejne-sluzby.htm>>

⁴⁷ *Lidové noviny* [online]. 5.12.2009 [cit. 2010-02-25]. Dostupné z : <http://www.lidovky.cz/jsem-pripraven-jit-do-totalni-valky-dbj-/ln_noviny.asp?c=A091205_000048_ln_noviny_sko&klic=234494&mes=091205_0>

⁴⁸ *Prohlášení o dráze celostátní a regionální* [online]. 4.12.2009 [cit. 2010-04-25]. Dostupné z : <<http://www.szdc.cz/soubory/prohlaseni-o-draze/cs/1011/prohlaseni-o-draze.pdf>>

⁴⁹ *Ministerstvo dopravy ČR* [online]. [cit. 2010-02-25]. Dostupné z : <<http://www.ministerstvodopravy.cz/>>

⁵⁰ *Drážní úřad* [online]. [cit. 2010-02-25]. Dostupné z : <<http://du-praha.cz/>>

bezpečnostního a regulačního orgánu pro provozování drah a drážní dopravy podle příslušných směrnic Evropských společenství⁵¹ a další úkoly mu svěřené zákonem.

DRÁŽNÍ INSPEKCE

Drážní inspekce jako správní úřad vznikla 1. ledna 2003 ustanovením zákona č. 77/2002 Sb. Drážní inspekce je státní instituce, která „zjišťuje příčiny mimořádných událostí (nehod) a vykonává státní dozor na drahách. Jako vyšetřovací orgán je nezávislá na jakémkoli provozovateli drah a drážní dopravy.“⁵²

MINISTERSTVO FINANCÍ

Regulaci cen za použití vnitrostátních dopravních cest vlastněných státem, jakož i tarifů za osobní železniční dopravu provádí Ministerstvo financí České republiky na základě zákona o drahách č. 266/1994 Sb. a o cenách č. 526/1990 Sb. Stanovuje tedy zejména maximální a minimální ceny pro dané odvětví. „Cena za použití dopravní cesty je dvousložková, výši složky za řízení provozu určuje délka trasy (vlakové kilometry – vlkm), složka za použití infrastruktury započítává ještě hmotnost vlaku a udává se v tzv. hrubých tunových kilometrech (hrtkm). Cena může obsahovat ještě různé koeficienty (např. použití naklápacích skříní), ale jejich vliv na výslednou cenu není rozhodující. (...) U osobních vlaků uplatňuje správce dopravní cesty ve vlastnictví státu (SŽDC) na všech tratích ceny platné pro regionální tratě. Osobním vlakem se podle výměru ministerstva financí rozumí vlaky jedoucí z důvodu zajištění dopravcem poskytovaných služeb souvisejících s přepravou osob ve veřejné nebo neveřejné drážní dopravě, všechny ostatní vlaky, tedy i jízdy samotných lokomotiv se považují za vlaky nákladní.“ (Mužik 2007)

OSTATNÍ PROVOZOVATELÉ DRAH A DRÁŽNÍ DOPRAVY

V České republice je v současné době vlastníkem většiny železničních tratí stát, zastoupený SŽDC, s.o.⁵³ Není však jediným vlastníkem drážní infrastruktury, např. Jihohradecké místní dráhy (JHMD, a.s.) jsou vlastníkem 79 kilometrů dlouhé trati mezi Obrataní a Novou Bystřicí (vedoucí přes Jindřichův Hradec), na které zároveň provozují pravidelnou osobní a nákladní

⁵¹ *Drážní úřad* [online]. [cit. 2010-02-25]. Dostupné z : <<http://du-praha.cz/>>

⁵² *Drážní inspekce* [online] c2008 [cit. 2010-02-25]. Dostupné z : <<http://www.dicr.cz/o-drazni-inspekci>>

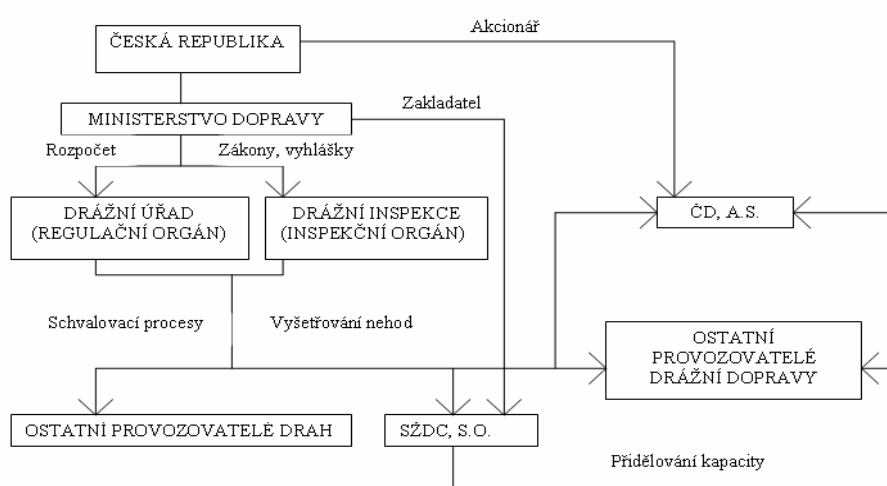
⁵³ *Správa železniční dopravní cesty* [online] 2009 [cit. 2010-02-25]. Dostupné z : <<http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr.html>>

dopravu.⁵⁴ Provozovatelů železniční dopravy odlišných od ČD, a.s. (alternativních operátorů) není mnoho, jak dokládají tabulky č. 2 a 3. V nákladní železniční dopravě je těchto alternativních operátorů o něco málo více než v osobní dopravě, nicméně o dobré konkurenci na železnici se zde mluvit prozatím nedá. Příčiny nízké konkurence na drahách v nákladní a zejména osobní železniční dopravě jsou nastíněny v následující podkapitole.

Následující obrázek přehledně zachycuje schéma institucionálního zabezpečení a vzájemných vztahů mezi institucemi a subjekty v české drážní dopravě.

Obrázek č. 3 : Funkční schéma železničního sektoru v České republice

FUNKČNÍ SCHÉMA ŽELEZNIČNÍHO SEKTORU V ČESKÉ REPUBLICE



Zdroj : MINISTERSTVO DOPRAVY (odbor drah, železniční a kombinované dopravy) [online][cit. 2010-02-25].

Dostupné z : http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/Odbor_drah_zeleznicni_a_kombinovane_dopravy/

3.3 KONKURENCE V ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ V ČR

Jedním z důsledků historického vývoje železnic v Evropě je fakt, že většina evropských železnic ve 20. století „byla firma vlastněná státem nebo s výrazným podílem státu, provozující osobní i nákladní dopravu v mateřské zemi, sama vlastníci dopravní cestu, budovy, železniční zařízení s přílehlými pozemky a vagóny a lokomotivy, zaměstnávající nezanedbatelný podíl domácí pracovní síly, považovaná (a zejména sama sebe považující) za nenahraditelnou dopravní páteř ekonomiky. Současně to byla firma vykazující každoročně ohromnou finanční ztrátu, neefektivně řízená staromódními manažery, provozující komerční služby, po nichž stále klesala poptávka, a plnící veřejné služby, o nichž veřejnost měla stále

⁵⁴ Jindřichohradecké místní dráhy [online]. [cit. 2010-02-25]. Dostupné z : <<http://www.jhmd.cz/>>

větší pochybnosti.“ (Kvizda a kol., 2007, s. 30). Tento stav se v České republice již změnil, ale pouze částečně. V roce 2002 sice došlo k institucionálnímu oddělení správy železniční infrastruktury (SŽDC, a.s.) a největšího provozovatele drážní dopravy (ČD, a.s.), oba nástupnické subjekty však zůstaly v moci státu. Dominantní postavení státem vlastněné akciové společnosti ČD, a.s. se projevuje zejména v osobní dopravě, kde se vyskytuje velmi málo „alternativních operátorů“ (tabulka č. 3); v nákladní dopravě, která není dotována státem, existuje několik málo alternativních dopravců. Přehled provozovatelů a dopravců na státem vlastněných celostátních a regionálních drahách zachycují následující tabulky, které uvádí SŽDC, s.o. ve své výroční zprávě za rok 2008.

Tabulka č. 2 : Rozdělení provozovatelů dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu podle délky provozovaných tratí k 31.12.2008

Provozovatel dráhy	km
SŽDC, s.o.	9 430 km
VIAMONT, a.s.	37 km
OKD, Doprava, akciová společnost	20 km

Zdroj : VÝROČNÍ ZPRÁVA SŽDC ZA ROK 2008 [online]. © 2008[cit. 2010-02-25]. Dostupné z : <<http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc.htm>>

Tabulka č. 3 : Podíl dopravců na výkonech v nákladní dopravě v roce 2008

Dopravce	hrtkm ⁵⁵ (hrubé tunové kilometry)	vlkm ⁵⁶ (vlakové kilometry)
ČD Cargo, a.s.	92,28%	87,10%
OKD, Doprava, akciová společnost	3,14%	2,15%
UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o.	2,14%	1,64%
VIAMONT Cargo a.s.	0,50%	0,47%
VIAMONT a.s.	0,43%	0,38%
České dráhy, a.s.	0,37%	2,78%
Traťová strojní společnost, a.s.	0,30%	1,07%
BF Logistics s.r.o.	0,16%	0,20%
Ostravská dopravní společnost, a.s.	0,16%	0,16%
Ostatní dopravci	0,52%	4,05%

Zdroj : VÝROČNÍ ZPRÁVA SŽDC ZA ROK 2008 [online]. © 2008[cit. 2010-02-25]. Dostupné z : <<http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc.html>>

⁵⁵ Hrubý tunový kilometr je ukazatelem hrubého výkonu hnacích vozidel a charakterizuje celkový objem dopravní činnosti. Do propočtu vstupuje nejen hmotnost přepravovaného zboží, ale i hmotnost vlastního železničního vozu bez hnacího vozidla. *Zdroj : Český statistický úřad*

⁵⁶ Vlakový kilometr v nákladní dopravě vyjadřuje přemístění jednoho nákladního vlaku o jeden kilometr.

V osobní dopravě potom vyjadřuje přemístění jednoho osobního vlaku o jeden km. *Zdroj : Český statistický úřad*

Tabulka č. 4 : Podíl dopravců na výkonech v osobní dopravě v roce 2008

Dopravce	vlkm	hrtkm
České dráhy, a.s.	99,14%	99,82%
VIAMONT a.s.	0,63%	0,14%
OKD, Doprava, akciová společnost	0,12%	0,02%
Ostatní dopravci	0,11%	0,02%

Zdroj : VÝROČNÍ ZPRÁVA SŽDC ZA ROK 2008 [online] © 2008 [cit. 2010-02-25]. Dostupné z :
<<http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc.html>>

3.4 REGULACE ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

„Pro zabezpečení hladké konkurence je nutná poměrně tuhá regulace ve vztahu k umožnění vstupu na trať, v regulaci cen a dohled nad hospodářskou soutěží.“ (Tomeš 2009, s. 8). Regulaci železniční dopravy můžeme tedy rozdělit na regulaci provozní (která souvisí s umožněním vstupu na trať dopravcům v nákladní a osobní drážní dopravě a kterou provádí převážně drážní úřad na základě zákona o drahách), regulaci cenovou (kterou provádí ministerstvo financí na základě zákona o cenách) a regulaci ve smyslu dohledu nad hospodářskou soutěží, kterou provádí Úřad pro ochranu hospodářské soutěže podle příslušného zákona o hospodářské soutěže a evropské legislativy).

3.4.1 Regulace vstupu dopravců do odvětví

Transformace železniční dopravy vyvrcholila v České republice roku 2002 rozhodnutím, které odděluje národního železničního dopravce od správce infrastruktury. K tomuto oddělení došlo především kvůli strategii reforem Evropské unie v železniční dopravě, která tímto krokem sleduje zlepšení situace na železnici zavedením konkurence do odvětví. „Oficiálně deklarovaným cílem transformace drah na sklonku roku 2002 bylo, že ČD již nebudou moci omezovat konkurenční železniční dopravce v přístupu na síť a bude umožněno lepší fungování tržních principů na železničním dopravním trhu. Tento cíl však nebyl naplněn, neboť SŽDC neorganizuje řízení provozu na drážní síti, které zůstalo v kompetenci ČD. Pokud chtějí soukromí železniční dopravci provozovat vlastní spoje, musí tedy nadále vyjednávat s ČD.“ (Kvizda a kol., 2007, s. 176). Z výše uvedených tabulek zachycujících podíl soukromých dopravců v nákladní a osobní dopravě dokazuje, že železniční infrastruktura je i přes oficiální oddělení Českých drah, a.s. od správce železniční cesty stále využívána skoro ze 100% (zejména v osobní dopravě) dominantním dopravcem – ČD, a.s.

Ministerstvo dopravy a spojů ČR společně se Státním fondem dopravní infrastruktury dotují železniční dopravu. Jedná se od o dotace „na investice, provoz a úhradu ztrát z osobní dopravy.“ (Kvizda a kol., 2007, s. 177). Jak dále Kvizda a kol. uvádí, investiční dotace tvoří skoro polovinu celkových přímých dotací do drah a jsou určeny na infrastrukturní stavby (modernizaci tratí a železničních uzlů) a poskytovatelem jsou převážně SFDI, Ministerstvo dopravy a spojů ČR a fondy EU. Jak dokládá následující tabulka, dotace v roce 2008 oproti roku 2007 vzrostly a největší podíl tvořily dotace SFDI na modernizaci infrastruktury.

Tabulka č. 5 : Investiční dotace za rok 2007 a 2008

	1.1. – 31.12.2008	1.1. – 31.12.2007
SFDI na modernizaci infrastruktury	21 100 350	13 417 009
Fondy EU	1 752 395	2 301 616
Příspěvky od měst, obcí, krajů a dalších subjektů	51 814	63 926
Investiční dotace celkem	22 904 559	15 782 551

Zdroj : VÝROČNÍ ZPRÁVA SŽDC ZA ROK 2008 [online]. © 2008 [cit. 2010-02-25]. Dostupné z : <http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc.html>

Provozní dotace jsou slouží především na „opravy a údržbu železniční infrastruktury a kolejových vozidel.“ (Kvizda a kol., 2007, s. 178). Dotace na úhradu ztráty z osobní dopravy hradí dopravcům jejich ztrátu při zajišťování dopravní obslužnosti pro stát a kraje. Jedním z cílů železnice a zároveň mimoekonomickou funkcí drah je také zabezpečení „cenově dostupné dopravní služby pro sociálně slabší vrstvy společnosti.“ (Tomeš, 2009, s. 2). Jelikož drážní osobní doprava je zajišťována především Českými drahami, a.s., dotace do osobní dopravy plynou této společnosti. V roce 2006 to bylo 7, 243 mld. Kč, v roce 2007 8, 251 mld. Kč a v roce 2008 8, 904 mld. Kč.⁵⁷

Vstup alternativních dopravců do odvětví není vůbec jednoduchý, jak vyplývá ze slov ředitele společnosti Student Agency, která je členem Sdružení železničních společností (SŽS) a která chtěla v roce 2008 nabídnout cestujícím nové služby a „vyšší kulturu cestování“ zavedením tzv. žlutých vlaků na české železnice : „Ministerstvo dopravy se snaží o udržení monopolu Českých drah. Mezi nejbolestivější místa tuzemské železnice patří například výběr dopravce

⁵⁷ *Výroční zprávy ČD, a.s. za roky 2006-2008 [online]. © 2008 [cit. 2010-03-7]. Dostupné z :*

<<http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/fakta-a-cisla/vyrocní-zpravy/-5596/>>

bez výběrového řízení, nádraží, řízení provozu a konstrukce grafikonu vlakové dopravy v rukou ČD či přístup ministerstva dopravy k financování vozidel ze státního rozpočtu.⁵⁸

Situaci na železnici by mohl zlepšit nový zákon o veřejné dopravě (zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, pro který se vžilo dříve používané označení „zákon o veřejné dopravě“⁵⁹). „Zákon do českého právního řádu adaptuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici, které nabude účinnosti 3. prosince letošního roku.“⁶⁰ Tento zákon vláda schválila 22.2.2010 a zákon čeká na schvalovací proces v parlamentu.⁶¹ Zákon obsahuje „pravidla pro zadávání veřejných zakázek na dopravní obslužnost, stanovuje standardy kvality autobusů a vlaků, kdy se jedná například o přepravu dětských kočárků, místa pro cestující se zdravotním postižením, místa pro vodící psy či stanovený poměr bezbariérových vozidel, dále také upravuje vztahy mezi firmami, které po sobě přebírají zakázky na přepravu cestujících, ty budou muset na žádost předchozí firmy převzít i smlouvy se zaměstnanci. Podle návrhu je stěžejním prvkem veřejné dopravy železnice a od ní se tedy musí odvíjet plánování dalších druhů dopravy.“⁶²

3.4.2 Cenová regulace

„Regulaci cen využívají cenové orgány (tj. Ministerstvo financí, Energetický regulační úřad, Český telekomunikační úřad, Ministerstvo zdravotnictví, Státní úřad pro kontrolu léčiv, Celní úřad Kolín a v rozsahu zvláštního pověření kraje a obce) v případech vymezených ustanovením § 1 odst. 6 zákona o cenách (zákon č. 526/1990 Sb., o cenách) tj. tehdy, je-li trh ohrožen účinky omezení hospodářské soutěže, které by se mohly negativně projevit v úrovni cen sjednávaných mezi prodávajícím a kupujícím. Stejně tak je regulačních nástrojů využíváno v případě, kdy dodání zboží nebo služeb je hrazeno zprostředkovaně, ze státních

⁵⁸ *Sdružení železničních společností* [online]. 3.3.2008 [cit. 2010-03-7]. Dostupné z : <<http://www.rail.cz/zpravy-ze-SZS-080303.php>>

⁵⁹ *Ministerstvo dopravy ČR* [online]. 2.4.2009 [cit. 2010-03-7]. Dostupné z : <http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/TZ_02_04_2009_3.htm>

⁶⁰ Tamtéž

⁶¹ *Vláda ČR* [online]. 22.2.2010 [cit. 2010-03-7]. Dostupné z : <<http://www.vlada.cz/cz/media-centrum/aktualne/vlada-schvalila-podminky-zadavani-verejnych-zakazek-68577/>>

⁶² *Vláda ČR* [online]. 22.2.2010 [cit. 2010-03-7]. Dostupné z : <<http://www.vlada.cz/cz/media-centrum/aktualne/vlada-schvalila-podminky-zadavani-verejnych-zakazek-68577/>>

zdrojů, pojistného nebo jiných prostředků nikoliv osobně kupujícím, který by mohl aktivně ovlivňovat výši požadované ceny.⁶³ Ministerstvo financí reguluje maximální ceny za použití železniční dopravní cesty celostátních a regionálních drah. Věcně usměrňované ceny ministerstvem financí jsou ceny vnitrostátní osobní železniční dopravy. Věcné usměrňování cen je podle § 6 zákona o cenách stanovení podmínek cenovými orgány pro sjednání cen. Tyto podmínky jsou :

- a) maximální rozsah možného zvýšení ceny zboží ve vymezeném období,
- b) maximální podíl, v němž je možné promítnout do ceny zvýšení cen určených vstupů ve vymezeném období, nebo
- c) závazný postup při tvorbě ceny nebo při její kalkulaci.

Cenová regulace se týká stanovení maximální ceny, kterou spotřebitelé zaplatí za danou službu. Evropská komise ve své zprávě uvádí, že „otvírání síťových odvětví, jako jsou telekomunikace, doprava a energie přineslo spotřebitelům prospěch v podobě zvýšeného tlaku na poskytovatele služeb, které konkurence nutí držet náklady i ceny na nízké úrovni.“⁶⁴ Konkurence na železnici by tedy napomohla stanovení cen pomocí tržních mechanismů a přinesla by prospěch především spotřebitelům.

3.4.3 Regulace hospodářské soutěže

V České republice je dohledem nad hospodářskou soutěží pověřen Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS). Pravomoci a působnost ÚOHS jsou stanoveny v zákoně č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže v Hlavě V. (Úřad), kde odst. (1) §20 odkazuje na zvláštní právní úpravu působnosti ÚOHS, kdy touto zvláštní úpravou je zákon č. 273/1996 Sb., o působnosti Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, ve znění novel. „Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) byl zřízen s účinností od 11. října 1996 zákonem č. 273/1996 Sb., kterým byla stanovena jeho působnost jako ústředního orgánu státní správy České republiky. Úřad vytváří podmínky pro podporu a ochranu hospodářské soutěže,

⁶³ Ministerstvo financí : „*Současný rozsah cenové regulace*“ [online]. 2.3.2010 [cit. 2010-03-7]. Dostupné z : http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/cenova_regulace_cr_53558.html

⁶⁴ Evropská komise : „*Consumers benefit as market opening leads to better performing network industries*“ [online]. 13.7.2007 [cit. 2010-03-7]. Dostupné z : <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/07/1090&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>

vykonává dohled při zadávání veřejných zakázek a vykonává další působnosti stanovené zvláštními zákony.⁶⁵ V době před vstupem ČR do Evropské unie patřilo ještě do působnosti Úřadu „rozhodování v oblasti veřejných podpor podle zákona č. 59/2000 Sb., dnes je jí výkon funkce koordinačního a monitorovacího orgánu pro veřejné podpory podle zákona č. 59/2000 Sb., když dozor nad veřejnými podporami a jejich slučitelností se společným trhem náleží podle čl. 87 an. SES výlučně Komisi.“ (Munková, Svoboda, Kindl 2006, s. 363) Úřad pro ochranu hospodářské soutěže je institucionálně i politicky nezávislý. V jeho čele stojí předseda. Proti prvoinstančnímu rozhodnutí ÚOHS je možné se odvolat opět u ÚOHS, proti dalšímu rozhodnutí potom u soudu.

Ve vztahu k otázce veřejné podpory některým podnikům a nedovolenosti těchto podpor řekl bývalý předseda ÚOHS Martin Pecina, že „otázka veřejné podpory se stává velmi důležitým tématem tváří v tvář prohlubující se hospodářské krizi. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže bude vždy dbát zákona a evropských předpisů tak, aby čeští podnikatelé nebyli nikterak znevýhodňováni vůči svým zahraničním konkurentům.“ (ÚOHS, Výroční zpráva za rok 2008, s. 4).

3.5 INSTITUCIONÁLNÍ POSTAVENÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY VE STÁTECH EVROPSKÉ UNIE

Evropská dopravní politika ovlivnila vývoj železniční dopravy v členských státech Evropské unie různým způsobem, určitá skutečnost byla ale na počátku evropské integrace společná pro většinu evropských železnic : „V Evropě se tak po druhé světové válce železniční společnosti nacházely převážně ve státním vlastnictví a byly obvykle sloučeny do národního monopolního železničního podniku. (...) Železniční společnosti v Evropě postupně ztratily kontakt s reálným tržním prostředím. Ceny za výkony se přestaly vztahovat k nákladům a stát stále více zasahoval do tvorby cen, dotoval ztráty a garantoval úvěry. Železniční společnosti se staly nepružnými, málo adaptabilními kolosy s nízkou schopností přizpůsobení se tržním podmínkám. Ztrátu tržní síly byly železnice do určité míry schopny kompenzovat vytvořením silné železniční lobby ve vztahu ke státní administrativě. Její vyjednávací síla byla posílena pozicí významného zaměstnavatele a silným postavením odborů.“ (Tomeš 2009, s. 1) Vytváření společné dopravní politiky bylo však přesto poměrně složité, kvůli rozdílným

⁶⁵ Úřad pro ochranu hospodářské soutěže [online] 4.1.2009 [cit. 2010-04-23]. Dostupné z : <<http://www.compnet.cz/o-uradu/informace-podle-zakona-c-1061999-sb/>>

konceptům dopravní politiky : „Some countries (especially Germany and France) saw transport as a public service or as an integral part of the social structure, affecting the distribution of population and shaping the community's social life. They had regulated their transport sector in a very detailed way and considered that government intervention in both markets and structure was the only way to realise the social objectives of their transport policy. Others (the Netherlands and the UK) took a largely commercial view of transport; they considered that the application of market-economic principles was in the best interest of customers (shippers) and society.“ (Molle 2001, s. 314) Evropská unie zvolila ve svých železničních balíčcích postup, při kterém je oddělena správa infrastruktury a dopravních služeb a na železnici je umožněn vstup více provozovatelům dopravy. „Od tohoto vstupu konkurence je očekáváno, že povede k více tržně orientovanému chování a k omezení neefektivit na železnici. Konečným cílem reforem je zvýšení intenzity konkurence a snížení nároků na veřejné rozpočty.“ (Tomeš 2009, s. 3)

Řízení ve věcech ochrany hospodářské soutěže je vždy řízením správním : „Řízení v soutěžních věcech je jak na národní, tak na komunitární úrovni řízením správním, prováděným ve veřejném zájmu k tomu zvláště povoláním orgánem, národním soutěžním úřadem, resp. Komisí. Z toho se podává, že je ovládáno zásadami správního řízení, zejména zásadou dispoziční i oficiality, zásadou vyšetřovací a projednací, zásadou materiální a formální pravdy, slyšením účastníků spolu s právem na nahlížení do spisu, zásadou písemnosti a ústnosti, jednotnosti a koncentrace řízení, zásadou neveřejnosti řízení, zásadou volného hodnocení důkazů, zásadou dvojinstančnosti a zásadou přiměřenosti.“ (Munková, Svoboda, Kindl 2006, s. 361)

Vzhledem k případovým studiím, které jsou uvedeny v poslední kapitole, je zde věnováno více pozornosti postavení železniční dopravy ve Francii.

3.5.1 Francie

Francie začala realizovat tzv. „železniční balíčky“ vedoucí k liberalizace železnic, když 13. února roku 1997 přijala dekrety č. 97-135 a 5. května 1997 č. 97-444, kterými transponovala směrnici č. 91/440 o rozvoji železnic společenství.⁶⁶ Jak už bylo zmíněno v textu výše

⁶⁶ *Sénat* [online]. [cit. 2010-03-7]. Dostupné z : <<http://www.senat.fr/rap/108-184/108-18420.html>>

a v předešlé kapitole, směrnice č. 91/440/ES předpokládala mj. účetní oddělení správy železniční infrastruktury od provozovatele drážní dopravy. Jmenované dekrety zajišťovaly oddlužení národní dopravní společnosti, která doposud byla jak vlastníkem a správce infrastruktury, tak provozovatelem dopravy, S.N.C.F. (Société Nationale des Chemins de fer) a vydělení činnosti správy železniční infrastruktury na novou společnost R.F.F. (Réseau Ferré de France), na kterou byl tento dluh převeden.⁶⁷ Přes právní oddělení provozovatele dopravy a správce infrastruktury, deleguje správce železnic (R.F.F.) na S.N.C.F. většinu z jeho původních misí (řízení provozu)⁶⁸ : „S.N.C.F. je pověřena údržbou infrastruktury na účet R.F.F. a je proto správcem infrastruktury.“⁶⁹ Státní společnost R.F.F. je pověřena správou, údržbou a rozvojem národní železniční sítě. Je jejím vlastníkem a vybírá poplatky za přístup na železniční dopravní cestu od železničních společností.⁷⁰ Dekret č. 2003-194 ze 7. března 2003 počítá mj. s otevřením železniční sítě evropským dopravcům pro zajištění služeb mezinárodní nákladní přepravy na transevropských dopravních sítích pro nákladní dopravu a zavedením vydávání licencí pro železniční společnosti.⁷¹ Tímto byl ve Francii proveden první železniční balíček.

Transpozice směrnic, které byly obsaženy v druhém železničním balíčku přinesly ve Francii zřízení veřejného ústavu pro bezpečnost na železnici (zákon č. 2006-10 z 5. ledna 2006), zavedení přísnějších bezpečnostních pravidel podle evropských požadavků (dekret č. 2006-1279 z 19. října 2006) liberalizaci mezinárodní nákladní přepravy k 1.1.2006 (dekret č. 2005-1633 z 20. prosince 2005) a konec monopolu národního dopravce S.N.C.F. ve službách vnitrostátní nákladní dopravy k 31.3.2006 (zákon č. 2006-10 z 5. ledna 2006)⁷²

Třetí železniční balíček byl ve Francii přijat až zákonem č. 2009-1503 o organizaci a regulaci železniční dopravy a obsahující několik opatření týkající se dopravy dne 8. prosince 2009. Tímto zákonem přijal zákonodárce sadu opatření o správě železniční dopravy, železniční

⁶⁷ *Sénat* [online]. [cit. 2010-03-7]. Dostupné z : <<http://www.senat.fr/rap/108-184/108-18420.html>>

⁶⁸ Tamtéž

⁶⁹ *Union des transporteurs public set ferroviaires* [online]. [cit. 2010-03-7]. Dostupné z : <<http://www.utp.fr/transport-ferroviaire/etapes-legislatives>>

⁷⁰ *Techno-science net* [online]. [cit. 2010-03-7]. Dostupné z : <<http://www.techno-science.net/?onglet=glossaire&definition=10013>>

⁷¹ *Sénat* [online]. [cit. 2010-03-7]. Dostupné z : <<http://www.senat.fr/rap/108-184/108-18420.html>>

⁷² Tamtéž

infrastruktury a regulačního úřadu.⁷³ Tento zákon zajišťuje v souladu s opatřeními třetího železničního balíčku efektivní regulaci železniční dopravy, umožňující nediskriminační přístup všech operátorů na železnice. Otvírá konkurenci mezinárodní železniční dopravu od ledna 2010 a zřizuje Regulační úřad pro aktivity na železnici (l'Autorité de régulation des activités ferroviaires - ARAF)⁷⁴ Nařízení 1370/2007 o osobní veřejné dopravě chrání regionální trh až do roku 2019, kdy končí přechodné období.⁷⁵

Podle hodnocení studie „Summary of the Study Rail Liberalisation Index 2007 je Francie spíše méně aktivním státem, co se týče zavádění liberalizace do železničního odvětví a otvírání trhu konkurenci. Stejně hodnocení uvádí i Tomeš : „Francie je příkladem země, kde požadované reformy byly provedeny pouze formálně, s malými reálnými dopady. Drtivý podíl celkových objemů železničních výkonů zabezpečuje dominantní Société Nationale des Chemins de Fer Français (S.N.C.F.). Vztah vlastníka sítě Réseau Ferré de France (R.F.F.) a S.N.C.F. je determinován tím, že S.N.C.F. kontroluje řízení provozu, provádí investice a údržbu ve spolupráci s R.F.F. R.F.F. tedy bez spolupráce s S.N.C.F. není schopna zabezpečit fungování dopravní cesty. (...) Francouzská politika je k principu zavádění konkurence v železniční dopravě poměrně rezervovaná díky tradiční silné roli státu v ekonomice, vlivem odborů a státem stimulovaným rozvojem vysokorychlostních tratí.“ (Tomeš 2009, s. 4)

Dohled nad dodržováním pravidel hospodářské soutěže ve Francii vykonává l'Autorité de la concurrence, která je nezávislým veřejnosprávním úřadem.⁷⁶ Spory plynoucí z nedodržování soutěžních pravidel v oblasti veřejnoprávních smluv spadají zpravidla do kompetence správních soudů. (Institut de la gestion déléguée Dexia 2006, s. 149)

⁷³ *Droit, transport et logistique* [online]. 22.1.2010 [cit. 2010-03-7]. Dostupné z :

<<http://www.avocattransports.fr/?p=25>>

⁷⁴ *Ministere de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer* [online]. 4.1.2010 [cit. 2010-03-7].

Dostupné z : <<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Loi-relative-a-l-organisation-et-a.html>>

⁷⁵ *Sénat* [online]. [cit. 2010-03-7]. Dostupné z : <<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/094000081/index.shtml>>

⁷⁶ *Autorité de la concurrence* [online]. [cit. 2010-05-25]. Dostupné z :

<http://www.autoritedelaconcurrence.fr/user/standard.php?id_rub=12>

3.6 SHRNU TÍ KAPITOLY

Železniční doprava je provozována v rámci železniční infrastruktury, která patří ve většině evropských zemích státu, jedním nebo několika dopravci v osobní a nákladní dopravě. Železniční doprava vykazuje oproti např. silniční dopravě určitá specifika. Specifika železniční dopravy z hlediska hospodářské politiky spočívají zejména v omezené možnosti volby spotřebitele mezi různými poskytovateli drážní dopravy, ale také v omezeném přístupu nabídkové strany k infrastruktuře – tedy k síti. Železniční doprava je podřízena státní regulaci, která je trojí : provozní regulace, cenová regulace a regulace hospodářské soutěže. K tomuto stavu došlo v důsledku historického vývoje institucionálního zabezpečení drah. Dalším specifíkem je i samotný vstup ekonomických subjektů do daného odvětví, který je podmíněn několika vstupními podmínkami (např. získáním licence, kapacity dopravní cesty atd.). Specifické jsou také cíle, které železniční doprava (zejména osobní železniční doprava) sleduje; jedná se např. o plnění veřejné služby (dopravní obslužnosti území). V rámci realizace společné evropské dopravní politiky došlo v členských zemích Evropské unie k více či méně významným změnám v institucionálním zabezpečení železniční dopravy. Ne všechny země provádí evropskou legislativu řádně a včas. Nejpokročilejšími evropskými státy jsou v tomto ohledu Velká Británie, Německo či Holandsko. Česká republika patří mezi pokročilejší země v rámci implementace a provádění pravidel pro liberalizaci železnic. Mezi pomaleji postupující země patří i někteří zakládající členové Evropské unie, např. Francie.

4. ZNEUŽITÍ DOMINANTNÍHO POSTAVENÍ A PRAVIDLA HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE VE VEŘEJNOPRÁVNÍCH SMLOUVÁCH

„Soutěžní právo prostupuje celým právem veřejným.“⁷⁷

(Guibal, M. in Cabanes, Neveu 2008, s.69)

Vzhledem k charakteru případových studií, které popisují zneužití dominantního postavení železničních společností a jiné nesoutěžní jednání, považuji za nutné zde zmínit základní teorii tohoto protisoutěžního chování a zároveň také uvést pravidla, která je nutné dodržovat při uzavírání veřejnoprávních smluv.

„Soutěžní právo (antimonopolní právo či právo na ochranu hospodářské soutěže) má za cíl zajistit, aby existující soutěžní vztahy na trhu zůstaly neporušeny a nedocházelo k jejich ohrožování, a případně podpořit rozvoj soutěžních vztahů tam, kde jejich kvalita není dobrá.“ (Raus, Neruda, 2005, s. 4). Zneužití dominantního postavení je v rámci evropského soutěžního práva upraveno v tzv. Lisabonské smlouvě (resp. v Konsolidovaném znění Smlouvy o Evropské unii) v jejím článku 102 (bývalý článek 82 Smlouvy o ES). V článku 107 a 108 Lisabonské smlouvy (v oddíle určeném pro státy) jsou potom upraveny státní podpory a jejich slučitelnost či neslučitelnost s vnitřním trhem EU. Samostatná Hlava VI Konsolidovaného znění Smlouvy o Evropské unii je věnována dopravě a článek 93 (bývalý článek 73 Smlouvy o ES) se zabývá slučitelností státních podpor v dopravě v souvislosti s pojmem veřejná služba. V české právu je problém zneužití dominantního postavení upraven především v § 10 a § 11 zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže ve znění novel. Vzhledem k tomu, že zajištění železniční osobní dopravy je obsahem veřejnoprávních smluv o dopravní obslužnosti území státu, budeme se zabývat i soutěžními zásadami při přidělování veřejných zakázek. Tyto zásady konkurence, soutěžního prostředí mezi jednotlivými dodavateli, zabránění nečestné soutěži, korupci, zvýhodňování určitých subjektů a další jsou upraveny v zákoně č. 137/2006 Sb. o veřejných zakázkách ve znění novel a také v rozsudcích soudů.

⁷⁷ « Le droit de la concurrence irradie tout le droit public. »

4.1 ZNEUŽITÍ DOMINANTNÍHO POSTAVENÍ

Podle článku 102 Konsolidovaného znění Smlouvy o EU (bývalý článek 82 Smlouvy o ES) je „s vnitřním trhem neslučitelné, a proto zakázané, pokud to může ovlivnit obchod mezi členskými státy, aby jeden nebo více podniků zneužívaly dominantního postavení na vnitřním trhu nebo na jeho podstatné části. Takové zneužívání může zejména spočívat :

- a) v přímém nebo nepřímém vynucování nepřiměřených nákupních nebo prodejních cen anebo jiných nerovných obchodních podmínek;
- b) v omezování výroby, odbytu nebo technického vývoje na úkor spotřebitelů;
- c) v uplatňování rozdílných podmínek vůči obchodním partnerům při plnění stejné povahy, čímž jsou někteří partneři znevýhodňováni v hospodářské soutěži;
- d) v podmiňování uzavření smluv s tím, že druhá strana přijme další plnění, která ani věcně, ani podle obchodních zvyklostí s předmětem těchto smluv nesouvisejí.“

Následující článek 103 doplňuje, že „nařízení a směrnice potřebné k provedení zásad uvedených v člancích 101 a 102 přijímá Rada na návrh Komise a po konzultaci s Evropským parlamentem.“ Článek 106 Smlouvy (bývalý článek 86 Smlouvy o ES) upravuje tuto problematiku ve vztahu k veřejným podnikům : „Pokud jde o veřejné podniky a podniky, kterým členské státy přiznávají zvláštní nebo výlučná práva, tyto státy nepřijmou ani neponechají v platnosti opatření odporujícími pravidlům Smluv⁷⁸, zejména pravidlům stanoveným v člancích 18 a 101 až 109.“ Do této oblasti tedy spadá zneužití dominantního postavení, které je zakázané i pro veřejné podniky. Články 107 – 109 upravují státní podpory, které v podstatě zakazují : „Podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivní obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem, nestanoví-li Smlouvy jinak.“ V dalších odstavcích jsou potom uvedeny druhy podpor, které jsou slučitelné a také ty, které mohou být slučitelné s vnitřním trhem. Některé kategorie podpor, které nejsou v článku 107 Smlouvy o EU vyjmenovány mohou být podle odst. (3) slučitelné s vnitřním trhem, pokud tak určí Rada na návrh Komise rozhodnutím (článek 107, odst. (3) e) Důležitý byl pro výklad pojmu veřejné podpory poskytované podnikům zajišťující tzv. služby veřejného ekonomického zájmu rozsudek Evropského soudního dvora ve věci Altmark (C-280/00) z 24. července 2003. „Soud zde

⁷⁸ Konsolidované znění Smlouvy o Evropské unii a Smlouvy o fungování Evropské unie

odpovídal na otázku, zda platba poskytování podniku za poskytování služeb obecného ekonomického zájmu je veřejnou podporou, která musí být oznámena a povolena podle Smlouvy ES...“ ... „či zda taková platba může být považována za náhradu nákladů, a tak zcela uniknout označení jako veřejná podpora. Tento rozsudek byl velmi netrpělivě očekáván ...“ (ECLN, 2003, s. 2) Evropský soudní dvůr rozhodl tak, že „v případě, kdy je opatření státu (zde platbu) nutné považovat za úplatu za plnění povinnosti veřejné služby, takže příjemce takové úplaty nepožívá skutečné finanční výhody a takové opatření nemá za následek dosažení výhodnějšího soutěžního postavení ve srovnání s jeho konkurenty, nelze takové opatření považovat za veřejnou podporu.“ (ECLN, 2003, s. 2) Soud však v tomto rozsudku také stanovil čtyři podmínky, které musí být kumulativně splněny, aby se nejednalo o veřejnou podporu :

- 1) příjemce úplaty má skutečnou povinnost poskytovat veřejnou službu a jeho povinnosti jsou jasně stanoveny;
- 2) parametry, na jejichž základě se úplata vypočítá, byly stanoveny předem a objektivním a transparentním způsobem;
- 3) výše úplaty nepřekračuje částku, která je nezbytná ke krytí veškerých nákladů vynaložených na plnění povinností veřejné služby, popř. jejich části, přičemž je nutno vzít do úvahy relevantní příjmy a rozumný zisk z plnění těchto povinností;
- 4) v případě, že podnik má plnit povinnosti veřejné služby, nebyl pro tyto účely vybrán v řízení o zadávání veřejných zakázek, byla výše nezbytné úplaty určena na základě rozboru nákladů, které by na plnění těchto povinností vynaložil typický podnik, řádně spravovaný a vybavený (nezbytnými) prostředky k plnění takové veřejné služby; přitom je nutné vzít v potaz relevantní příjmy a rozumný zisk z plnění takových povinností.

Česká úprava dominantního postavení a jeho zneužití je upraveno především v zákoně č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže ve znění novel v paragrafech 10 a 11. Zneužití účasti v hospodářské soutěži upravuje i obchodní zákoník (zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník) ve znění novel v Hlavě V: Hospodářská soutěž; § 42 obchodního zákoníku uvádí, že : „(1) Zneužitím účasti v hospodářské soutěži je nekalé soutěžní jednání (dále jen "nekalá soutěž") a nedovolené omezování hospodářské soutěže. (2) Nedovolené omezování hospodářské soutěže upravuje zvláštní zákon.“ Tímto zvláštním zákonem je zákon o ochraně hospodářské soutěže. Ten ve svém paragrafu 10 definuje dominantní postavení na

trhu (odstavec 1), tržní sílu soutěžitelů (odstavec 2) a její určení podle tržního podílu (odstavec 3 : „...má se za to, že dominantní postavení nezaujímá soutěžitel nebo soutěžitelé, kteří ve zkoumaném období dosáhli na trhu menší než 40% podíl.“)

Vzhledem k nadřazenosti primárního práva Evropské unie nad právními řády členských států zaručuje a vyžaduje, aby právní předpisy EU byly aplikovány stejně jak na komunitární úrovni, tak na státní úrovni. „Oba právní řády – jak komunitární, tak český – jsou v oblasti soutěžního práva totiž nejen postaveny na stejných principech, ale podávají navíc i tatáž hmotněprávní pravidla. (...) Pokud jde o právo procesní, existují zde sice drobné odlišnosti, které jsou dány například částečně odlišnou úpravou průběhu řízení a některých procesních institutů, v otázce procesních práv účastníků řízení jsou však obě právní úpravy v zásadě podobné.“ (Raus, Neruda, 2005, s. 8).

Cílem zákazu zneužití dominantního postavení je „bránit tomu, aby soutěžitel, v tomto případě soutěžitel v pravém slova smyslu tohoto slova, který disponuje velkou tržní mocí, mohl svého postavení nepatřičně využívat na újmu svých konkurentů, a tím narušit hospodářskou soutěž a v konečném efektu vyvolat i újmu spotřebitelům, ať už jde o otázku cen nebo jinou otázku uspokojování jejich potřeb.“(Munková, Svoboda, Kindl, 2006, s. 157). Autoři dále připomínají, že „spotřebitelský aspekt“ byl v úpravě hospodářské soutěže přítomen od počátku formování tohoto práva. Raus a Neruda k tomuto uvádí, že v situaci, kdy na trhu působí dominantní soutěžitel je fungování tržního mechanismu narušeno. „Důležitou je skutečnost, že tržní mechanismus není v takové situaci schopen v krátkodobém či střednědobém horizontu nežádoucí jednání dominantního soutěžitele spolehlivě napravit. (...) diskriminovaný odběratel nemá k dispozici dostatek alternativních zdrojů, na které by se mohl obrátit (v nejhorším případě žádná alternativa neexistuje), nebo tyto alternativní dodavatele nemají dostatečnou kapacitu k tomu, aby byli schopni v krátkodobém horizontu poptávku takového odběratele saturovat.“ Důsledek pro spotřebitele je negativní a spočívá ve „snížení výběru pro spotřebitele a zřejmě též k postupnému růstu cen či ke stagnaci kvality nabízeného zboží.“ (Raus, Neruda, 2006, s. 93)

Generální klauzule zneužití dominantního postavení je obsažena v § 11 zákona na ochranu hospodářské soutěže i v článku 102 Smlouvy o Evropské unii. Skutková podstata generální klauzule obsahuje tři nezbytné znaky (Munková, Svoboda, Kindl, 2006, S. 157) :

- 1) existence dominantního postavení,
- 2) zneužívající jednání,
- 3) možnost takovým jednáním negativně ovlivnit hospodářskou soutěž.

Aby došlo ke zneužití dominantního postavení, musí být podle zákona tyto tři podmínky splněny kumulativně.

Důležité je také zmínit teritoriální působnost komunitární a české úpravy. Ke zneužití dominantního postavení se může sice dojít pouze na území jednoho státu, pokud je ale schopen negativně ovlivnit vstup potenciálních soutěžitelů z jiných členských států, má toto zneužití komunitární rozměr. (§1 odst. 4-6 zákona na ochranu hospodářské soutěže a článek 102 Smlouvy o Evropské unii).

4.1.1 Soutěžitel v dominantním postavení

Soutěžiteli jsou podle §2 odst. (1) zákona na ochranu hospodářské soutěže „fyzické a právnické osoby, jejich sdružení, sdružení těchto sdružení a jiné formy seskupování, a to i v případě, že tato sdružení a seskupení nejsou právníckými osobami, pokud se účastní hospodářské soutěže nebo ji mohou svou činností ovlivňovat, i když nejsou podnikateli.“ Dominantní postavení na trhu je definováno v §10 zákona na ochranu hospodářské soutěže následujícím způsobem : „Dominantní postavení na trhu má soutěžitel nebo společně více soutěžitelů (společná dominance), kterým jejich tržní síla umožňuje chovat se ve značné míře nezávisle na jiných soutěžitelích nebo spotřebitelích.“ Tato definice nepopisuje pouze monopolní postavení jedné firmy, nicméně se na něj samozřejmě také vztahuje. „Monopolní postavení je totiž považováno za nejzávažnější a proto pro soutěž nejnebezpečnější formu dominantního postavení . Monopolista je vždy dominantem a na monopolistu se vždy uplatní pravidla, jež platí pro dominanta.“ (Raus, Neruda, 2005, s. 7) V komentovaném znění zákona na ochranu hospodářské soutěže autoři komentáře uvádějí, že z tohoto ustanovení existují legální výjimky, jelikož „do kategorie monopolních podniků nebo podniků s výsadním postavením totiž zpravidla spadají tzv. veřejné podniky a zákonné monopoly, tedy soutěžitelé, kteří jsou pověřeni ve veřejném zájmu výkonem určitých činností nebo takové činnosti vykonávají na základě zákona.“ (Munková, Kindl, 2007, s. 90). Problematika veřejných podniků a podniků , kterým státy přiznávají zvláštní nebo výlučná práva, již byla zmíněna v souvislosti s článkem 106 Smlouvy o Evropské unii, který státům ukládá povinnost

nepřijmout ani neponechat v platnosti opatření odporující pravidlům Smluv, tedy i pravidlům o ochraně hospodářské soutěže. Zákaz zneužití dominantního postavení se bez výjimek vztahuje na všechny soutěžitele, „a to i na ty, kteří mají kvalifikovanou vazbu na stát. proto například i akciová společnost, jejíž akcie jsou zcela drženy státem, státní podnik nebo podnik, jenž byl státem pověřen poskytováním veřejných služeb, nesmějí svého případného výsadního postavení na trhu zneužívat...“ (Raus, Neruda, 2005, s. 98) Toto upřesnění je zde uvedeno z toho důvodu, že hlavní aktéři železniční dopravy v České republice jsou podniky právě takové povahy, která v upřesnění zaznívá.

Evropský soudní dvůr definoval dominantní postavení v rozhodnutí ve věci *United Brands v. Komise* (věc C-27/76, 1978) následovně : „la position dominante visée à l'article 82 du traité sur la Communauté européenne concerne la situation de puissance économique détenue par une entreprise qui lui donne le pouvoir de faire obstacle au maintien d'une concurrence effective sur le marché en cause, en lui fournissant la possibilité de comportements indépendants vis-à-vis de ses concurrents, de ses clients et, finalement des consommateurs.“⁷⁹ V dalším rozhodnutí (ve věci *Hoffmann La Roche* z roku 1979) Evropský soudní dvůr vysvětlil, že „dominance does not preclude some competition, which it does where there is a monopoly or a quasi monopoly, but enables the undertaking which profits by it, if not to determine, at least to have an appreciable influence on the conditions under which that competition will develop, and in any case to act largely in disregard of it so long as such conduct does not operate to its detriment.“ (Monti, 2007, s. 127)

Pro určení, zda se podnik nachází v dominantním postavení, je potřeba určit relevantní trh, protože „aby bylo možno hovořit o dominanci, je třeba, aby podnik „něčemu“ dominoval (Běhan, 2008, s. 53). Zákon na ochranu hospodářské soutěže definuje relevantní trh následovně : „Relevantním trhem je trh zboží, které je z hlediska jeho charakteristiky, ceny a zamýšleného použití shodné, porovnatelné nebo vzájemně zastupitelné, a to na území, na němž jsou soutěžní podmínky dostatečně homogenní a zřetelně odlišné od sousedících zemí.“

⁷⁹ „Dominantní postavení podle článku 82 Smlouvy o ES se týká ekonomické síly, kterou disponuje určitý podnik a která mu umožňuje zabránit efektivní hospodářské soutěži na relevantním trhu, jelikož mu dává možnost chovat se nezávisle vzhledem k ostatním soutěžitelům, klientům a konečně i spotřebitelům“ překlad autorky

4.1.2 Zneužívající jednání a negativní vliv na hospodářskou soutěž

Pouhé dokázání existence dominantního postavení určitého ekonomického subjektu nevede k porušení hospodářské soutěže. „Sama o sobě existence dominantního postavení zakázána nebyla a není.“ (Munková, Svoboda, Kindl, 2006, s. 160). Musí být naplněn druhý znak generální klauzule, tedy musí být prokázáno zneužívající jednání.

Definice zneužití dominantního postavení není uvedena ani v českém zákoně na ochranu hospodářské soutěže, ani v komunitární úpravě. V české úpravě se zneužití dominantního postavení a zejména jeho formám věnuje § 11 zákona na ochranu hospodářské soutěže, v komunitární úpravě je to především článek č. 102 Smlouvy o ES. I když definice zneužití dominantního postavení není v těchto normách obsažena, autoři publikací ji definují různě : „Je nesporně podmíněno (zneužití dominantního postavení, pozn.aut.) existencí tržní síly a jisté mocenské pozice, která je do jisté míry vymezuje pomocí výčtu dílčích skutkových podstat, které mají blíže objasnit obsah generální klauzule.“ (Munková, Svoboda, Kindl, 2006, s.172); „Zneužití dominantního postavení je objektivní kategorií, u které není zpravidla zapotřebí prokazovat formu zavinění (úmysl či nedbalost). Ke konstataci zneužití dominantního postavení dochází i tehdy, když jednání nesplnilo svůj účel (nedošlo k omezení soutěže). ... Aby jednání mohlo být považováno za zneužití dominantního postavení, není třeba, aby šlo o trvalé či opakované jednání; ke zneužití může dojít krátkodobým jednáním nebo dokonce pouze jednorázovým činem.“ (Raus, Neruda, 2005, s. 116); „...l'utilisation des possibilités qui découlent de la position dominante pour obtenir des avantages dont l'entreprise en cause n'aurait pas bénéficié si la concurrence avait été praticable et suffisamment efficace.“⁸⁰ (Ligneul, Tambou, 2006, s. 154)

Demonstrativní výčet skutkových podstat v komunitární úpravě (článku 102 Smlouvy o EU) uvádí, že zneužívání může spočívat zejména v :

- a) v přímém nebo nepřímém vynucování nepřiměřených nákupních nebo prodejních cen anebo jiných nerovných obchodních podmínek;
- b) v omezování výroby, odbytu nebo technického vývoje na úkor spotřebitelů;
- c) v uplatňování rozdílných podmínek vůči obchodním partnerům při plnění stejné povahy, čímž jsou někteří partneři znevýhodňováni v hospodářské soutěži;

⁸⁰ „... využití možností, které vyplývají z dominantního postavení, pro dosažení výhod, kterých by daný podnik nedosáhl pokud by hospodářská soutěž byla dosažitelná a dostatečně účinná.“ Překlad autorky

- d) v podmiňování uzavření smluv tím, že druhá strana přijme další plnění, která ani věcně, ani podle obchodních zvyklostí s předmětem těchto smluv nesouvisejí.

Vzhledem k demonstrativní povaze tohoto výčtu, nejsou zde obsaženy všechny možné způsoby zneužití dominantního postavení. Důležitá je v tomto ohledu úloha soudních rozhodnutí, která tento výčet doplňují. Evropský soudní dvůr vymezil ve svém rozhodnutí (C-85/76 Hoffman/LaRoche v. Komise) jako „objektivní pojem, který vystihuje způsoby chování podniku v dominantním postavení, jejichž podstatou je ovlivnění struktury trhu, v němž je na základě přítomnosti dominantního podniku stupeň soutěže oslaben, a jejichž cílem je vytvoření překážek rozvoje soutěže na tomto trhu za použití prostředků, které se liší od těch, které řídí normální soutěž výrobků a služeb mezi soutěžiteli.“ (Munková, Kindl, 2007, s. 97)

Co se týče veřejných podniků, vztahuje se k nim článek č. 106 Smlouvy o ES : „Pokud jde o veřejné podniky a podniky, kterým členské státy přiznávají zvláštní nebo výlučná práva, tyto státy nepřijmou ani neponechají v platnosti opatření odporující pravidlům Smluv, zejména pravidlům stanoveným v článcích 18 a 101 až 109.“ Článek 18 se týká zákazu jakékoli diskriminace na základě státní příslušnosti, zbývající články jsou potom ustanovení Hlavy VII Smlouvy o EU (Společná pravidla pro hospodářskou soutěž, daně a sblížení právních předpisů). Běhan k tomuto dodává : „Podniky, kterým stát přiznává „zvláštní práva“, mohou též zneužívat dominantního postavení, a to v důsledku znění normativních ustanovení upravujících jejich právní režim, svou vlastní činností anebo kombinací obojího. Jiná situace než u podniků poskytujících služby obecného zájmu je u podniků veřejných a u podniků se zvláštními nebo výlučnými právy (čl. 86/1 Smlouvy), jejichž jednání musí odpovídat pravidlům hospodářské soutěže, čímž je režim těchto subjektů o poznání přísnější.“ (Běhan 2008, s. 86) Z rozhodnutí Evropského soudního dvora v případě C-179/90 ve věci *Mercati Convenzionali Porto di Genova* z roku 1991 tento soud rozhodl, že zneužití dominantního postavení se lze dopustit i formou nečinnosti. Monti k tomuto dodává : „However, in some circumstances sloth can be an abuse of a dominant position. This arises in particular where the dominant firm enjoys its dominance by virtue of a state-granted monopoly.“ (Monti 2007, s. 217) Ústavní soud České republiky tuto skutkovou podstatu komentoval v podobném případě (ve věci *Škoda automobilová*) : „soutěžním právem proto není v této souvislosti postihováno monopolní, resp. dominantní postavení soutěžitele a v prvním plánu jím není ani chráněn samotný spotřebitel, nýbrž je postihováno unfair jednání v situaci, kdy na jeho utváření neexistuje adekvátní tržní tlak konkurence. Za takovéto jednání lze opodstatněně

považovat i jednání *quiet life*, tj. nevyvinutí všeho úsilí soutěžitele, jež od něj lze rozumně vyžadovat, k minimalizaci nepříznivých dopadů jeho rozhodnutí pro jiné soutěžitele nebo spotřebitele.“ (Petr, 2006, s. 62)

4.2 VEŘEJNÉ ZAKÁZKY A SOUTĚŽNÍ ZÁSADY

Na zdávání veřejných zakázek se dá „nahlížet jak ve smyslu ekonomickém, tak ve smyslu právním.“ (Krenk, 2005, s. 13) Ekonomický význam spočívá podle Krenka v přerozdělování a účelné alokaci veřejných prostředků a jejich schopnosti ovlivňovat cyklus ekonomického vývoje. Co se týče právního vymezení pojmu veřejná zakázka, „právní vymezení pojmu nebylo až na výjimky v platných obecně závazných předpisech historicky i současně upravujících oblast zadávání veřejných zakázek jednoznačně definováno...“ (Krenk, 2005, s. 14) Veřejné zakázky v České republice upravuje zejména zákon č. 137/2006, Sb. o veřejných zakázkách ve znění novel, který „zpracovává příslušné předpisy Evropských společenství.“ (§1, zákon č. 137/2006, Sb.) Ve svém prvním paragrafu dále stanovuje předmět úpravy, kterým jsou :

- a) postupy při zadávání veřejných zakázek,
- b) soutěž o návrh,
- c) dohled nad dodržováním tohoto zákona,
- d) podmínky vedení a funkce seznamu kvalifikovaných dodavatelů a systému certifikovaných dodavatelů.

Zákon o veřejných zakázkách definuje v §7 veřejnou zakázku tak, že „(1) veřejnou zakázkou je zakázka realizovaná na základě smlouvy mezi zadavatelem a jedním či více dodavateli, jejímž předmětem je úplatné poskytnutí dodávek či služeb nebo úplatné provedení stavebních prací. Veřejná zakázka, kterou je zadavatel povinen zadat podle tohoto zákona, musí být realizována na základě písemné smlouvy. (2) Veřejné zakázky se podle předmětu dělí na veřejné zakázky na dodávky, veřejné zakázky na služby a veřejné zakázky na stavební práce. (3) Veřejné zakázky se podle výše jejich předpokládané hodnoty dělí na nadlimitní veřejné zakázky, podlimitní veřejné zakázky a veřejné zakázky malého rozsahu.“ V komentáři k zákonu o veřejných zakázkách autoři uvádějí, že oproti minulé právní úpravě již veřejná zakázka není považována za smlouvu, smlouva je pouze výstupem procesu zadávání, podle které se zakázka provádí. Oproti minulé úpravě upouští současná úprava od určení limitu, do kterého se o veřejnou zakázku nejedná, místo toho současná definice obsahuje pojem zakázky

malého rozsahu. (Krč, Marek, Petr, 2008, s. 92) Veřejným zadavatelem je dle §2 odst. (2) zákona o veřejných zakázkách :

- a) Česká republika,
- b) státní příspěvková organizace,
- c) územní samosprávný celek nebo příspěvková organizace, u níž funkci zřizovatele vykonává územní samosprávný celek,
- d) jiná právnická osoba, pokud
 1. byla založena či zřízena za účelem uspokojování potřeb veřejného zájmu, které nemají průmyslovou nebo obchodní povahu, a
 2. je financována převážně státem či jiným veřejným zadavatelem nebo je státem či jiným veřejným zadavatelem ovládána nebo stát či jiný veřejný zadavatel jmenuje či volí více než polovinu členů v jejím statutárním, správním, dozorčím či kontrolním orgánu.

Komentář zákona dále dodává: „K tomu, aby mohlo jít o veřejnou zakázku, musí být zadavatel tou stranou, která vynakládá peněžité prostředky za poskytnuté dodávky, služby či stavební práce.“ V drážní dopravě se tak zákon o veřejných zakázkách týká pouze činností, které jsou poskytovány veřejnosti. Zadavateli jsou nejčastěji stát a kraje, zákon se však vztahuje i na vlastníka dráhy a provozovatele drážní dopravy. (Krč, Marek, Petr, 2008, s. 92)

4.2.1 Základní zásady zadávání veřejných zakázek

Jak bylo zmíněno výše, při zadávání veřejných zakázek se ve většině případů jedná o hospodaření s veřejnými financemi, tedy s prostředky daňových poplatníků. Aby nedocházelo k jejich plýtvání, ale naopak aby docházelo k jejich maximálním úsporám, stanoví zákon o veřejných zakázkách společně s judikaturou pravidla a zásady pro jejich rozdělování. Základní zásady zadavatele jsou uvedeny v §6 zákona o veřejných zakázkách. „Zadavatel je povinen při postupu podle tohoto zákona dodržovat zásady transparentnosti, rovného zacházení a zákazu diskriminace.“ V komentáři k zákonu nacházíme doplnění v tom smyslu, že „zásady je podle práva ES třeba interpretovat tak, jak jsou vykládány v evropském právu ...“; „zákon však neobsahuje taxativní výčet zásad; je třeba vždy přihlídnout i k jiným zásadám práva Evropských společenství...“ (Krč, Marek, Petr, 2008, s. 81) Tyto zásady jsou zadavatelé povinni respektovat a dodržovat při zadávání zakázek nadlimitních, podlimitních i zakázek malého rozsahu. Tyto tři zmíněné typy zakázek se liší v předpokládané hodnotě, kterou se myslí (§13) předpokládaná výše peněžitého závazku vyplývající z plnění veřejné

zakázky. Nadlimitní veřejnou zakázkou je podle §12 odst. (1) veřejná zakázka, jejíž předpokládaná hodnota bez daně z přidané hodnoty dosáhne nejméně finančního limitu stanoveného prováděcím právním předpisem pro jednotlivé kategorie zadavatelů a druhy veřejných zakázek, případně kategorie dodávek nebo služeb. Orientačně se uvádí (Krč, Marek, Petr, 2008, s. 109) výše 3 782 000 Kč u dodávek a služeb, kdy zadavatelem je Česká republika nebo státní příspěvková organizace (výjimky platí pro Ministerstvo obrany ČR); pokud je zadavatelem územní samosprávný celek je to částka ve výši 5 857 000 Kč. Podlimitní zakázka (§12, odst. 2) dosahuje hodnoty nejméně 2 000 000 Kč bez DPH u služeb a 6 000 000 Kč bez DPH u stavebních prací. Veřejnou zakázkou malého rozsahu (§12, odst. 3) se rozumí zakázka, jejíž předpokládaná hodnota nedosáhne 2 000 000 Kč bez DPH u veřejné zakázky na dodávky a služby a 6 000 000 Kč bez DPH v případě veřejné zakázky na stavební práce.

Ne všechny zásady jsou v zákoně výslovně ustanoveny. Tyto zásady pocházejí z interpretační praxe soudů evropských i českých. Krenk shrnul tyto zásady ve své publikaci do několika typů (Krenk, 2005, s. 37-42) :

- a) zásada konkurence a soutěžního prostředí mezi jednotlivými dodavateli,
- b) zásada zabezpečení hospodárnosti a efektivního nakládání s veřejnými prostředky,
- c) zásada výběru nejvhodnější nabídky,
- d) zásada nediskriminace jednotlivých dodavatelů,
- e) zásada zabránění nečestné soutěži, korupci a zvýhodňování určitých subjektů,
- f) zásada transparentnosti zadávacích řízení a vnější kontroly a
- g) zásada důvěrnosti nabídek a povinné mlčenlivosti.

4.3 SHRNU TÍ KAPITOLY

Soutěžní právo upravuje mj. i zneužití dominantního postavení jak soukromých, tak i veřejných podniků a s cílem ochránit spotřebitele a zajistit mu co nejlepší podmínky při spotřebě zboží a služeb na trhu vymezuje pravidla, kterými se podniky musí řídit v obchodních vztazích. Soutěžní právo na evropské i národní úrovni se týká i veřejných zakázek, kterými je zajišťována železniční osobní dopravní obslužnost. Soudní rozhodnutí a interpretace soutěžních pravidel jsou potom významným zdrojem soutěžního práva, které se v jejich světle neustále vyvíjí.

5. CASE STUDIES

„Přibližujeme se ostatně společnosti, ve které se soutěž stává hlavním principem.“⁸¹

(Cabanes, Neveu 2008, s. 13)

Předchozí kapitoly se zabývaly vývojem evropské antimonopolní politiky a aplikací soutěžních pravidel v železniční dopravě. Tato kapitola se věnuje konkrétním aktuálním příkladům aplikace evropské antimonopolní politiky v praxi, především případům zneužitím dominantního postavení a dodržováním (či nedodržováním) soutěžních zásad ve veřejnoprávních smlouvách jakožto výsledkem procesu zadávání veřejných zakázek v České republice a ve Francii.

5.1 ZÁSADA ROVNÉHO ZACHÁZENÍ A ZNEUŽITÍ DOMINANTNÍHO POSTAVENÍ : SPOLEČENSTVÍ MĚST A OBCÍ V. ŽELEZNIČNÍ DOPRAVCE (FRANCIE)

Tento případ jsem měla možnost sledovat v průběhu studijní stáže v advokátní kanceláři v Rennes ve Francii. Vzhledem k tomu, že navrhovatel od žaloby nakonec odstoupil a došlo k mimosoudnímu řešení sporu, případ nebyl nikdy zveřejněn a veškeré informace, které jsem získala tak musí zůstat utajeny. Používám proto v tomto případě fiktivní označení pro sporné strany, což ovšem nic nemění na jádru věci případu.

Společenství měst a obcí ve Francii hledalo vhodného smluvního partnera na uzavření smlouvy o závazku veřejné služby v oblasti hromadné osobní dopravy (tramvajové, drážní a autobusové). Společenství měst a obcí náležitě zveřejnilo tuto skutečnost a po provedení výběrového řízení byla veřejnou službou nakonec pověřena společnost, která je dceřinou společností francouzského národního železničního dopravce (S.N.C.F.), dále jen společnost X. Smlouva, kterou spolu v dubnu 2009 společenství měst a obcí a společnost X podepsali, byla u správního soudu napadena společností Y (která se také účastnila výběrového řízení) odvoláním typu „Tropic travaux“. Tento typ odvolání nese pojmenování společnosti Sociétés Tropic travaux signalisation, která ho poprvé uplatnila roku 2007. (Guiard 2007) Jedná se

⁸¹ « On avance d'ailleurs vers une société de la concurrence où cete dernière tend à devenir un principe majeur. »

o odvolání subjektu proti uzavřené veřejnoprávní smlouvě, za předpokladu, že tento subjekt není smluvní stranou smlouvy. Než byl tento typ odvolání 16.7.2007 přijat jako oprávněný, nemohla se strana, která nebyla vybrána pro podpis veřejnoprávní smlouvy, proti této smlouvě odvolat (resp. napadnout platnost této smlouvy u soudu).⁸² Společnost Y tedy požaduje zrušení smlouvy o závazku veřejné služby v oblasti hromadné dopravy osob podepsané v dubnu 2009 společenstvím měst a obcí a společností X (dceřinou společností S.N.C.F.) z důvodu nedodržení zásady transparentnosti během výběrového řízení a také zneužití dominantního postavení S.N.C.F. skrze společnost X, což mělo za následek zvýhodnění kandidáta, který nakonec výběrové řízení vyhrál. Zvýhodnění kandidáta spočívalo v tom, že kritérium intermodalita, které bylo podle žalobce na počátku kritériem skrytým, se stalo tím nejdůležitějším kritériem. Právě toto kritérium zvýhodňovalo dceřinou společností S.N.C.F., jelikož disponovala důležitými informacemi o intermodalitě skrze svou mateřskou společnost. Žalobce to dokládá tiskovým prohlášením starosty hlavního města společenství : „Dosáhnout intermodality bude snadnější s dceřinou společností S.N.C.F.“ Žalobce také uvádí, že došlo k nerovnému zacházení se soutěžiteli, což dokládá přítomností vedoucích pracovníků S.N.C.F. během jednání při výběrovém řízení s cílem nabídnout společenství měst a obcí nejen uzavření smlouvy o závazku veřejné služby, ale také navazující projekty jako renovace nádraží, přestupních míst mezi jednotlivými druhy dopravy atd., ve kterých by S.N.C.F. hrála klíčovou roli. Žalobce dále uvádí, že během výběrového řízení došlo k nerovnému zacházení s kandidáty, jelikož jemu se nedostalo možnosti být přijat k jednání s prezidentem společenství měst a obcí tak, jak se dostalo dceřiné společnosti S.N.C.F. a navíc ani nedostal odpověď na otázky, které společnost Y položila k upřesnění kritérií výběrového řízení.

Společenství měst a obcí tato obvinění odmítá a tvrdí, že se všemi kandidáty bylo jednáno naprosto stejně a k žádné diskriminaci nedošlo. Co se týče kritéria intermodality, společenství se brání tvrzením, že by se stalo rozhodujícím kritériem pro výběr nejlepšího kandidáta a upozorňuje na to, že tiskové prohlášení starosty města nemá pro danou věc význam, jelikož

⁸² *Conseil d'État : Analyse - N° 291545 - SOCIETE TROPIC TRAVAUX SIGNALISATION*, [online] 29.6.2007[cit. 2010-05-08]. Dostupné z : <<http://www.conseil-etat.fr/cde/node.php?articleid=1502>>

« ... Indépendamment des actions dont les parties au contrat disposent devant le juge du contrat, tout concurrent évincé de la conclusion d'un contrat administratif est recevable à former devant ce même juge un recours de pleine juridiction contestant la validité de ce contrat ou de certaines de ses clauses, qui en sont divisibles, assorti, le cas échéant, de demandes indemnitaires... »

se výběru nejvhodnějšího kandidáta neúčastnil. Podle společenství se toto kritérium v průběhu výběrového řízení neobjevilo a tedy nemohlo mít rozhodující vliv na výběr vítěze. Co se týče obvinění z nerovného zacházení s kandidáty výběrového řízení, společenství měst a obcí toto tvrzení popírá a podotýká, že žalující společnost se účastnila všech jednání a mohla s sebou mít zástupce podle svého výběru, stejně jako dceřiná společnost S.N.C.F., která s sebou měla zástupce mateřské společnosti.

Soud měl v této věci rozhodnout v listopadu 2009. Rozsudek by jistě byl důležitý pro další posuzování zneužití dominantního postavení státního podniku (i skrze dceřiné společnosti) nejen ve Francii. Žalující strana nicméně zvolila jinou strategii, a to mimosoudního jednání. Smlouva o závazku veřejné služby byla nakonec podepsána s dceřinou společností národního dopravce S.N.C.F.

Případ je zajímavý i pro porovnání se situací v České republice, kde se podobný případ objevil v přibližně stejnou dobu – tedy předtím, než nařízení 1370/2007 ES vstoupilo v účinnost. Jedná se o smlouvu o závazku veřejné služby v regionální železniční osobní přepravě, kterou získaly České dráhy, a.s.

5.2 ZÁSADA TRANSPARENTNOSTI A NEDISKRIMINACE V ZADÁVÁNÍ VEŘEJNÝCH ZAKÁZEK A OTVÍRÁNÍ TRHU VEŘEJNÉ OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY : SDRUŽENÍ ŽELEZNIČNÍCH DOPRAVCŮ V. KRAJE A MINISTERSTVO DOPRAVY ČR (ČESKÁ REPUBLIKA)

Na podzim loňského roku podepsaly kraje České republiky a Ministerstvo dopravy dlouhodobé smlouvy na provozování regionální a dálkové železniční dopravy s Českými drahami, a.s.⁸³ Smlouvy byly podepsány dne 2.12.2009, den před tím, než vešlo v účinnost nařízení 1370/2007 ES, které otvírá zajišťování veřejné dopravy hospodářské soutěži a stanovuje pravidla pro uzavírání dlouhodobých veřejnoprávních smluv. S postupem krajů i státu nesouhlasí Sdružení železničních společností, které připravuje stížnost do Bruselu.⁸⁴

⁸³ *Týden* [online]. 10.1.2010 [cit. 2010-05-08]. Dostupné z :

<http://www.tyden.cz/rubriky/domaci/doprava/jancura-chce-smlouvy-kraju-s-cd-obrazi-se-na-brusel_154657.html>

⁸⁴ *Hospodářské noviny* [online]. 4.12.2009 [cit. 2010-05-08]. Dostupné z : <<http://ekonomika.ihned.cz/c1-39333320-ceske-drahy-zazily-zlaty-tyden-stat-i-kraje-se-jim-upsaly-na-vecnost>>

Členem Sdružení železničních společností je i společnost RegioJet a.s. (dceřiná společnost Student Agency s.r.o.), která je potenciálním konkurentem ČD, a.s. a měla zájem soutěžit o veřejnou zakázku regionální i dálkové osobní železniční dopravní obslužnosti. Společnost RegioJet, a.s. předala krajům i ministerstvu dopravy nabídky na provozování linek dálkové a regionální dopravy, výběrové řízení ale podle slov jejího obchodního ředitele Ing. Jiřího Schmidta neproběhla tak, jak měla : „Kraje se chystají podepsat smlouvy o zajištění provozu regionálních vlaků na příštích 10 let (fakticky prolongované na 15 let). Při inflační indexaci po dobu 15 let je to zakázka za zhruba 151 miliard korun. Přesto, že se jedná o obrovskou sumu, kraje odmítají při udělení takové zakázky postupovat transparentně a jednat s ostatními uchazeči - 98% spojů hodlají zadat napřímo předem vybranému zájemci - Českým drahám. Výsledkem takového postupu bude rušení regionálních spojů (v příštím roce až 10%, přestože rozpočet na úhradu regionální dopravy byl navýšen o 2,7 miliardy korun – tj. o 60%). Konkurence má zájem, ale je vytlačena z trhu Ostatní dopravci podávají nabídky v ojedinělých výběrových řízeních (nedávno Liberec, v současnosti Plzeň – celkem pět nabídek soukromých dopravců za posledních šest měsíců) a aktivně oslovují kraje se svými závaznými nabídkami. Tím zjevně popírají argumenty krajů, že „Žádní konkurenti Českých drah nejsou“ (Radko Martínek v Hospodářských novinách, 29.7.2009) nebo že „Nikdo jiný nabídku nedal.“ (opět Radko Martínek v Lidových novinách, 3.9.2009). Kraje dál trvají na přímém zadání Českým drahám a tedy naprostém vytlačení všech jejich konkurentů z trhu na příštích 15 let. Tento krok nehodlají nijak kvalifikovaně odůvodnit.“ (Schmidt 2009) Výběrová řízení nebyla kraji ani ministerstvem dopravy nakonec vypsána (nebo byla zrušena) a proto společnost RegioJet podpořila podání stížnosti v Bruselu : „Stížností brněnský dopravce reaguje na to, že většina krajů původně zvažovala vypsání výběrové řízení na provozovatele regionální vlakové dopravy, do kterého se chtěl Jančura se svou společností RegioJet přihlásit. Nakonec všechny kraje podepsaly dlouhodobé smlouvy s Českými drahami a na zakázku kolem 150 miliard korun tendr buď vůbec nevypsaly, anebo vypsaly a pak jej zrušily. Podle Jančury je podobné jednání protizákonné a v rozporu s názorem evropského soudního dvora.“⁸⁵ Vzhledem k tomu, že osobní železniční doprava (regionální i dálková) je dotována státem, upozorňuje obchodní ředitel RegionJetu na několik rozporů v postupu krajů a Ministerstva dopravy ČR při přidělení veřejné zakázky Českým drahám, a.s.: jedná se o porušení zásady transparentnosti, rovného zacházení a zákazu diskriminace

⁸⁵ *Týden* [online]. 10.1.2010 [cit. 2010-05-08]. Dostupné z :

<http://www.tyden.cz/rubriky/domaci/doprava/jancura-chce-smlouvy-kraju-s-cd-obrati-se-na-brusel_154657.html#otazka_1537>

a rozpor s rozhodovací činností Evropského soudního dvora (zejm. rozhodnutí ve věci Altmark (C-280/00) z 24. července 2003, který byl zmíněn v předchozí kapitole). (Schmidt 14.10.2009) Jiří Schmidt uvádí nedávný příklad postupu Evropské komise v případě Dánska, kdy „10. září 2008 zahájila EK řízení proti Dánsku (C 41/2008) ve věci nedodržení podmínek Altmarku – konstatovala, že s nejvyšší pravděpodobností došlo k poskytnutí nedovolené podpory...“⁸⁶

Počínání RegioJetu vyvolalo slova kritiky zejména zástupců Českých drah, a.s. : „Pan Jančura nechce jezdit, ale chce se soudit. Je to stejné, jako kdybych si založil firmu Zlaté vlaky a dával nabídku krajům a říkal krajům, že to je garantovaná nabídka. Vydělávám deset milionů korun, tak mi věřte,“ uvedl generální ředitel Českých drah, a.s. Petr Žaluda pro server iDnes.cz.⁸⁷ To, že by společnost RegioJet nebyla připravena vlaky reálně provozovat odmítl Radim Jančura („My jsme dali garantované nabídky a kraje měly jedinečnou možnost nás uvařit ve vlastní šťávě, kdybychom to nezvládli,“⁸⁸) i Jiří Schmidt z RegioJetu („...neslibujeme něco, co není možné. Pro Plzeň jsme museli mít dojednané podmínky s dodavateli vozidel. A nejen to, dojednané musely být i informační systémy.“⁸⁹). Tato slova podpořila společnost RegioJet tím, že se „žlutými vlaky“ opravdu vyjela : „Reklamní vlaky dceřiné firmy RegioJet budou jezdit pod Krušnými horami, a to za pětikorunové zpáteční jízdné. Rozjedou se o víkendy 24. a 25. dubna na trati mezi Děčínem a Krupkou, každý den by zde mělo jet osm párů spojů. Vlaky na stejné trati budou jezdit ještě i první květnový víkend. Od 26. dubna do 7. května se rozjedou na trase mezi Ústím nad Labem a Litvínovem. Žluté vlaky se podle webové prezentace společnosti Regiojet následně rozjednou i v Olomouckém kraji mezi Olomoucí a Uničovem, v Jihomoravském kraji v okolí Brna a v Plzeňském kraji na trati z Plzně do Domažlic.“⁹⁰ Tyto reklamní vlaky Siemens Desiro si společnost RegionJet půjčila od leasingové firmy, vyrábí už ale i své vlastní vlaky a jak sdělil Radim Jančura, požádali SŽDC, s.o. o přidělení železniční kapacity na rok 2011 : „Vlaky máme nakoupené, jsou částečně zaplacené, vyrábí se,“ (...) „Budou to naše vlastní vlaky,

⁸⁶ *Parlament, vláda, samospráva* [online]. březen 2010 [cit. 2010-05-08]. Dostupné z <www.parlament-vlada.eu>

⁸⁷ *iDnes.cz* [online]. 3.12.2009 [cit. 2010-05-08]. Dostupné z : <http://ekonomika.idnes.cz/sef-drah-zaluda-o-jancurovi-mystifikator-ktery-se-chce-jen-soudit-pyb-/ekonomika.asp?c=A091203_085607_ekonomika_fih>

⁸⁸ *Tamtéž*

⁸⁹ *Hospodářské noviny* [online]. 2. 12. 2009 [cit. 2010-05-08]. Dostupné z <<http://hn.ihned.cz/c1-39283170-jiri-schmidt-nepochopim-proc-kraje-podepisuji-smlouvy-vyhodne-pro-cd>>

⁹⁰ *Regiony24.cz* [online]. 21.4.2010 [cit. 2010-05-08]. Dostupné z : <<http://www.regiony24.cz/13-84195-prvni-zlutu-vlak-student-agency-vyjede-z-prahy>>

s těmi pronajatými reklamními, co nyní jezdí na kolejích, nesouvisí,⁹¹ Mluvčí SŽDC Pavel Halla potvrdil žádost RegioJetu o přidělení kapacity železniční dopravní cesty : „Mohu potvrdit, že společnost RegioJet podala objednávku na přidělení kapacity v rámci jízdního řádu 10/11. Konkrétní údaje ale budou známy až po 12. červnu 2010 v rámci jednání s kraji, respektive Ministerstvem dopravy ČR.“⁹²

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici, které nabylo účinnosti 3. prosince 2009 je nyní pro členské státy závazné a musí dojít k otevření trhu v osobní železniční dopravě. Železniční dopravci by měli o provozování osobní železniční dopravy soutěžit. I desetiletá smlouva Ministerstva dopravy podepsaná ještě před vstoupením nařízení 1370/2007 v účinnost obsahuje ustanovení o postupném otvírání trhu pro dálkovou železniční osobní dopravu : „Ministr dopravy Gustáv Slamečka do smlouvy totiž prosadil klauzuli, podle které lze ze smlouvy každoročně vyjmout 15 procent trhu a na provoz vlaků vypsat tendr. Po deseti letech by se tak mělo soutěžit o 75 procent výkonů v dálkové dopravě.“⁹³ Zlepšení situace ve smyslu zvýšení konkurence má přinést i zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, „pro který se vžilo dříve používané označení „zákon o veřejné dopravě“. Zákon do českého právního řádu adaptuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici, které nabude účinnosti 3. prosince letošního roku.“⁹⁴ Ministerstvo dopravy k návrhu zákona uvádí následující : „Zákon do českého právního řádu přináší jednoznačnou vazbu na evropské právo, která dosud neexistovala, a to i proto, že dosavadní evropská úprava této problematiky pocházela z roku 1969. Zákon odkazem na nařízení 1307/2007 upřesňuje povinnost zadavatelů uzavírat většinu smluv na veřejné služby na základě nabídkových řízení. V podmínkách České republiky půjde o postupy podle ustanovení obchodního zákoníku o veřejné obchodní soutěži nebo o postupy podle zákona o zadávání veřejných zakázek. Za klíčová ustanovení lze dále považovat přesné vymezení kompetencí při zadávání veřejné silniční i železniční dopravy mezi státem, kraji a obcemi, ale také stanovení povinností jejich vzájemné spolupráce v zájmu

⁹¹ *Mediafax.cz* [online]. 12. 05. 2010 [cit. 2010-05-12]. Dostupné z : <<http://www.mediafax.cz/domaci/3039170-Zlute-vlaky-jsou-ve-vyrobe-Student-Agency-zada-SZDC-o-prideleni-zeleznicni-kapacity-na-rok-2011>>

⁹² *Tamtéž*

⁹³ *iHned.cz* [online]. 4.12.2010 [cit. 2010-05-08]. Dostupné z : <<http://ekonomika.ihned.cz/c1-39333320-ceske-drahy-zazily-zlaty-tyden-stat-i-kraje-se-jim-upsaly-na-vecnost>>

⁹⁴ *Ministerstvo dopravy ČR* [online]. 2.4.2009 [cit. 2010-05-12]. Dostupné z : http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/TZ_02_04_2009_3.htm

hospodárného, efektivního a účelného poskytování těchto veřejných služeb. Novinkou jsou také zaváděné standardy kvality a bezpečnosti, které musí splňovat dodavatelé služeb ve veřejné dopravě (např. umožnění přepravy dětského kočárku s dítětem a přepravy vodícího psa doprovázejícího nevidomou osobu, vyhrazení a označení míst k sezení pro cestující se zdravotním postižením, povinnost pořídit stanovený poměr bezbariérových vozidel apod.).⁹⁵ Návrh zákona byl dne 28.1.2010 projednán Legislativní radou vlády a dne 22.2.2010 jej schválila vláda. Poslanecká sněmovna jej schválila dne 14.4.2010. V současné době je návrh projednáván Senátem.⁹⁶

5.3 ZÁSADA TRANSPARENTNOSTI A ZVEŘEJŇOVÁNÍ NABÍDEK : COMMUNAUTÉ URBAINE DE BORDEAUX (CUB) V. DB MOBILITY LOGISTICS AG (FRANCIE)

Tento spor byl zveřejněn v periodiku „L'Actualité Juridique Droit Administratif“ (AJDA, N°34/2009, s. 1857-1912). Následující text čerpá právě z uvedeného periodika.

Na začátku roku 2007 se společenství měst a obcí Bordeaux rozhodlo prodloužit smlouvu o závazku veřejné služby v oblasti městské a meziměstské hromadné dopravy (autobusové, tramvajové a drážní) na období 2008-2013. Společenství zahájilo výběrové řízení, které bylo následně zrušeno soudcem pro zrychlená řízení správního soudu v Bordeaux dne 10. prosince 2008. Stalo se tak v důsledku žaloby podané německou společností DB Mobility Logistics AG, což je společnost patřící ke skupině Deutsche Bahn Group, která byla založena roku 1994 a dnes patří mezi přední dopravce v osobní i nákladní drážní dopravě a která funguje ve 130 zemích.⁹⁷ Společenství měst a obcí Bordeaux a společnost Kéolis⁹⁸, která byla vybrána na

⁹⁵ Ministerstvo dopravy ČR [online]. 2.4.2009 [cit. 2010-05-12]. Dostupné z :

<http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/TZ_02_04_2009_3.htm>

⁹⁶ Ministerstvo dopravy. Lepší právo [online]. 15.10.2009 [cit. 2010-05-08]. Dostupné z :

<<http://www.lepsipravo.cz/TopicForm.aspx?TopicId=7>>

⁹⁷ Db Mobility Network Logistics [online]. 20.8.2009 [cit. 2010-05-8]. Dostupné z :

<http://www.deutschebahn.com/site/bahn/en/investor__relations/ir__tochtersite__dbag/test__ir__tochtersite__dbag.html>

⁹⁸ Kéolis je dceřinou společností národního železničního dopravce La Société nationale des chemins de fer français (S.N.C.F.); která se zabývá městskou a regionální osobní dopravou. Zdroj : *SNCF*

základě zrušeného řízení, se odvolali k vyšší instanci - Conseil d'État⁹⁹. Napadené rozhodnutí je postaveno na jediném důvodu : vzhledem k povaze smlouvy a plánovaných výdajích ve výši 750 milionů Euro bylo potřeba tuto výzvu k podání nabídek uveřejnit takovým způsobem, aby na ni mohli reagovat všichni evropští zájemci, což se podle správního soudu v Bordeaux nestalo. Co se týče závazků veřejné služby územně správních celků, francouzský zákon o územně správních celcích (Code général des collectivités territoriales) předpokládá dvojí způsob publicity : uveřejnění v publikaci pro úřední vyhlášky a také ve specializované publikaci, která se věnuje danému odvětví. Co se týče evropské úrovně, Evropský soudní dvůr stanovil principy, které upravují uzavírání závazků veřejné služby svými rozhodnutími např. rozsudek Telaustria¹⁰⁰ ze 7. prosince 2000 stanovuje, že závazky veřejné služby nejsou zproštěny povinnosti respektovat základní pravidla Smlouvy ES a i zde tedy platí i princip nediskriminace. Tento princip podle Evropského soudního dvora stanovuje povinnost transparency. Povinnost transparency garantuje určitou publicitu umožňující otevření trhu se službami hospodářské soutěži.

V daném případě nebyl návrh na uzavření smlouvy o závazku veřejné služby uveřejněn v žádné publikaci, která by dle správního soudu v Bordeaux významem přesahovala francouzské území a tedy nedošlo k uveřejnění návrhu na uzavření smlouvy o závazku veřejné služby ve specializované publikaci v oblasti dopravy, která by byla rozšířena v evropských zemích. Společenství měst a obcí Bordeaux mělo oznámení uveřejnit buďto v Úředním věstníku Evropské unie nebo v některém hospodářském periodiku, které dosahuje mezinárodní úrovně. Správní soud v Bordeaux dal tak zapravdu navrhovateli žaloby společnosti DB Mobility Logistics AG, protože podle soudu „dès lors qu'une délégation de service public est susceptible d'intéresser des opérateurs économiques établis dans d'autres États membres, l'obligation de transparence dégagée par le juge communautaire impose

⁹⁹ Conseil d'État je odvolací soudní instancí prvního stupně pro daná rozhodnutí správních soudů. *Zdroj :*
Conseil d'État

¹⁰⁰ *Rozsudek Soudního dvora* [online]. 13.10.2005 [cit. 2010-05-8]. Dostupné z :
<http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:1M06xbY6-qwJ:www.jurisprudence.cz/download/KOMeu_Cihula_Parking%2520Brixen_JUDIK.doc%3Ffid%3D1147424194+rozsudek+telaustria&cd=6&hl=cs&ct=clnk&gl=fr>

systematiquement que la publicité soit assurée par une publication diffusée au niveau européen.“¹⁰¹ (AJDA, N°34/2009, s. 1857-1912)

Soud vyšší instance (Conseil d'État), ke kterému se strany odvolaly, nicméně zrušil rozhodnutí soudce zrychleného řízení správního soudu v Bordeaux z toho důvodu, že soud použil subjektivního vysvětlení pojmu „publicité adéquate“ (adekvátní zveřejnění) v oblasti pověření veřejnou službou a odůvodňuje tím, že : „l'opérateur raisonnablement vigilant“ (operátor rozumně bdělý/ostražitý) se o této nabídce mohl dozvědět, pokud by vynaložil přiměřené úsilí. Dle rozhodnutí Conseil d'État tedy nedošlo k porušení zásady transparentnosti a nediskriminace ze strany společenství měst a obcí a původní smlouva je platná.

5.4 ZNEUŽITÍ DOMINANTNÍHO POSTAVENÍ : ČESKÉ DRÁHY, A.S. V. OSTATNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVCI (ČESKÁ REPUBLIKA)

Rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) R155/2008/01-5485/2009/310/MV, které nabylo právní moci dne 11.5.2009¹⁰², se týká zneužití dominantního postavení na trhu železniční nákladní dopravy. Následující text čerpá z výše uvedeného rozhodnutí ÚOHS.

Úřad rozhodl, že České dráhy, a.s v období od 1. 5. 2004 do 30. 11. 2007 uplatňovaly „bez objektivně ospravedlnitelných důvodů vůči svým odběratelům rozdílné ceny za služby železniční nákladní dopravy u přeprav se srovnatelnými kalkulačními parametry ovlivňujícími výši nákladů na tyto služby a bez objektivně ospravedlnitelných důvodů uplatňoval v cenách služeb železniční nákladní dopravy rozdílné výše marží, čímž znevýhodňoval některé své odběratele železniční nákladní dopravy, kterým byly stanoveny ceny, resp. marže podstatně vyšší než jiným zákazníkům při obdobném nebo srovnatelném plnění, a rovněž ztížil možnost uplatnění ostatním železničním nákladním dopravcům

¹⁰¹ „Jakmile nabídka na uzavření závazku veřejné služby může zajímat i operátory z jiných členských zemí Evropské unie, povinnost transparence vyvozená komunitárním soudcem systematicky ukládá, aby byla publicita zajištěna uveřejněním na evropské úrovni“ překlad autorky

¹⁰² Úřad pro ochranu hospodářské soutěže [online]. 6.5. 2009 [cit. 2010-05-08]. Dostpné z : <<http://www.compet.cz/hospodarska-soutez/sbirky-rozhodnuti/8281/>>

na trhu.“ Tímto České dráhy a.s. jako účastník řízení podle Úřadu „zneužil své dominantní postavení na trhu železniční nákladní dopravy substrátů přepravovaných ve velkých objemech na území České republiky uplatňováním rozdílných podmínek při srovnatelném plnění vůči jednotlivým účastníkům trhu, jimiž byli tito účastníci v hospodářské soutěži znevýhodňováni, a to na újmu jiných soutěžitelů a spotřebitelů, čímž porušil v období od 1. 5. 2004 do 30. 11. 2007 zákaz uvedený v § 11 odst. 1 písm. c) zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění pozdějších předpisů a v období od 1. 5. 2004 do 30. 11. 2007 zákaz obsažený v čl. 82 písm. c) Smlouvy o založení Evropského společenství, neboť zneužití dominantního postavení mohlo ovlivnit obchod mezi členskými státy;“ ... „zneužil své dominantní postavení na trhu železniční nákladní dopravy substrátů přepravovaných ve velkých objemech na území České republiky uplatňováním rozdílných podmínek při srovnatelném plnění vůči jednotlivým účastníkům trhu, jimiž byli tito účastníci v hospodářské soutěži znevýhodňováni, a to na újmu společností SPEDIT-TRANS, a.s. a ŠPED-TRANS Levice, a.s. a spotřebitelů, čímž porušil v období od 1. 1. 2006 do 30. 11. 2007 zákaz uvedený v § 11 odst. 1 písm. c) zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění pozdějších předpisů a zákaz obsažený v čl. 82 písm. c) Smlouvy o založení Evropského společenství, neboť zneužití dominantního postavení mohlo ovlivnit obchod mezi členskými státy.“ ... „zneužil své dominantní postavení na trhu železniční nákladní dopravy substrátů přepravovaných ve velkých objemech na území České republiky uplatňováním rozdílných podmínek při srovnatelném plnění vůči jednotlivým účastníkům trhu, jimiž byli tito účastníci v hospodářské soutěži znevýhodňováni, a to na újmu jiných soutěžitelů a spotřebitelů, čímž porušil v období od 1. 1. 2004 do 30. 4. 2004 zákaz uvedený v § 11 odst. 1 písm. c) zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění pozdějších předpisů.“ Úřad ve svém rozhodnutí zakázal společnosti České dráhy a.s. do budoucna takovéto jednání a uložil společnosti pokutu 254.000.000,- Kč.

5.5 SHRNU TÍ KAPITOLY

Tato kapitola obsahuje několik rozhodnutí národních soudů aplikujících evropská soutěžní pravidla v železniční dopravě. Jedná se o případy v rámci soukromoprávních vztahů i veřejnoprávních smluv. Podle vývoje evropské dopravní politiky v oblasti železniční dopravy by mělo v praxi docházet k otvírání trhů železniční nákladní i osobní dopravy ve

všech zemích Evropské unie, některé státy však zatím spíše využívají přechodné období pro aplikaci evropských nařízení, zejména co se týče liberalizace veřejné osobní železniční dopravy.

ZÁVĚR

„Právě soutěživost stojí za rozvojem trhu. Je tedy nutné soutěžit.“

(Raus, Neruda 2005, s. 3)

Hospodářská soutěž je v současné době pokládána za „základní mechanismus tržní ekonomie, který podporuje obchodní společnosti k tomu, aby nabízely takové produkty, které spotřebitelé chtějí.“¹⁰³ Politika ochrany hospodářské soutěže je jednou ze základních politik Evropské unie a soutěžní ustanovení byla součástí již zakládacích smluv, soutěžní principy jsou tedy přítomny v evropském kontextu od samého počátku integračního procesu.

Cílem této práce bylo analyzovat dopad právní úpravy ochrany hospodářské soutěže a regulace na železniční dopravu z hlediska jednotného trhu Evropské unie i jednotlivých národních ekonomik. V zemích Evropské unie by soutěžní pravidla obsažená v evropských nařízeních a směrnicích měla být aplikována v železniční dopravě jednotně, nicméně jak vyplývá z uvedených informací, ne všechny země jsou v otevírání trhu železniční dopravy stejně daleko. Např. v České republice byla v rámci provádění evropské antimonopolní politiky v železniční dopravě roku 2002 oddělena správa infrastruktury od provozovatele dopravy, což by mělo umožnit vstup železničních dopravců na trh železniční dopravy. V současné době má mezi dopravci jak v nákladní, tak i v osobní dopravě nejsilnější pozici společnost České dráhy, a.s. Přestože je tato společnost vlastněná státem a pro správce infrastruktury stále ještě zajišťuje některé činnosti, které jsou pro provoz dopravy na dráze nezbytné, nemůže společnost ČD, a.s. své dominantní postavení podle soutěžních pravidel zneužívat na úkor ostatních dopravců a také spotřebitelů. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, který v České republice dohlíží na dodržování soutěžních pravidel, však konstatoval, že ke zneužití dominantního postavení ze strany Českých drah došlo a udělil Českým drahám, a.s. roku 2009 rekordní pokutu za zneužití dominantního postavení v nákladní železniční dopravě. Od 3. prosince roku 2009 se i osobní železniční doprava, která je státem dotována, v Evropské unii postupně otevírá konkurenci, což by mělo přinést užitek především zákazníkům, kterým konkurence zajistí lepší kvalitu cestování. Tuto tendenci směřování železniční dopravy (ale i ostatních síťových odvětví) vystihuje následující citace :

¹⁰³ *Competition. Overview* [online]. [cit. 2010-02-07]. Dostupné z :

<http://ec.europa.eu/competition/antitrust/overview_en.html>

„V současné době probíhá v členských státech EU a tedy i v České republice v těchto odvětvích proces deetatizace spojený s liberalizací a s výraznými deregulačními tendencemi. Je snaha i do těchto sektorů vnést prvky hospodářské soutěže, a to nejen formou uložení povinnosti v některých případech umožnit, aby se i soukromý sektor podílel na infrastrukturních zařízeních vlastněných těmito podniky veřejného charakteru, ...“ (Munková, Svoboda, Kindl, 2006, s. 64) Podle stupně otevřenosti trhu železniční dopravy můžeme evropské státy rozdělit na země pokročilé, méně pokročilé a země opozdilé v otevírání trhů železniční dopravy konkurenci. Mezi pokročilé země patří například Německo a Velká Británie; Česká republika je ve skupině méně pokročilých zemí. V poslední skupině nejméně pokročilých zemí se nachází i některé státy, které stály u založení Evropské unie (např. Francie). V práci uvedené případové studie dokládají tendenci států ponechávat zejména osobní železniční dopravu v kompetenci národních železničních dopravců co nejdéle, nicméně ukazují také, že soukromé společnosti mají o tuto oblast ve sledovaných zemích zájem a postupné otvírání trhu se stane nevyhnutelným. Stejně tak je v důsledku správné aplikace evropské soutěžní politiky nutné dbát pravidel při zveřejňování výběrových řízení tak, aby se o zakázku mohli ucházet soutěžitelé i z jiných zemí Evropské unie.

Evropská antimonopolní politika má v rámci liberalizace železniční dopravy zajišťovat dodržování pravidel, která Evropská unie vydává a která mají členské státy aplikovat a dodržovat a za jejich nedodržování subjekty sankcionovat. „Všechny subjekty, které se účastní hospodářské soutěže, aniž by nutně musely být podnikateli, mají právo v rámci hospodářské soutěže svobodně rozvíjet svou soutěžní činnost v zájmu dosažení svého hospodářského prospěchu. Tyto subjekty, ať již jednájí v soutěži samostatně nebo v rámci jakéhokoli sdružení nebo seskupení, ať institucionalizovaného a formalizovaného, i neformálního, jsou však povinny při své účasti v hospodářské soutěži dbát právně závazných pravidel hospodářské soutěže a nesmějí svou účast v soutěži zneužívat.“ (Raus, Neruda 2005, s. 3)

V souladu s evropskou antimonopolní politikou je cílem evropské dopravní politiky posílit postavení železniční dopravy oproti ostatním dopravním módům (zejm. silniční dopravě), v rámci samotné železniční dopravy je jejím cílem zvýšení konkurence otevřením železniční dopravy volné soutěži. Užitek budou ze zavedení soutěže mít zejména spotřebitelé, jelikož : „Hospodářská soutěž je považována za “spotřebitelova nejlepšího přítele”, protože nutí podniky k nízkým cenám a vysoké kvalitě.“ (Škvařilová 2001)

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

BĚHAN, P. *Komunitární právní úprava zneužití dominance, kartelových dohod a veřejných podpor a její vývoj ve světle rozhodovací praxe*. 1.vyd.- Key Publishing, Ostrava 2008, 276 s. ISBN: 978-80-870-7167-0

CABANES, C. – NEVEU, B. *Droit de la concurrence dans les contrats publics*, Edition LeMoniteur, Paris 2008, 356 s. ISBN : 978-2-281-12620-4

EL-AGRAA, A.M. *The European Union : economics and policie*, Prentice-Hall, Harlow 2004, 566 s. ISBN : 0273679996

FIALA P.-PITROVÁ,M. *Evropská unie*, 1.vyd.- Centrum pro studium demokracie a kultury, Brno 2003, 743 s. ISBN : 80-7325-015-2

FUCHS, K.-TULJA, P. *Základy ekonomie*, 1.vyd.- Ekopress, Praha 2003, 347 s. ISBN : 80-86119-74-2

HOBZA, V. – ASSENZA, D. – ZLÁMAL, J. *Základy ekonomie*, 1.vyd.- Univerzita Palackého Olomouc 2006, 142 s. ISBN 80-244-1295-0

HOLMAN, R. *Mikroekonomie*, 1.vyd.- C.H.Beck, Praha 2002, 591 s. ISBN : 80-7179-737-5

INSTITUT DE LA GESTION DÉLÉGUÉE DEXIA *Partenariats public-privé : Mode d'emploi juridique et approche économique*, La Documentation française, Paris 2006, 283 s. ISBN : 2-11-006256-8

JUREČKA, V. A KOL. *Úvod do ekonomie*, 1.vyd.- VŠB – Technická univerzita,Ostrava 2003, 232 s. ISBN: 80-248-0119-1

KRČ, R.- MAREK, K.- PETR, M. *Zákon o veřejných zakázkách a koncesní zákon s komentářem*, 2.vyd.- Linde Praha, a.s., Praha 2008, 732 s. ISBN : 978-80-7201-711-9

KRENK, M. *Zadávání veřejných zakázek*, 1.vyd.- Galén, Praha 2005, 171 s. ISBN : 80-7262-343-5

KVIZDA, M. *Ekonomické dějiny železniční sítě České republiky – mýty, omyly a iluze v hospodářské politice a path dependence železných drah*, 1.vyd.- Masarykova univerzita, Brno 2006, 83 s. ISBN : 80-210-4219-2

KVIZDA, M. A KOL. *Železniční doprava : institucionální postavení, hospodářská politika a ekonomická teorie*, 1.vyd.- Masarykova univerzita, Brno 2007, 229 s. ISBN : 978-80-210-4233-9

LIGNEUL, N- TAMBOU, O. *Droit européen du marché*, Ellipses Éditions Marketing S.A., Paris 2006, 248 s. ISBN : 2-7298-2656-4

MOLLE, W.T.M. *The economics of European integration : theory, practice, policy*, Ashgate, Aldershot 2001, 548 s. ISBN : 0754621952

MONTI, G. *EC Competition Law*, Cambridge University Press, Cambridge 2007, 506 s. ISBN : 978-0-521-70075-7

MUNKOVÁ, J.- KINDL, J. *Zákon o ochraně hospodářské soutěže – komentář*, 1.vyd.- C.H.Beck, Praha 2007, 428 s. ISBN : 978-80-7179-550-6

MUNKOVÁ, J.- SVOBODA, P.- KINDL, J. *Soutěžní právo*, 1.vyd.- C.H.Beck, Praha 2006, 411 s. ISBN : 80-7179-440-6

MUSIL, P. *Mikroekonomie : středně pokročilý kurz*, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., Plzeň 2009, 298 s., ISBN : 978-80-7380-207-3

RAUS, D.- NERUDA, R. *Hospodářská soutěž po vstupu ČR do EU*, 1.vyd.- CP Books, Brno 2005, 359 s. ISBN : 8025103943

SAMUELSON, P.A. – NORDHAUS, W.D. *Ekonomie*, 2.vyd.- Nakladatelství Svoboda, Praha 1995, 1011 s. ISBN : 80-205-0494-X

SEIDENGLANZ, D. *Železnice v Evropě a evropská dopravní politika*, 1.vyd.- Masarykova univerzita, Brno 2006, 82 s. ISBN : 8021042214

TRAIN, F. *L'obligation d'information sur une délégation de service public susceptible d'intéresser un opérateur européen*, AJDA, N°34/2009, s. 1857-1912, ISSN : 0001-7728-1486-630934

TÝČ, V. *Základy práva Evropské unie pro ekonomy*, 4.vyd.- Linde Praha, a.s., Praha 2004, 303 s., ISBN : 80-7201-478-1

ÚOHS, *Výroční zpráva za rok 2008*

Internetové zdroje :

KVIZDA M. *Unbundling a konkurence na železnici* [online].2008 [cit. 2010-05-08].

Dostupné z :

<<http://railway.econ.muni.cz/system/files/Unbundling%20a%20konkurence.pdf>>

ŠKVAŘILOVÁ, P. *Evropské právo a ochrana hospodářské soutěže. Proč je nutná ochrana hospodářské soutěže?* [online].11.5.2001 [cit. 2010-05-08]. Dostupné z :

<http://www.europeum.org/disp_article.php?aid=362>

GUIARD, N. *Marchés publics.net* [online]. 20.7.2007 [cit. 2010-05-08]. Dostupné z :

<<http://www.marchespublics.net/actualite/outil.php?id=1215>>

HUBAŘ, M. *Europeum. Evropská soutěžní politika: nadějně vyhlídky pro ČR?* [online].

10.2.2003 [cit. 2010-02-07]. Dostupné z :

<http://www.europeum.org/disp_article.php?aid=586>

KOCOUREK, V. *Interoperabilita evropského železničního systému* [online].2004 [cit. 2010-05-08]. Dostupné z : <<http://www.cd rail.cz/VTS/CLANKY/vts18/18cl01.pdf>>

- KVIZDA, M., TOMEŠ, Z. *Konkurenceschopnost a konkurence v železniční dopravě – možnosti a limity hospodářské politiky* [online] [cit. 2010-02-07]. Dostupné z : <<http://railway.econ.muni.cz/o-nas/konkurenceschopnost-konkurence-v-zeleznicni-doprave-%E2%80%93-moznosti-limity-hospodarske-politiky>>
- MUŽÍK, J. *Sdružení železničních společností* [online] © 2007 [cit. 2010-02-25]. Dostupné z : <<http://www.rail.cz/archiv/zpravy-ze-SZS-04042006.php>>
- PETR, M. *Právní úprava hospodářské soutěže ve světle judikatury* [online]. 2006 [cit. 2010-05-08]. Dostupné z : <http://www.compet.cz/fileadmin/user_upload/Clanky/2006/jurisprudence.pdf>
- SCHMIDT, J. *Jak dál v železniční osobní dopravě, v dopravní obslužnosti regionů?* [online]. 14. října 2009 [cit. 2010-05-08]. Dostupné z : <rail.cz/Zofin_14_10_2009_ver_3.ppt>
- SCHMIDT, J. *RegioJet* [online]. 2009 [cit. 2010-05-08]. Dostupné z : <<http://www.regiojet.cz/o-zeleznici/analyza/150000000000-k-bez-tendru-pimo-d>>
- ŠILER, V. *Etika pro žurnalisty (studijní opora pro distanční vzdělávání)*, Univerzita Palackého v Olomouci 2007 [online] 2007 [cit. 2010-02-06]. Dostupné z : <http://www.spedagogika.czechian.net/Etika_zurnalistika.pdf>
- TOMEŠ, Z. *Monopol a konkurence na železnici* [online]. 2009 [cit. 2010-02-25]. Dostupné z : <<http://railway.econ.muni.cz/publikovane-clanky/oddeleni-provozu-site/monopol-konkurence-na-zeleznici>>
- ZEMPLINEROVÁ, A. *Antimonopolní politika*, Národohospodářský ústav, Akademie věd ČR [online]; [cit. 2010-02-07]. Dostupné z : <http://nb.vse.cz/~svobodam/Archiv_textu/Ochrana_hospodarske_souteze/kurs_brezen_03.pdf>
- Autorité de la concurrence* [online]. [cit. 2010-05-25]. Dostupné z : <http://www.autoritedelaconcurrence.fr/user/standard.php?id_rub=12>
- Conseil d'État : Analyse - N° 291545 - SOCIETE TROPIC TRAVAUX SIGNALISATION*, [online] 29.6.2007 [cit. 2010-05-08]. Dostupné z : <<http://www.conseil-etat.fr/cde/node.php?articleid=1502>>
- Conseil d'État* [online]. [cit. 2010-05-08]. Dostupné z : <<http://www.conseil-etat.fr/cde/fr/missions/>>
- České dráhy* [online] 29.1.2010 [cit. 2010-02-25]. Dostupné z : <<http://www.cd.cz/infoservis/-3540/>>
- České dráhy* [online] 29.1.2010 [cit. 2010-02-25]. Dostupné z : <<http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/dcerine-spolecnosti/cd-cargo/-843/>>
- Český statistický úřad* [online] 4.12. 2003 [cit. 2010-05-25]. Dostupné z : <http://www.czso.cz/csu/2003edicniplan.nsf/o/10n1-03-2003-doprava_a_spoje___metodika#cinnost_sluzby>

Db Mobility Network Logistics [online]. 20.8.2009 [cit. 2010-05-8]. Dostupné z : <http://www.deutschebahn.com/site/bahn/en/investor_relations/ir_tochtersite_dbag/test_ir_tochtersite_dbag.html>

Drážní inspekce [online]. c2008 [cit. 2010-02-25]. Dostupné z : <<http://www.dicr.cz/o-drazni-inspekci>>

Drážní úřad [online]. [cit. 2010-02-25]. Dostupné z : <<http://du-praha.cz/>>

Droit, transport et logistique [online]. 22.1.2010 [cit. 2010-03-7]. Dostupné z : <<http://www.avocattransports.fr/?p=25>>

ECLN (European Community Law News) [online]. 2004 [cit. 2010-05-08]. Dostupné z : <<http://www.ksb.cz/docs/eun-0502-007-cs.pdf>>

EU policy and its impact on the rail system [online]. 2006 [cit. 2010-04-23]. Dostupné z : <http://www.transport-research.info/Upload/Documents/200609/20060906_164627_84526_rail.pdf>

Europa. Agence de l'Union européenne [online]. 6.4.2010 [cit. 2010-04-23]. Dostupné z : <http://europa.eu/agencies/community_agencies/era/index_fr.htm>

Europa. Summaries od EU legislation [online]. 17.10.2007 [cit. 2010-04-23]. Dostupné z : <http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/l24007_en.htm>

Euroskop.cz. Věcně o Evropě [online]. c2005-0 [cit. 2010-04-23]. Dostupné z : <<http://www.euroskop.cz/200/322/clanek/bile-knihy/>>

Evropská komise : „Consumers benefit as market opening leads to better performing network industries“ [online]. 13.7.2007 [cit. 2010-03-7]. Dostupné z : <<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/07/1090&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>>

Evropská komise. Politika hospodářské soutěže v Evropské unii a spotřebitel. [online]. 2005 [cit. 2010-05-11]. Dostupné z : <http://ec.europa.eu/competition/publications/consumer_cs.pdf>

Historie našich železnic v kostce [online] 2009 [cit. 2010-02-25]. Dostupné z : <<http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr/historie-zeleznice-v-cr.pdf>>

Hospodářské noviny [online]. 2. 12. 2009 [cit. 2010-05-08]. Dostupné z <<http://hn.ihned.cz/c1-39283170-jiri-schmidt-nepochopim-proc-kraje-podepisuji-smlouvy-vyhodne-pro-cd>>

Hospodářské noviny [online]. 4.12.2009 [cit. 2010-05-08]. Dostupné z : <<http://ekonomika.ihned.cz/c1-39333320-ceske-drahy-zazily-zlaty-tyden-stat-i-kraje-se-jim-upsaly-na-vecnost>>

iHned.cz [online]. 4.12.2010 [cit. 2010-05-08]. Dostupné z : <<http://ekonomika.ihned.cz/c1-39333320-ceske-drahy-zazily-zlaty-tyden-stat-i-kraje-se-jim-upsaly-na-vecnost>>

iDnes.cz [online]. 3.12.2009 [cit. 2010-05-08]. Dostupné z : <http://ekonomika.idnes.cz/sef-drah-zaluda-o-jancurovi-mystifikator-ktery-se-chce-jen-soudit-pyb-/ekonomika.asp?c=A091203_085607_ekonomika_fih>

Jindřichohradecké místní dráhy [online]. [cit. 2010-02-25]. Dostupné z : <<http://www.jhmd.cz/>>

Lidové noviny [online] 5.12.2009 [cit. 2010-02-25]. Dostupné z : <http://www.lidovky.cz/jsem-pripraven-jit-do-totalni-valky-dbj-/ln_noviny.asp?c=A091205_000048_ln_noviny_sko&klic=234494&mes=091205_0>

Mediafax.cz [online]. 12. 05. 2010 [cit. 2010-05-12]. Dostupné z : <<http://www.mediafax.cz/domaci/3039170-Zlute-vlak-y-jsou-ve-vyrobe-Student-Agency-zada-SZDC-o-prideleni-zeleznicni-kapacity-na-rok-2011>>

Ministere de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer [online]. 4.1.2010 [cit. 2010-03-7]. Dostupné z : <<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Loi-relative-a-l-organisation-et-a.html>>

Ministerstvo dopravy ČR [online] © 2006 [cit. 2010-04-23]. Dostupné z : <http://www.mdcr.cz/cs/Drazni_doprava/Evropska_unie_na_zeleznici/legislativa/proces.htm>

Ministerstvo dopravy ČR [online] 2.4.2009 [cit. 2010-03-7]. Dostupné z : <http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/TZ_02_04_2009_3.htm>

Ministerstvo dopravy ČR. Třetí železniční balíček [online] 7.9.2004 [cit. 2010-04-23]. Dostupné z : <http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/treti_zeleznicni_balicek.htm>

Ministerstvo dopravy ČR [online] © 2006 [cit. 2010-02-25]. Dostupné z : <<http://www.mdcr.cz/cs/Verejna-doprava/Smlouvy+o+ZVS/smlouva-o-zavazku-verejne-sluzby.htm>>

Ministerstvo financí : „Současný rozsah cenové regulace“ [online] 2.3.2010 [cit. 2010-03-7]. Dostupné z : <http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/cenova_regulace_cr_53558.html>

Online etymology dictionary [online] c2001-2010 [cit. 2010-02-10]. Dostupné z : <<http://www.etymonline.com/index.php?term=concur>>

Parlament, vláda, samospráva [online]. březen 2010 [cit. 2010-05-08]. Dostupné z <www.parlament-vlada.eu>

Policy effectiveness of the rail system [online]. 2006 [cit. 2010-04-23]. Dostupné z : <http://www.transport-research.info/Upload/Documents/200609/20060906_164627_84526_rail.pdf>

Prohlášení o dráze celostátní a regionální [online] 4.12.2009 [cit. 2010-04-25]. Dostupné z : <<http://www.szdc.cz/soubory/prohlaseni-o-draze/cs/1011/prohlaseni-o-draze.pdf>>

Regiony24.cz [online]. 21.4.2010 [cit. 2010-05-08]. Dostupné z : <<http://www.regiony24.cz/13-84195-prvni-zluty-vlak-student-agency-vyjede-z-prahy>>

Rozsudek Soudního dvora [online]. 13.10.2005 [cit. 2010-05-8]. Dostupné z : <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:1M06xbY6-qwJ:www.jurisprudence.cz/download/KOMeu_Cihula_Parking%2520Brixen_JUDIK.doc%3Ffid%3D1147424194+rozsudek+telaustria&cd=6&hl=cs&ct=clnk&gl=fr>

Rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) R155/2008/01-5485/2009/310/MV Úřad pro ochranu hospodářské soutěže [online]. 6.5. 2009 [cit. 2010-05-08]. Dostupné z : <<http://www.compet.cz/hospodarska-soutez/sbirky-rozhodnuti/8281/>>

Sdružení železničních společností [online] 3.3.2008 [cit. 2010-03-7]. Dostupné z : <<http://www.rail.cz/zpravy-ze-SZS-080303.php>>

Sénat [online]. [cit. 2010-03-7]. Dostupné z : <<http://www.senat.fr/rap/108-184/108-18420.html>>

Sénat [online] 2009 [cit. 2010-03-7]. Dostupné z : <<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/094000081/index.shtml>>

SNCF [online]. [cit. 2010-03-7]. Dostupné z : <<http://www.sncf.fr/#>>

Správa železniční dopravní cesty [online] 2009 [cit. 2010-02-25]. Dostupné z : <<http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr/zeleznicni-sit-v-cr.html>>

Summary of the study rail liberalisation index 2004 [online]. 10.5.2004 [cit. 2010-04-23]. Dostupné z : <<http://ec.europa.eu/transport/rail/market/doc/lib2004-en-sum.pdf>>

Techno-science net [online] [cit. 2010-03-7]. Dostupné z : <<http://www.techno-science.net/?onglet=glossaire&definition=10013>>

Týden [online]. 10.1.2010 [cit. 2010-05-08]. Dostupné z : <http://www.tyden.cz/rubriky/domaci/doprava/jancura-chce-smlouvy-kraju-s-cd-obrati-se-na-brusel_154657.html#otazka_1537>

Týden [online]. 10.1.2010 [cit. 2010-05-08]. Dostupné z : <http://www.tyden.cz/rubriky/domaci/doprava/jancura-chce-smlouvy-kraju-s-cd-obrati-se-na-brusel_154657.html>

Union des transporteurs public set ferroviaires [online]. [cit. 2010-03-7]. Dostupné z : <<http://www.utp.fr/transport-ferroviaire/etapes-legislatives>>

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. Výroční konference ICN 2008 – Kjóto, Japonsko [online]. 4.11.2008 [cit. 2010-02-07]. Dostupné z : <<http://www.compet.cz/hospodarska-soutez/mezinarodni-spoluprace/vyrocní-konference-icn/>>

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže [online] 4.1.2009 [cit. 2010-04-23]. Dostupné z : <<http://www.compet.cz/o-uradu/informace-podle-zakona-c-1061999-sb/>>

Vláda ČR [online]. 22.2.2010 [cit. 2010-03-7]. Dostupné z : <<http://www.vlada.cz/cz/media-centrum/aktualne/vlada-schvalila-podminky-zadavani-verejnych-zakazek-68577/>>

Vláda ČR [online]. 22.2.2010 [cit. 2010-03-7]. Dostupné z : < <http://www.vlada.cz/cz/media-centrum/aktualne/vlada-schvalila-podminky-zadavani-verejnych-zakazek-68577/>>

Výroční zprávy ČD, a.s. za roky 2006-2008 [online]. © 2008 [cit. 2010-03-7]. Dostupné z : <<http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/fakta-a-cisla/vyrocnizpravy/-5596/>>

White paper a strategy for revitalising the community's railway [online]1996 [cit. 2010-04-23]. Dostupné z : <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:1996:0421:FIN:EN:PDF>>

Legislativa :

Eur-Lex. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/13/ES [online].15.3.2001 [cit. 2010-04-23]. Dostupné z : <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32001L0013:CS:HTML>>

Eur-Lex. Směrnice Evropského parlamentu a Rady2001/14/ES [online].3.12.2007 [cit. 2010-04-23]. Dostupné z : < <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0044:0050:CS:PDF>>

Eur-Lex. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES [online].20.4.2001 [cit. 2010-04-23]. Dostupné z : <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2001:110:0001:01:CS:HTML>>

Eur-Lex. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/50/ES [online].30.4.2004 [cit. 2010-04-23]. Dostupné z : <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32004L0050:CS:HTML>>

Eur-Lex. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/51/ES [online].30.4.2004 [cit. 2010-04-23]. Dostupné z : <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32004L0051:CS:HTML>>

Eur-Lex. Nařízení Evropského parlamentu a Rady 1371/2007[online].13.12.2007 [cit. 2010-04-23]. Dostupné z : < <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0014:0041:CS:PDF>>

Eur-Lex. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES [online].18.7.2008 [cit. 2010-04-23]. Dostupné z : <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:191:0001:0045:CS:PDF>>

Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici, článek 2, odst. e) [online]. 3.12.2007 [cit. 2010-04-23]. Dostupné z : <<http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/CAC0C79E-F4D4-441D-94E3-07ED88049574/0/32007R1370zavverslizby.pdf>>

Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 137/2006, Sb. o veřejných zakázkách ve znění pozdějších předpisů

SEZNAM GRAFŮ

Graf č. 1 : Výsledky Rail Liberalisation Index 2004	42
Graf č. 2 : Výsledky Rail Liberalisation Index 2007 (Nákladní a osobní železniční doprava)	43

SEZNAM TABULEK

Tabulka č. 1 : Výsledky LIB Index 2004	41
Tabulka č. 2 : Rozdělení provozovatelů dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu podle délky provozovaných tratí k 31.12.2008	51
Tabulka č. 3 : Podíl dopravců na výkonech v nákladní dopravě v roce 2008	51
Tabulka č. 4 : Podíl dopravců na výkonech v osobní dopravě v roce 2008	52
Tabulka č. 5 : Investiční dotace za rok 2007 a 2008	53

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek č. 1 : Rovnováha monopolu	14
Obrázek č. 2 : Přirozený monopol	16
Obrázek č. 3 : Funkční schéma železničního sektoru v České republice	50

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

AJDA	L'actualité juridique Droit administratif
ARAF	l'Autorité de régulation des activités ferroviaires
COTIF	Convention relative aux transports internationaux ferroviaires
ČD	České dráhy, a.s.
DPH	daň z přidané hodnoty
EHS	Evropské hospodářské společenství
EK	Evropská komise
ES	Evropské společenství
EU	Evropská unie
hrtkm	hrubé tunové kilometry
JHMD	Jihohradecké místní dráhy, a.s.
OTIF	L'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
R.F.F.	Réseau Ferré de France
SES	Smlouva o založení Evropského společenství
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
S.N.C.F.	Société National des Chemins de fer
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, s.o.
UK	United Kingdom
ÚOHS	Úřad pro ochranu hospodářské soutěže
vlkm	vlakové kilometry

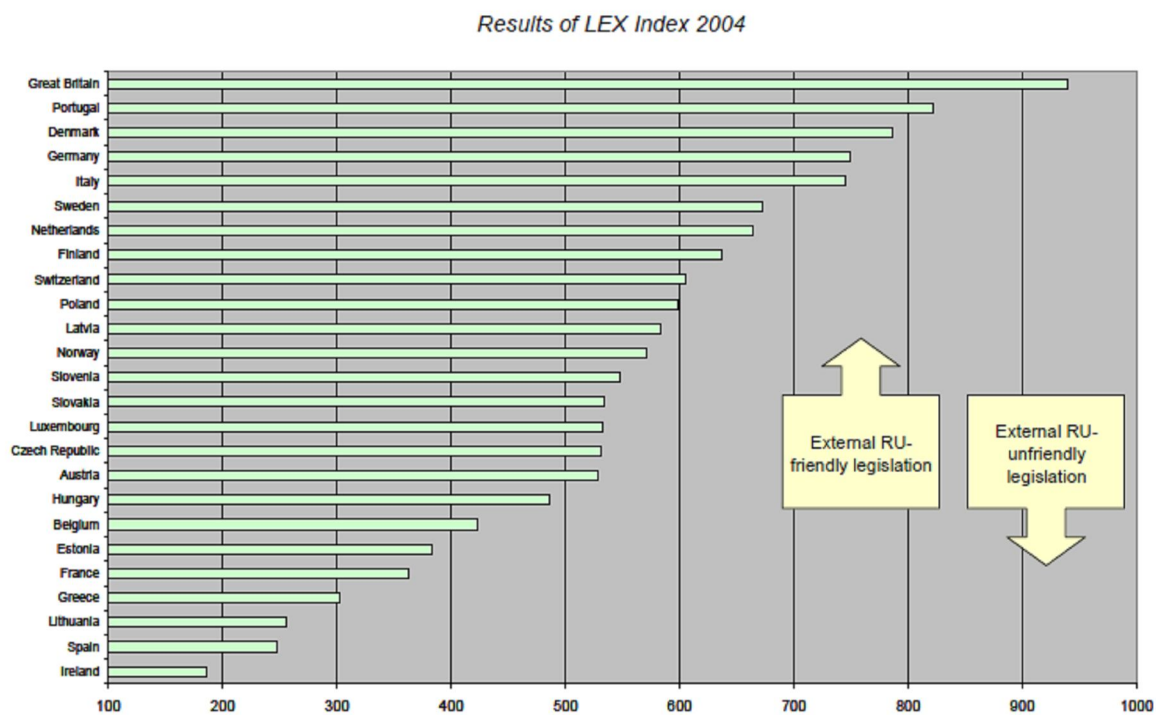
SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1 : RAIL LIBERALISATION INDEX 2004

Příloha č. 2 : RAIL LIBERALISATION INDEX 2007

PŘÍLOHA Č. 1 : RAIL LIBERALISATION INDEX 2004

Graf č. 1 : Výsledky LEX Index 2004



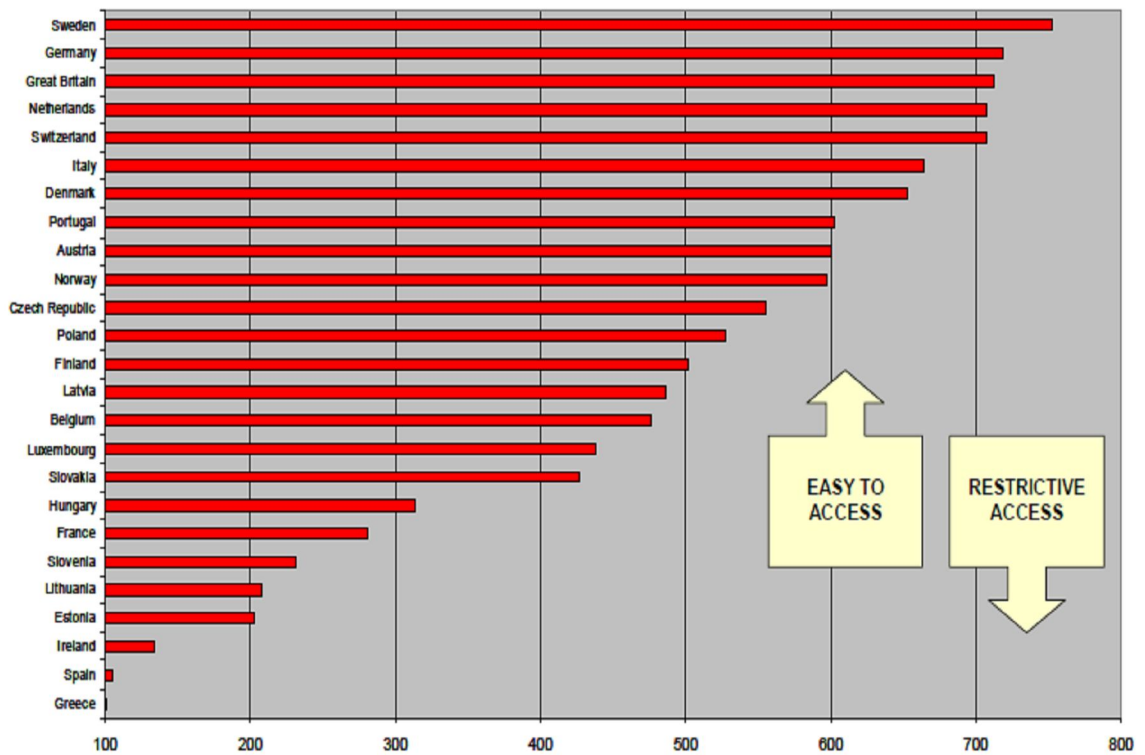
Source: IBM Business Consulting Services and KIRCHNER (2004)

Zdroj: *Summary of the study rail liberalisation index 2004* [online]. 10.5.2004 [cit. 2010-04-23].

Dostupné z : <<http://ec.europa.eu/transport/rail/market/doc/lib2004-en-sum.pdf>>

Graf č. 2 : Výsledky ACCESS Index 2004

Results of ACCESS Index 2004



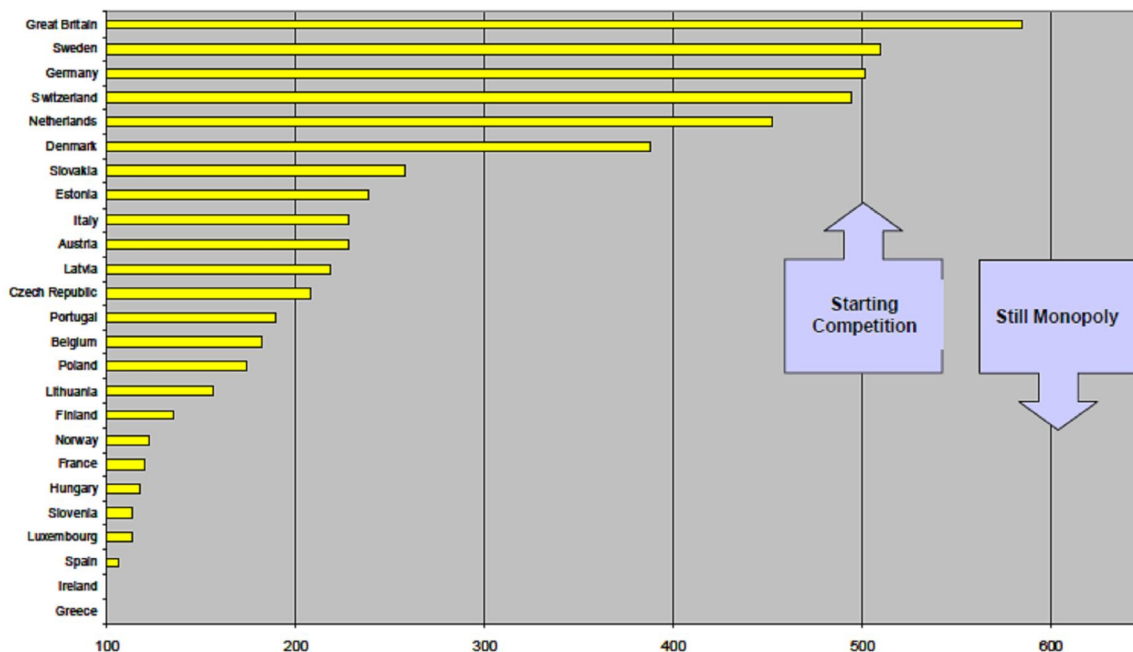
Source: IBM Business Consulting Services and KIRCHNER (2004)

Zdroj: *Summary of the study rail liberalisation index 2004* [online]. 10.5.2004 [cit. 2010-04-23].

Dostupné z : <<http://ec.europa.eu/transport/rail/market/doc/lib2004-en-sum.pdf>>

Graf č. 3 : Výsledky COM Index 2004

Results of COM Index 2004



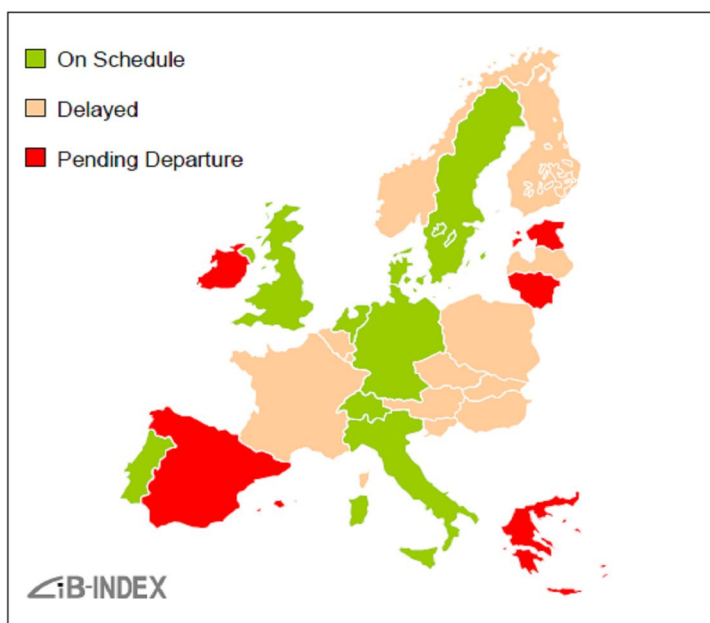
Source: IBM Business Consulting Services and KIRCHNER (2004)

Zdroj: *Summary of the study rail liberalisation index 2004* [online]. 10.5.2004 [cit. 2010-04-23].

Dostupné z : <<http://ec.europa.eu/transport/rail/market/doc/lib2004-en-sum.pdf>>

Obrázek č. 1 : Geografické rozdělení zemí do skupin dle LIB Index 2004

Geographical Distribution of Market Opening



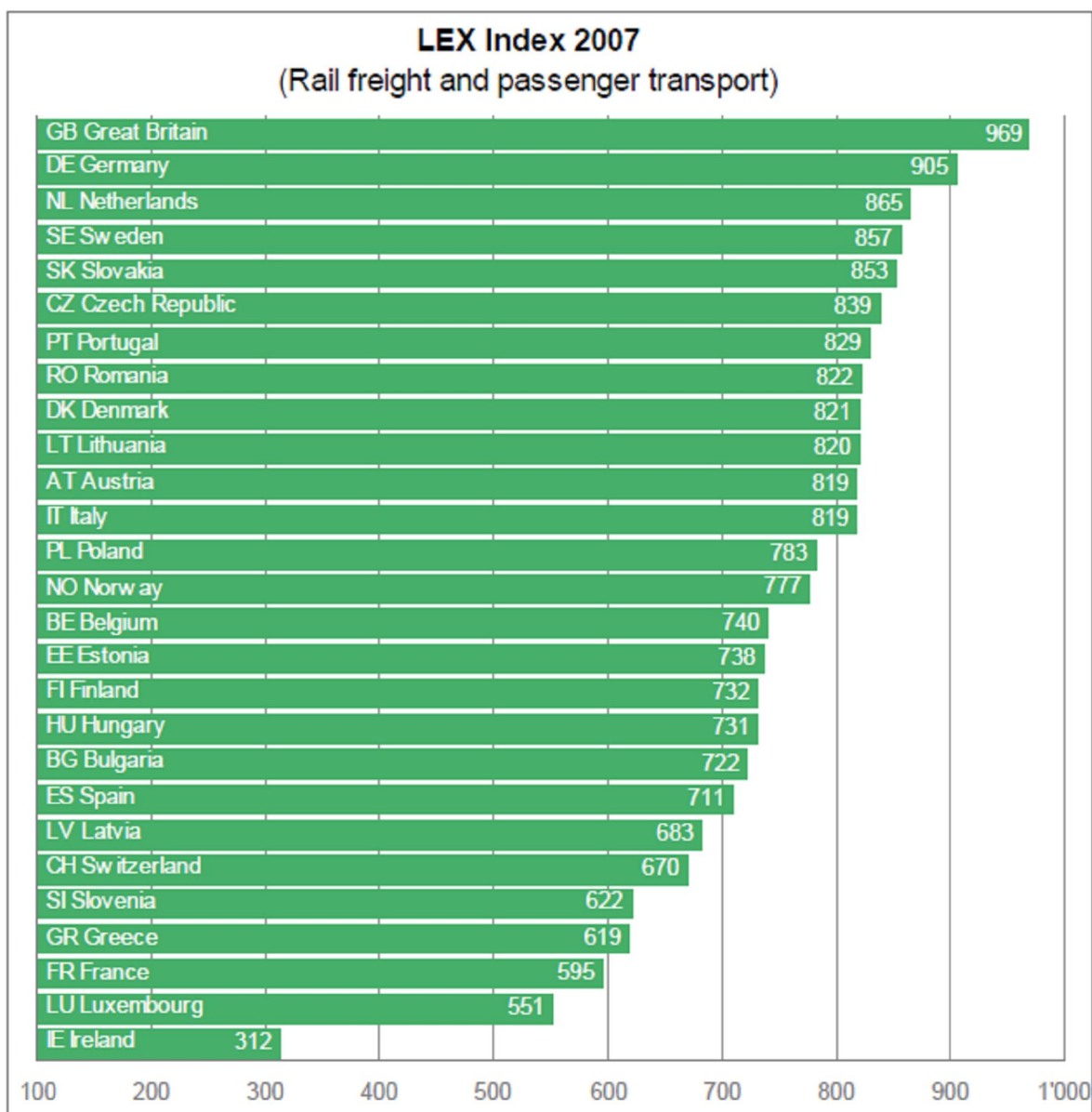
Source: IBM Business Consulting Services and KIRCHNER (2004)

Zdroj: *Summary of the study rail liberalisation index 2004* [online]. 10.5.2004 [cit. 2010-04-23].

Dostupné z : <<http://ec.europa.eu/transport/rail/market/doc/lib2004-en-sum.pdf>>

PŘÍLOHA Č. 2 – RAIL LIBERALISATION INDEX 2007

Graf č. 1 : Výsledky LEX Index 2007 (Nákladní a osobní železniční doprava)

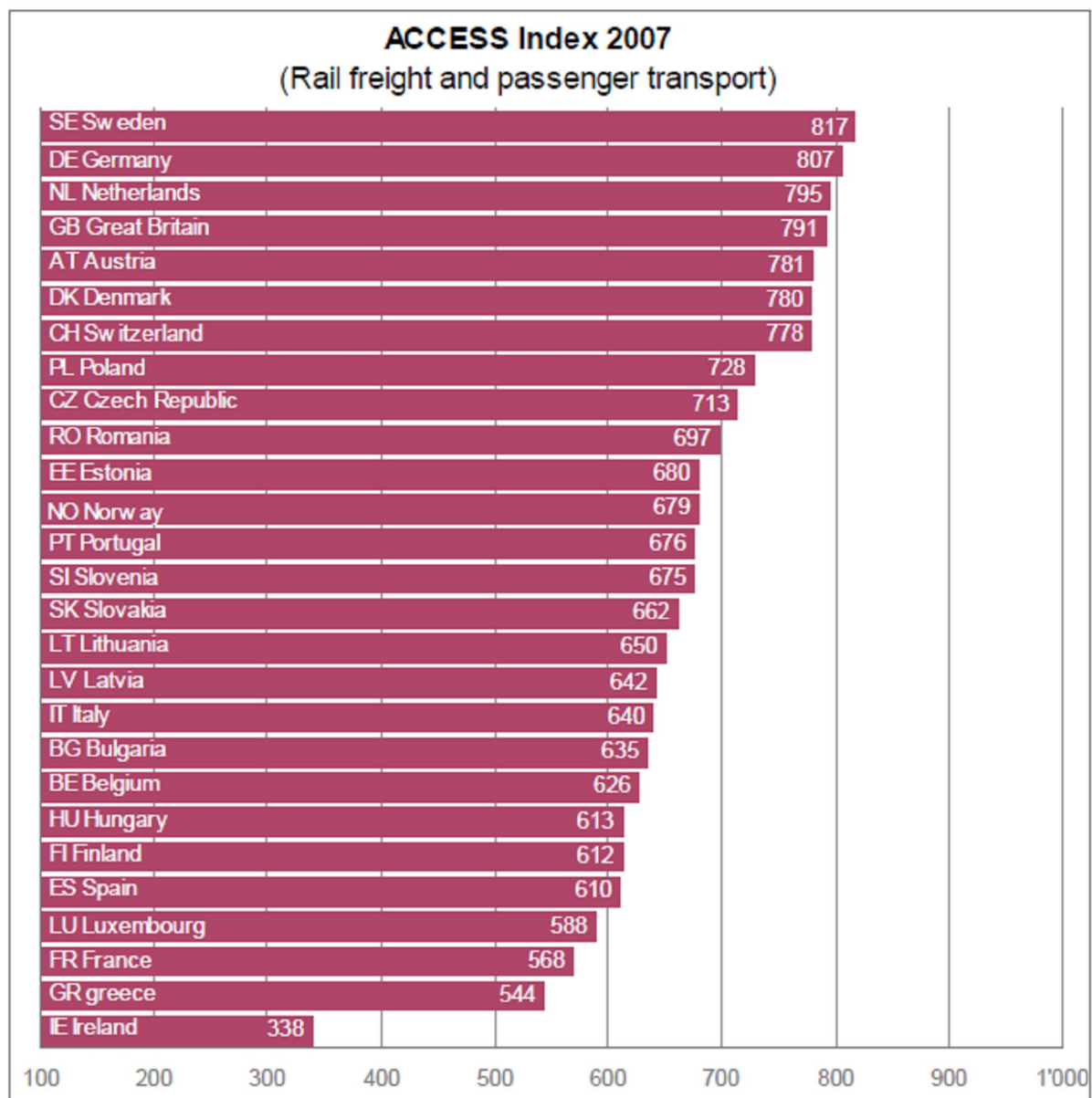


Zdroj: *Summary of the study rail liberalisation index 2007* [online]. 2007 [cit. 2010-04-23].

Dostupné z :

<http://www.deutschebahn.com/site/shared/en/file__attachements/position__papers/study__rail__liberalisation__index__2007__summary.pdf>

Graf č. 2 : Výsledky ACCESS Index 2007 (Nákladní a osobní železniční doprava)

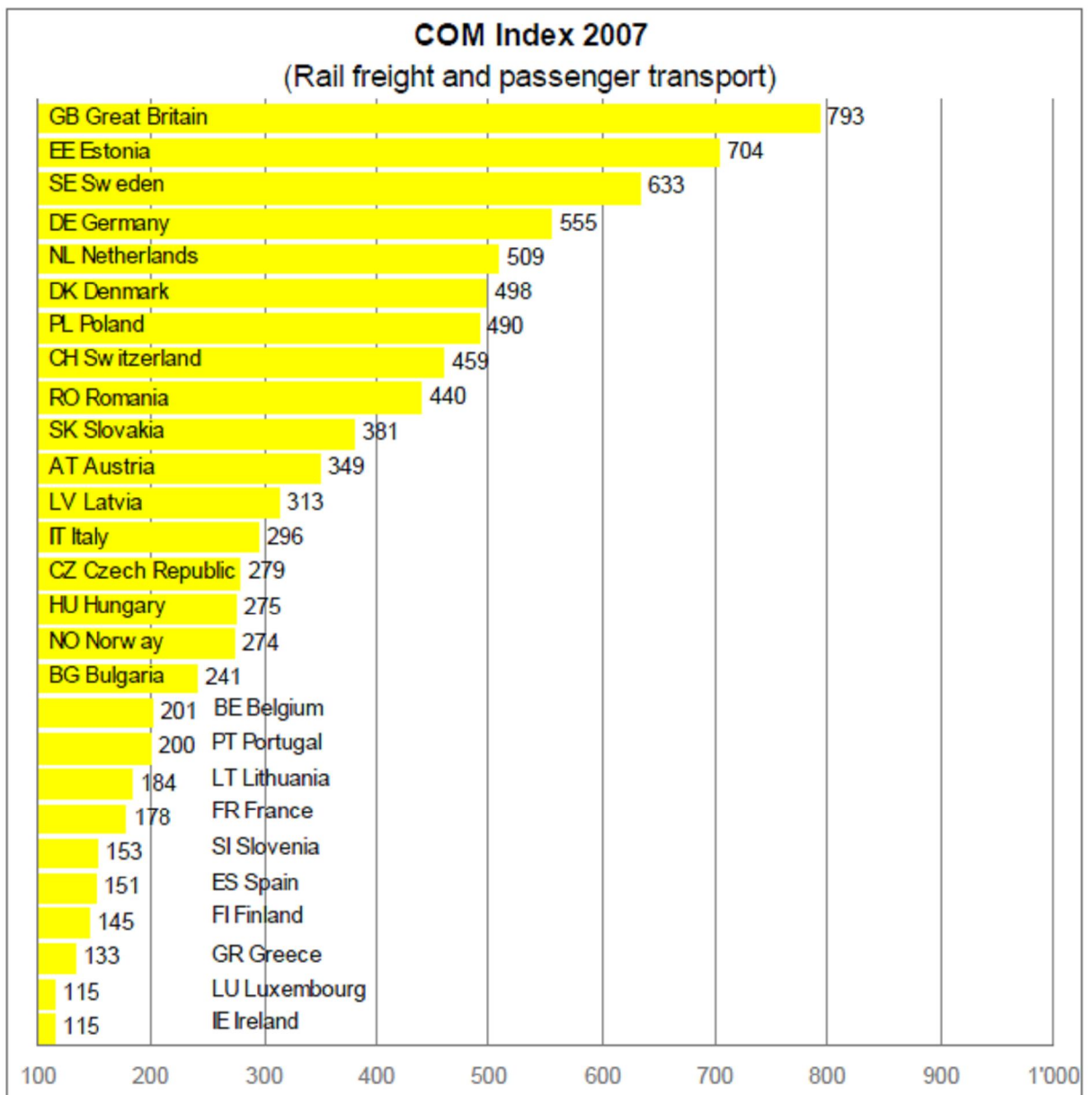


Zdroj: *Summary of the study rail liberalisation index 2007* [online]. 2007 [cit. 2010-04-23].

Dostupné z :

<http://www.deutschebahn.com/site/shared/en/file__attachements/position__papers/study__rail__liberalisation__index__2007__summary.pdf>

Graf č. 3 : Výsledky COM Index 2007 (Nákladní a osobní železniční doprava)

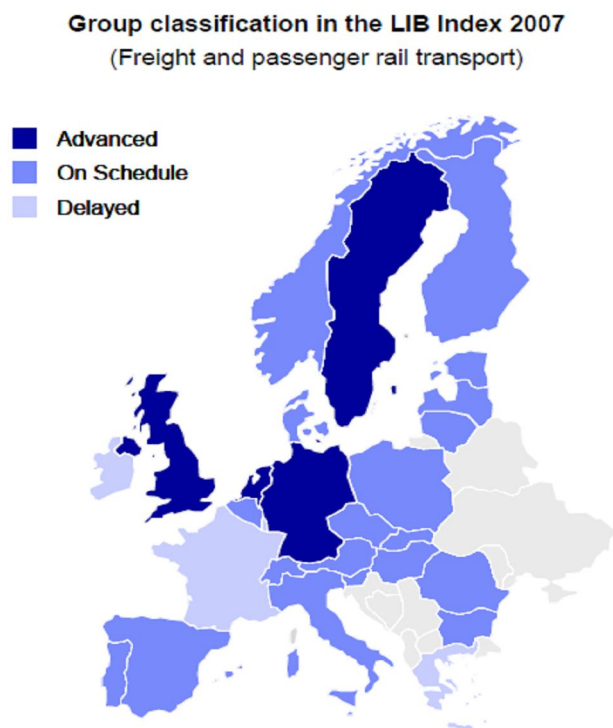


Zdroj: *Summary of the study rail liberalisation index 2007* [online]. 2007 [cit. 2010-04-23].

Dostupné z :

<http://www.deutschebahn.com/site/shared/en/file__attachements/position__papers/study__rail__liberalisation__index__2007__summary.pdf>

Obrázek č. 1 : Geografické rozdělení zemí do skupin dle LIB Index 2007



Zdroj: *Summary of the study rail liberalisation index 2007* [online]. 2007 [cit. 2010-04-23].

Dostupné z :

<http://www.deutschebahn.com/site/shared/en/file__attachements/position__papers/study__rail__liberalisation__index__2007__summary.pdf>