

MÝTY A FAKTA

ŽLUTÉ KONKURENCE

Dne 11. 4. 2012 prezentoval Radim Jančura na semináři Hospodářského výboru PSP ČR na téma „Liberalizace trhu v osobní dopravě“ řadu nepravdivých a účelově zkreslených informací o železniční dopravě, konkrétně pak o národním dopravci České dráhy, a.s. Protože nás tyto výroky poškozují v očích veřejnosti a volených zástupců státu, chceme je nyní uvést na pravou míru.

České dráhy, a.s.

Otázky a odpovědi. Mýty a fakta.

MÝTY REGIOJETU:

1 Jsou České dráhy dlouhodobě podfinancované?

Není to pravda, alespoň ne od roku 2009. Naopak jsou přeřinancované, tzv. překompenzované o 2 miliardy Kč ročně. To znamená, že by ČD měly dostávat místo 12 miliard Kč ročně jen 10 mld. Kč.

Dnes hradí ministerstvo dopravy 4 miliardy Kč ročně na rychlíky a vlaky EC/IC/EX, 8 miliard Kč hradí kraje za kompenzace v regionální dopravě.

Překompenzace 2 miliardy vyplývá z analýzy nákladů Českých drah, které MUSÍ dle evropského práva objednatelé dokládat (ALTMARK) ke smlouvám o závazku veřejné služby, v případě, že smlouvy byly zadány napřímo. Neboť tyto analýzy objednatelé nemají, zjistili jsme nezávislé analýzy sami a poskytli jsme je Evropské komisi, která nyní šetří překompenzaci a nedovolenou veřejnou podporu ČD.

Nepřímý důkaz (navýšení výše dotací, tzv. kompenzací během dvou let o 4 miliardy Kč):

Generální ředitel ČD, Josef Bazala, vykázal v roce 2007:

- zisk za firmu České dráhy a.s. 61 mil. Kč (důkaz výroční zpráva, výkaz zisku a ztrát, strana 118),
- při dotacích 8 miliard Kč (důkaz výroční zpráva, strana 109)
- V té době bylo součástí ČD a.s. ještě nákladní doprava ČD Cargo.

Výroční zpráva 2007 zde:

http://www.ceskedrahy.cz/assets/skupina-cd/fakta-a-cisla/vyrocnizpravy/vz2007_1.pdf

V únoru 2008 přichází do ČD Petr Žaluda.

Petr Žaluda vykázal v roce 2009:

- ztrátu za firmu České dráhy a.s. minus 1,062 miliardy Kč (důkaz výroční zpráva, výkaz zisku a ztrát, strana 112),
- a to při navýšených dotacích 12,3 miliard Kč (důkaz výroční zpráva str. 101)
- Petr Žaluda získal pro ČD dotace přes 12 mld. Kč za rok, ale České dráhy a.s. skončily se ztrátou 1 mld.
- k tomu navíc ztrátové ČD Cargo minus 371 mil. Kč.

Výroční zpráva 2009 zde:

<http://www.ceskedrahy.cz/assets/pro-investory/financni-zpravy/vyrocnizpravy/vyrocnizprava-skupiny-cd-za-rok-2009.pdf>

V roce 2010 a 2011 se ekonomická situace zlepšila, neboť ČD prodaly v každém roce majetek za 2 miliardy Kč.

FAKTA ČD:

1 Jsou České dráhy podfinancované?

Pokud tedy Radim Jančura tvrdí, že jsou ČD „přeřinancované“, pak by měl vysvětlit, proč na Slovensku požaduje od státu vyšší úhradu za ujetý vlakový kilometr, než dostávají České dráhy u nás.

Výše úhrady prokazatelné ztráty pro ČD byla v roce 2011 ve výši 12,257 miliardy Kč. Pokud bychom vycházeli z výše úhrady prokazatelné ztráty v roce 1993 ve výši 6 miliard Kč a započítali inflaci, pak by měla tato úhrada správně dosahovat výše 15,475 miliardy Kč.

Pokud úhradu porovnáme se zahraničím, pak zjistíme, že ČD získávají na 1 km jízdy vlaků vedených v závazku veřejné služby (regionální a dálková) 90,42 Kč, což je 3,50 EUR (při kurzu EUR k 31.12.2011 25,80 Kč za 1 EUR), zatímco na Slovensku má RegioJet smluvně zajištěnou úhradu ve výši 4,52 EUR/vlkm, tedy o 29% vyšší, než ČD v České republice. Pro objektivní srovnání jsou obě úhrady, tedy česká i slovenská, očištěny od poplatku za použití dopravní cesty, aby nemohlo dojít ke zpochybnění srovnatelnosti z důvodu jiné výše úhrad za její použití.

Úhrada prokazatelné ztráty v jiných státech byla a stále je vyšší, než jakou od objednatelů dostávají České dráhy. Například v Usnesení vlády ČR z 31. srpna 2009 je uvedeno srovnání výše úhrady za ujetý vlakový kilometr regionálního vlaku na Slovensku 127 Kč, v Maďarsku 136 Kč, v Rakousku 148 Kč (čísla z roku 2006) a v Česku 57,4 Kč (číslo z roku 2008). V materiálu se uvádí, že regionální vlaková doprava je u nás nedofinancovaná z více jak 40%. Tuto disproporci částečně odstranilo Memorandum mezi MD a kraji o dofinancování regionální železniční dopravy. I tak ale České dráhy dostávají průměrně 90 korun na ujetý vlakový kilometr, zatímco v jiných evropských státech jsou minimálně o 30 – 40% vyšší. Tomu pochopitelně odpovídá i vyšší kvalita vozového parku v zahraničí.

Od roku 2008 se hospodaření ČD, a.s., každoročně výrazně zlepšuje. Současné vedení provedlo řadu racionalizačních opatření, která vedla ke snížení mzdových, režijních i provozních nákladů. Zároveň zahájilo masivní obnovu vozidlového parku. Díky nasazení nových vozidel a zvyšování kvality služeb znamenaly České dráhy růst počtu cestujících a tržeb.

Výroční zprávy jsou volně k dispozici na www.cd.cz.

Hospodaření RegioJetu jako společnosti nelze za rok 2010 nikterak ověřit, protože doposud nesplnila zákonnou oznamovací povinnost a nezveřejnila účetní závěrku za rok 2010 ve Sbírce listin Obchodního rejstříku. Pokud tak bude postupovat i v následujících letech (tedy především v r. 2011), jen těžko informace poskytované panem Jančurou půjdou ověřit z oficiálních údajů.

MÝTY REGIOJETU:

2 Poskytuje stát nedovolenou veřejnou podporu ČD?

Bohužel ano. Teoreticky je výše nedovolené veřejné podpory rovna výši dotace (tzv. kompenzace, nebo tzv. prokazatelná ztráta) 12 mld. ročně, neboť všechny zakázky (ze strany ministerstva dopravy na rychlíky i ze strany krajů na regionální dopravu) nebyly zadány v souladu s primárním evropským právem. Prakticky se však jedná o rozdíl vyplacené částky a částky, za kterou by stejnou zakázku byl schopen plnit dobře spravovaný soukromý dopravce (judikatura Altmark). Jedná se tedy o 2 miliardy Kč ročně, od roku 2009 je to do 31. 12. 2011 již 6 miliard Kč.

K tomu je nutné přičíst prodej majetku Správy dopravní cesty z ČD do SŽDC za 12 miliard Kč, kdy stát poskytl nedovolenou veřejnou podporu 12 miliard Kč, neboť zpětně odkoupil od ČD majetek v roce 2008, který do společnosti v roce 2003 bezplatně vložil. Hrubou chybou státu bylo, že takto získané peníze ČD použilo jak na provoz v osobní dopravě, tak i na investice do vlakových souprav, neboť toto bylo podmínkou státu při úplatném převodu majetku. Jedná se o nedovolené křížové financování, neboť příjmy z prodeje infrastrukturního majetku dopravce použil (musel použít) nikoliv na investice do infrastrukturního majetku, ale na nákup nových vlaků, čímž si státní dopravce získal výhodu při připravovaných soutěžích.

Dohromady od roku 2008 činí nedovolená podpora 18 miliard Kč, a to nepočítáme prodej majetku v hodnotě 2 miliardy Kč ročně, jejichž výnos financuje provoz, resp. nákup nových vozidel.

3 Mohou ČD zkrachovat?

Ano, mohou a bohužel snadno. Tak jako letecká společnost Malév. Stát nesmí své společnosti poskytnout jakoukoliv podporu, a to dokonce ani ve formě půjčky či státní záruky, aniž by tento záměr neměla notifikovaný Evropskou komisí (EK). Pokud tak učiní, je jisté, že Evropská komise označí tuto pomoc jako nedovolenou veřejnou podporu a bude trvat na vrácení vkladu či půjčky zpět. Tak se i stalo v případě Malévu, do týdne společnost vyhlásila bankrot. Dokonce i půjčka je nedovolenou veřejnou podporou. Takovou půjčku by za takto výhodných podmínek vzhledem k ekonomické situaci ČD banka neposkytla. Nakumulovaná veřejná podpora do února 2012 činí přes 18 miliard Kč.

EK může podporu teoreticky i povolit, ovšem také musí schválit restrukturalizaci společnosti vedoucí k záchraně. Toto však není příklad ČD. Podpora státu do ČD není podporou k záchraně společnosti, ale k jejich rozvoji, aby získaly náskok před konkurencí v době otevírání trhu.

4 Probíhá stále v ČD restrukturalizace?

Ta již proběhla. ČD byly v novodobé historii oddluženy 2x. Nedávno v době rozdělení Československa a naposledy k 1. 1. 2003, kdy vznikla soukromě-právní akciová společnost České dráhy. Od té doby

FAKTA ČD:

2 Poskytuje stát nedovolenou veřejnou podporu ČD?

Ne. Smlouvy ČD s objednateli byly uzavřeny v souladu s právem českým i evropským. Tyto smlouvy umožňují postupně soutěžit tratě v rámci objednávky krajů a státu. Výše úhrady prokazatelné ztráty je přesně vyčíslena a dokladována objednatelům a je výrazně nižší, než ve většině okolních zemí (viz odpověď č.1).

V rámci závazku veřejné služby, tedy na objednávku krajů, v České republice jezdí i další dopravci - Jindřichohradecké místní dráhy, Veolia Transport Morava, Vogtlandbahn-GmbH a Viamont.

Regiojet již měl příležitost se zúčastnit otevřeného výběrových řízení na zajištění dopravy v závazku veřejné služby, ale neučinil tak. Například z výběrového řízení na tzv. Jizerskohorské železnici odstoupil a lživě přitom obvinil ČD, že nabízí dumpingovou cenu. Učinil tak překvapivě ještě před otevřením obálek, kdy nemohl nabídku ČD vůbec znát!

3 Mohou ČD zkrachovat?

Stát žádnou nedovolenou podporu Českých drahám neposkytuje. České dráhy hospodaří se svým majetkem dle zákona a s péčí řádného hospodáře tak, jak zákon stanoví a umožňuje. Není důvod, proč by České dráhy měly zkrachovat. Jako národní dopravce mají tradici, know-how i potenciál obstát v plně liberalizovaném prostředí.

České dráhy nejsou vůči konkurenčním dopravcům zvýhodněny. Právě naopak. Z minulosti s sebou nesou obrovský dluh v podobě zdevastovaných výpravních budov a zastaralého vozidlového parku. Většina budov byla postavena za Rakouska-Uherska nebo za 1. republiky, průměrné stáří vozidlového parku se pohybuje kolem 25 let. Tento stav byl primárně zapříčiněn dlouhodobým nedofinancováním dopravy v rámci závazku veřejné služby (viz odpověď č.1).

4 Probíhá stále v ČD restrukturalizace?

Akciová společnost České dráhy vznikla 1. ledna 2003 na základě zákona 77/2002 Sb. jako jeden z nástupnických subjektů původní státní organizace České dráhy. Byla založena jako

MÝTY REGIOJETU:

probíhají pouze restrukturalizace spojené s přesunem nešťastně nabytého infrastrukturalního majetku, který postupně stát (SŽDC) kupuje od ČD zpět.

5 Mohou ČD prodávat svůj majetek a za takto získané peníze nakupovat vlaky či financovat provoz vlaků?

Nemohou. U dominantanta se jedná o nezákonné křížové financování. Příjmy z takto prodaného majetku mohou investovat pouze do obnovy a investic jiného infrastrukturalního majetku - například k opravám nádraží. Musí vést oddělené a naprosto transparentní účetnictví s možností kontroly daňovým poplatníkem.

6 Má stát financovat nákup vlaků?

Nesmí. Jednalo by se o nedovolenou veřejnou podporu, není-li schválena EK. Pokud chce stát podpořit železnici jako dopravní mód budoucnosti (ekologie atd.), musí nastavit pravidla, která nejsou diskriminační vůči ostatním soutěžitelům na trhu. Ostatní soutěžitelé na trhu nedostali od státu do vínku bezúplatně majetek jako ČD v hodnotě desítek miliard Kč.

Investice státu do vozidel nejsou potřeba. Každá společnost, která chce na železnici podnikat, by si měla pořídit vlaky sama. Jen RegioJet je připraven během následujících 10 let investovat 20 miliard Kč, Leo Express oznámil, že je ze svých zdrojů schopen investovat 12 miliard vlastních zdrojů, tj. při 20% equitě až 60 miliard korun, a to jen v následujících 5 letech!!

A to jsou zde stále České dráhy, Veolia, Arriva a další společnosti, které mají zájem investovat do české železnice. Přitom do úplné obnovy vozového parku je zapotřebí max. 100 mil. Kč, z toho již za posledních 10 let úspěšně proinvestovaly ČD celých 40 miliard!! Tedy zbývá dofinancovat maximálně 60 miliard, což hravě zvládnou soukromí dopravci i samotné České dráhy. Jakákoliv další finanční angažovanost státu je nejen nedovolenou veřejnou podporou, ale především naprosto neúčelně vynaloženými veřejnými prostředky.

Investice státu do pořízení kolejových vozidel není potřebná, dopravci jsou schopni je pořídit z vlastních zdrojů, nikoliv z peněz daňových poplatníků či dokonce na úkor zadlužení země.

FAKTA ČD:

společnost integrující v sobě činnosti dopravního podnikání v přepravě osob a zboží spolu s podnikáním v oblasti provozování železniční dopravní cesty v rozsahu celostátních a regionálních drah vlastněných státem. V té době byl do ČD, a.s., vložen majetek, se kterým České dráhy nyní hospodaří. Mohou jej tedy v souladu s platnými zákony a s péčí řádného hospodáře volně pronajmout či prodat.

5 Mohou ČD prodávat svůj majetek a za takto získané peníze nakupovat či financovat provoz vlaků?

České dráhy jsou standardní akciová společnost, která vznikla a funguje na základě a v souladu se zákonem. Majetek akciové společnosti České dráhy patří této akciové společnosti a tato společnost s ním může nakládat v souladu s platnými zákony a s péčí řádného hospodáře. Proto například nepřipadá v úvahu ani bezúplatný převod majetku na jiné subjekty.

6 Má stát financovat nákup vlaků?

Tady je třeba upozornit na zásadní rozpor. Zatímco soukromí dopravci mohou při vstupu na český železniční trh počítat s přímou finanční podporou svých akcionářů (viz vyjádření Leo Express o disponibilitě vlastních zdrojů ve výši až 12 miliard Kč, spolufinancování železničních projektů firmy Regiojet z příjmů jejich autobusové a ostatní činnosti, o finančně silných zahraničních skupinách ani nemluvě), ČD se mohou ve svých budoucích plánech spoléhat čistě na dostupnost finančních zdrojů vygenerovaných vlastní činností. Pak si tedy položme otázky: Stoprocentním vlastníkem ČD, a.s., je stát, jiné dopravce vlastní soukromé osoby nebo firmy. Je správné, aby měl stát oproti soukromníkům omezená vlastnická práva?

Mají České dráhy skutečně stejnou pozici jako soukromí dopravci?

- Jestliže jim nesmí majitel jakkoli pomoci?
- Jestliže jako státem vlastněná firma musí dodavatele zdlouhavě vybírat formou otevřených výběrových řízení?
- Jestliže jsou konkurencí a médiu neustále tlačeny k prozrazování obchodních tajemství a svých obchodních strategií?
- Jestliže musí poskytovat z rozhodnutí Ministerstva dopravy režijní jízdné nejen svým zaměstnancům, ale také zaměstnancům SŽDC, jejich rodinám a dalším vybraným skupinám?
- Jestliže samy nesou náklady na opravy a údržbu nádražních budov a veřejných prostor sloužících všem dopravcům?

Jsou nastavena rovná pravidla pro všechny, jestliže pro soukromníka nic z výše uvedeného neplatí, ačkoliv se uchází o zakázky státu financované z daní?

MÝTY REGIOJETU:

7 Jak má tedy stát infrastrukturní majetek získat zpět z ČD?

Tento majetek byl 1. 1. 2003 na základě zákona o Českých drahách bezúplatně a chybně vložen do majetku nově vzniklé společnosti České dráhy a.s. Část tohoto zákona byla zrušena nálezem Ústavního soudu na základě podnětu skupiny poslanců PČR, kteří napadli diskriminační rozdělení majetku společnosti České dráhy, státní organizace.

Pokud chce stát chybu napravit, měl by majetek infrastrukturní povahy (nádraží, pozemky atd.) na základě novely tohoto zákona převést zpět do majetku státu. Pokud se pak stát rozhodne majetek (například nádraží a lukrativní pozemky) prodat, může tak učinit bez omezení.

Stát takto může získat do rozpočtu 50-70 miliard Kč a použít ve veřejném zájmu jinde. Při prodeji musí stát jen nadefinovat břemeno vůči novému majiteli, aby byla práva dopravců zajištěna. Toto však již dnes řeší zákon o hospodářské soutěži, neboť nádraží je součástí infrastruktury, na jejíž užívání mají za úplatu právo všichni soutěžitelé.

8 Proč ČD využívá k financování dluhopisů?

U dluhopisů, či tzv. eurobondů nemusí ČD nikomu dokládat svůj ekonomický záměr a mohou takto získané peníze utratit na cokoli. ČD tak nejsou nuceny nakupovat nové vlaky za účelem dosažení zisku. ČD spoléhají na to, že v případě nesplacení za ně bude plnit stát. Proto také ministerstvo financí (MF) nesouhlasilo s tím, že ČD vydají dluhopisy. ČD však na požadavek MF nebraly ohled a dluhopisy vydávají přes nesouhlas MF.

FAKTA ČD:

7 Jak má stát infrastrukturní majetek získat zpět z ČD?

Majitelem Českých drah je stát a stát prostřednictvím akcií vlastní i tento majetek. České dráhy však vznikly na základě zákona, mají formu akciové společnosti a jako takové se řídí obchodním zákoníkem.

Hypotetický scénář bezúplatného převodu majetku Českých drah na stát s sebou nese nemalá rizika. Jedná se o postup, kdy snížení základního kapitálu společnosti má významný dopad na ochranu práv věřitelů, neboť vede ke zhoršení dobytosti pohledávek věřitelů. To by takřka jistě vedlo k požadavku na okamžité splacení veškerých dluhových závazků ČD, a.s., se všemi negativními důsledky. Pokud by stát, jako jediný akcionář rozhodl o takovém postupu, rovnalo by se to rozhodnutí o likvidaci národního dopravce, a tedy došlo by ke znehodnocení majetku státu. V takovém případě by stát (zástupci státu) jednali v rozporu s povinnostmi dobrého hospodáře.

8 Proč ČD využívají k financování dluhopisů?

Dluhopisy, tzv. eurobondy, jsou v současnosti nejvýhodnější formou financování nákupu nových a modernizace stávajících vozidel. Jedná se o „nejlevnější“ peníze, na rozdíl od jiných forem půjček nebo dokonce leasingu, který často využívají společnosti skupiny StudentAgency, a které představují naopak nejdražší formu získání prostředků pro zajištění například potřebných vlaků. Využití tohoto „levného“ způsobu financování umožnil Českým drahám mezinárodní rating v investičním pásmu, který firma získala v loňském roce. Získání ratingu přitom potvrzuje schopnost Českých drah dostát svým závazkům.

V žádném případě se České dráhy nespolehnají na stát, že za ně v budoucnu bude hradit závazky. Naopak, uzavření dlouhodobých smluv a vnitřní zefektivnění hospodaření umožnilo získat externí rating a financovat investice do kolejových vozidel čistě z komerčních zdrojů bez jakéhokoli nároku na státní rozpočet. Vlastní emise mezinárodních dluhopisů byla samozřejmě uskutečněna s plným vědomím Ministerstva financí, které bylo nejenom informováno a konzultováno o procesu emise, ale zároveň jako zástupce akcionáře, tedy státu, přímo účastno během ratingového procesu a prezentace emise před potencionálními investory.

Jako velmi zavádějící se jeví tvrzení, že při emisích dluhopisů není potřeba dokládat ekonomický záměr a peníze lze „utratit za cokoli“. České dráhy musejí vždy obhájit účel emise a využití prostředků jak před statutárními orgány společnosti, včetně Dozorčí rady, tak před ratingovou agenturou. Ratingová agentura vydává ohodnocení vždy na každou veřejně obchodovatelnou emisi. Zároveň potencionální investoři dluhopisů mimo jiné bedlivě analyzují využití emise a schopnost emitenta dostát svým závazkům, jinak by do emisí Českých drah neinvestovali své prostředky.

MÝTY REGIOJETU:

9 Mají dluhopisy svá rizika?

Výhodou dluhopisů je, že ČD na rozdíl od leasingů (nejběžnější způsob pořízení vozidel) nevstupují do nákladů firmy náklady na splátky, ale pouze úroky. Podobně u úvěru by musela společnost splácet splátky jistiny včetně úroků (do nákladů pak vstupují pouze odpisy a úroky). U dluhopisů však splácí pouze úroky a na konci období musí mít připraven ke splacení celý obnos. A zde je celý problém.

ČD proto musí každoročně generovat takový zisk/rezervy, aby mohly dostat svým závazkům při splacení těchto dluhopisů. První dluhopisy za 2 miliardy Kč jsou splatné již na konci tohoto roku, ČD si za dva roky nevygenerovaly rezervu 2 miliardy, proto musí tyto dluhopisy opět reemitovat. ČD si nevytváří ani rezervy na pětileté dluhopisy za 7 miliard, které vydaly v červnu 2011. Tzn., že k těmto dluhopisům by měly vytvářet rezervy 1,4 miliardy Kč ročně - tedy letos by měly vygenerovat zisk/rezervy minimálně 2,4 miliardy Kč, aby mohly dostat svým budoucím závazkům. ČD se dostávají do dluhopisové pasti, generují dluhopisy ve stále vyšší hodnotě, využívají tak vysokého ratingu státu, protože stát je právě ten, kdo za tyto dluhopisy ručí, respektive zaplatí v případě, že ČD nebudou moci plnit.

MF Dnes: „Zadluženost drah rychle roste: ještě v roce 2008 měly úvěry ve výši 11,5 miliardy korun, v polovině 2011 už 28 miliard. Ukazatel celkové zadluženosti (podíl cizích zdrojů k vlastním aktivům) stoupl z 36 na 50 procent.“

Zdroj: http://ekonomika.idnes.cz/drahy-nakupuji-vlaky-za-miliardy-jejich-zadluzenost-pritom-roste-1c6-/ekonomika.aspx?c=A110929_190329_ekonomika_abr

10 ČD tedy objevily PERPETUM MOBILE?

Nikoliv. Případnou ztrátu zaplatí stát. ČD emituje eurobondy tak, jak se jim líbí. Díky vysokému ratingu státu získávají slušný úrok 4,5% (u první emise úrok 5%). Dle výročních zpráv ČD od roku 2010, kdy dluhopisy byly poprvé vydány, nebude schopna plnit závazky spojené se zpětnou výplatou eurobondů, tedy dluhopisů. Negerují totiž takový zisk, ani cash-flow, aby dráhy byly schopny vyplatit své závazky. Je tedy pravděpodobné, že nekontrolované utrácení peněz z dluhopisů zaplatí nakonec stát - tedy daňový poplatník. Což je opět past jménem nedovolená veřejná podpora.

Na rozdíl od leasingů či běžných úvěrů ČD nemusí schvalovat ekonomiku projektu vůči bankovním institucím, které jsou v normálním tržním prostředí tím nejlepším regulátorem.

11 Je budoucnost národního dopravce ČD nejistá?

Ano. Je jen otázkou času, kdy budou muset vrátit České dráhy poskytnutou nedovolenou podporu, a to minimálně 18 miliard

FAKTA ČD:

9 Mají dluhopisy svá rizika?

Rating v investičním pásmu získala Skupina České dráhy, nikoliv stát. Za veškeré závazky přitom ručí pouze akciová společnost a nikoliv stát. Dluhopisy jsou běžným způsobem financování a takto získané prostředky je nutné vrátit stejně, jako je nutné splatit leasing nebo úvěr. Ovšem s tím, že dluhopisy jsou pro velké společnosti nejvýhodnější.

Všichni renomovaní velcí dopravci, např. Deutsche Bahn, OBB, SNCF, používají na svoje financování v převážné míře emise dluhopisů. Jelikož potřeby velkých domácích dopravců jsou výrazné, není možné ani efektivně zajišťovat financování na každou investici separátně, např. formou leasingů. Emise dluhopisů tedy umožňují získat potřebné objemy prostředků za nejvýhodnějších podmínek. Pokud pan Jančura tvrdí, že se ČD dostávají do „dluhopisové pasti“, pak je v této „pasti“ drtivá většina velkých dopravců v Evropě včetně německého dopravce Deutsche Bahn. Jelikož jsou dnes např. DB hodnoceny nejvyšším možným ratingem AAA, resp. Aaa, a mj. rating Českých drah dosahuje vysokého investičního stupně Baa1, pak se lze domnívat, že pan Jančura disponuje mimořádným analytickým aparátem a talentem přesahujícím schopnosti ratingových agentur a mezinárodních investorů.

10 ČD tedy objevily PERPETUM MOBILE?

ČD k modernizaci vozidlového parku využívají neefektivněji formu financování a zhodnocení majetku akciové společnosti. Jestliže by České dráhy neinvestovaly do obnovy vozidel a zkvalitňování služeb, nebyly by na otevřeném trhu konkurenceschopné.

Účelovost každé emise dluhopisů a schopnost ji splatit podléhá důkladné analýze jak vnitřní, tak zejména ze strany ratingových agentur a investorů. Paradoxně obhájit emisi dluhopisů před ratingovou agenturou a investory je mnohdy obtížnější a náročnější než získání např. leasingového financování, kde financující instituce jsou chráněny vlastnickým právem k financujícím aktivům. Dluhopisové financování tedy nezatěžuje majetek Českých drah žádným zástavním či jiným vlastnickým právem třetích osob, jako např. leasingové financování.

11 Je budoucnost národního dopravce ČD nejistá?

Ne, pokud objednatelé a stát budou dodržovat své závazky a uzavřená memoranda související s financováním závazku

MÝTY REGIOJETU:

(k 1. 1. 2012). Je vysoce pravděpodobné, že Evropská komise zasáhne, neboť tak udělala v roce 2011 i v naprosto obdobném případě ve sporu s Německem.

Další velké nebezpečí je, že ČD nebudou schopny splácet emitované dluhopisy. ČD již nemají prostředky na dluhopisy, které jsou splatné na konci tohoto roku.

12 Jak zajistit budoucnost národního dopravce?

1) Je třeba se vyvarovat jakékoliv nedovolené veřejné podpory. Stát opět chce odkoupit od ČD bezcenné pozemky pod kolejemi na nádražích.

Chce tak opět poslat do ČD nedovolenou podporu ve výši několika miliard Kč. Podmínkou státu je opět nákup vozidel = nedovolená veřejná podpora.

2) Je třeba získat kontrolu nad vydáváním dluhopisů.

Právě politici ženou ČD do pastí. Je nutné, aby politici zajistili budoucnost národního dopravce, a to alespoň minimálně na následujících 10 let, do doby, než bude většina výkonů vysoutěžena.

3) Zvážit, zda je účelné, aby národní dopravce dlouhodobě generoval ztrátu při provozu dálkových neobjednávaných vlaků, které mohou na vlastní riziko a za vlastní peníze provozovat soukromé společnosti.

13 Je potřeba udržovat monopol ČD?

Není zde již žádný veřejný zájem. Železnice ročně převezou pouze 3 % tzv. osobokilometrů. 2x více osobokilometrů přitom převezou autobusová doprava (bez započtení MHD), která je již liberalizovaná přes 15 let a kraje úspěšně soutěží všechny výkony v regionální autobusové dopravě. Průměrná dotace na 1 km v autobuse je 20 Kč, průměrná dotace na nejmenší motoráček odpovídající velikosti autobusu je 90 Kč. Přitom dnešní autobus průměrného stáří je mnohem ekologičtější, než motorák průměrného stáří.

Pro stát či daňového poplatníka je jedno, kdo bude dopravce na železnici. Zda Němec, Francouz, Čech či Maťan. Pro stát je důležité, kolik ho daná služba stojí, pro cestujícího je důležitá kvalita a ceny jízdenky.

FAKTA ČD:

veřejné služby a pokud budou podmínky tendrů na provozování dopravy v rámci závazku veřejné služby vůči ČD nediskriminační.

Co se týká nebezpečí spočívající v neschopnosti splatit emise dluhopisů, je pro nás nepochopitelné, jak může pan Jančura s takovou jistotou tvrdit, že na to nemáme peníze. České dráhy samozřejmě ve svých finančních plánech počítají s úhradou těchto závazků. Není třeba snad ani zmiňovat, že ke splacení nebudou v žádném případě využity prostředky státního rozpočtu, ale pouze vlastní prostředky společnosti.

12 Jak zajistit budoucnost národního dopravce?

Je třeba dodržet uzavřené smlouvy a memoranda související s objednávkou a úhradou služby ve veřejném zájmu.

Trh otevírat postupně a zabránit znevýhodnění národního dopravce vůči konkurenci nastavením diskriminačních kritérií.

13 Je třeba udržovat monopol ČD?

Přepraní výkon veřejné linkové dopravy na železnici a v autobusové dopravě je srovnatelný, přestože železniční doprava zdaleka neobsluhuje tolik míst jako doprava autobusová a nemíří do všech obcí. Podle veřejně dostupné Ročenky dopravy představuje výkon vnitrostátní linkové autobusové dopravy 6 894 mil. oskm, zatímco výkon vnitrostátní drážní dopravy 6 263 mil. oskm (údaje za rok 2010).

Srovnání plateb za autobusy a vlaky je čistě účelová manipulace. Tak například, autobusový dopravce má nižší náklady, protože neplatí za použití silnic. Vlaky ale za použití kolejí platí. Konkrétně České dráhy to ročně přijde na víc než 1,5 miliardy korun! Panu Jančurovi se ale náramně hodí, že se opravy silnic platí z jiného balíku, takže se autobusy zdají být mnohem levnější!

Dále je třeba zdůraznit, že ČD žádný monopol nemají. Na trh mohou vstoupit libovolní dopravci a řada alternativních dopravců úspěšně podniká a zajišťuje veřejnou službu na objednávku krajů už řadu let - Jindřichohradecké místní dráhy, Veolia Transport Morava, Vogtlandbahn-GmbH a Viamont.

V souvislosti s otevřením trhu je ovšem potřeba vyřešit některé zásadní otázky, jako je zavedení jednotného železničního tarifu nebo stanovení poplatků za užití a údržbu veřejných prostor ve sta-

14 Často se lince Praha – Ostrava mluví jako o lukrativním spojení. Je tomu tak?

Ano i ne. Ztratí, na kterých by dopravci měli operovat i bez dotací, je to jednoznačně nejlepší. Ale i ta nezapadlejší trať z Horní Lhoty do Dolní Lhoty je mnohem lukrativnější – dopravce dostává dotace, které mu kompenzují ztrátu a při dobrém hospodaření generují přímě- řený zisk takřka bez rizika.

České dráhy právě pouze na spojení Praha – Ostrava dlouhodobě prodělávají. Ještě před vstupem RegioJetu v září 2011 na tuto linku prodělávaly ČD 500 mil. Kč ročně na provozu pendolin. I ostatní vlaky typu EX/EC/IC jsou pro ČD dlouhodobě ztrátové, obzvláště když v prosinci 2011 ČD přicházejí o dotace na tuto linku, které financovaly ztráty z provozu těchto vlaků (cca 100 mil. Kč). Navíc po vstupu RegioJetu na trh (RegioJet nabídl podobné ceny jako ČD), České dráhy reagují s predátorskými cenami a snižují dobrovolně ceny o 20-30% pod ceny RegioJetu. Tímto si snížily tržby o dalších 200-300 mil. Kč. V roce 2012 plánuje RegioJet tržby 400 mil. Kč na úkor Českých drah, České dráhy letos prodělávají na „lukrativní“ lince Praha – Ostrava 1,2 až 1,3 miliardy Kč!! A to na konci tohoto roku přijde nový konkurent, Leo Express, který převezme stávajícím dopravcům dalších 300 mil. Kč!!

ČD přiznaly ústy náměstka pro osobní dopravu, Antonína Blažka, že ztráty na lince Praha – Ostrava budou financovat na úkor jiných (dotovaných linek), nebo prodejem majetku.

<http://www.ceskatelevize.cz/ivysilani/1096902795-studio-6/211411010100926/obsah/171519-tema-dne-cd-vs-regiojet/>

15 Mají politici dovolit nechat ČD krváčet v předem prohraném boji v dopravě na dálkových trasách pro vlaky EC/IC (například Praha – Ostrava, či Praha – Brno - Břeclav)?

To si musí politici zvážit sami. Každopádně, na všech trasách typu EC/IC/EX (Praha – Ostrava, Břeclav – Brno – Praha, Praha – Děčín, Ostrava – Břeclav) České dráhy dlouhodobě prodělávají a tudíž dostávají dotace, a to od roku 2008, kdy poprvé dostaly na tyto tratě dotace 350 mil. Kč ročně.

ČD nejsou schopny ani při monopolu vygenerovat zisk (trvají na dotacích). Jakmile přijde soukromý dopravce, jsou najednou ochotny jezdit bez dotací, ač je přirozené, že jejich ztráta se zvýší nejen díky cenové válce, ale především přirozeným odlivem cestujících ke konkurenci. Každá nová konkurence je vždy více „sexy“, už proto, že není státní. Je tedy preferována cestujícími.

nicích. Rozhodnout je třeba i to, zda a za jakých podmínek bude poskytováno režijní jízdné, které musí poskytovat České dráhy, ale alternativní dopravci nikoliv.

14 Často se o lince Praha – Ostrava mluví jako o lukrativním spojení. Je tomu tak?

Jedná se jednoznačně o lukrativní trať. V době, kdy zde vlaky ČD jezdily v závazku veřejné služby, sloužily tržby z této trati ke snížení ztráty spojů na jiných tratích objednávaných MD.

V současné době zde České dráhy provozují vlaky na komerční riziko a generují zisk.

Údaje o prodělků ČD na této trase jsou lživé a čistě účelové. Českým drahám rostou tržby na této trati i v celé síti. Stejně tak v řádu milionů meziročně vzrostl počet cestujících.

15 Mají politici dovolit nechat ČD krváčet v předem prohraném boji v dopravě na dálkových trasách pro vlaky EC/IC (například Praha – Ostrava, či Praha – Břeclav)?

České dráhy na trase Praha – Ostrava rozhodně nekrvácí (viz předchozí odpověď).

Kdo by navíc přepravil cestující, kdyby České dráhy své vlaky stáhly? Vždyť RegioJet není zdaleka schopen kapacitou „žlutých vlaků“ pokrýt poptávku cestujících na této trati. Dokonce ani po nástupu dalšího dopravce, nebudou mít konkurenční vlaky dostatečně velkou kapacitu, aby odvezly všechny cestující mezi Prahou a Ostravou. Leo Express však bude mít oproti RegioJetu jednu výhodu – zcela nové vlaky a výrazně nižší náklady.

MÝTY REGIOJETU:

16 Jaký je výsledek boje RegioJet vs. pendolino? RegioJet má v průměrném vlaku 2x více cestujících, než pendolina. Od března 2012 přijde RegioJet s dalšími nabídkami, aby atakoval cenově senzitivní klientelu vlaků EC/IC/EX Českých drah. RegioJet v tomto roce bude na této trati v zisku, což se za 20 let Českým drahám v době monopolu nikdy bez dotací nepodařilo. České dráhy na provozu této linky jen letos ztratí přes 1,2 miliardy Kč, a to na úkor dotací z jiných linek. Přitom se rozjíždějí první tendry, na které by se měly ČD připravit tak, aby dokázaly čelit otevření trhu, během kterého mohou za 10 let soutěžit přijít o většinu vlaků v ČR.

FAKTA ČD:

16 Jaký je výsledek boje RegioJet vs. Pendolino? I přes provoz vlaků RegioJet na trase Praha – Ostrava roste počet cestujících, které vlaky SC Pendolino přepravují. Daří se tak významně snižovat účetní ztrátu, která byla v roce 2010 cca 250 milionů a v roce 2011 cca 200 milionů. Nikoliv tedy 500 milionů, jak Radim Jančura neustále tvrdí. Účetní ztráta přitom není neúspěchem stávajícího modelu, ale je to důsledek nákupu jednotek, o kterém v 90. letech rozhodla vláda. ČD, s.o. o projektu Pendolino a jeho smluvním a ekonomickým zajištění samostatně nerozhodovaly, všechna klíčová rozhodnutí byla učiněná ze strany státu. Smluvní a ekonomické zajištění projektu Pendolino bylo realizováno podle jednotlivých usnesení vlády, které vláda ve věci projektu a zajištění jeho financování přijímala (př. Usnesení vlády ze dne 16. února 1994 č. 77, Usnesení vlády ze dne 23. listopadu 1994 č. 659, Usnesení vlády ze dne 7. prosince 1994 č. 695,...) V době rozhodování o realizaci projektu Pendolino byly ČD státní organizací podle zákona č. 9/1993 Sb., ve znění zákona č. 2012/1993 Sb., a stát řídil tuto státní organizaci prostřednictvím vládou jmenované správní rady. Realizaci projektu Pendolino „odstartovala“ vláda svými rozhodnutími a státní organizace ČD rozhodnutí vlády pouze naplňovala ve smluvním a ekonomickém zajištění projektu. ČD, s.o. neiniciovaly projekt Pendolino, pouze plnily pokyny vlády. Současná ekonomická situace způsobená provozem Pendolina není primárně zaviněná postupem a vadnými rozhodnutími ČD, s.o. ani nástupnickým subjektem ČD, a.s.; za ekonomický stav projektu Pendolino a provozu Pendolina nese odpovědnost stát, který svými postupy a rozhodnutími ČD, a.s. do této situace dostal. Nicméně, Pendolina jsou v současné době provozně zisková a loni jimi cestovalo o bezmála 70 000 cestujících více jak v roce 2010. Také celkově je linka Praha – Ostrava pro České dráhy lukrativní. Není proto žádný důvod, proč by měl národní dopravce své pozice dobrovolně přenechat soukromníkům jen proto, že si to oni přejí.

MÝTY REGIOJETU:

17 Stát potřebuje ČD, na soukromníky se spolehnout nemůžeme – mohou přestat jezdit.

Není to pravda. Autobusy dnes jsou operovány výhradně soukromými společnostmi, převezou 2x více cestujících než vlaky. Když si soukromá společnost pořídí vlaky za miliardy, celou transakci schvaluje banka, která by soupravy nezafinancovala, kdyby šlo o nestabilní projekt. Naopak ČD v novodobé historii již 2x odmítly poskytovat státu/krajům služby a vyhrožovaly zastavením provozu:

1) V roce 2008 ČD trvalo na úhradě 350 mil. Kč za ztrátové vlaky EC/IC, ČD vyhrožovaly ministerstvu zastavením provozu. Peníze dostaly a dostávají dodnes.

2) V roce 2009 ČD požadovaly dofinancování 3 miliard Kč na regionální dopravu. V opačném případě ČD trvaly na seškrtání 40% všech vlaků. Tyto prostředky ČD nakonec získaly na základě vládního memoranda a dostávají je dodnes. Budoucnost těchto peněz je však nejistá.

3) A koneckonců i nebezpečí stávek – železnice v rukou jednoho dopravce je silnou zbraní v rukou odborů.

Objednavatel navíc může vyžadovat po společnosti záruky, nejen za dochvilnost a za spolehlivost, ale také za plnění smlouvy.

18 Je pravda, že soukromí dopravci neplatí za užívání nádraží?

Není. RegioJet platí za veškeré prostory, které na nádražích užívá a nabízí se, že bude platit také náklady spojené s provozem společných prostor. Dle evropského práva je součástí poplatku za dopravní cestu i poplatek za užívání nádraží, přesto RegioJet dobrovolně ČD nabídl, že jim náklady bude platit extra. ČD nabídku nejprve s povděkem přijaly, následně odmítly. Naše nabídka trvá. RegioJetu nevdají, že majitelem nádraží je konkurent. Tento vztah ošetřuje zákon o hospodářské soutěži a ČD ho respektuje.

19 Jsou nádraží pro ČD přítěží?

Ano. ČD není dobrý hospodář - velké společnosti jako ČD či SŽDC nikdy nebudou dobrými správci tisíců nemovitostí v České republice. Proto by bylo efektivnější, kdyby ČD a SŽDC převedly nemovitosti bezúplatně na stát a stát pak bezúplatně na obce, které by daleko lépe využily bytové i nebytové prostory každého nádraží. ČD neplatí za nádraží žádné úvěry či splátky, jen špatný hospodář nedokáže na nemovitosti, kterou získal zdarma, vydělat. Každá nemovitost má svou tržní cenu a ta se odvíjí z tržní využitelnosti daného prostoru (nájmy atd.).

20 Je správné, že jsou dotovány i dálkové vlaky typu IC a EC?

Není to správné. Ve všech zemích EU jsou vlaky typu InterCity/EuroCity/Expres zásadně provozovány bez dotací - tedy na komerční riziko dopravce. ČD však tvrdí, že i na těchto „lukrativních“ spojích

FAKTA ČD:

17 Stát potřebuje ČD, na soukromníky se spolehnout nemůžeme – mohou přestat jezdit

V současné době liberalizace a otevřeného trhu skutečně nemusí stát vlastnit dopravce, jako jsou ČD. Ale komu patří DB, ÖBB, ZSSK, PKP nebo třeba francouzské SNCF? Jsou majetkem jednotlivých států! Tento model je tedy osvědčený a běžný ve všech okolních zemích.

Stát však zároveň musí na otevřeném trhu železniční osobní dopravy zajistit rovné podmínky pro všechny. Zatím jsou nastaveny spíše v neprospěch národního dopravce (viz výše).

18 Je pravda, že soukromí dopravci neplatí za užívání nádraží?

Ano. Přestože poplatek za užívání dopravní cesty by měl zahrnovat i příslušné poplatky sloužící k úhradě provozu a údržby veřejně přístupných prostor železničních stanic, nezahrnuje ho a ČD jako vlastník většiny výpravních budov žádné takové prostředky nezískává ani od SŽDC, ani od dopravců.

19 Jsou nádraží pro ČD přítěží?

Pokud bude vyřešena spravedlivá úhrada za užívání stanic všemi dopravci, pak většina využívaných stanic přítěží pro nebude. Stanice, které jsou a navždy budou dlouhodobě ne-rentabilní (nizký počet cestujících) musí být řešeny systémově tak, aby zůstal zachován síťový charakter železnice i v oblasti služeb cestujícím na nádražích. Stanice, které se již pro drážní dopravu nevyužívají, by měly být prodány novým vlastníkům, aby nezatežovaly rozpočet ČD. Tento postup ČD uplatňují.

20 Je správné, že jsou dotovány i dálkové vlaky typu IC a EC?

Rozhodnutí musí padnout na základě koncepce dopravní obslužnosti státu, jeho záměrů a na základě skutečných ekonomických možností a podmínek ČR. Ani v zahraničí neexistuje

MÝTY REGIOJETU:

prodělávají a po státu požadují na tyto linky dotace 350 mil. Kč ročně. Cílem RegioJetu je nabídnout postupně tyto spoje a služby státu i cestujícím ve vysoké kvalitě a hlavně bez dotací. Věříme, že podobně jako v autobusech, jsme schopni i ve vlacích při nízkých cenách a vysoké kvalitě pokrýt náklady na provoz. Naším vstupem na linku Praha – Ostrava přichází České dráhy o dotace na této lince a stát může takto ušetřené prostředky investovat do rozšiřování dopravní obslužnosti na ostatních tratích.

21 Soukromníci jde většinou o zisk - nebudete časem dražší, než České dráhy?

Nikoliv. Výše jízdného je státem regulována.

22 Jak vysoké dotace dostávají České dráhy?

České dráhy vyberou od cestujících 5 miliard Kč na jízdném u vlaků z objednávaných výkonů (další 1 miliardu na nedotovaných tratích Praha – Ostrava a na tržbách z mezinárodní dopravy) a neuvěřitelných 12 miliard dostanou na dotacích. Tedy pro představu – jako cestující zaplatíte-li v pokladně za cestu vlakem ČD 100 Kč, dalších více jak 240 Kč zaplatí drahám stát nebo kraj (!).

FAKTA ČD:

jednoznačný model, který by říkal, že vlaky takové kategorie mají či nemají být dotovány. Existuje řada modelů a velmi často jsou vlaky úrovně EC/IC určitou formou přímo nebo nepřímo podporovány. Ve Velké Británii, pověstně svou liberalizací a výhradně soukromými dopravci, dostávají dotace i dálkové vlaky typu EC/IC či dokonce vlaky s charakterem vysokorychlostní dopravy.

Ideální je tedy postupné otevírání trhu formou soutěží, což umožňuje většina smluv uzavřených mezi ČD a objednateli – MD ČR a kraji. Naopak nejhorší formou liberalizace je divoký vstup dopravců na jednotlivé linky.

Postupné otevírání trhu a soutěžení dopravců umožňuje objednatelům stanovit jasná kvalitativní kritéria na zajištění dopravy ve prospěch cílového zákazníka – občana, optimalizaci nabízené ceny (výše prokazatelné úhrady), návratnost investic úspěšnému uchazeči a bez rizika pro objednatele, že by v případě náhlé změny nebyly tyto služby zajištěny.

21 Soukromníci jde většinou o zisk – nebude časem dražší, než České dráhy?

Ptejme se, proč RegioJet požaduje na Slovensku za ujetý vlakový kilometr vyšší cenu, než dostávají České dráhy od českého ministerstva dopravy! U nás stále tvrdí, že bude žádat méně než České dráhy (viz výše).

22 Jak vysoké dotace dostávají České dráhy?

České dráhy inkasují úhradu prokazatelné ztráty za objednané a poskytnuté služby. Ve smlouvách mají jasně definované kvantitativní i kvalitativní požadavky (přesnost JŘ, kvalitu spojů atp.). Za nesplnění těchto požadavků jsou sankcionovány. Nejde tedy o dotace bez ohledu na kvalitu a rozsah služeb, ale o standardní úhradu objednaných služeb. Pokud pan Jančura hovoří z populistických důvodů o dotacích, pak by měl přiznat, že je na Slovensku dostává také a v případě úspěchu v tendrech vyhlášených u nás je bude dostávat rovněž!

Jak jsme již uvedli:

Výše úhrady prokazatelné ztráty byla v roce 2011 ve výši 12,257 miliardy Kč. Pokud bychom vycházeli z výše úhrady prokazatelné ztráty v roce 1993 ve výši 6 miliard Kč a započítali inflaci, pak by měla tato úhrada správně dosahovat výše 15,475 miliard Kč. Pokud tuto úhradu porovnáme se zahraničím, pak zjistíme, že ČD získávají na 1 km jízdy vlaků vedených v závazku veřejné služby (regionální a dálková) 90,42 Kč, což je 3,50 EUR (při kurzu EUR k 31.12.2011 25,80 Kč za 1 EUR), zatímco na Slovensku má RegioJet smluvně zajištěnou úhradu ve výši 4,52 EUR/vlkm, tedy o 29 % vyšší úhradu, než ČD v České republice. Pro

MÝTY REGIOJETU:

FAKTA ČD:

- objektivní srovnání jsou obě úhrady, tedy česká i slovenská,
 - očištěny od poplatku za použití dopravní cesty, aby nemohlo
 - dojít ke zpochybnění srovnatelnosti z důvodu jiné výše úhrad
 - za její použití.
- 