

Ing. Aleš Krejčí<sup>1</sup>

## Finanční aspekty rozvoje české železnice pro regionální rozvoj

*Klíčová slova – České dráhy, regionální železniční osobní doprava, veřejná služba*

### 1. Úvod

České dráhy, akciová společnost, (dále jen ČD, a.s.) jsou největším provozovatelem železniční dopravy a zároveň i největším provozovatelem železniční infrastruktury v České republice. V rámci podnikatelských subjektů z členských zemí Evropské unie zauímají významné 5. místo podle objemu nákladní přepravy a solidní 9. místo podle počtu veřejné přepravy osob. ČD, a.s., vznikly 1. ledna 2003 na základě zákona č. 77/2002 Sb. o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů. Společnost vznikla jako jeden z nástupnických subjektů vytvořených transformací státní organizace České dráhy. Z hlediska právní formy se jedná o akciovou společnost ve 100% vlastnictví státu. České dráhy zároveň plní roli národního dopravce v České republice a zastupují železniční sektor České republiky v několika mezinárodních organizacích a sdruženích.

Železniční dopravní trh v České republice vznikl v roce 1995 na základě zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách. V rámci transformace železničního sektoru v České republice v roce 2002 byla zákonem č. 77/2002 Sb. mimo jiné vyřešena otázka oddělení dopravních služeb od managementu infrastruktury, a to v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES.

### 2. Význam veřejné služby v dopravě

Základním strategickým dokumentem pro sektor dopravy je Dopravní politika, která deklaruje, co stát a jeho exekutiva v oblasti dopravy musí učinit na základě mezinárodních závazků, co chce učinit z pohledu společenských potřeb a může učinit s ohledem na finanční možnosti. Globálním cílem Dopravní politiky je vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje a položit reálné základy pro nastartování změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy. Hlavními prioritami Dopravní politiky je zajištění:

- rovných podmínek v přístupu na dopravní trh,
- kvalitní dopravní infrastruktury umožňující hospodářský růst,
- financování v sektoru dopravy,
- dopravního sektoru,
- podpory rozvoje dopravy v regionech.

---

<sup>1</sup> Ing. Aleš Krejčí - ředitel odboru finančního GR ČD, a.s.

Záměry podnikatelské činnosti Českých drah, a.s., v segmentu regionální a příměstské dopravy vychází z celospolečenského významu veřejné dopravy z důvodu:

### **Sociálního**

Občan, který nemůže používat individuální automobilovou dopravu, se musí dostat do školy a školských zařízení, k lékaři, k úřadům, k soudům nebo do zaměstnání za cenu, která bude pro něj přijatelná.

### **Prostorového**

Individuální automobilová doprava je prostorově náročná, zajištění tohoto prostoru, včetně dopravy v klidu, je ve městech velmi obtížný úkol. Ve městech končí často i cesty z regionu.

### **Ekologického**

Veřejná doprava jako celek produkuje výrazně méně měrných emisí než individuální automobilová doprava. Pro dobrou ekologickou bilanci na jednotlivých dopravních službách ale potřebuje odpovídající přepravní proudy.

### **Bezpečnostního**

Ve srovnání s použitím individuální automobilové dopravy zaznamenává veřejná doprava na přepraveného cestujícího výrazně méně nehod. Velkou roli zde hraje kolejová doprava provozovaná po zabezpečené dopravní cestě.

### **Vlivu na vyváženost regionálního rozvoje**

Kvalitní veřejná doprava významně přispívá k rovnoměrnému regionálnímu rozvoji, má vliv např. na zaměstnanost, zabraňuje vysídlování venkovských oblastí.

## ***3. Organizace železniční osobní dopravy v území***

Ustavení krajského uspořádání České republiky, přesun finančních kompetencí na krajskou úroveň, zavedení fondového systému financování dopravní infrastruktury (SFDI) a institucionální oddělení její správy (SŽDC) od provozování veřejné dopravy (ČD, a.s.) jsou zásadními předpoklady pro významné zlepšení kvality a organizace dopravní obsluhy území. Budoucí rozvoj veřejné osobní dopravy je úzce spojován s integrovanými dopravními systémy (IDS) objednatelů služeb ve veřejném zájmu. V cílovém stavu bude organizátor IDS zpracovávat integrovanou organizaci provozu všech druhů veřejné dopravy v rámci kompetencí kraje a obcí, vyhlašovat výběrová řízení na zajištění provozu jednotlivých linek nebo jejich skupin a dopravci se budou ucházet o realizaci veřejných služeb formou nabídek s vyčíslením ekonomicky oprávněných nákladů dopravní služby. Vybraní dopravci potom budou provozovat objednanou dopravu a vůči cestující veřejnosti budou uplatňovat jednotné přepravní podmínky a jednotný tarif stanovený objednateli služby. Atraktivnost veřejné osobní dopravy, vyjádřená přepravními výkony absolutními a v poměru k výkonům realizovaným individuální dopravou, bude úzce ovlivňována především rozsahem nabídky dopravy ve smyslu četnosti spojů a také výší tarifních cen jízdného, v neposlední řadě však také kvalitou vozového parku dopravců, což však již přesahuje rámec tohoto pojednání. Lze jen předvídat, že trend směřuje k malým a lehkým dopravním jednotkám provozovaným v krátkém intervalu. Nelze zapomenout na kapacitu dopravní cesty a smluvní vztah mezi dopravcem a provozovatelem infrastruktury železniční dopravní cesty.

#### **4. Integrovaný dopravní systém**

V rámci řešení systému přemístování osob při respektování tezí o trvale udržitelném rozvoji mobility občanů a dopravní obsluhy území lze rozvíjet celou řadu osvědčených modelů efektivního řízení a organizace veřejné dopravy, které jsou založeny na její vzájemné provozní, přepravní a tarifní integraci. V posledních desetiletích je systémová integrace veřejné hromadné dopravy všeobecně považována za nejúspěšnější konkurenceschopnou alternativu vůči rozmáhajícímu se individuálnímu motorismu. Pod pojmem integrované veřejné osobní dopravy přitom rozumíme jak harmonizaci provozu regionální, příměstské a městské hromadné dopravy a jejich koordinaci s dálkovou dopravou, tak integraci podsystémů veřejné hromadné osobní dopravy, jako jsou dráhy a autobusy, za pomoci časové a prostorové koordinace provozu, přestupného jednotného tarifu a multimodálních terminálů a v neposlední řadě i integraci motorizované individuální a veřejné dopravy díky např. systémům Park&Ride. Právě efektivní integrace individuálních druhů dopravy (pěší, jízdní kola, motocykly a automobily) do provozu veřejné dopravy je významnou a nedílnou součástí finančně únosného ekonomického modelu řízení a organizace dopravní obsluhy území. Obecně lze říci, že zabezpečení dopravní obsluhy libovolného místa v osídlení je jedním z předpokladů správné funkce oběhových procesů. Dopravní obsluha libovolného místa v území však není z finančních důvodů vždy optimální a v praxi je proto nutné stanovit parametry (standarty), v jakém místě a čase je žádoucí obsluhu uskutečnit, a dále zvolit druh dopravy, který bude kapacitně úměrný požadavkům na přepravu. Nelze přitom pominout ani situaci, kdy je vhodné dopravní obsluhu realizovat individuálně s následným napojením na systém veřejné dopravy.

##### **Výhody IDS pro cestující:**

- jednotný tarif
- jednotné přepravní podmínky
- společný informační systém

##### **Výhody IDS pro dopravce:**

- noví cestující, další příjmy
- možnosti racionalizace provozu
- rychlá reakce na změny poptávky
- jistota postavení na trhu
- hájení zájmů veřejné dopravy

##### **Výhody IDS pro územní správu:**

- vytvoření jednotné přepravní sítě veřejné dopravy
- trvale udržitelné řešení mobility
- garance mobility pro sociální skupiny
- pozitivní vliv na struktury osídlení
- odstranění souběhů
- snížení nákladů
- zvýšení přepravních tržeb
- zlepšení ekonomické efektivity provozu

## 5. Železnice jako páteřní doprava IDS

V řadě krajů se úspěšně rozvíjí integrované dopravní systémy (dále jen „IDS“). Tyto systémy pracují na základě kooperace několika různých dopravců, často z alespoň dvou dopravních oborů. Standardně se jedná o propojení systému městské hromadné dopravy, veřejné linkové autobusové dopravy a železniční regionální dopravy. Kromě systémové a technologické integrace (koordinace provozních procesů za účelem zajištění návazností spojů v uzlových bodech sítě, společný informační systém, společné jízdní doklady) dochází v některých krajích i k tzv. tarifní integraci, tzn. kraj vyhlásí jednotný tarif a přepravní podmínky a na tyto přistupují zúčastnění dopravci. Z výše uvedeného vyplývá nutnost dělby společných tržeb z IDS. Pro tuto dělbu existuje více různých modelů, jak stanovit podíl jednotlivých dopravců. V zásadě lze hodnotit účast ČD, a.s., v IDS pozitivně, protože společně se zaintegrováním dojde i k nárůstu poptávky a tržeb z přepravy cestujících.

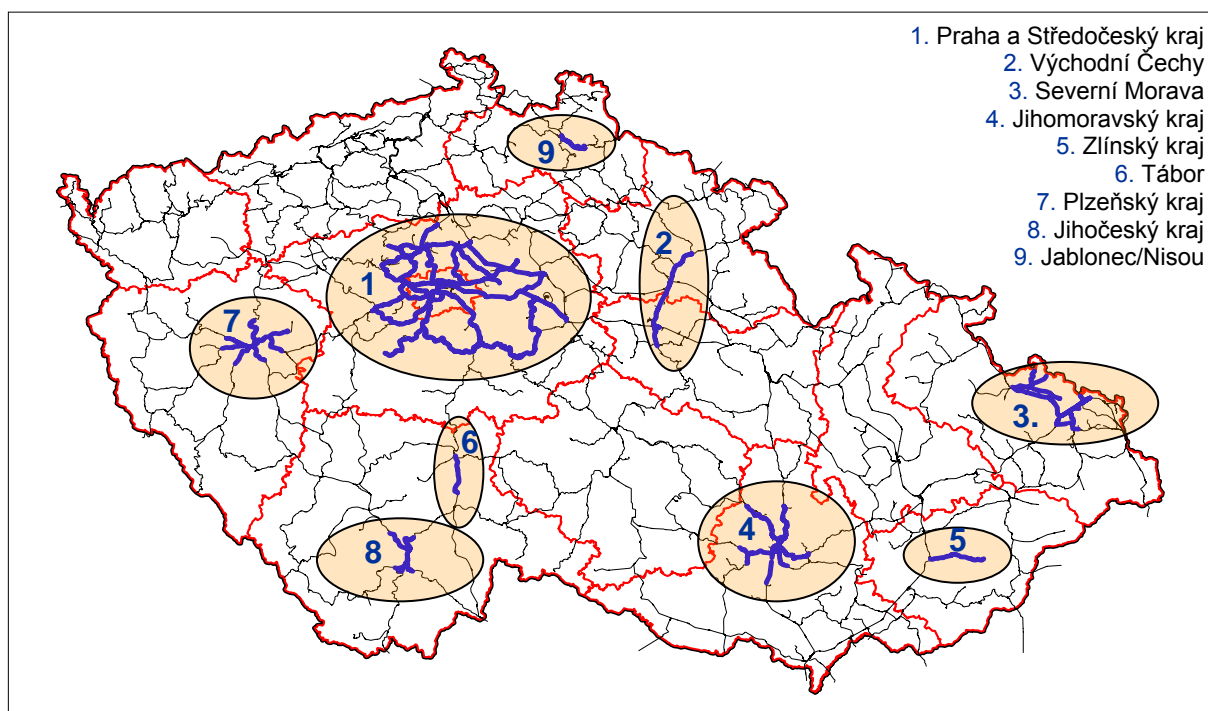


Schéma č. 1: Mapa IDS s účastí Českých drah, a.s.

Na mapě jsou znázorněny integrované dopravní systémy v České republice, ve kterých České dráhy usilují o postavení železnice v roli páteřního dopravního systému. K rozhodujícím IDS z pohledu ČD, a.s., patří Pražská integrovaná doprava, Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje a Ostravský dopravní integrovaný systém. V každém systému jsou zúčastněni: kraj, obec, ČD, ostatní dopravci.

## 6. Státní program na reprodukci majetku

Cílem státního programu na reprodukci majetku je podpora obnovy vozidlového parku železniční regionální osobní dopravy, která povede ke zlepšení kultury a kvality cestování ve veřejné dopravě a tím řešení tíživé dopravní situace na komunikacích, především pak na hlavních tazích a ve městech. Snížení průměrného stáří vozidlového parku přispívá ke zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti systému veřejné dopravy a taktéž ke snižování emisí škodlivin do

ovzduší. V rámci obnovy vozidel je prioritou přístupnost vozidel pro osoby se zdravotním a pohybovým postižením. Zvláštní podporu pak mají vozidla s ekologickým elektrickým pohonem. Program podpory železničních vozidel byl zahájen teprve v roce 2006. Je třeba si uvědomit, že účast veřejných rozpočtů se na investicích ČD, a.s., v oblasti provozování veřejné osobní dopravy odvíjí na principiálně odlišném základě oproti ostatním subjektům na trhu. Rozhodující význam představují státní záruky České republiky na zajištění úvěrů poskytnutých ČD společnostmi EUROFIMA za účelem financování nákupu osobních železničních vozů, elektrických lokomotiv a elektrických jednotek řady 471 pro příměstskou dopravu ve znění zákonů č. 133/2002 Sb., č. 516/2002 Sb., č. 668/2004 Sb. a č. 358/2005 Sb. Dále je vhodné připomenout, že ČD, a.s., na základě rozhodnutí Ministerstva financí ČR účtují od roku 2002 dotace z veřejných rozpočtů a dalších zdrojů na pořízení a modernizaci dlouhodobého majetku jako snížení pořizovací ceny příslušného majetku.

Investiční podpora do výše pořizovací ceny činí:

= 30% vozidel regionální železniční dopravy

= 30%+20% u vozidel závislé trakce

= 30%+20% u vozidel nízkopodlažních

Nízkopodlažností se rozumí min. 35 % plochy vozidla.

ŽKV musí být používáno v rámci závazku veřejné služby po dobu min. 6 let s průběhem alespoň 80 % km.

Po dobu 10 let nelze ŽKV zcizit (prodejem nebo likvidací).



## ***7. Obnova železničních kolejových vozidel***

### **Modernizovaná el. jednotka řady 560:**

Po modernizaci dvou jednotek v letech 2004 a 2005 realizují v letošním roce České dráhy, a.s. z vlastních prostředků modernizaci další el. jednotky.

### **Modernizovaný motorový vůz řady 854:**

V polovině letošního roku byla dokončena modernizace celkem 50 vozidel řad 852 a 853 na řadu 854. Financování modernizace částečně proběhlo z vlastních zdrojů ČD, a.s. a částečně (posledních 12 vozidel) formou zpětného leasingu.

**Motorová jednotka „Regionova“ (motorový vůz 814 + přípojný vůz 914):**

Dokončeno je 6 jednotek, které již jsou v současné době nasazeny do provozu s cestujícími ve zlínském, královehradeckém, karlovarském a střeďočeském kraji. postupně budou další jednotky nasazovány i na regionálních tratích v dalších krajích. V letošním roce počítají ČD v rámci uzavřené rámcové smlouvy s dodávkou 20 jednotek. Celkový počet by pak měl dosáhnout 54 dvouvozových motorových jednotek „Regionova“ (snížení oproti původně uvažovanému počtu 100 kusů v souvislosti s objednávkou třívozových jednotek). Financování dodávek probíhá za účasti státního rozpočtu v rámci programu MD ČR „Podpora pořízení a obnovy železničních kolejových vozidel“. S dodávkami dalších jednotek „Regionova“ počítají ČD i v následujících letech 2007 a 2008.

**Třívozová motorová jednotka „Regionova“ (motorový vůz 814 + vložený vůz 016 + motorový vůz 814):**

Ještě v letošním roce počítají ČD s vyhlášením veřejné obchodní soutěže na dodávku třívozových motorových jednotek se dvěma motorovými vozy a vloženým nízkopodlažním vozem. Prozatím se uvažuje o nákupu celkem 26 jednotek s tím, že prvních 7 by měly ČD obdržet během roku 2007. Počítá se s nasazením na některých frekvenčně silnějších tratích (Praha a střeďočeský kraj, v libereckém a plzeňském kraji, v olomouckém, moravskoslezském a jihomoravském kraji). Financování by mělo být zajištěno částečně z vlastních zdrojů a částečně ze státních dotací v rámci programu již zmíněného programu MD.

**Modernizovaný řídicí vůz ř. 954:**

Na letošním veletrhu drážní techniky CzechRaildays 2006 v Ostravě byl představen modernizovaný řídicí vůz řady 954. S těmito vozy počítají ČD do souprav spolu s modernizovanými motorovými vozy řady 854 a modernizovanými přípojnými vozy řady 054. V současné době tento vůz prochází zkouškami potřebnými pro schválení typu. Do konce letošního roku pak ČD obdrží 5 vozů této řady. S dalšími dodávkami (vždy po 5 kusech) se počítá v letech 2007 a 2008. Financování dodávek probíhá obdobně jako u motorových jednotek „Regionova“ za účasti státního rozpočtu.

**Modernizovaný řady 054:****přípojný vůz**

V letošním roce ČD obdržely první vůz této řady, který v současné době absolvuje zkušební provoz s cestujícími. Dle smlouvy s dodavatelem obdrží ČD ještě v letošním roce celkem 13 těchto modernizovaných vozů. Pro roky 2007 a 2008 uvažujeme prozatím s dodávkou 5 vozů ročně. Financování dodávek probíhá opět za účasti prostředků ze státního rozpočtu.

**El. jednotky řady 471:**

V současnosti je v provozu v příměstské dopravě na síti ČD celkem 25 těchto dvoupodlažních el. jednotek a další 6 jednotek obdrží ČD v průběhu roku 2007. Financování probíhá prostřednictvím úvěru od společnosti EUROFIMA, státního rozpočtu (jedna jednotka v roce 2006 v rámci programu MD ČR) a z vlastních zdrojů (čtyři jednotky již objednané pro rok 2007).



V rámci obnovy vozidel pro regionální dopravu uvažují České dráhy v souvislosti se snahou o rozšiřování integrovaných dopravních systémů především v pražské a ostravské aglomeraci o modernizaci el. jednotek řady 460 na modernizovanou řadu 461 s nízkopodlažními vloženými vozy a novým interiérem.

### **8. Strategie živá nádraží**

Celkem více než 60 nádražních budov ČD, a.s., včetně přilehlého okolí, by v následujících letech mělo projít komplexní revitalizací. Ta bude zahrnovat nejen celkové omlazení interiéru i exteriéru nádražních budov, ale především přinese zásadní zvýšení kvality odbavovacích a dalších služeb poskytovaných cestujícím na železničních stanicích ČD, a.s.

Strategie, kterou České dráhy označují jako „ŽIVÉ NÁDRAŽÍ“, má za cíl jediné – učinit z nádraží respektovanou součást městských center, kam lidé chodí rádi nejen tehdy, když někam cestují. Součástí strategie je také projekt revitalizace nádraží v Praze, Karlových Varech a Mariánských Lázních realizovaný ve spolupráci se společností GrandiStazioni a projekty rekonstrukce nádraží Praha – Smíchov a Masarykovo nádraží připravované ve spolupráci s dalšími subjekty. Z pohledu cestujícího mají České dráhy tři strategické priority, které by měly jednoznačně vést ke zvyšování atraktivity cestování vlakem. Kromě modernizace vozového parku a rozvoje služeb pro cestující je třetím pilířem právě komplexní revitalizace železničních stanic. Cílem je posílit image Českých drah coby dopravce, který se dynamicky mění a cestujícím stále více nabízí služby s vysokou přidanou hodnotou.

Strategie Živé nádraží se dělí do tří následujících projektových skupin:

- komplexní revitalizace 58 nádraží Českých drah vybraných v rámci celé České republiky;
- projekt revitalizace nádražních objektů ve stanicích Praha hlavní nádraží, Karlovy Vary a Mariánské Lázně realizovaný ve spolupráci se společností GrandiStazioni;
- revitalizace stanic Praha – Smíchov a Praha – Masarykovo nádraží realizovaná jako speciální developerský projekt ve spolupráci s dalšími partnery.



Projekt Živá nádraží je komplexní strategií přeměny, jejímž cílem je prostředí stanic celkově oživit, nabídnout lepší služby cestujícím a především učinit z nádraží živoucí bod v centru města, kde občané nejen cestují, ale například také nakupují a tráví volný čas. Revitalizace se tudíž netýká pouze samotných budov a jejich interiérů; urbanistické řešení v mnoha lokalitách by mělo zahrnout také přednádraží a další přilehlá území. Postupně by mělo přestat platit zavedené klišé, že nádraží do center měst nepatří a že železnice městská centra rozděljuje.

Hlavním kritériem pro výběr jednotlivých stanic přitom byla na jedné straně frekvence pohybu cestujících; na straně druhé pak zájem místní samosprávy na realizaci revitalizace. Celkové investiční náklady na revitalizaci těchto stanic by měly dosáhnout několik miliard Kč s tím, že tyto náklady budou společně s Českými drahami sdílet partneři vybraní v rámci výběrových řízení. Ti pak získají objekty v nádražních prostorách buď do dlouhodobého pronájmu nebo je budou spravovat společně v rámci společných podniků s ČD. Tento postup je přitom vysoce efektivní – umožňuje získat finanční zdroje pro realizaci projektu a současně nikterak neomezuje společnost v dalších investičních aktivitách.

Rozsah revitalizace bude různý – lišit se bude jak v návaznosti na jednotlivé lokality, tak i podle rozsahu navrženého ze strany jednotlivých partnerů. V některých lokalitách, kde bude revitalizace nádraží součástí širšího urbanistického řešení – se zapojením místní samosprávy, se počítá i se začleněním vlakového nádraží do celkového integrovaného přepravního terminálu (například v Sokolově).

V řadě měst již nyní fungují moderní rekonstruovaná nádraží Českých drah. Ještě před přípravou strategie Živé nádraží probíhaly rekonstrukční práce v řadě stanic Českých drah – a to buď jako součást výstavby železničních koridorů, nebo jako projekty financované prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury. Rekonstruovaná moderní nádraží tak mají například v Děčíně, Kladně, Chocni, České Třebové a v některých dalších městech. Tato nádraží již dnes splňují nejnáročnější požadavky na komfort cestování vlakem na začátku 21. století.

## ***9. Regionální a příměstská železniční osobní doprava***

Regionální a příměstská železniční osobní doprava je v Evropské unii službou ve veřejném zájmu, kdy s regiony a státem (reprezentovaným Ministerstvem dopravy ČR) jsou uzavírány smlouvy o závazcích veřejné služby. V současnosti jsou tyto smluvní vztahy uzavírány pouze na období jednoho roku, nicméně České dráhy usilují o vývoj v této oblasti, aby se smluvní období alespoň částečně přiblížilo době ekonomické životnosti železničních kolejových vozidel.

Za nezbytnou podmínkou funkčnosti regionálních a příměstských dopravních systémů je považována nabídka kvalitního jízdního řádu, podporovaná moderními kolejovými vozidly, interoperabilitou systémů a kvalitní infrastrukturou. Jedním z prostředků pro zkvalitnění v uvedené oblasti je i spolupráce s ostatními dopravci cestou vytváření nadnárodních společností.



## 10. Strategické cíle Regionální a příměstské dopravy

V regionální a příměstské osobní dopravě je cílem ČD, a.s., nabídnout služby pod vlastní značkou. Usilujeme o navázání úzké spolupráce s regiony cestou vytvoření dceřiných společností s účastí regionů a rovněž usilujeme o spolupráci se silnými strategickými partnery. Naším záměrem je dosáhnout takového postavení železniční dopravy v regionech (či euregionech), aby železnice tvořila páteřní dopravní systém. V uvedeném segmentu trhu je jednou z cest pro zkvalitnění služeb i integrace s ostatními druhy dopravy cestou vytváření integrovaných dopravních systémů.

## 11. Závěr

V rámci své investiční rozvojové politiky hledají ČD, a.s., cesty k financování nákupu nových ŽKV, případně modernizaci starších řad vozidel. Možnosti alokace finančních prostředků ze zisku osobní dopravy jsou navzdory dikci zákona o dráhách v panující praxi nedofinancované ztráty vyloučené, a proto se ČD, a.s., snaží získávat jiné zdroje. Příkladem jsou realizované nákupy s pomocí společnosti EUROFIMA. Obnova vozidlového parku v osobní dopravě je také závislá na podpoře státu (v minulosti ve formě státních záruk za bankovní úvěry na nákup a modernizaci vozidel). Pozitivní v této oblasti je vznik nového programu Ministerstva dopravy „Program podpory pořízení a obnovy železničních kolejových vozidel v regionální osobní dopravě“, který rokem 2006 napravuje dlouholetou diskriminaci železniční dopravy proti dopravě silniční, kde obdobný program funguje už delší dobu.

ČD, a.s., zvažují rovněž další eventuální zdroje financí, jako jsou financování prostřednictvím Public Private Partnership (tedy sdružování kapitálu soukromého a veřejného sektoru), využití některých forem leasingu nebo fondů EU. Právě nové programovací období Evropské unie na léta 2007 – 2013 by mohlo otevírat novou možnost spolufinancovat obnovu a modernizaci vozidlového parku z peněz z evropských fondů na základě národních pozičních dokumentů – Operační program doprava a Regionální operační programy.

Problematiku lepšího fungování systému veřejné osobní dopravy jako celku by mohl vyřešit „Zákon o veřejné osobní dopravě“, který by po vzoru německy mluvících zemí upravoval vzájemné kompetence, práva a povinnosti mezi objednavatelem dopravy ve veřejném zájmu a dopravcem (a to jak železničním, tak autobusovým).

Jedno z nutných kritérií vyrovnaného hospodaření v této oblasti je, aby ČD, a.s., byly schopny dostatečně prokázat svoje náklady vzniklé z provozování osobní dopravy ve veřejném zájmu. Systémové problémy financování osobní dopravy spočívají v nejednoznačnosti již zmíněné Vyhlášky MD ČR č. 241/2005 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní dopravě a o vymezení souběžné osobní dopravy. Tato vyhláška stanovuje pouze obecně, co lze považovat za náklady dopravce, a po odečtení realizovaných tržeb vyjde výsledek, kterým je ztráta dopravce. ČD, a.s., tedy náklady vykazují podle ministerské vyhlášky, což ovšem pro mnohé kraje není dostačující.

Objem finančních prostředků na úhradu závazku veřejné služby je dán zákonem o státním rozpočtu (v případě státu) a zákonem o rozpočtovém určení daní č. 243/2000 Sb., v platném znění (v případě krajů). Poslední změnou zákona o rozpočtovém určení daní došlo k výraznému přesunu pravomocí směrem do regionů a tento zákon již neurčuje krajům, jak velkou částku mají investovat do zajištění základní dopravní obslužnosti železniční dopravou.

V důsledku výše uvedených problémů dochází k nesouladu mezi rozsahem objednávky vlakové dopravy a zdrojovými možnostmi objednavatelů. Jejich výsledkem je pak každoroční ztráta ČD, a.s., z provozování osobní dopravy, která je pokrývána nestandardně ze zisku vytvářeného dopravou nákladní.

#### Literatura

- [1] ČD, a.s.: Výroční zpráva Skupiny České dráhy za rok 2005, Praha, 2006
- [2] MD ČR: Program podpory pořízení a obnovy železničních kolejových vozidel v regionální osobní dopravě, Praha, 2006
- [3] Štěrba, R.: Gründung von Verkehrsverbänden in Tschechien – Erfahrungsbericht, In: GRENAH - Entwicklung grenzüberschreitender Planungsinstrumente im Nahverkehr, Internationale Konferenz an der TU Dresden, Forum Am Altmarkt, Dresden, 2005 (EU Research&Development Project: Enlargement)
- [4] Štěrba R., Pastor O.: Osobní doprava v území a regionech, Vydavatelství ČVUT, 2005, ISBN 80-01-03185-3

Praha, listopad 2006

Lektoroval: Jiří Svoboda  
Generální ředitelství ČD, KEN