

# Informace pro členy vlády o otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové železniční dopravy

## 1. Úvod

Ministerstvo dopravy na základě harmonogramu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové železniční dopravy, schváleného usnesením vlády ČR č. 423 ze dne 8. června 2011, připravuje pilotní nabídkové řízení na výběr dopravce. Předmětem nabídkových řízení bude výběr dopravců, kteří budou za ekonomicky nejvýhodnějších podmínek (včetně kvalitativních požadavků) na vybraných provozních souborech na základě smluv o veřejných službách poskytovat veřejné služby zajišťující dopravní obslužnost vlaky celostátní dopravy, které mají nadregionální nebo mezinárodní charakter ve smyslu § 4 odst. 1 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.

Podle předpokladu Ministerstva dopravy by mělo v nejbližším období dojít k vypsání nabídkového řízení na provozní soubor vedený vlaky motorové trakce, zahrnující linku dálkové dopravy R27 Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc. Nabídkové řízení bylo řádně jeden rok předem notifikováno v Úředním věstníku EU, byla zpracována dokumentace nabídkového řízení, při jednáních se společností České dráhy, a.s. i dalšími alternativními dopravci, kteří mají zájem o zajišťování veřejných služeb, se podařilo sjednat i základní principy týkající se uznávání tarifu. Je proto možné konstatovat, že Ministerstvo dopravy je v tuto chvíli řádně připraveno k vypsání uvedeného pilotního souboru. Zároveň probíhají práce na přípravě druhého provozního souboru vedeného v elektrické trakci, zahrnujícího linky R5 Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb a R20 Praha – Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem – Děčín.

Podle vládou schváleného časového plánu by k zahájení plnění zakázky na lince R27 Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc mělo dojít od začátku platnosti jízdního řádu pro období 2013/2014, tedy od 15. prosince 2013. U druhého provozního souboru se jedná o plnění od začátku platnosti jízdního řádu pro období 2014/2015. Schválený harmonogram úvodních nabídkových řízení je uveden v následující tabulce (dotčené provozní soubory jsou vyznačeny).

Zahájení plnění	Notifikace	Linky zahrnuté v provozním souboru	Trakce	Rozsah	Podíl
2013/2014	2010	R 27: Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc	M	0,5	1,4
2014/2015	2010	R 5: Praha – Ústí n.L. – Karlovy Vary – Cheb R 20: Praha – Roudnice n. L. – Ústí n.L. – Děčín	E	2,4	6,5
2014/2015	2011	R 14: Liberec – Pardubice R 15: Liberec – Ústí nad Labem	M	1,6	4,3
2014/2015	2011	R 16: Plzeň – Most	M	0,5	1,2
2015/2016	2011	Ex 2 (R 18): Praha – Olomouc – Vsetín (- Slovensko) / Luhačovice	E+M	3,7	10,1
2016/2017	2012	R 6: Praha – Plzeň – Klatovy R 10: Praha – Hradec Králové	E	2,8	7,7
2017/2018	2013	R 9: Praha – Havlíčkův Brod – Brno R 19: Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno	E	3,2	8,8
2018/2019	2014	R 21: Praha – Turnov – Tanvald R 24: Praha – Kladno – Rakovník	M	1,8	5,0

## 2. Průběh přípravy nabídkových řízení

Ze strany dopravců byl v souvislosti s přípravou dokumentace nabídkového řízení na linku R27 vedenou v relaci Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc vznesen požadavek, aby Ministerstvo dopravy v předstihu před vypsáním nabídkového řízení zveřejnilo základní parametry požadovaného vozidlového parku, s ohledem na delší časový prostor pro dopravce na jednání s dodavateli vozidel. Požadavky na vozidla byly zveřejněny v lednu 2012 na internetových

stránkách Ministerstva dopravy. Ministerstvo dopravy nepředpokládá požadovat nová vozidla, pokládá však s ohledem na plnění zakázky do roku 2028 a očekávatelný vývoj přepravního trhu v České republice v tomto období zejména za potřebné, aby nasazovaná vozidla byla alespoň zčásti (20 %) nízkopodlažní, aby umožňovala přepravu určitých osob s omezenou schopností pohybu a orientace a aby prostory pro cestující byly vybaveny klimatizací. Uvedené požadavky pokládá Ministerstvo dopravy za nezbytné, neboť cílem nabídkových řízení není v žádném případě konzervace stávajícího vozidlového parku na české železnici, který je cestující veřejností vnímán ve většině případů velmi negativně, a ke kterému by jiní dopravci než České dráhy, a.s. měli rovněž objektivně omezenou možnost přístupu (trh s takto ojetými vozidly je v Evropě omezený).

Z hlediska struktury trhu, kdy dominující většinu veřejných služeb (i dopravních služeb na železničních drahách vůbec) dosud zajišťuje dopravce České dráhy, a.s., je pro vypsání nabídkového řízení zásadní, zda jsou obecně dopravci v železniční osobní dopravě schopni v termínu do 15. prosince 2013 si požadovaný vozidlový park opatřit. V této souvislosti je třeba upozornit na skutečnost, že Sdružení železničních společností požádalo v souvislosti se zveřejněním požadavků na vozidla zvážit možnost provést nabídkové řízení v souladu s harmonogramem stanoveným vládou, tedy vypsat jej na přelomu měsíců ledna a února, avšak termín zahájení plnění zakázky odsunout o 1 rok, na prosinec 2014.

S ohledem na uvedené požádal ministr dopravy písemně dopravce, kteří doposud veřejně projevíli zájem se zúčastnit nabídkových řízení (jedná se o společnosti České dráhy, a.s., LEO Express, a.s., RegioJet, a.s., Veolia Transport, a.s., ABELLIO a.s., ARRIVA vlaky, a.s., Viamont Regio, a.s., Jindřichohradecké místní dráhy, a.s., Olomoucká dopravní, s.r.o. a dále sdružení dopravců jiných než České dráhy, a.s., s názvem Sdružení železničních společností) o posouzení možnosti plnění zakázky dle kvalitativních požadavků na vozidla od původně stanoveného termínu 15. prosince 2013. Na základě sdělení železničních dopravců a zjištění Ministerstva dopravy lze upozornit na následující skutečnosti:

- lhůty na dodání nových vozidel činí u výrobců kolejových vozidel 18 měsíců až dva roky; Ministerstvo dopravy sice v nabídkovém řízení připouští i užitá vozidla, avšak současná situace na evropském trhu neumožňuje dopravcům získat dostatečné množství užitých vozidel, vyhovující požadavkům připravovaného nabídkového řízení,
- někteří z potencionálních dopravců (České dráhy, a.s., Veolia Transport, a.s., ABELLIO a.s., ARRIVA vlaky, a.s.) jsou nuceni jako sektoroví zadavatelé sami provést výběrové řízení na dodavatele vozidel, což prodlužuje lhůtu pro zahájení řádného plnění zakázky, někteří dopravci otevřeně uvedli, že termín 15. prosince 2013 je pro ně nerealizovatelný (Viamont Regio a.s., Veolia Transport, a.s., České dráhy, a.s.), v jiných případech sice otevřeně požadavek na odsun termínu zahájení plnění neuvedli, ale podání nabídky z jejich strany podkládá Ministerstvo dopravy za vysoce nejisté,
- u některých typů vozidel může vést k prodloužení lhůty i schvalovací proces pro provozování drážní dopravy na tratích v České republice.

Na základě získaných informací Ministerstvo dopravy posoudilo reálnost termínů pro řádné zahájení plnění zakázek.

### 3. Důsledky

Z vyjádření dopravců je zřejmé, že dopravci (a to jak České dráhy, a.s., tak i podstatná část alternativních dopravců) silně pociťují rizika spojená s kratším termínem na pořízení vozidel a reálně proto hrozí, že v pilotním nabídkovém řízení většina z nich nepodá nabídku a budou se soustředit na další, ekonomicky zajímavější provozní soubory. Z pohledu Ministerstva dopravy je však naopak zásadně potřebné, aby i v pilotním nabídkovém řízení podalo nabídky více dopravců, a aby mohlo dojít k reálnému porovnání nabídek subjektů, které o vstup na český železniční trh usilují, na základě kterého se mohou projevit požadované důsledky otevření tohoto odvětví pro hospodářskou soutěž.

Pro Ministerstvo dopravy je otevření trhu veřejných služeb na železnici zásadní prioritou, nikoli však samoučelně, ale s cílem dosažení co nejlepšího poměru mezi cenou veřejných služeb a jejich dosahovanou kvalitou. Na základě provedených konzultací pokládá Ministerstvo dopravy za nezbytné, aby k vypsání pilotního nabídkového řízení linku Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc došlo již nyní, ale termín plnění zakázky byl posunut o jeden rok, na začátek platnosti jízdního řádu pro období 2014/2015. Tím by měly všechny zúčastněné subjekty delší čas na přípravu, což by pozitivně přispělo k efektivitě zakázky a omezení problémů při zahájení provozu případným novým dopravcem.

Posun o jeden rok je podpořen i skutečností, že v období platnosti jízdního řádu 2014/2015 bude zahájeno plnění zakázky na motorových relacích Liberec – Ústí nad Labem, Pardubice – Liberec, a Plzeň – Most (u dvou posledních relací právě v prosinci roku 2014 končí dosavadní víceleté smluvní vztahy se společností České dráhy, a.s.), což může dopravcům za určitých podmínek umožnit jednat s dodavateli vozidel o vyšších dodávkách a tím i poměrně nižších cenách vozidel, které by se měly následně projevit ve snížených požadavcích na kompenzaci z veřejných rozpočtů, za předpokladu, že se příslušnému dopravci podaří uspět v obou nabídkových řízeních společně.

Vzhledem k tomu, že v důsledku navrhované změny časového plánu by v období od začátku platnosti jízdního řádu pro období 2014/2015 bylo zahájeno plnění na čtyřech výše uvedených motorových relacích, čímž by kapacita trhu mohla být pro dané období plně saturována, jeví se jako vhodné, aby byl upraven harmonogram u prvních dvou nabídkových souborů. Znamená to, že by byl o jeden rok posunut termín plnění zakázky doposud druhého provozního souboru zahrnující linky Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb a Praha – Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem – Děčín, a to na začátek platnosti jízdního řádu pro období 2015/2016. I tento posun je podpořen skutečností, že v období platnosti jízdního řádu 2015/2016 bude zahájeno plnění na další elektrické relaci Praha – Olomouc – Vsetín (- Slovensko) / Luhačovice, což by opět mohlo případně dopravcům umožnit jednat s dodavateli vozidel o vyšších dodávkách a tím i poměrně nižších cenách vozidel, byť v tomto případě je spíše důvodné očekávat, že kapacita dopravců bude vyčerpána každým z provozních souborů samostatně. Provedené úpravy časového plánu jsou zaznamenány žlutě v níže uvedené tabulce s tím, že časový plán zahájení provozu ostatních provozních souborů se předpokládá plnit dle původního harmonogramu.

Zahájení plnění	Notifikace	Linky zahrnuté v provozním souboru	Trakce	Rozsah	Podíl
2014/2015	2010	R 27: Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc	M	0,5	1,4
2014/2015	2011	R 14: Liberec – Pardubice R 15: Liberec – Ústí nad Labem	M	1,6	4,3
2014/2015	2011	R 16: Plzeň – Most	M	0,5	1,2
2015/2016	2010	R 5: Praha – Ústí n.L. – Karlovy Vary – Cheb R 20: Praha – Roudnice n. L. – Ústí n.L. – Děčín	E	2,4	6,5
2015/2016	2011	Ex 2 (R 18): Praha – Olomouc – Vsetín (- Slovensko) / Luhačovice	E+M	3,7	10,1
2016/2017	2012	R 6: Praha – Plzeň – Klatovy R 10: Praha – Hradec Králové	E	2,8	7,7
2017/2018	2013	R 9: Praha – Havlíčkův Brod – Brno R 19: Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno	E	3,2	8,8
2018/2019	2014	R 21: Praha – Turnov – Tanvald R 24: Praha – Kladno – Rakovník	M	1,8	5,0

S ohledem na to, že původní časový harmonogram otevírání trhu veřejných služeb v dálkové železniční dopravě byl schválen vládou ČR dne 8. června 2011, považuje Ministerstvo dopravy za potřebné z výše uvedených důvodů informovat vládu o posunu termínů faktického zahájení plnění dvou pilotních nabídkových řízení a o důvodech vedoucích k tomuto posunu. Takto nově nastavené termíny zahájení plnění zakázek se projeví v zadávacích dokumentacích těchto nabídkových řízení.