

Vypořádání připomínek k materiálu „Zpráva o postupu při otvírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční dopravy“

č.	zásadní připomínka	vypořádání připomínky
Ministerstvo financí		
1.	<p>Upozorňujeme, že podle § 73 zákona č. 218/2000 Sb., rozpočtová pravidla, ve znění pozdějších předpisů, Česká republika poskytuje státní záruky, jen stanoví-li tak zvláštní zákon. Vzhledem k tomu, že materiál nepopisuje legislativní ukotvení těchto záruk v právním řádu České republiky, nelze s tímto návrhem souhlasit.</p> <p>Materiál také nedostatečně řeší zdroje financování případného odkupu kolejových vozidel. Lze předpokládat zvýšené nároky na státní rozpočet, přičemž se jedná o potenciální zvýšení celkového zadlužení státu. S přijetím opatření spojeného s tak výrazným negativním dopadem na veřejné rozpočty Ministerstvo financí zásadně nesouhlasí.</p> <p>Zásadně nesouhlasíme s uzavřením smlouvy o veřejných službách za těchto podmínek.</p>	<p>Akceptováno.</p> <p>Přestože má MD pochybnosti, zda lze na závazek pro případ, že by se stát po uplynutí notifikační lhůty dle čl. 7 odst. 2 Nařízení EP a Rady č. 1370/2007 následně rozhodl smlouvu o veřejných službách neuzavřít, pohlížet jako na státní záruku ve smyslu zákona č. 218/2000 Sb., dojde k úpravě případného smluvního vztahu s RegioJet a.s. v tom smyslu, aby neobsahoval závazek státu k odkupu předmětných vozidel ani úhrady vzniklé škody.</p> <p>Je otázkou, zda uvedené změny budou pro RegioJet a.s. akceptovatelné, protože nebudou pro dopravce nastaveny žádné záruky pro případ, že s ním nebude v souladu čl. 5 odst. 6 Nařízení EP a Rady č. 1370/2007 uzavřena smlouva o veřejných službách.</p> <p>Lze konstatovat, že v důsledku toho bude dopravce nucen připravovat podmínky pro plnění veřejných služeb bez jakýchkoli garancí státu poskytnutých před uzavřením smlouvy o veřejných službách. Pokud toto riziko dopravce odmítne, lze konstatovat, že k přímému zadání veřejných služeb na lince R27 s termínem plnění od prosince 2014 ve vztahu k RegioJet a.s. nedojde.</p>
Úřad pro ochranu hospodářské soutěže		
1.	<p>Materiál v části III. odst. 10-11 hovoří o zárukách ze strany státu, které se mají vztahovat k pořízení kolejových vozidel ze strany dopravce (spol. RegioJet, a.s.), s nímž má být v příštím roce uzavřena smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících v oblasti železniční osobní dopravy. Záruky mají spočívat jednak v přednostním uzavření smlouvy s tímto dopravcem, příp. zapracování povinnosti odkupu jím pořízených vozidel v rámci smlouvy s jiným dopravcem. V případě neúspěšnosti provedení výše uvedených „záruk“ pak má Ministerstvo dopravy uhradit škodu, která dopravci vznikla, a to až do výše souhrnné účetní hodnoty nepřevzatých vozidel a případných finančních nákladů spojených s předčasným ukončením úvěrového, leasingového či jiného vztahu souvisejícího s pořízením vozidel.</p>	<p>Akceptováno.</p> <p>Ministerstvo dopravy v souladu čl. 5 odst. 6 Nařízení EP a Rady č. 1370/2007 hodlá po zrušení nabídkového řízení uzavřít s vybraným dopravcem smlouvu o veřejných službách na základě přímého zadání. Konstatování, že „pro uchazeče je při neposkytnutí záruk velmi obtížné získat vozidla požadované kvality“ zdůrazňuje skutečnost, že stěžejí, kterákoli bankovní instituce poskytne finanční krytí na pořízení vozidel pro plnění veřejných služeb, přestože objednatel deklaruje připravenost po uplynutí notifikační lhůty uzavřít s dopravcem přímou smlouvu, pokud existuje riziko, že objednatel může během tohoto jednoho roku deklarovaný smluvní vztah neuzavřít.</p> <p>Přestože má MD pochybnosti, zda lze na závazek pro případ, že by se stát po uplynutí</p>

	<p>Vzhledem k tomu, že:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zajištění vozidlového parku zpravidla bývá jednou z podmínek při výběru dopravce, který má zajišťovat dopravní služby v požadovaném rozsahu (viz např. tentýž materiál odst. 6 - společnost České dráhy a.s. v dříve provedeném nabídkovém řízení Ministerstva dopravy nepodala nabídku právě z toho důvodu, že ve stanovené lhůtě pro podání nabídek nedokázala zajistit dodání potřebného vozidlového parku); v této souvislosti je podstatná rovněž informace zmíněná v materiálu, a sice že „pro uchazeče je při neposkytnutí záruk velmi obtížné získat vozidla požadované kvality“. Záruky tedy mají za cíl ulehčit pozici dopravce, vlastní realizaci závazku by však jejich neposkytnutí ohrozit nemělo; - záruka má být poskytnuta před vlastním uzavřením smlouvy o veřejných službách (přitom není blíže specifikováno, na základě jakého aktu) a - v konečném důsledku může mít realizace záruk dopad do státního rozpočtu, <p>Lze shrnout, že záruka Ministerstva dopravy staví zvoleného dopravce do pozice výhody v porovnání s jinými zájemci o zajištění veřejných služeb, kteří však uvedenou záruku nezískají; poskytnutí záruk nemá z hlediska pravidel v oblasti veřejné podpory žádný právní podklad, neboť má být poskytnuta před uzavřením smlouvy o veřejných službách (příčemž právě uvedená smlouva zakládá „právo“ dopravce na tzv. kompenzace z veřejných zdrojů) a nastavení záruk může vést až k situaci, kdy státu vznikne povinnost jak uhradit škodu, tak i v rámci kompenzace jinému dopravci případně přispět na zajištění potřebného vozidlového parku. Za popsáných okolností není navrhované opatření v souladu s Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70.</p> <p><i>S odkazem na vše výše uvedené požadují realizovat opatření ve formě záruky výhradně v souladu s pravidly veřejné podpory (viz Pokyny Společenství ke státním podporám železničním podnikům - Úřední věstník EU C184, 22. 7. 2008, str. 13 - 31).</i></p>	<p>notifikační lhůty dle čl. 7 odst. 2 Nařízení EP a Rady č. 1370/2007 následně rozhodl smlouvu o veřejných službách neuzavřít, pohlížet jako na státní záruku, dojde k úpravě případného smluvního vztahu s RegioJet a.s. v tom smyslu, aby neobsahoval závazek státu k odkupu předmětných vozidel ani úhrady vzniklé škody.</p> <p>Je otázkou, zda uvedené změny budou pro RegioJet a.s. akceptovatelné, protože nebudou pro dopravce nastaveny žádné záruky pro případ, že s ním nebude v souladu čl. 5 odst. 6 Nařízení EP a Rady č. 1370/2007 uzavřena smlouva o veřejných službách.</p> <p>Lze konstatovat, že v důsledku toho bude dopravce nucen připravovat podmínky pro plnění veřejných služeb bez jakýchkoli garancí státu poskytnutých před uzavřením smlouvy o veřejných službách. Pokud toto riziko dopravce odmítne, lze konstatovat, že k přímému zadání veřejných služeb na lince R27 s termínem plnění od prosince 2014 ve vztahu k RegioJet a.s. nedojde.</p>
Jihomoravský kraj		
1.	<p>V současnosti je linka IDS JMK R5 Brno – Břeclav – Hodonín integrální součástí linky R13 Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc. Má-li být nadále zachována kooperace</p>	<p>Částečně akceptováno. Uvedená změna je poměrně zásadní a bylo by nezbytné o ní vést podrobná jednání. MD nemá dosud žádné zkušenosti (stejně jako JMK) se soutěžením</p>

	objednávky dopravy MD a JMK na lince R13, je nutno zahájit provoz v rámci otevřeného trhu na lince R13 v prvním období harmonogramu, tj. podle JŘ 2018/2019 (před ukončením platnosti Smlouvy o závazku veřejné služby mezi JMK a ČD. Závěr: Jiho moravský kraj požaduje přesunout zahájení provozu na lince R13 v rámci otevřeného trhu od JŘ 2018/2019.	společných produktů (jako je právě společně objednávaná linka spěšných vlaků s rychlíků v relaci Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc), a pokládá takový případ za značně složitější než v případě soutěžení provozního souboru pouze jedním objednatelem. MD se nicméně nebrání jednat o této možnosti a ve smyslu této možnosti byl materiál upraven.
2.	V roce 2017 nelze předpokládat dokončení přestavby železničního uzlu Brno, tudíž není reálné ve stávajícím stavu uzlu Brno z kapacitních důvodů předpokládat oběhové oddělení linek R9 + R8 a R19 + R12. V případě jejich soutěžení do období platnosti JŘ 2018/2019 je třeba je soutěžit tak, aby byly nadále oběhově provázané. V případě zahájení provozu v rámci otevřeného trhu podle JŘ 2025/2026 lze předpokládat, že modernizace železničního uzlu Brno bude vyřešena, a proto by mohly být linky R9 a R8 i R19 a R12 soutěženy i samostatně. Závěr: Jiho moravský kraj nesouhlasí s časovým oddělením zahájení provozu v rámci otevřeného trhu na v současné době oběhově provázaných linkách R9 + R8 a R19 + R12 v případě soutěžení některé z nich v blízkém období do období platnosti JŘ 2018/2019 a doporučuje otevření trhu na linkách R9 a R19 z výše uvedených důvodů přesunout až do období platnosti JŘ 2025/2026.	Neakceptováno. Ani v tomto bodě se MD nebrání v budoucím období určité diskusi, nicméně pokládá za velmi problematické soutěžit R8+R12 (doplněno o předpokládanou linku Brno – Zlín) v současné době, kdy není známo infrastrukturní řešení dráhy mezi Brnem a Přerovem, a stejně tak pokládá za problematické vyčkávat se soutěžením provozního souboru R19+R9 na dobu do roku 2026. Před zapracováním určitého provozního konceptu do nabídkového řízení je každý provozní koncept za strany MD studijně prověřen a následně zaslán k ověření provozovateli dráhy. Cílem MD v žádném případě není ohrožit novými provozními koncepty regionální dopravu procházející uzlem Brno. Zároveň by MD velmi uvítalo mít možnost se k obdobnému plánu otevření trhu dopravních služeb v oblasti Jiho moravského kraje vyjádřit, neboť tento dosud nebyl MD předložen k připomínkám, takže pro MD je jen částečně možné odhadovat postup Jiho moravského kraje v této oblasti.
Liberecký kraj		
1.	Liberecký kraj požaduje, aby do „Časového plánu otevírání trhu“ byla doplněna současná linka Kolín – Rumburk (R 22), např. do provozního souboru k lince R 21 a R 24 (s ohledem na provázanost s R 21 a na motorovou trakci). Liberecký kraj požaduje zachování této linky, její neuvedení v materiálu považuje za signál, že by její provozování mohlo být ohroženo. Liberecký kraj přitom trvá na tom, že provozování linky R 22 představuje spolu s linkou R 21 určitou „dočasnou kompenzaci“ za chybějící přímé dálkové spojení nejvýznamnějších krajských center (Liberec a Jablonec nad Nisou, Česká Lípa a Nový Bor) s Prahou.	Neakceptováno. V současné době jsou varianty přímého zadání a nabídkového řízení v oblasti železniční dopravy rovnocenně možné způsoby zadání veřejných služeb. Způsob zadání veřejných služeb nesouvisí s jejich významem a je plně kompetencí objednatele, kterým je v tomto případě MD. Linka R22 je oběhově provázána s výkony regionální dopravy na lince Kolín – Trutnov a jako taková může být jen velmi problematičtěji soutěžena. MD proto předpokládá na lince R22 přímé zadání veřejných služeb. MD dlouhodobě odmítá ze svého pohledu nepodloženou úvahu Libereckého kraje, týkající se jakési „kompenzace“ za chybějící přepravní spojení v expresní vrstvě. MD upozorňuje, že jakkoliv pokládá zlepšení infrastruktury např. na relaci Praha – Liberec a následné zavedení vlaků Ex za velmi žádoucí, § 4 zákona o veřejných službách nepředpokládá, že budou přepravní výkony na

		neexistujících expresních spojeníh samosprávám jakýmkoliv způsobem kompenzovány.
2.	Liberecký kraj bere na vědomí nutnost ročního odkladu zahájení plnění u souboru linek R 14 a R 15, po přechodné období žádá o zachování současného rozsahu provozu a provozního konceptu.	Není připomínka, detailní rozsah dopravy na jednotlivých linkách není předmětem předkládaného materiálu.
3.	<p>Liberecký kraj požaduje, aby bylo mezi státem garantované, objednávané a soutěžené dálkové spojení zařazeno spojení Libereckého kraje se zahraničím. Především se jedná o kvalitní spojení v relaci (Tanvald –) Liberec – Dresden (Draždany), které nyní musí zajišťovat ve své objednávce kraj, ač se zjevně jedná o spojení dálkového charakteru a jiná obdobná spojení jsou zařazena v objednávce Ministerstva dopravy.</p> <p>V rámci linky R 21 Liberecký kraj navrhuje její prodloužení z Tanvaldu přes Harrachov až do polské Szklarske Poreby, kterým by i tato linka získala vhodný přeshraniční rozměr a především by se tím zásadně zvýšil její potenciál pro cestovní ruch (spojení z Prahy přímo až do horských středisek).</p>	<p>Neakceptováno. MD uznává, že pro Liberecký kraj je spojení Liberec – Dresden velmi důležité, avšak je nuceno opakovaně uvést, že v současné rozpočtové situaci nelze předpokládat vedení nových linek nad rozsah, který byl odsouhlasen usnesením vlády ČR č. 423/2011. Z tohoto důvodu by nebylo odpovědné činit v současné ekonomické situaci příslib převzetí vlaků, které MD nikdy v minulosti neobjednávalo.</p> <p>Pokud se týče prodloužení linky R21 do města Szklarska Poreba, MD o tom neuvažuje, neboť nepokládá za účelné, aby v nabídkovém řízení pro dráhu Praha – Tanvald byla požadována vozidla schopná překonat sklon 56‰ mezi Tanvaldem a Kořenovem, což by výrazně zdražilo celou vozbu. Dále je třeba si uvědomit, že vozidla na R21 budou muset být výrazně kapacitnější než vozidla linky L1 jezdící na trati z Liberce do Harrachova. I možnosti modulárního přístupu byly shledány jako neekonomické, a proto nerealizovatelné.</p>
4.	Liberecký kraj požaduje, aby u všech nabídkových řízení pro linky kategorie R na svém území byla řešena problematika jejich zapojení do integrovaného dopravního systému IDOL, aby do podmínek řízení byl ukládán požadavek na zapojení dopravce do krajské integrace, včetně nezbytného technického vybavení vozidel a personálu.	Částečně akceptováno , MD je připraveno do nabídkových řízení zakotvit svůj zájem na tarifní integraci do IDS. Z pohledu MD se jeví zakotvení přístupových smluv do IDS do dokumentací předem jako vysoce problematické a proto pokládá za nezbytné, aby byly detaily tarifní integrace do IDS řešeny přímo s vítězným dopravcem.
5.	Výhledově Liberecký kraj preferuje vznik nové linky kategorie Ex Praha – Liberec (– Görlitz), v návaznosti na postup realizace tzv. Rychlého spojení Praha – Liberec, a její zařazení mezi soutěžené výkony dálkové dopravy.	Částečně akceptováno , po realizaci infrastrukturních úprav na relaci Praha – Liberec předpokládá MD realizaci expresního spojení mezi krajskými městy. Toto je uvedeno i v Plánu dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy. Pro účely Harmonogramu však nelze s tímto závazně počítat, protože není znám časový okamžik dokončení potřebných infrastrukturních úprav.
Hospodářská komora		
1.	Materiál je především informativní povahy a popisuje z pozice Ministerstva dopravy jeho zkušenosti s provedeným nabídkovým řízením na linku R27 Ostrava – Opava – Krnov - Olomouc. Z materiálu nepřímo vysvítá, že toto nabídkové řízení obsahovalo řadu	Souhlasíme.

	kontroverzních prvků. Materiál je však podstatně objektivnější než jeho předchozí verze. Obsah bodu 21 svědčící o snaze MD uplatnit některé negativní zkušenosti z nabídkového řízení na linku R27, lze jen přivítat. Pozitivním prvkem je také snaha uzavřít se zbylým uchazečem smlouvu o závazku veřejné služby cestou přímého zadání za poskytnutí nabídkovým řízením nepředpokládaných záruk (body 10 a 11), tak i vůle ministerstva pokračovat nadále ve vyhlášení nabídkových řízení (bod 25).	
2.	Připomínka k bodu 5: Vyjádření ÚOHS o tom, že návrh na zrušení nabídkového řízení se zamítá, neboť neshledal v postupu zadavatele žádná pochybení, se samozřejmě týká pouze procesního postupu MD dle platného soutěžního práva. To však nemůže zakrýt celou řadu sporných bodů ve věcných podmínkách nabídkového řízení, v jejichž důsledku se přihlásili pouze dva uchazeči a nakonec muselo být nabídkové řízení zrušeno. To je třeba pro objektivnost doplnit do textu.	Akceptováno. V bodě 21 bude za druhou větu doplněna věta: <i>Již v pilotním nabídkovém řízení na linku R27 někteří železniční dopravci poukazovali na z jejich pohledu diskutabilní nastavení některých věcných podmínek.</i>
3.	Připomínka k bodům 12 a 15: Přestože lze chápat, že je třeba přednostně řešit zadání veřejných služeb u těch linek, kde vyprší stávající smlouvy (Liberec – Pardubice, Plzeň – Most), bylo by vhodné, aby bylo v dalším postupu předrženo několik linek majících větší než okrajový význam v dálkové dopravě (jakou určitě není linka 15: Liberec – Ústí nad Labem). S návrhem na opoždění nabídkového řízení na lince Ex2 Praha – Olomouc – Žilina/Luhačovice proto nelze vyslovit souhlas. Investice do železniční osobní dopravy patří k těm méně návratným a současný stav regulace železničního odvětví v ČR přináší pro investory nemalá rizika. Proto by jim mělo být umožněno získat zkušenosti i potřebné prostředky nejprve provozem na tratích s významnějším obchodním potenciálem. Tam lze zároveň čekat oproti současnému stavu největší úspory dotačních prostředků. Přednostní nabídková řízení na podřadnějších linkách dálkové dopravy (typicky Ostrava – Krnov - Olomouc) mohou vést k tomu, že investoři nebudou mít později dostatečné finanční prostředky pro vstup na významné tratě.	Částečně akceptováno. MD se nebrání soutěžit i velmi významné linky (a tedy s principem připomínky souhlasí), jako například Praha - Ústí nad Labem – Děčín/Cheb. Tam lze skutečně očekávat největší přínos. MD je však toho názoru, že turbulentost ekonomické situace na lince Praha – Ostrava by mohla způsobit obtíže při předkládání nabídek na provozní soubor Ex2, které by v konečném důsledku byly k tíži objednatele. Odhad výnosů na lince Praha – Olomouc je v současné době velmi obtížný jak pro objednatele, tak pro případné soutěžitele. Soutěžit je nutno na realitně ustáleném trhu, což o trati 270 nelze v žádném případě prohlásit.
4.	Připomínka k odstavci 18 Časový plán v příloze je potřebné upravit nejen v termínech, ale i věcně. Je potřeba investovat výhradně jen do vozidel s elektrickým napájením, jejichž provoz je perspektivní a ekonomicky výhodnější a již nenakupovat žádná nová železniční vozidla s naftovým motorem.	Neakceptováno, s ohledem na podíl neelektrizovaných tratí je nereálné, aby nebylo vůbec investováno do vozidel dieselové trakce. Objednatel však předpokládá, že na dieselové trakci nebude zpravidla požadovat nová vozidla. S druhou částí připomínky nelze než souhlasit, ale je to otázka elektrizací, protože

	<p>V předložené Aktualizované státní energetické koncepci ČR se navrhuje snížení závislosti ČR na dovozu ropy a má být zvýšen podíl elektrické energie v dopravě do roku 2030 na 154 % a do roku 2040 na 203 % . Toho nelze dosáhnout jinak, než (mimo jiné) elektrickým provozem na všech tratích s dálkovou dopravou.</p>	<p>akumulátorová vozidla nejsou ve všech případech alternativou při tak rozsáhlých neelektrizovaných úsecích. Jinak ale soutěžení různých typů vozidel se MD nebrání, například na trati 200 Praha – Příbram – České Budějovice by provoz těchto vozidel pokládala za velice vhodný.</p>
5.	<p>Připomínka k odstavci 19: Základní podmínkou otevírání trhu je dostatek zdrojů objednatelů na to, aby požadovaná vozidla uhradil provozovatelům. Existuje reálné riziko, že zejména při avizovaném zrychlení tempa výběrových řízení nemusí být tato podmínka splněna. Proto je potřebné do tabulky s termíny též doplnit nový sloupec „investiční náklady“ a jejich roční odpis. Měli by být tempo soutěží vyšší, než bylo uvažováno, je potřeba zajistit objednateli potřebné finanční zdroje na úhradu nákladů dopravců.</p> <p>Je nutno předejít skutečnosti, že po několika prvních soutěžích dojde k neúměrnému vyčerpání finančních zdrojů pro zajištění dálkové dopravy. Vozidla mají životnost cca 30 let, mají-li být podle návrhu novely nařízení EU 1370/2007 všechny linky soutěženy v rozmezí 6 let (2016 až 2022) a to s novými vozidly, je k tomu potřebné zajistit zdroje v rozsahu pětinasobku prosté reprodukce.</p>	<p>Částečně akceptováno, předkladatel se ztotožňuje s principem připomínky, není však reálné, aby vzhledem k termínu předložení materiálu zpracoval do materiálu konkrétní investiční potřebu na jednotlivých linkách. I na základě připomínek územních samospráv lze předpokládat, že harmonogram může být v následujících letech modifikován z důvodu vyšší provázanosti dálkové železniční dopravy s regionální dopravou a tedy se mohou měnit i nároky na finanční krytí.</p> <p>Předkladatel je nicméně připraven uvedenou připomínku zpracovat do textu ve smyslu, že investice do vozidel vyžadují určité finanční zdroje, které v současné době nejsou v systému alokovány.</p>
6.	<p>Připomínka k odstavci 21: Je potřebné velmi podrobně stanovit standardy kvality a to jak ve vztahu ke kultuře cestování, tak i k využití parametrů infrastruktury. Zejména pokud je základním kritériem vyhodnocování soutěží nabídková cena.</p> <p>Nelze připustit, aby v důsledku úspory kompenzace klesla kvalita přepravy nebo, aby zůstaly nevyužity parametry infrastruktury. Jak investice do infrastruktury, tak i efekt kvalitní veřejné dopravy jsou pro stát řádově vyšší hodnotou, než úhrada kompenzace nákladů dopravce.</p>	<p>Akceptováno. Text bodu bude upraven v tomto smyslu.</p>
7.	<p>Připomínka k odstavci 25: Úprava časového plánu nestačí, je potřebné se zamyslet nad cíli, kterých má být dosaženo. Zhodnotit zdroje, které jsou k dispozici a podle toho volit nástroje.</p> <p>Otevírání trhu je proces, se kterým předem nebyly zkušenosti. Vznikají-li v jeho průběhu nové praktické poznatky a mění-li se okolní podmínky, je potřebné tento proces úměrně tomu řídit.</p>	<p>Neakceptováno, s ohledem na obecnost připomínky dle názoru předkladatele nelze akceptovat.</p>