

### Výsledek meziresortního připomínkového řízení

| č.   | připomínka  | vypořádání připomínky  |
|--|---|--|
| <b>Ministerstvo průmyslu a obchodu</b>                             |   |  |
| 1  | Na str. 4 v poznámce pod čarou č. 18 se první věta zdá být zmatečná. Patrně došlo k omylu při kopírování či dodatečné editaci.  | <b>Akceptováno</b> , text upraven.   |
| 2  | Na str. 6 v bodě (31) začátku věty vypustit jednou slovo „proto“ následovně „ <i>Je proto nutné, aby bylo povinností</i> “.   | <b>Akceptováno</b> , text upraven.   |
| 3  | Na str. 9 v odstavci č. 46 je třetí věta patrně neúplná. V současné podobě vyznívá zmatečně.  | Jedná se o formální připomínku, z pohledu objednatele je text srozumitelný.  |
| 4  | Na str. 9 v bodě (47) třetí větě nahradit slovo „v tokovém“ slovem „v takovém“.   | <b>Akceptováno</b> , text upraven.   |
| 5  | Na str. 10 v odstavci č. 57 v první větě je použit z hlediska pravidel českého pravopisu nevhodný formát pro vyjádření finanční částky (528 346 tis. Kč).                                 | Jedná se o formální připomínku, z pohledu objednatele je text srozumitelný.  |
| <b>Úřad vlády - Místopředseda vlády pro vědu, výzkum a inovace</b> |   |  |
|  | Požadujeme, aby z nejbližších nabídkových řízení byly vyňaty linky R5 a R20 (část B, bod 24 – v tabulce vypustit předposlední řádek, v návaznosti na to upravit znění bodu 48 v části C). | <b>Neakceptováno.</b> Zařazení předmětných linek do skupiny soutěžených linek se z pohledu předkladatele jeví jako zásadní.<br>Předkladatel se domnívá, že alespoň jedno ze čtyř plánovaných nabídkových řízení by se měla týkat významnějšího souboru linek v elektrické trakci, kde infrastruktura umožňuje využití nasazení nových kolejových vozidel (financovaných s využitím OPD2). Lze souhlasit s připomínkou, že se jedná o důležité linky vnitrostátního významu, což však samo o sobě, stejně jako u řady dalších linek dálkové dopravy, nelze označit jako relevantní argument pro to, aby byly bez dalšího vyjmuty ze skupiny soutěžených linek. Na linku Ex3 nejsou linky R5 a R20 ani dnes navázány oběhově. Pokud se týče přípojů - těmi je navázána libovolná linka v ČR a ani linky R5 a R20 v tom nejsou nikterak výjimečné nebo nadprůměrné. Problematika tarifní integrace resp. souběžné úsekové frekvence vyvstává úplně shodně i v případě souběhu z regionální dopravou (Nymburk – Praha, Benešov – Praha atd.). Na základě podané připomínky tak předkladatel neshledal důvody pro přearažení linek R5+R20 do skupiny linek zadávaných přímým zadáním. |

|   |  |   |
|---|--|---|
|   | <p>Požadujeme, aby do části sítě, u níž Česká republika i v dalším období předpokládá přímou objednávku u dopravce ČD, byly zařazeny i linky R5, R8, R9, R18, R19 a R20 (část B, bod 27 – jmenované linky přidat do výčtu, v návaznosti na to upravit znění bodu 28).</p> <p>Odůvodnění k oběma požadavkům: Ve všech uvedených případech se jedná o důležité linky vnitrostátního významu, které bezprostředně navazují na linku Ex3, případně i linku Ex2 (R8, R9, R18, R19) a Ex3 (R8, R9), a tuto linku/linky vhodně doplňují při obsluhování navazujících a úsekových frekvencí (zajišťují dopravní obslužnost přilehlých oblastí, a to vhodně zvolenou časovou a tarifní koordinací, což je pro efektivní provázání a koordinování těchto linek nezbytné). Linka R5 nadto doplňuje a propojuje jak I., III. a IV. tranzitní koridor v ČR, tak i hlavní koridory TEN-T (Rýnsko-dunajský koridor a Východní a východostředomořský koridor), linka R18 se na Moravě větví, přičemž je nutné zajistit efektivní (časovou i tarifní) koordinaci těchto větví, linky R8 a R9 jsou významné i z hlediska problematické situace s nedostatečnou kapacitou železničního uzlu Brno.</p> | <p><b>Neakceptováno.</b> K linkám R5 a R20 viz předchozí vyjádření, předkladatel na základě důvodů popsaných v materiálu a v předchozím bodě vypořádání setrvává na jejich zařazení do skupiny soutěžených linek. Pokud se týče ostatních linek (R8, R9, R18 a R19), předkladatel neshledává důvod pro jejich přeřazení do druhé skupiny linek, které i v střednědobě budou předmětem přímého zadání. Tyto linky předkladatel nezamýšlí bezprostředně soutěžit, předkládá však, že o způsobu zadání rozhodne na základě úspěšnosti soutěží na straně jedné a na obchodní zdatnosti a ekonomické výhodnosti dopravních služeb zadávaných v rámci přímého zadání na straně druhé.</p> <p>Předkladatel zvolením druhé skupiny služeb, kterou bude stát v dalším období přímo objednávat u dopravce ČD, chtěl vymezit část objednávky dálkové dopravy, ve které bude státem vlastněnému dopravci poskytnuta z různých důvodů (např. mezinárodního přesahu spolupráce) určitá jistota zajišťování přepravních služeb. Prozatím se nejeví jako důvodné tuto oblast rozšiřovat o linky R8, R9, R18 a R19.</p> <p>Pokud se týče odůvodnění připomínky, lze například uvést skutečnost, že tyto linky se „na Moravě větví, přičemž je nutné zajistit efektivní (časovou i tarifní) koordinaci těchto větví“ je vzhledem k předloženému požadavku zcela irelevantní, mimo jiné i proto, že se u těchto linek v tomto okamžiku nepředkládá prioritní soutěže. Rovněž kapacita železničního uzlu Brno nemá se zařazením linek do druhé či třetí skupiny žádnou přímou souvislost.</p> |
| <b>Úřad vlády - Kabinet vedoucího úřadu vlády</b> |  |   |
|   | <p>Materiál je kvalitně a podrobně zpracován. Jako klíčový se jeví problém, že financování dálkové dopravy v objednatelce státu není stabilní: bez stabilního financování nelze garantovat stabilní služby a realizovat potřebné investice do vozového parku.</p> <p>Jako pozitivní lze shledat, že v případě expresního segmentu předpokládá materiál přímé zadání ČD, což povede ke stabilizaci pozice ČD jako národního dopravce a umožní kooperaci v přeshraničních dopravních službách, přičemž soutěže na trhu veřejných služeb se soustředí pouze do národního prostoru;</p>  | <p>---</p>  |

|  |   |  |
|--|---|--|
|  | <p>Za důležité lze dále považovat plánované zavedení expresního segmentu Praha - Plzeň; expresní segment v objednávce a garanci státu by měl být automatickou samozřejmostí na všech koridorových tratích a na tratích, kde železnice představuje konkurenceschopný druh dopravy; tento záměr plně podporujeme s tím, že k obdobnému kroku je třeba ve velmi krátké době přistoupit i na dokončovaném železničním IV. koridoru, kde bude velmi žádoucí zavedení expresního segmentu vlaků na trati Praha - České Budějovice.</p> <p>Za klíčový pak považujeme v koaliční smlouvě zakotvený cíl vytvoření jednotného tarifu veřejné dopravy – propojení integrovaných dopravních systémů.</p>  |  |
|  | <p>Návrh usnesení, část III: „2. v koordinaci s ministrem financí, ministrem obrany, ministrem průmyslu a obchodu a ministrem pro místní rozvoj spolupracovat na krocích, které povedou v rámci procesu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v možnost uznávání jízdních dokladů ČD jinými dopravci za podmínek uvedených v části B) Zprávy;“ je nevyhovující.</p> <p>Požadujeme přeformulovat ve smyslu vzniku jednotného tarifu (který může, avšak nutně nemusí odpovídat stávajícímu tarifu ČD).</p> <p>Nový návrh usnesení: „2. do 31. 12. 2015 zajistit vznik jednotného tarifu a jednotné přepravní smlouvy, platných pro všechny veřejné služby při přepravě cestujících, objednávané státem nebo krajem, bez ohledu na jednotlivé zúčastněné dopravce. Současně v tomto termínu prověřit možnosti zavést povinnost úplného nebo částečného začlenění do takového systému také pro městskou dopravu a vnitrostátní dopravní služby, provozované dopravci veřejné dráhy nebo linkové dopravy na komerční riziko.“</p> <p>Adekvátně upravit materiál, především bodech 31, 32 a 36.</p> <p><u>Odůvodnění:</u> Bod 8) tohoto materiálu, koaliční smlouva: „Ve veřejné dopravě budeme podporovat rozvoj integrovaných dopravních systémů, zajistíme jejich vzájemnou propojenost a koordinaci na území státu. Současně budeme vytvářet další nutné podmínky pro efektivní a nediskriminační liberalizaci trhu (např. jednotné jízdní doklady, clearing tržeb, informační systémy nebo přístup k zařízení</p> | <p><b>Neakceptováno,</b> uvedený cíl je možné označit jako v zásadě správný, nicméně s ohledem na současnou situaci v České republice je krátkodobě objektivně naprosto nedosažitelný. Je třeba postupovat v jednotlivých krocích, přičemž nesporně prvním vhodným krokem je zajištění průběžného tarifního odbavení na veřejných službách na železnici. Až bude tohoto cíle dosaženo, lze pokračovat sjednocováním tarifního odbavení případně v dalších segmentech veřejné dopravy jako je například městská doprava.</p> <p>Na základě dohody z vypořádání jednání připomínek dne 20. srpna bylo dohodnuto, že uplatněný požadavek bude překlopen do materiálu Koncepce veřejné dopravy, který bude předložen v termínu do konce roku 2014.</p> <p>V materiálu bude upřesněno, že uznávání jízdních dokladů ČD jinými dopravci se týká tarifu TR 10, tedy nejen jednotlivých jízdenek, ale také traťových či síťových tak, aby vnitrostátní ani mezinárodní cestující nebyl vůbec nijak zatěžován případně rozdílnými dopravci na téže trati.</p> |

|  |  |   |
|--|--|---|
|  | <p><i>služeb.</i> “ Již mnoho let je diskutována nevýhoda historicky odlišně vzniklých dílčích integrovaných dopravních systémů (IDS) v jednotlivých krajích, kterou by – aniž by musely nutně být tyto IDS rušeny či zbaveny možnosti aplikace vlastního tarifu – celostátní tarif mohl překlenout.</p>   |   |
|  | <p>Návrh usnesení: Doporučujeme rozepsat v části III, odst. 3., usnesení zkratku OPD2 na Operační program Doprava pro programové období 2014 - 2020.</p>   | <p><b>Akceptováno</b>, text upraven</p>   |
|  | <p>Návrh usnesení: Požadujeme vložit nový bod usnesení č. 5 s úkolem pro ministra dopravy: „<i>Zahájit přípravu nového provozního konceptu vlaků dálkové dopravy Praha – Tábor – České Budějovice (s dalším pokračováním směr Linz popř. Český Krumlov), zahrnující i nový expresní segment na této trase.</i>“ a dosavadní bod č. 5 očíslovat jako č. 6.</p> <p><u>Odůvodnění:</u> Většina úseků modernizovaného 4. koridoru bude dokončena do roku 2018 včetně a koridor bude mít dostatečnou kapacitu i délku úseků pro rychlost alespoň 160 km/h. V úseku Praha – České Budějovice je navíc větší množství menších sídel nebo přestupních uzlů, které není vhodné od dálkové dopravy izolovat, ovšem zastavování v nich výrazně prodlužuje dosažitelnou jízdní dobu mezi nejvýznamnějšími sídly (a současně uzly) Praha, Tábor a České Budějovice.</p> <p>Expresní jízda z Prahy do Českých Budějovic se zastavením např. pouze v Táboře navíc umožní pro cesty na delší vzdálenost, díky své vysoké konkurenceschopnosti vůči silniční dopravě, omezit popř. zvrátit zcela nevyhovující poměry v navazujících úsecích České Budějovice – Linz popř. Český Krumlov, na kterých se žádné významnější zlepšení infrastruktury přinejmenším střednědobě neplánuje. Na trase z Prahy do Lince (Salcburku) nebo Č. Krumlova (či dále na Šumavu) jako celku však právě díky rychlé jízdě z Prahy do Č. Budějovic může být spojení stále ještě atraktivní, resp. alespoň časově přijatelné.</p> | <p><b>Akceptováno.</b></p> <p>Také pro MD je uvedený provozní soubor jedním z prioritních projektů pro další období a o jeho potřebnosti je shodně s připomínkovým místem přesvědčeno. MD v materiálu navrhovalo MD jako pilotní projekt vybudování expresního přepravního segmentu na relaci Praha – Plzeň.</p> <p>V návaznosti na úspěšnou realizaci tohoto provozního souboru existují samozřejmě i další linky s velkým potenciálem, které však nebyly součástí tohoto materiálu.</p> <p>Na základě dohody z vypořádání jednání připomínek dne 20. srpna bylo dohodnuto, že uplatněný požadavek bude do návrhu usnesení zapracován.</p> |
|  | <p>Materiál, bod 7: Doporučujeme zpřesnit materiál u poznámky pod čarou č. 5 týkající se vyjednávání o předpisu ke 4. železničnímu balíčku. Technická část balíčku je dojednána</p>  | <p><b>Akceptováno</b>, text upraven.</p>  |

|  |   |   |
|--|---|---|
|  | v Radě (byla přijata politická dohoda) a nyní se očekává zahájení dialogů s Evropským parlamentem. Projednávání politické části (otevření trhu s osobní železniční dopravou konkurenci) bude velmi pravděpodobně zahájeno za stávajícího italského předsednictví.   |   |
|  | Materiál, bod 12: Doporučujeme upravit zavedení zkratky ČD (v poznámce pod čarou vypsát plný název), a to tam, kde je prvně použita, tzn. odst. 12 ve větě „ <i>V tomto bodě je důležité i postavení ČD jako státem vlastněného dopravce.</i> “   | <b>Akceptováno</b> , text upraven.  |
|  | Materiál, bod 19: Pro linku Praha – Wien – Graz má pravděpodobně být správně „prosinec 2014“ a nikoliv 2015, což je termín, od kdy se má realizovat partnerství ČD se společností DeutscheBahn AG na zajišťování přímých vlaků Praha – Berlin – Hamburg.  | <b>Akceptováno</b> , text upraven.  |
|  | Materiál, bod 19: Doporučujeme doplnit bod o větu: „ <i>Pro zabezpečení standardu kvality mezistátní i vnitrostátní přepravy na lince Ex 3 je potřebné dořešit ve srovnatelné kvalitě též linku Praha – Bratislava – Budapest.</i> “<br><br><u>Odůvodnění:</u> Jak pro zabezpečení mezistátních vazeb ČR, tak pro propojení Prahy a Brna (Čech a Moravy), tak i s ohledem na dlouhodobé dopravní komplikace na dálnici D1, je potřeba nabídnout v této relaci kvalitní pravidelné spojení linkou Ex 3 ve vnitrostátním taktu alespoň 60 minut (ve špičce 30 minut). A to přepravním produktem kvality odpovídající spojení dvou největších měst ČR.   | <b>Neakceptováno</b> , sice s jádrem připomínky souhlasíme, avšak je to otázka i zajištění finančních prostředků na tuto obnovu. MD odmítá stav, kdy by na základě pořízení nových vozidel na této lince bylo opětovně nuceno redukovat objednávku státu na jiných relacích.  |
|  | Materiál, bod 25: U provozního souboru R5 a R20 (třetí řádek tabulky), tj. R 5: Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb a R 20: Praha – Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem – Děčín požadujeme zkrátit dobu plnění z 15 na 10 let.<br><br><u>Odůvodnění:</u> A) V předmětném směru dojde dle platné evropské legislativy (Nařízení č. 1315/2013 o politice TEN-T) nejpozději do roku 2030 k zásadní změně infrastruktury spočívající ve výstavbě vysokorychlostní trati Praha – Lovosice/Litoměřice, která bude významný dopad na možnosti infrastruktury v zájmové oblasti a tedy změněné provozní koncepty. Nejeví se proto jako vhodné, aby se období plnění z plánované smlouvy o závazku veřejné služby na tento provozní | <b>Částečně akceptováno.</b> Předkladatel rozumí této připomínce ve světle Nařízení č. 1315/2013 o politice TEN-T a uvědomuje si možnost omezení přechodnosti vozidel dopravce pořízených pro předmětný provozní soubor na novou infrastrukturu včetně z toho plynoucího negativního dopadu do ekonomiky tohoto infrastrukturního projektu. Předkladatel zároveň pokládá za zásadní, aby dopravce měl k dispozici určitý prostor pro budování klientely, pro což na takto zásadní lince nemusí být doba 10 let dostatečná. Protože není vhodné přímo v tomto materiálu stanovit konkrétní doby plnění jednotlivých provozních souborů (jedná se o připomínku k tvorbě samotných dokumentací nabídkových řízení), bylo dohodnuto, že |

|  |   |   |
|--|---|---|
|  | <p>soubor příliš překrývalo s obdobím zprovoznění VRT Praha – Lovosice/Litoměřice. Nejpozději do roku 2030 bude v části své trasy převedena linka R 5 (popř. také R 20) spolu s linkou Ex 3 na nově vybudovanou vysokorychlostní trať systému Rychlých spojení Praha – Lovosice a bude využívat její efekt. V případě období plnění „2018/2019 + 10 let“ bude tento překryv pravděpodobně minimální.</p> <p>B) Z důvodu neznámého vývoje systému integračního taktového jízdního řádu v dálkové dopravě ve Svobodném státě Sasko a současně přilehlé části ČR v období okolo roku 2030 (v návaznosti na postupné dokončení významných infrastrukturních projektů na české i německé straně) by bylo nežádoucí další rozvoj podvázet delším smluvním vztahem. Je například možné, že dojde ke zkrácení intervalu spojení Prahy a Drážďan (Berlína / Lipska), a na společném úseku z Prahy do Ústí nad Labem tak i v souvislosti s dalšími vazbami bude nutné přistoupit k významným změnám provozního konceptu linky R5 s možnými dopady do oběhů nebo i celkového počtu vozidel. Další případné důvody pro úpravy jízdních řádů mohou vyplynout z (nyní jen velmi omezeně odhadnutelných) změn na přípojných ramenech v uzlu Praha.</p> | <p>v rámci bodu (25) bude i z důvodu uplatnění připomínky doplněno „až na 15 let“ a délka smluvního vztahu bude se zpracovatelem připomínky projednána při tvorbě dokumentace nabídkového řízení pro tento provozní soubor.</p> |
|  | <p>Materiál, bod 28: Doporučujeme poslední větu upravit na: „<i>Další vývoj na uvedených linkách bude záviset i na průběhu procesu obnovy vozidlového parku a na vývoji příslušné infrastruktury, zejména elektrizace.</i>“</p>   | <p><b>Částečně akceptováno</b>, text bude upraven ve smyslu vazby na rozvoj infrastruktury.</p>   |
|  | <p>Materiál, bod 43: Doporučujeme doplnit větu: „<i>Vzhledem k dlouhé době životnosti vozidel (30 let) je potřebné při stanovování požadavků vycházet nejen ze současných, ale i budoucích potřeb a parametrů infrastruktury, např. využitelnosti vozidel na tratích systému Rychlých spojení v rámci sítě TEN-T.</i>“</p>  | <p><b>Částečně akceptováno</b>, text bude upraven ve smyslu vazby na rozvoj infrastruktury.</p>   |
|  | <p>Materiál, část C, „Závěr“, <i>Závěr: Na základě uvedeného se navrhuje, aby vláda uložila ministru dopravy využívat pro obnovu vozidlového parku prostředků z OPD2</i>“, doporučujeme vložit před „prostředků“ slovo „zejména“. Obdobně v části E materiálu.</p>  | <p><b>Neakceptováno</b>, vedle OPD2 jsou i nadále otevřeny i jiné možnosti financování vozidlového parku.</p>   |
|  | <p>Materiál, část D, „<i>Předpoklad financování dálkové dopravy...</i>“ Požadujeme materiál</p>   | <p><b>Částečně akceptováno</b>, na jednání k vypořádání připomínek bylo</p>   |

|   |  |
|---|--|
| <p>a/nebo usnesení doplnit o zajištění řešení nedofinancování dálkové veřejné dopravy v návrhu státního rozpočtu na rok 2015. Doporučujeme revokovat všechny redukce dálkové dopravy, provedené postupně v období let roku 2010 až 2013, a začít pro následující období reálně postupovat dle usnesení vlády č. 1132 ze 31. srpna 2009 k finanční účasti státu na zajištění dopravní obslužnosti veřejnou železniční osobní dopravou.</p> <p><u>Odůvodnění:</u> Jakýkoliv výpadek v systému pravidelně se opakujících spojení včetně přestupních vazeb vede k nepřehlednosti nabídky pro koncového zákazníka, a tedy snížení atraktivity spojení. Na přípojných tratích nebo linkách je často nutné přistoupit v určitém období k odlišnému provoznímu konceptu, než během větší části dne, a to nejenom z hlediska rozsahu, ale také časových poloh nebo dokonce tras vlaků (autobusů), což může být v konečném důsledku finanční zátěží pro jejich objednatele. Postupně prováděné škrty se přitom v uplynulém období takřka výhradně soustředily na snižování počtu vlakových kilometrů, aniž by mohlo dojít k adekvátní úspoře fixních nákladů, které jsou z hlediska svého objemu na určité lince obvykle výrazně dominantní. Lze tedy minulé „úspory“ označit za krajně neefektivní postup, kdy je reálná finanční zátěž redukována jen minimálně (v důsledku změny výsledné průměrné ceny za 1 vlkm) při nezanedbatelném dopadu na kvalitu poskytovaných služeb. Ze strany dopravce byl tento vývoj částečně kompenzován například zkracováním délky souprav jednotlivých vlaků, což je z hlediska efektivity ve vztahu k pohodlí cestujících obvykle obdobně nevýhodné. Paradoxně tak u dopravního prostředku technicky způsobilého a určeného k nabídce dostatečné pohotové kapacity bez nutnosti rezervace místa cestujícím (při přepravě osob i zavazadel) dochází ve výsledku ke zbytečným kolizním situacím (např. stání cestujících, povinná rezervace míst pro jízdní kolo apod.), poškození veřejné pověsti železniční dopravy a v důsledku snižování její atraktivity pro cestující.</p> | <p>připomínkovým místem vysvětleno, že jádro připomínky spočívá v zajištění finančních prostředků dle příslušného usnesení vlády. Revokace konkrétních redukcí byla jen doporučena. V textu budeme akcentovat nevýhodnost provedených škrťů.</p> |
| <p>Materiál, část D, „Potřeba úprav provozního konceptu Praha – Plzeň – Bavorsko“<br/>Podporujeme vytvoření expresního</p>  | <p><b>Akceptováno</b>, text upraven v souladu s připomínkou ve znění „<i>druhý přepravní segment, který bude obsluhovat nácestné</i>“</p>  |

|  |   |   |
|--|---|---|
|  | <p>segmentu, ale zároveň je nepřijatelná citelnější redukce spojů pro města Hořovice a Rokycany. Navrhujeme proto větu „...druhý přepravní segment, který bude obsluhovat nácestné stanice Beroun, Zdice, Hořovice, Kařez (Zbiroh) a Rokycany zpravidla v intervalu 120 minut špičkově zahuštěném na jednu hodinu.“ změnit na „druhý přepravní segment, který bude obsluhovat nácestné stanice Beroun, Zdice, Hořovice, Kařez (Zbiroh) a Rokycany v intervalu 60 minut po většinu občanského dne.“ a adekvátně upravit materiál (zejména předpokládané náklady).</p> <p><u>Odůvodnění:</u> Vedle věcné reálné potřeby obsluhovat uvedená sídla popř. zde navázané přepravní vztahy v zásadě v současném rozsahu dále upozorňujeme na předpokládaný odpor, včetně možné negativní medializace, ze strany dotčených samospráv. Jakkoliv to není primární úkol dálkové dopravy, reálně rychlíky v úseku Rokycany – Plzeň tvoří také páteř dopravy regionální, kterou je – i s ohledem na významné zkrácení jízdních dob právě v tomto úseku – krajně nevhodné rozmělnit intervalem 120 min. (nebo zastávkovými vlaky). Naopak se domníváme, že případná součinnost Plzeňského kraje by měla spočívat spíše v doplnění dalších rychlých vlaků na výsledný interval max. 30 minut v této relaci, nikoliv v pouhém udržení stávajícího rozsahu (za cenu předpokládané nutnosti redukce jiných dopravních služeb).</p> | <p><i>stanice Beroun, Zdice, Hořovice, Kařez (Zbiroh) a Rokycany v intervalu 60 minut po většinu občanského dne“.</i></p>   |
|  | <p>Materiál, v celém textu. Prosíme výrazy jako „(do)budování koridoru“ nahradit přesnější formulací „(dokončení) modernizace koridoru“.</p>  | <p><b>Akceptováno</b>, text upraven.</p>  |
| <p><b>Úřad pro ochranu hospodářské soutěže</b></p> |   |   |
|  | <p>Předkládaný materiál uvádí, že v případě některých linek (např. R14, R15, R5 nebo R20) dojde ke zpoždění v zahájení plnění oproti původnímu harmonogramu až o 3 roky, přičemž obsažené zdůvodnění není v tomto ohledu dostatečné.</p> <p>Požadují, aby předkladatel zdůvodnil, proč není možné přistoupit k liberalizaci v dřívějším termínu.</p>  | <p><b>Akceptováno.</b> Na základě předchozích materiálů do vlády bylo zahájeno pilotní nabídkové řízení na lince R27 Ostrava – Krnov – Olomouc. Toto nabídkové řízení bylo napadeno a následně na základě podaného návrhu společností ČD zkoumáno ÚOHS. Ten v prvoinstančním rozhodnutí v zásadě neshledal pochybení objednatele, nicméně proti tomuto rozhodnutí podaly ČD rozklad. V druhé instanci již případ nebyl řešen, neboť nabídkové řízení muselo být zrušeno z důvodu, že k hodnocení zbyla pouze jediná nabídka (v takovém případě se subsidiárně použije zákon o veřejných</p> |



|  |   |  |
|--|---|--|
|  |   | <p>zakázkách a nabídkové řízení byl objednatel povinen zrušit). Následně byl proces otevírání trhu zpomalen změnami vlád ČR v průběhu roku 2013 a na počátku roku 2014. V současné době bylo třeba nastavit nové reálné termíny, ve kterých lze předmětné linky reálně soutěžit. Nové termíny plnění jsou navíc zvoleny tak, aby bylo možné na pořízení vozidel využít čerpání z OPD2.</p> <p>Na základě korespondenčního vypořádání bylo dohodnuto, že ÚOHS akceptuje se zahrnutím částečného podrobnějšího vysvětlení v materiálu, a to za předpokladu absence dalších zdržení v soutěžích.</p>  |
|  | <p>Materiál uvádí, že předmětem nabídkových řízení je méně linek, než s kolika se počítalo v původním harmonogramu. Jako příklad lze uvést, že na lince R6 mělo být dle harmonogramu otevírání trhu z 30. června 2013 zahájeno plnění v jízdním řádu 2016/2017, ale v současném materiálu se v případě linky R6 už hovoří o přímé objednávce u dopravce Českých drah; obdobně lze argumentovat linkou Ex2. Zdůvodnění tohoto postupu, které je obsaženo v materiálu, není v tomto směru dostatečné.</p> <p>Požaduji, aby předkladatel zdůvodnil, proč je nutné některé linky z procesu liberalizace zcela vyloučit.</p> | <p><b>Neakceptováno.</b> Detailní osvětlení tohoto přístupu je na prostoru materiálu obtížné, přesto lze základní důvody shrnout. Z podstatné části jsou uvedeny v odst. 18-20 materiálu. Především se jeví jako stále více zřejmé, že v situaci, kdy legislativa EU nabídkové řízení na železnici nepožaduje, resp. umožňuje příslušným orgánům volit i přímé zadání jako způsob výběru dopravce a většina členských států EU postupně získává zkušenosti s nabídkovými řízeními, není racionální požadovat vypsání celé České republiky najednou formou soutěží. Jako iracionální se to jeví zejména na linkách, které mají mezinárodní přesah, a kde je třeba vozidlový park, časy předání vlaků na pohraničním bodě atd. sjednávat mezi více dopravci a více objednateli. Například u linky R6 existuje přeshraniční přesah do Bavorska, kde rovněž dochází k odkládání soutěže, aktuálně se snad předpokládá pro GVD 2023. Na jiných linkách sjednaly ČD partnerství se zahraničními dopravci, které přinášejí objektivní přínosy pro cestující (např. dohoda na vlacích Praha – Hamburg, v zásadě přínosná dohoda s ÖBB na propojení linek Praha – Wien a Wien – Graz do jediné průjezdné linky přes vídeňský železniční uzel apod.) Na těchto linkách se jeví otevření trhu ne jako zcela racionální, protože uvedené linky nemohou být zajišťovány jiným dopravcem ve stejné kvalitní spolupráci se zahraničními dopravci. Zajištění kvalitních vozidel zejm. na přeshraničních linkách (které mají výrazné propojení s vnitrostátní obsluhou) je přitom vázáno na střednědobé kontrakty, které nemohou být uzavřeny při otevření i této části trhu hospodářské soutěži i ve</p> |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  |  | <p>střednědobém horizontu.</p> <p>Naproti tomu lze vymezit část trhu, kde tento problém nenastává a kterou lze soutěžit i krátkodobě, stejně jako část trhu, u které lze rozhodnout o soutěži na základě výsledků provozních souborů v první skupině linek.</p>  |
|  | <p>V materiálu je uvedeno, že všichni uchazeči v nabídkových řízeních budou mít povinnost uznávat tarif a jízdní doklady Českých drah. Nepíše se však už o povinnosti Českých drah uznat tarif a jízdní doklady ostatních dopravců.</p> <p>Požaduji, aby předkladatel doplnil zdůvodnění nastavení pouze jednostranných pravidel ve prospěch Českých drah.</p> | <p><b>Akceptováno.</b> Důvodů této zdánlivé asymetričnosti je několik. Ponecháme-li stranou, že v rámci nabídkových řízení nelze sjednat povinnost ČD uznávat jiné tarify (pokud v předmětném nabídkovém řízení nezvítězí), je především skutečností, že tarify potenciálních jiných dopravců nejsou v tuto chvíli známy co do jejich struktury (kilometrický/relační/globální ceny), a tudíž nelze naprosto předem stanovit pravidla pro jejich uznávání. Konečně, uznávání jízdních dokladů jiných dopravců dopravcem ČD absolutně neřeší požadavek přímého odbavení v síti, neboť žádný jiný tarif než ČD nemá síťový charakter a tedy absolutně neplní cíl, který si předkladatel od uznávání tarifů slibuje – tedy zajištění přímého odbavení v síti, a to při použití libovolného objednávaného vlaku.</p> <p>Je ještě třeba doplnit, že předmětem uznávání nemá být také samozřejmě tarif ČD jako celek, ale pouze jeho část, očistěná o jakékoliv akviziční nabídky, slevové akční jízdenky a podobně, vázané na relaci, které by mohly představovat riziko pro vstupující dopravce. ČD takové nabídky, pokud jsou v souladu s právními předpisy, mohou nabízet, ostatní však nebudou povinni je akceptovat a jiným dopravcům rovněž nebude objednatel bránit nabízet jízdenky např. vázané na vlak, například za nižší cenu nebo při poskytnutí jiných bonusů.</p> <p>S ohledem na tyto skutečnosti se jeví jako logické, že jako průběžný tarif v síti se má využívat tarif ČD, vedle kterého mohou a také budou dopravci nabízet jízdenky za nižší cenu vázané na dopravce či vlak. Cestující bude mít pravděpodobně na výběr úplnou flexibilitu nebo příznivou cenu.</p> <p>Na základě korespondenčního vypořádání ÚOHS souhlasí se zahrnutím částečného podrobnějšího vysvětlení do materiálu, především že celosíťový tarif ČD budou moci prodávat i ostatní dopravci, a že nastavení celosíťového tarifu nebude znevýhodňovat ostatní dopravce oproti ČD.</p> |

|                           |   |   |
|---------------------------|---|---|
|                           | <p>V odstavcích 46 – 47 jsou zmíněny předpokládané možnosti spoluúčasti veřejných prostředků na investicích do vozového parku spolu se specifikací právní úpravy v oblasti veřejné podpory, kterou by bylo možné pro tento případ uplatnit.</p> <p>V souvislosti se skutečnostmi uvedenými v odstavci 46 doporučuji vyjasnit, že podpora směřující objednateli, který je veřejným subjektem, na účely pořízení kolejových vozidel není postavena mimo působnost pravidel platných v oblasti veřejné podpory a v jejím případě musí být tato pravidla rovněž respektována.</p>   | <p><b>Akceptováno</b>, text upraven, aby nebyl zavádějící. Důležité je, aby poskytování prostředků bylo v souladu s nařízením 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících.</p>  |
| <b>Hlavní město Praha</b> |   |   |
|                           | <p>Jako zásadní spatřujeme nutnost řešit již v zadání výběrového řízení povinnost vítěze v případě zájmu dotčených krajů zařadit příslušnou linku v části nebo v celé trase do integrovaného dopravního systému příslušného kraje (popř. kraje sousedícího, pokud jeho Integrovaný dopravní systém (IDS) pokrývá i část území jiného kraje). Toto je v souladu s proklamací uvedenou v bodě (8). Navržené linky dle harmonogramu v bodě (24) jsou linky, které významným způsobem spoluzajišťují také dopravní obslužnost krajů, velká část z nich je již dnes do integrovaných dopravních systémů zařazena. Je třeba zajistit, aby dopravce byl povinen akceptovat také tarify IDS, a to jak technicky tak ekonomicky, a to vzhledem k významné roli dálkové železniční dopravy v regionálních dopravních systémech. Zajistí se tak udržení, popř. zlepšení síťových efektů nejen na železniční síti, ale i v regionální dopravě. Z tohoto důvodu považujeme za přínosné, aby byla přímo vládním usnesením uložena ministroví dopravy spolupráce při zadávání výběrového řízení s dotčenými kraji, popř. koordinátory příslušných IDS.</p> | <p><b>Neakceptováno</b>, jedná se o dlouhodobou otázku (nejen v případě nabídkových řízení, ale de facto i pro případ přímých zadání). Obtíž při řešení uvedené připomínky je z pohledu předkladatele vyjádření „<i>je třeba zajistit</i>“. Mnoho organizátorů IDS uvádí tyto připomínky, jejichž věcnému jádru MD plně rozumí, ale následně není na pracovním stole žádný návrh na zajištění clearingů, o kterém by bylo možné jednat. Pokud mají organizátoři IDS zájem o povinné uznávání integrovaných tarifů, pak musí společně s námi tuto skutečnost odpracovat. Jako úvod očekáváme alespoň nějaký konkrétní návrh vzájemného ujednání, který bude obsahovat závazek na dobu platnosti smlouvy. Jinak totiž nelze tuto podmínku dát do nabídkových řízení. Jsme připraveni o něm vést aktivní jednání s cílem spravedlivého systému clearingů.</p> <p>Pozice MD je v tomto dlouhodobě stabilní: pouze na základě jasných smluvních pravidel lze takovou skutečnost uložit. MD při takovém jednání bude požadovat odpovídající výši vyrovnání a logicky není připraveno nést riziko změn integrovaného tarifu vůči čisté současné hodnotě výnosů z jízdného. Protože taková pravidla neexistují, nelze v nabídkovém řízení uvedené uložit. Bude však možné i po skončení nabídkového řízení vést trojstranná jednání o uznávání IDS tarifů (protože MD je plně připraveno do smlouvy vložit větu o zájem uznávat integrované tarify za běžných obchodních podmínek).</p> <p>Ke spolupráci jsme plně připraveni, to podle názoru předkladatele není třeba zvláště</p> |

|  |  |   |
|--|--|---|
|  |  | ministru dopravy ukládat usnesením vlády.   |
|  | <p>Současně je nezbytné, aby proběhla spolupráce s krajskými objednateli dopravy i v oblasti stanovení provozního konceptu jednotlivých linek, a to tak, aby nedocházelo k vzájemnému konfliktu při zajišťování dopravních potřeb státu a kraje. Tento problém je zásadní především na méně významných jednokolejních tratích, kde možnosti organizování dopravy jsou omezené, a změnou polohy dálkových vlaků by mohlo dojít k rozpadu provozního konceptu regionální dopravy. Z tohoto důvodu považujeme za přínosné, aby byla vládním usnesením ministru dopravy uložena povinnost provozní koncepty předkládané do výběrového řízení konzultovat s dotčenými kraji - objednateli veřejné dopravy. Tuto povinnost je vhodné zakotvit i pro případ, že změnou provozního konceptu na soutěžené lince dojde ke změně provozního konceptu i na jiné lince dálkové dopravy, a to i pokud tato linka nebude předmětem soutěže (např. změna provozního konceptu na linkách R14 a R15 provedená v souvislosti s výběrovým řízením může vyvolat změny provozního konceptu i na linkách R10, R21 a R22, které můžou vyvolat zásadní problémy regionální dopravy ve Středočeském kraji a hl. m. Praze, přestože tyto kraje nejsou bezprostředně soutěží linek dálkové dopravy dotčeny).</p> | <p><b>Částečně akceptováno</b>, MD souhlasí s meritem připomínky, ale z pohledu předkladatele není zcela zřejmé, s jakého důvodu je předkládána. Naopak zdůrazňujeme, že změny provozního konceptu, vyvolané objednatelem, byly se společností ROPID i s jinými organizátory veřejných služeb řádně projednávány a diskutovány s cílem najít konsensus. Ve spolupráci s ROPIDem byl dosud vždy konsensus nalezen.</p> <p>Pokud má ROPID obavy z expresních vlaků na trati 170, rozumíme jim, ale předpokládáme, že zároveň platí, že MD si vysoce cení obsluhy na 171 vlaky regionální dopravy a nechce ROPID jako objednateli regionální dopravy tyto výsledky jakýmkoliv způsobem znehodnotit, a zároveň věříme, že z pohledu společnosti ROPID jsou stejně tak vnímány Expresy směr Plzeň jako smysluplný a vysoce urgentní projekt státní objednávky. Vzájemné vědomí priorit druhé zúčastněné strany vede k hledání konsensuálního řešení, nikoliv k narušení některého z těchto záměrů.</p> <p>MD samozřejmě předpokládá, že uvedené bude komunikovat s regionálními objednateli i nadále a právě proto nepokládá za vhodné a potřebné to uvádět do usnesení vlády.</p> |
|  | <p>V souvislosti s úpravami provozního konceptu Praha - Plzeň - Bavorsko - body (60) - (73) je nezbytné upozornit, že realizace nových provozních konceptů by v žádném případě neměla ohrozit fungování regionální dopravy, především silně vytížené příměstské dopravy v úseku Praha - Beroun. V bodě (63) je přitom konstatováno, že do roku realizace předpokládaného nového provozního konceptu (prosinec 2017) nebude realizována modernizace úseku Praha - Beroun, která je přitom nezbytná pro bezproblémové souběžné fungování dálkové dopravy dle návrhu uvedeného v bodě (67) a silně vytížené linky regionální dopravy. Z tohoto důvodu bude nezbytné přikročit dočasně (do modernizace předmětného úseku) k určitým kompromisům, aby nebyla ohrožena funkce intervalové regionální dopravy, která v daném profilu veze větší počty cestujících, než vlaky dálkové dopravy (špičkový interval vlaků regionální dopravy</p>  | <p><b>Vysvětleno</b>, o tom je skutečně potřebné vést jednání. Cílem materiálu je mimo jiné získat mandát pro tato jednání. Jedou ze zásadních stran těchto jednání je i společnost ROPID, zastupující Hlavní město Praha. Věříme, že obě strany jsou si vzájemně vědomy hodnoty dosažených výsledků (jak v dálkové tak v regionální dopravě) a MD uvádí, že v žádném případě nemá v úmyslu jakkoliv znehodnotit úsilí Hlavního města Prahy a ROPIDu zajistit kvalitní obsluhu na 171.</p>  |

|                         |  |   |
|-------------------------|--|---|
|                         | dosahuje v části úseku pouhých 10 min.). I v tomto případě bude proto nezbytné projednání s dotčenými kraji.   |   |
| <b>Plzeňský kraj</b>    |  |   |
|                         | K odstavci 52 – v odstavcích 48 až 50 jsou jednotlivé skupiny vozidel definovány takto: První – výkony vzešlé z nabídkových řízení, druhá – mezinárodní linky, třetí – obnova z OPD2. Následně se v odst. 52 uvádí, že <i>v první a třetí skupině bude přistoupeno k obnově vozidlového parku za pomoci OPD2</i> . Proč se u projektů definovaných jako podporované z OPD2 znovu uvádí, že budou podporovány z OPD2? Máme tomu rozumět tak, že definice třetí skupiny se týká pouze přímého zadání v rámci současné smlouvy? <i>U linek druhé a třetí skupiny bude podporována modernizace vozidel ve vybraných případech, kdy je potřebná z hlediska mezinárodní spolupráce</i> . Není nám jasná definice třetí skupiny. Proč by měla být řešena mezinárodní spolupráce pro vozidla třetí skupiny, když linky důležité pro mezinárodní spolupráci jsou definovány ve skupině druhé? Definice třetí skupiny se odvolává na výše zmíněná pravidla, bylo by vhodné odkázat přesněji na příslušné odstavce. Z OPD2 budou tedy podporovány všechny skupiny? Doporučujeme zvážit změnu definice třetí skupiny a dostatečně ji objasnit. | <b>Akceptováno</b> , text materiálu v tomto bodě je obtížně srozumitelný a bude komplexně upraven. Jedná se o určité priority, které budou při obnově vozidlového parku sledovány.  |
| <b>Karlovarský kraj</b> |  |   |
|                         | Aby uchazeč v nabídkových řízeních na dálkovou dopravu na příslušné lince „svedl“ vedle akceptace tarifu dopravce ČD také „technicky“ akceptovat i tarify, resp. nosiče dat (karty) příslušných krajských IDS. Když toho technicky bude schopen, pak obchodní stránku, tzn. nějaké případné vyrovnání (apod.) lze řešit smluvně až následně (pokud by to neuměl, není co řešit)  | <b>Neakceptováno</b> . MD rozumí plně důvodům pro tuto připomínku, ale nemůže akceptovat takovou úpravu v materiálu do vlády, aniž by znalo přesné přístupové podmínky pro uznávání předmětných jízdních dokladů. Je toto akceptovat bez přesné a důkladné znalosti konkrétních nároků na technologie a na náklady s jejím zavedením spojené. Pokud o takové uznávání budou mít připomínková místa zájem, je třeba vstoupit aktivně s objednatelům do jednání a předložit veškerá pravidla pro čtení (a v zásadě i zčásti uznávání, neboť bez procesu uznávání nelze elektronické jízdní doklady použít) předmětných jízdních dokladů. Je nezbytné uvést, že toto nelze vyřešit na půdorysu připomínky k materiálu pro jednání vlády. |
| <b>Liberecký kraj</b>   |  |   |
|                         | Materiál fakticky navrhuje další zpomalení až odložení procesu otevírání trhu v osobní   | <b>Vysvětle no</b> . Jedná se spíše o tvrzení, nikoliv o konkrétní o připomínku. Předkladatel   |

|  |   |  |
|--|---|--|
|  | železniční dopravě. Proto dle názoru Libereckého kraje nedostatečně naplňuje cíle dopravní politiky EU a státu, citované v bodech (1), (3), (6), (8) a (9) materiálu.   | pokládá za vhodné deklarovat, že jeho cílem není zpomalení ani odložení procesu liberalizace, naopak navrhuje k soutěžím přikročit bezprostředně.  |
|  | Podnikání státu coby dopravce v rámci trhu zjevně nepřináší požadované efekty. Kvalita vozového parku je u přímo zadávaných výkonů národnímu dopravci dlouhodobě z velké části na podprůměrné úrovni, protože toto podnikání nejen, že nevytváří zisk, ale nevydělá si ani na prostou obnovu výrobních prostředků. Cesta otevřených výběrových řízení bez udržování monopolního postavení národního dopravce se minimálně v tomto zdá být efektivnější a především přínosnější pro cestující i daňové poplatníky. Schizofrenní rolí státu jako objednatele železniční dopravy a vlastníka železničního dopravce coby obchodní společnosti dochází ke zřejmému střetu zájmů, čemuž do významné míry odpovídá věcný obsah materiálu.                            | <b>Vysvětlení.</b> Stát v žádném případě není dopravcem, toliko vlastní obchodní společností, podnikající na dopravním trhu, což je standardní model jak na úrovni států (drtivá většina velkých železničních dopravců je vlastněna státem) tak na úrovni obcí (velká část místních dopravních podniků je vlastněna obcí). Není proto zřejmé, co konkrétně je v materiálu touto připomínkou navrhováno. Je nesporné, že stát má v tomto duální funkci naprosto stejně, jako např. hlavní město Praha má vztah ke „svému“ dopravnímu podniku a podobně. Úvaha o správnosti tohoto uspořádání není a nemůže být předmětem předkládaného materiálu. |
|  | Liberecký kraj má bohaté a pozitivní zkušenosti s nabídkovými řízeními v železniční dopravě, včetně mezinárodních, které přinesly zvýšení kvality nebo snížení kompenzace z veřejných prostředků. Liberecký kraj liberalizaci železničního trhu jednoznačně podporuje a je znepokojen dalším odkládáním celého procesu, což prakticky z pohledu cestujících znamená udržování dálkové a nadregionální dopravy na neuspokojivé kvalitě. Součástí nabídkových řízení s účastí Libereckého kraje je i plná hodnota odpisů vozidel. Lze proto konstatovat, při cca stejných cenách dopravních výkonů, že pokud v dálkové dopravě tvoří odpisová složka pouze 6,78% nákladů, pak se zbývající finance podle všeho neefektivně využívají v režijní složce dopravce. | <b>Částečně akceptováno.</b> Zkušenosti Libereckého kraje, a to pozitivní i negativní, s nabídkovými řízeními jsou předkladateli známy, a je mu zřejmé, jaký pozitivní dopad na kvalitu mělo nasazení vozidel Stadler, ale je také známo, jaké zásadní a obtížné řešitelné problémy řeší Váš kraj při současných soutěžích v autobusové dopravě. V každém případě pokládá předkladatel za přínosné v materiálu dále zdůraznit, jak mohou přispět soutěže k řízení kvality veřejné dopravy.   |
|  | Liberecký kraj nesouhlasí s dalším odkládáním liberalizace trhu dle bodu (28) materiálu, na rozhodnutí až po roce 2019, a doporučuje pro zajištění plynulé návaznosti na bod (24) stanovení harmonogramu též pro tyto další linky, s tím, že vlastní příprava procesu nabídkových řízení a notifikace by měla probíhat již před rokem 2019.   | <b>Vysvětlení,</b> nejedná se o odkládání liberalizace, ale o racionální posouzení procesu po realizaci nabídkových řízení v první skupině soutěžených linek. Se soutěžemi je dosud v České republice málo zkušeností, takže na základě výsledků prvních provozních souborů je třeba určit další postup na linkách uvedených v druhé skupině materiálu. Naopak k nabídkovým řízením v první skupině linek navrhuje předkladatel přistoupit bez dalších časových prodlev.   |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | Liberecký kraj upozorňuje, že dosažitelnost dotací na pořízení vozidel ve výši 85% dle bodu (47) materiálu může být v návaznosti na problematiku veřejné podpory zásadně zkomplikována u linek zajišťovaných na základě přímého zadání.  | <b>Neakceptováno</b> , z pohledu MD je zajištění vozidel nutnou podmínkou provozování veřejné dopravy. Vzhledem k tomu, že MD pokládá přímé zadání za právně přípustný způsob zadání veřejných služeb na železnici, pak pokládá za nezbytné rovněž zajistit potřebná vozidla pro zajišťování těchto služeb. Je-li přípustné přímé zadání jako takové, pak je předkladatel přesvědčen, že je možné využít i odpovídajících nástrojů na financování vozidlového parku. |
|  | V návaznosti na body (48), (52) a (53) materiálu se Liberecký kraj obává, aby dotační podpora pro obnovu vozidel nebyla v OPD2 zúžena pouze na linky dálkové dopravy: Liberecký kraj požaduje, aby zdroje EU byly dostupné též na obnovu vozidel v regionální dopravě. S ostatními závěry kapitoly C. Liberecký kraj v zásadě souhlasí.  | <b>Vysvětleno</b> , uvedené není předmětem tohoto materiálu, otázka programové dokumentace OPD2 je řešena zcela zvláštními procesy. Nicméně, předkladatel neočekává, že by pořízení vozidel z OPD2 bylo omezeno jen na objednávku dálkové dopravy.   |
|  | V požadavcích na vozidla, bod (51) materiálu, chybí alespoň základní požadavky na odbavovací a informační systém, na dynamiku souprav, resp. využívání traťových rychlostí, včetně různých rychlostních profilů (např. V130) a schopnosti vozidel dosahovat zkrácené doby stanicování.   | <b>Částečně akceptováno</b> , detailní požadavky na vozidla nemohou být s ohledem na rozsah předmětem tohoto materiálu, nicméně na vypořádání připomínek dne 25.8. bylo dohodnuto, že uvedený text bude upraven a bude uveden význam dynamiky souprav a dalších kvalitativních požadavků.  |
|  | Liberecký kraj upozorňuje na závažnost problematiky stabilního financování dálkové a nadregionální, ale také regionální dopravy, která je výstižným způsobem popsána v části D. Je zde potřebné zmínit též potřebu řešit časový nesoulad objednávky železniční dopravy dle Drážního zákona (téměř s ročním předstihem) s přípravou veřejných rozpočtů a vzhledem k velké setrvačnosti zvykových požadavků cestujících též potřebu dlouhodobě stabilního finančního rámce pro objednávání veřejných služeb. | <b>Vysvětleno</b> , souhlasíme, tato problematika je skutečně zásadní, není však řešitelná tímto nelegislativním materiálem. Uvedené bude podrobně předmětem procesu směřujícímu ke tvorbě Koncepce veřejné dopravy.   |
|  | Liberecký kraj požaduje, aby byla zadávací dokumentace pro nabídková řízení v dálkové dopravě včas projednávána s ostatními dotčenými objednateli veřejné dopravy.   | <b>Akceptováno</b> , na konci bodu 26 materiálu vlády bude doplněno: „ <i>S ohledem na provázanost s regionální dopravou budou v rámci tvorby konkrétních dokumentací nabídkových řízení konzultovány provozní a tarifní koncepty s dotčenými kraji, tak aby bylo možné jejich včlenění do integrovaných dopravních systémů.</i> “   |
|  | Zařazení linek R14 a R15 do časového plánu nabídkových řízení Liberecký kraj vítá. Časový harmonogram uvedený v bodě (24) materiálu je, s ohledem na předpoklad pořízení nových vozidel, sestaven reálně.  | <b>Souhlasíme.</b>   |

|  |  |   |
|--|--|---|
|  | <p>V materiálu je rámcově zmíněno vzájemné uznávání tarifu mezi dopravci – viz bod (30) materiálu. Liberecký kraj zásadně požaduje, aby MD v roli koordinátora veřejné dopravy a zejména vlastníka Českých drah, a.s. zajistilo integraci také regionálních tarifů (platných mj. i v autobusové a městské dopravě) ve vlacích dálkové a nadregionální dopravy.</p>   | <p><b>Částečně akceptováno.</b> Rovněž z pohledu Ministerstva dopravy je důležité, aby vlaky dálkové a regionální dopravy tvořily společnou provázanou síť. Při organizaci dopravních služeb to objednatel dálkové dopravy má na paměti. Proto se předpokládá, že standardně ve všech nabídkových řízeních bude zakotvena problematika uznávání jízdních dokladů, a to jak celosíťových, tak i jízdních dokladů IDS.</p> <p>Nicméně, podmínkou pro uznávání jakýchkoliv jízdních dokladů je vedle disponibilní kapacity vlaku také sjednané odpovídající vyrovnání. MD tedy očekává, že pokud projeví jednotlivé IDS zájem o integraci vlaků dálkové dopravy, budou připraveny dopravcům uhradit příslušný výnos v rámci clearingů. Sjednání takového vyrovnání je pro uznávání jakýchkoliv jízdních dokladů nutnou podmínkou. Teprve na základě jejího splnění může být v předmětných vlacích uznáván tarif IDS a je úplně jedno, jestli jsou smlouvy zadány přímo nebo na základě nabídkového řízení.</p> |
|  | <p>Spolu s problematikou otevírání trhu je nezbytně nutné řešit otázku efektivního využívání infrastruktury a veřejné podpory při kompenzacích objednávky výkonů ve veřejné dopravě. Tyto otázky nejsou (ani v tomto materiálu) uspokojivě řešeny. Je potřeba nastavit celostátní systém (např. soutěžením o licence v jednotlivých relacích), který by zajistil koncepční a efektivní rozsah dopravní obslužnosti (výkonů) v daných relacích. Stávající stav s nekoordinovaným otevíráním trhu přináší mj. neefektivnost a přetížení infrastruktury s požadavky na další (neúměrně nákladné) zvyšování její kapacity.</p> | <p><b>Neakceptováno</b>, s jádrem připomínky lze zčásti souhlasit, nicméně uvedené představuje legislativní návrh, který nemůže být předmětem tohoto nelegislativního materiálu. Nicméně, ochrana společensky významných veřejných služeb bude zapracována do návrhu novely zákona o drahách, která se připravuje v souvislosti s transpozicí směrnice 34/2012/EU.</p>  |
|  | <p>Liberecký kraj souhlasí, že je nezbytně nutné bezodkladně řešit problematiku vlastnictví některých částí infrastruktury.</p>  | <p><b>Souhlasíme.</b></p>   |
|  | <p>Liberecký kraj požaduje, aby byla v materiálu řešena spolupráce objednatelů při zajišťování koordinované nabídky dálkové a regionální dopravy. Tato problematika vyniká zejména na jednokolejných tratích s omezeným potenciálem cestujících a omezeným počtem křižovacích míst. Jedná se zejména o tyto oblasti:</p> <p>i. priorita tras a zajištění dopravní</p>  | <p><b>Částečně akceptováno</b>, v tomto materiálu není možné s ohledem na jeho rozsah řešit technické detaily, nicméně bylo dohodnuto, že text bude přesto alespoň ve zhuštěné formě doplněn na konci bodu (26) ve znění viz výše.</p>  |



|  |   |  |
|--|---|--|
|  | <p>obslužnosti celého území v požadovaných časech</p> <p>ii. možnosti společné či koordinované objednávky výkonů</p> <p>iii. možnosti společných či koordinovaných dopravních nebo provozních konceptů</p> <p>iv. možnosti využití náležitostí a služeb dálkové dopravy v dopravě regionální a naopak</p>   |  |
|  | <p>Liberecký kraj souhlasí s potřebou zavedení třísegmentového způsobu železniční obsluhy relace Praha – Plzeň (– Bavorsko) tak, jak je v materiálu navrhováno – viz body (60) a výše. V této souvislosti požaduje Liberecký kraj, aby na základě principu rovného přístupu ke správě celého území ČR byla ze strany MD bezodkladně jakýmkoli způsobem řešena (objednávána) konkurenceschopná základní dopravní obslužnost v relaci Praha – Liberec.</p>  | <p><b>Vysvětleno</b>, souhlasíme s tím, že pro spojení Praha – Liberec by bylo účelné koncipovat expresní přepravní segment, nicméně toto je otázka disponibilní infrastruktury, což je otázka, která není předmětem předkládaného materiálu.</p>  |
|  | <p>Liberecký kraj požaduje, aby MD zajistilo základní dopravní obslužnost Libereckého kraje i v dálkových relacích s územím v severním směru a zajistilo přeshraniční spojení způsobem, jaký je obvyklý v ostatních krajích ČR. Liberecký kraj požaduje, aby se MD stalo objednatelem provozu na dálkové lince Liberec – Dresden způsobem a v rozsahu stejném, jako u nedávno nově objednané linky R29 Cheb – Německo.</p>  | <p><b>Neakceptováno</b>, rozšíření rozsahu objednávky dálkové dopravy není předmětem předkládaného materiálu a nemůže být v rámci předkládaného materiálu proto řešeno. Na vypořádání připomínek dne 25.8. Liberecký kraj uvádí, že v tuto chvíli lze tuto připomínku uvedeným způsobem vypořádat, nicméně předpokládá, že tuto připomínku opětovně uplatní v rámci aktualizace plánu dopravní obsluhy území dálkovou dopravou.</p>                  |
|  | <p>Liberecký kraj žádá, aby MD prodloužilo linku R21 Praha – Tanvald až do Harrachova a ve spolupráci s polskými partnery dále do polského vnitrozemí. Vzhledem k praktickému odložení termínů otevírání trhu na lince R21 lze využít stávajících vozidel národního dopravce, která by byla schopná zajistit provoz i v náročné relaci Tanvald – Harrachov – Polsko.</p>  | <p><b>Vysvětleno</b>, MD uvádí, že není připraveno objednávat vlak dálkové dopravy na sklonu cca 56 ‰ na méně než 10% potenciálně pojížděné trasy (neboť rozdílně od logicky vedené linky Liberec - Harrachov tato linka jinak uvedené extrémní poměry nepotřebuje překonávat).</p>  |
|  | <p>Liberecký kraj požaduje řešení velmi neuspokojivého stavu nasazovaných souprav dálkových a nadregionálních vlaků na svém území bezodkladně, tj. ještě do doby zahájení procesu otevírání trhu u všech linek. Jedná se zejména o nedostatečnou dynamiku nasazovaných souprav v aktuálním řazení, které ani zdaleka nedokáží využívat traťové rychlosti. Soupravy motorových a několika přívesných vozů neumožňují zavedení efektivnějších a pro cestující atraktivnějších dopravních konceptů. Liberecký kraj navrhuje zvýšení dynamiky souprav</p> | <p><b>Vysvětleno</b>. V zásadě s názorem připomínkového místa souhlasíme, také proto je do materiálu zařazena část C, která se nezabývá toliko prioritními linkami, ale pokládá za nezbytné řešit koncepčně obnovu vozidlového parku na síti dálkové dopravy. Je to však velmi obtížný finanční problém. Předkladatel toliko upozorňuje, že uvedený problém není možné řešit bezodkladně, neboť vyžaduje finanční zajištění předmětných vozidel.</p> |

|                          |   |  |
|--------------------------|---|--|
|                          | dálkových vlaků např. snížením normativu hmotnosti na jeden činný motorový vůz. Stávající situace neodpovídá požadavkům na kvalitu cestování a konkurenceschopnost železniční dopravy ve 21. století.   |  |
| <b>Jihomoravský kraj</b> |   |  |
|                          | <p>V závěru části "C. Problematika vozidlového parku", tj. v odst. 53 se předpokládá obnova vozidlového parku v případech: (...)</p> <p>c) projektů spojených s Operačním programem doprava. Zde nejsou linky blíže specifikovány, avšak dle dosavadní praxe nasazování modernizovaných vozidel se lze domnívat, že prioritou budou opět linky R6, R7 s ohledem na předpokládané dokončování 3. a 4. koridoru z prostředků OPD2. Tento postup je zopakován v části "E. Shrnutí" v bodu c). V části priority obnovy vozidlového parku tedy reálně odsunuje předkládaný materiál do vzdálené budoucnosti <u>obnovu vozidlového parku na lince R8 Brno – Bohumín</u>. Pro JMK je však otázka vozidlového parku důležitá a proto žádá ve zprávě rozpracovat otázku, kdy lze na lince Brno – Bohumín (a související lince Praha – Havlíčkův Brod – Brno) očekávat vozidlový park, odpovídající významu linky a jak se bude ve věci vozidlového parku na lince Brno – Bohumín postupovat do doby předpokládaného nasazení nových vozidel.</p> | <p><b>Neakceptováno.</b> MD rozumí zájmu Jihomoravského kraje na co možná nejkvalitnějších vozidlech na linkách R8 a R9, v tuto chvíli však nepokládá za možné ani účelné vymezovat projekty pro OPD2, neboť musí být předmětem dalšího schvalování. Nicméně i z pohledu objednatele jsou linky R8 a R9 velmi důležitými vnitrostátními linkami, a obnova vozidlového parku na nich je jednou z priorit také pro MD.</p> <p>MD nicméně jako objednatel dálkové dopravy dále upozorňuje, že rovněž nekomentuje kvalitu některých příměstských souprav IDS JMK, neboť je přesvědčeno, že je především odpovědností a zájmem Jihomoravského kraje usilovat o zlepšení situace. Stejný postup proto předkladatel očekává i v opačném vztahu.</p> |
|                          | JMK považuje za nutné, aby při přípravě dalších skupin tratí pro nabídková řízení, které budou zasahovat do zintegrováného území IDS JMK, byla součástí dokumentací nabídkových řízení na dálkové dopravce <u>podmínka integrace současných linek R do IDS JMK</u> . V rámci IDS JMK tvoří rychlíky po dřívější dohodě s MD páteř systému integrované dopravy. V případě, že nebude integrace nastavena v podmínkách nabídkových řízení a následně dlouhodobě smluvně zakotvena, znamenalo by to nutnost přepracování dopravního řešení, které by bylo ekonomicky nevýhodné pro oba objednatele, tedy jak pro MD tak JMK.   | Předkladatel pokládá za nezbytné upozornit, že, uvedený materiál neobsahuje nabídková řízení, které budou zasahovat do zintegrováného území IDS JMK, a proto připomínka není relevantní k předkládanému materiálu. Pokud Jihomoravský kraj bude mít zájem o explicitní integraci vlaků v rámci nabídkových řízení, očekáváme, že bude ze strany regionálního objednatele předložen konkrétní návrh smlouvy o uznávání tarifu s vymezením pravidel pro vyrovnání po celou dobu platnosti smlouvy.   |
|                          | JMK považuje za nutné, aby při přípravě dalších skupin tratí pro nabídková řízení do realizace <u>Železničního uzlu Brno</u> byla <u>respektována provozní provázanost linek R19 – R12 a R9 – R8 v Brně hl. n.</u>  | Není zřejmá připomínka k materiálu, uvedené provozní soubory v materiálu nejsou předmětem nabídkových řízení.  |
|                          | JMK považuje za nutné, aby byla v nejbližší době nastavena i koncepce dalších   | Souhlasíme, nikoliv však v rámci předloženého materiálu. Cílem uvedeného   |

|                         |  |   |
|-------------------------|--|---|
|                         | nabídkových řízení a skupin tratí pro nabídková řízení, kde jsou vlaky R oběhově provázány se spěšnými vlaky. Jedná především o linku R13 oběhově propojenou se spěšnými vlaky relace Brno - Břeclav – Hodonín. Dále pak i oběhy na linkách R12 a R19 obsahují jednotlivé spěšné vlaky. JMK musí řešit zajištění dopravy po ukončení stávající smlouvy s ČD v roce 2019.   | materiálu je zvolit strategii pro další období. Bylo by samozřejmě vhodné připravit koncepci nabídkových řízení/ přímého zadání i pro další linky, to však bude možné na základě zkušeností s otevíráním trhu. Linka R13 se nepředpokládá, že by byla předmětem nabídkových řízení, předpokládá se střednědobě přímé zadání. Linky R12 a R19 patří do druhé skupiny, u které bude vymezena další postup v návaznosti na zkušenosti s prvními provozními soubory.  |
|                         | K oblasti tarifní ve věci uznávání společného tarifu při zajišťování dopravy více dopravci materiál dovozuje, že společným tarifem by měl být tarif ČD a doporučuje, aby byl vytvořen systém vedoucí k možnosti uznávání tarifu ČD jinými dopravci. JMK se domnívá, že cesta uznávání tarifů je správná, nicméně nesmí být pouze jednostranná. Měla by být nastavena pravidla vzájemného uznávání definovaného tarifu (případně tarifů) všemi dopravci, avšak neměl by to být tarif jednoho konkrétního dopravce.  | <b>Neakceptováno</b> , v tomto bodě není zcela zřejmé, jaké skutečnosti a na základě jakých nástrojů jsou konkrétně navrhovány. Jiní dopravci než ČD nemusí mít například kilometrický tarif, už vůbec ne síťový, takže je obtížné předjímat vzájemnou uznatelnost tarifů. MD se samozřejmě nebrání tomu, aby byly dohody rozšířeny i na uznávání jízdní dokladů jiných dopravců ze strany ČD, v závislosti na vývoji těchto jiných tarifů.   |
| <b>Svaz měst a obcí</b> |  |   |
|                         | Z pohledu obcí a měst je prvořadé zachování dopravní dostupnosti v území. Vlaky v oblasti dálkové a nadregionální dopravy primárně tento prvek nepředstavují, je likož zajišťují dopravní dostupnost významných regionálních a nadregionálních center. Přesto je nutno při organizaci tohoto druhu železniční dopravy mít na paměti možné dopady do nižších kategorií železniční dopravy, jako jsou osobní vlaky, které zajišťují dopravní obslužnost v rámci regionu a pro mnoho sídel představují základní dopravní nástroj v rámci veřejné dopravy, jako příklad lze uvést aglomerační okolí hlavního města Prahy.<br><br>Z tohoto důvodu by již v přípravě výběrových řízení na jednotlivé tratě mělo být pamatováno na povinnost dopravce začlenění linek do dopravního skeletu v rámci existujícího integrovaného dopravního systému v příslušném kraji. V samotném programovém prohlášení vlády se hovoří o podpoře a rozvoji integrovaných dopravních systémů s jejich vzájemnou propojeností, koordinace a provázanost s případnými soukromými dopravci je tedy klíčová. Vedle začlenění do integrovaných systémů je tedy nutná akceptace tarifu IDS, aby mohl tak být vytvořen celistvý dopravní | <b>Částečně akceptováno</b> . Rovněž z pohledu MD je důležité, aby vlaky dálkové a regionální dopravy tvořily společnou provázanou síť. Při organizaci dopravních služeb to objednatel dálkové dopravy musí mít na paměti. Proto se předpokládá, že standardně ve všech nabídkových řízeních bude zakotvena problematika uznávání jízdních dokladů, a to jak celosíťových, tak i jízdních dokladů IDS. Pro předkladatele není problém toto do materiálu doplnit. Podle názoru předkladatele však postačí zpracovat tuto problematiku do samotného materiálu, nikoli do usnesení vlády.<br><br>Nicméně, podmínkou pro uznávání jakýchkoliv jízdních dokladů je vedle disponibilní kapacity vlaku také sjednané odpovídající vyrovnání. MD tedy očekává, že pokud projeví jednotlivé IDS zájem o integraci vlaků dálkové dopravy, budou připraveny dopravcům uhradit příslušný výnos v rámci clearingů. Sjednání takového vyrovnání je pro uznávání jakýchkoliv jízdních dokladů nutnou podmínkou. Teprve na základě jejího splnění může být v předmětných vlacích uznáván tarif IDS a je úplně jedno, jestli jsou smlouvy zadány přímo nebo na základě nabídkového řízení. |

|  |   |  |
|--|---|--|
|  | <p>systém komfortní pro uživatele. Takovéto postupy se neobejdou bez patřičné koordinace s jednotlivými kraji, resp. organizátory dopravy, tak aby nedocházelo ke konfliktům při zajišťování dopravní obslužnosti krajů a státu. V případě železniční dopravy je vzhledem ke kapacitnímu omezení železnic takováto koordinace ještě více potřebná. Změny konceptu fungování dálkové dopravy by tedy neměly ohrozit efektivní a potřebné fungování regionální dopravy, např. na trase Praha-Plzeň či Praha-Pardubice, kde mohou přepravní výkony regionální dopravy dosahovat vyššího čísla než vlaky dálkové dopravy.</p> <p>Vedle provázanosti na regionální železniční a linkovou dopravu je také nutné brát v potaz mezinárodní provázanost. Pak může být zajištěn pro dopravce dostatečný rozvoj a prostor pro fungování, rovný přístup k železniční infrastruktuře a stejné podmínky.</p> <p>Svaz měst a obcí se nebrání liberalizaci železničního trhu, tedy možnému zvýšení kvality veřejné služby a zároveň úspore veřejných prostředků, nicméně kladě důraz na výše uvedenou koordinaci s kraji, které zajišťují regionální dopravu, která je pro obyvatele menších obcí velmi důležitá. Navrhujeme tedy rozšíření usnesení o povinnost konzultace návrhů výběrových řízení s příslušnými kraji.</p> | <p>Pokud se týče části připomínky týkající se údajných konfliktů mezi dálkovou a regionální dopravou, není z pohledu předkladatele zřejmé, k čemu konkrétně tato připomínka směřuje. Například právě na zmíněné trase Praha – Pardubice je většina dopravních služeb komerčních, tedy mimo závazky veřejné služby, a kvalita tras regionální dopravy není ovlivněna především objednávkou dálkové dopravy, ale především množstvím komerčních tras, na které objednávka MD nemá žádný vliv. Pokud se týče relace Praha – Plzeň, MD si není vědomo nějakých konfliktů, a pokud v budoucnosti budou zavedeny expresní trasy, bude to samozřejmě s objednatelem regionální dopravy řádně projednáno.</p> <p>Souhlasíme dále s tím, že mezinárodní provázanost dopravních služeb je důležitá, zde není zřejmá připomínka. S ohledem na to probíhají koordinační jednání s partnerskými objednateli v zahraničí.</p> <p>Závěr: Na konci bodu 26 materiálu vlády bude doplněno: „<i>S ohledem na provázanost s regionální dopravou budou v rámci tvorby konkrétních dokumentací nabídkových řízení konzultovány provozní a tarifní koncepty s dotčenými kraji, tak aby bylo možné jejich včlenění do integrovaných dopravních systémů.</i>“.</p> |
| <b>Svaz dopravy</b>                                |   |  |
|  | <p>K materiálu konstatujeme, že jde o kvalitně zpracovaný materiál k velmi závažné problematice, která zásadně ovlivní budoucnost železniční osobní dopravy v České republice. Dne 6. srpna 2014 byl tento materiál souhlasně projednán v rámci DK RHSD a naše členské firmy SŽDC a České dráhy a.s. zasílají k materiálu připomínky samostatně. Pro konečné dopracování materiálu v příloze zasílám úvahová vyjádření našeho specialisty zpracované formou poznámek přímo do textu.</p>  | <p>Děkujeme za vyjádření. Úvahové návrhy na změny textace vezmeme v rámci dopracování materiálu v úvahu při dopracování konečného znění textu.</p>   |
| <b>úvahová vyjádření specialisty Svazu dopravy</b> |   |  |
|  | <p>Tento materiál by měl řešit ožehavou věc a to je rozhraní mezi dálkovou a regionální dopravou. Kde končí zájem státu na dálkové dopravě? Víme, že je zde faktický rozpor</p>   | <p>Obecně lze souhlasit s tím, tato otázka je závažná a je řešena. Tuto věc však nemá řešit předložený materiál, ale Plán dopravní obsluhy území. V současné době existuje</p>   |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | <p>mezi technologickým řešením a přepravními proudy (část dálkové dopravy obsluhuje i segment rychlé regionální dopravy, který dodnes není vyprofilován. Pasáž „Potřeba úprav provozního konceptu Praha – Plzeň – Bavorsko přímo exemplárně ukazuje, jak se MD „vypořádá“ s nadregionální frekvencí, které na páteřní ose přímého spojení s Prahou nadiktuje takt 120 min!!!! Ještě že Beroun a Hořovice ve vazbě na Prahu seriózně obsluhují bus dopravci, MD toho se železnici zcela evidentně není schopné.</p>   | <p>poradou ministra dopravy schválený dokument z roku 2012, která určuje další směřování objednávky MD, aktualizace je předpokládána k roku 2016. K problematice relace Praha – Plzeň viz připomínky k části D tohoto materiálu.</p>   |
|  | <p>Systémově obdobný koncept by železnice potřeboval i v případě regionální dopravy, tzn. zpracované každým krajem. MD však na toto nemá fakticky páky.</p>  | <p>Souhlasíme, jedná se o samostatnou působnost orgánů samosprávy. Při projednávání zelené knihy ke Konceptu veřejné dopravy bylo zcela jednoznačně zjištěno, že existuje převažující názor, že současné uspořádání by v zásadě mělo být zachováno i v budoucím období, při současném sjednání určitých doprovodných regulačních mechanismů.</p>             |
|  | <p>Udržitelné směřování státu by mělo zahrnovat jak podmínky pro objednávku v kompetenci MD, tak i rozhraní na regionální dopravu.</p>   | <p>Není zřejmá připomínka, obojí plán dopravní obslužnosti z pohledu předkladatele zahrnuje.</p>   |
|  | <p>ČD jako ekonomický subjekt dopravního trhu jsou v určitém časovém horizontu schopny realizovat určitý rozsah investic do ŽKV. To by s připojením již realizovaných investic mě být definovaný rozsah provozních souborů, jež nebudou součástí otevřeného trhu. Zbytek by měl být předmětem soutěží. Jedině tak lze efektivně a v přiměřeném časovém horizontu realizovat obnovu ŽKV – viz bod 21.</p>   | <p>Není zcela zřejmá připomínka, jsou zcela jistě dva způsoby modernizace vozidlového parku – v rámci přímého zadání a v rámci soutěží. To předpokládá i předložený materiál.</p>  |
|  | <p>Toto (tj. otázka tarifu) se nedá jednoduše takto stanovit od stolu na MD. To má poměrně zásadní ekonomické dopady, které mají v konečném důsledku vliv na kompenzaci, ale i schopnost MD dotáhnout jakékoliv VŘ do úspěšného konce a vybrat dopravce. Tento požadavek může zapříčinit žádnou či jednu nabídku nebo naopak x nereálných nabídek.</p> <p>Zde by to jako první chtělo ekonomický model, který ukáže, že objednatel zaplatí ekonomicky uznanou míru kompenzace, či naopak dopravce nebude v ekonomických problémech.</p> <p>Myšlenka jednotného tarifu je jinak velice správná.</p> | <p>Není zřejmá připomínka. MD nestanovuje tuto strategii „od stolu“. Je to naprosto zásadní oblast, která samozřejmě je důležitá pro úspěch nabídkových řízení.</p> <p>Toto úvaha není zcela zřejmá, o ekonomickém modelu jistě objednatel musí předem uvažovat, aby mohl sjednat racionální objednávku. To se týká přímého zadání i nabídkového řízení.</p> |

|                          |   |   |
|--------------------------|---|---|
|                          | Co kdyby ke každému provoznímu souboru byl přiřazen základní charakteristika vozidla. Dopravce by nemusel v napětí čekat na tendr.  | Souhlasíme a předpokládáme, že určité standardy MD předem stanoví.  |
|                          | Doplnit i řešení problematiky výpravních budov dle článku 33  | Uvedená oblast je již aktivně řešena a proto není třeba doplňovat do usnesení vlády.  |
|                          | Jak se rozhodne, který model vlastnictví vozidel se použije. Zde tvůrci píší, že model vlastnictví objednatelem je spíše teoretický. Bude toto rozhodnutí mít nějaká pravidla?  | Jedná se o otázku, nikoliv připomínku. MD je svobodné ve výběru modelu. Krátkodobě se jeví jako vhodnější model spojený s vlastnictvím vozidel u dopravce.  |
|                          | 120 min je na příměstskou dopravu Hořovice – Beroun – Praha v konfrontaci s nabídkou služeb busových dopravců naprostá tragédie.  | Lze souhlasit s tím, že kdyby byl zvolen model (60+60), nebyla by to, jak připomínkové místo uvádí, „tragédie“ neboť bychom byli na úrovni rakouské či švýcarské obsluhy na řadě důležitých tratí. Model (60+60) ve špičce a (60+120) v sedle rovněž není tragédie, velmi dobře funguje třeba na trati 090.   |
|                          | <p>Nic proti vrstvě Ex, její zavedení je logické, ale dejme do konfrontace železnici s nemodernizovaným úsekem Praha – Beroun a D5. Toto co se zde píše, je zčásti zbožné přání taktových teoretiků.</p> <p>Navíc na přístupu k regionálnímu segmentu je přímo učebnicově vidět, že objednávka regionální dopravy MD nepatří!!!! Chci-li podchytit co nejvíce cestujících zastávkou frekvenci Beroun – Rokycany převedu na bus a za uspořené peníze zavedu rychlou regionální dopravu Praha – Plzeň vedle vrstvy Ex. Necht' ČD představí využití os vlaků v úseku Beroun – Holoubkov.</p> <p>Byť z tohoto regionu jsem, píší toto s plným vědomím toho, že vlakem zde již díky podobným nápadům učených taktových teoretiků nejezdím a jezdit nebudu, tedy píší to zcela nestranně.</p> | <p>Souhlasíme s tím, že zavedení Ex vlaků je logické.</p> <p>S touto úvahou nelze zcela souhlasit, resp. je obtížné se k ní vyjádřit pro její nejasnost a neuchopitelnost. Rozumíme tomu, že by bylo účelné mít vrstvu expresního a spěšného vlaku. Pro regionální dopravu je v praxi velmi obtížné ukončit obsluhu malých nácestných zastávek a posílit za to rychlou regionální dopravu. Uvedené je naopak argumentem pro to, že rychlá regionální doprava MD patří.</p>  |
| <b>České dráhy, a.s.</b> |   |   |
|                          | (7) Vztah zákona č. 194/2010 Sb. a nařízení ES č. 1370/2007 je v tomto bodě zatížen tzv. definicí kruhem. Zákon podmiňuje možnost přímých zadávání tak, že odkazuje v § 18 na podmínky přímo použitého předpisu ES, tj. jmenovaného nařízení, které však těmito podmínkami odkazuje na vnitrostátní právo, když čl. 5 uvozuje v příslušných odstavcích vždy textem: „Není-li to vnitrostátním právem zakázáno, může...“. Tento problém by bylo pro futuro záhodno řešit novelou zákona č. 194/2010  | <b>Vysvětle no.</b> Nejedná se v pravém smyslu slova o připomínku k předloženému materiálu, ale především o podnět k novelizaci k právního předpisu. Jak zcela korektně připomínkové místo uvádí, nařízení 1370/2007 stanoví, že „ <i>není-li to zakázáno vnitrostátním právem, mohou příslušné orgány rozhodnout o přímém uzavření smluv o veřejných službách.</i> “ Unijní předpis tedy výslovně ponechává možnost, aby členský stát v rámci vnitrostátních předpisů zakázal přímo uzavřít smlouvu o veřejných službách pro dopravní služby na železničních dráhách |

|  |   |   |
|--|---|---|
|  | Sb.   | <p>a tím rozšířil povinnost liberalizace veřejných služeb i na oblast železnice. K tomuto zákazu by však muselo dojít aktivní úpravou ve vnitrostátním právu. § 18 zákona o veřejných službách stanoví, že „<i>pokud jsou splněny podmínky přímo použitelného předpisu Evropských společenství, lze přímým zadáním uzavřít smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících s dopravcem, který má zajišťovat (...) veřejnou drážní osobní dopravu na dráze celostátní nebo regionální.</i>“ České vnitrostátní právo tedy přímé uzavření smluv na železnici aktivně nezakázalo, a tedy je přímé uzavření smluv v intencích nařízení 1370/2007 možné. Ovšem návětí <i>pokud jsou splněny podmínky přímo použitelného předpisu Evropských společenství</i> je účelné a potřebné, neboť přímé zadání musí splňovat oproti nabídkovému řízení další požadavky např. na vyšší transparentci, jak stanoví Nařízení 1370/2007 ve své příloze, která platí jen pro smlouvy uzavřené na základě přímého zadání. Tato konstrukce je velmi logická a korektní, podle názoru předkladatele proto není novelizace předmětných právních předpisů z tohoto důvodu potřebná.</p> |
|  | (8) Doporučujeme jasně definovat, co jsou to efektivní regulační mechanismy, takto je to velmi nejasné, co je tímto míněno.   | <p><b>Částečně akceptováno</b>, předkladatel plně rozumí připomínce, je však omezen rozsahem materiálu. Má na mysli zejména kompetence regulačního orgánu ve vztahu k ohrožení ekonomické vyváženosti veřejných služeb. Toto však není přímo předmětem materiálu, nýbrž legislativního návrhu novelizujícího zákon o dráhách. Přesto pokládal předkladatel za nezbytné alespoň v obecné formulaci otázku zmínit, nemá v úmyslu však dané téma popisovat detailně.</p>   |
|  | (9) Bílá kniha EU nenařizuje povinnou liberalizaci trhu, naopak za zcela regulérní a legitimní je dle 1370/2007 považováno přímé zadání, které je umožněno ustanovením v čl. 5, odst. 6 | <p><b>Vysvětleno</b>, uvedený odstavec je doslovnou a <u>explicitně uvedenou citací</u> dopravní politiky ČR, kterou schválila vláda ČR. Předkladateli ji nepřisluší komentovat. Pokud se týče věcného jádra připomínky, je pravda, že Bílé knize toto téma není příliš akcentováno ani na jednu stranu. Zároveň však nelze nevidět, že EK však dala také v mezidobí od schválení Bílé knihy opakovaně najevo, že pokládá určitou liberalizaci veřejných služeb za potřebnou, a to dokonce v rámci návrhu IV. železničního balíčku i takovým tempem, které lze označit jako neúměrně rychlé (2019/2022). Proto lze</p>  |

|  |   |  |
|--|---|--|
|  |   | přinejmenším tvrdit, že obecně i EK stejně jako česká dopravní politika potřebu liberalizace akcentuje.  |
|  | (13) Doporučujeme toto směřování státu rozhodně zajistit, jinak dojde k rozporu s Dopravní politikou státu pro roky 2014-2020   | Souhlasíme.  |
|  | (14) V evropském měřítku, resp. v měřítku předpisů EU se však ve skutečnosti jedná o pokrytí objednávky interregionální. ČD je navíc touto optikou ve své podstatě tzv. vnitřním dopravcem.   | <b>Částečně akceptováno.</b> Zčásti souhlasíme, ale nepokládáme za účelné text dále rozšiřovat, doplníme do poznámky pod čarou. Některé linky „interregionální“ skutečně nejsou, vezměme například Ex3. Jedná se však o důležitý argument v případě II. PS tvořícím těžiště státní objednávky, který si zcela v souladu s připomínkou plně uvědomujeme.  |
|  | (14) Podobná situace je na Slovensku, přičemž v tamní Smlouvě je liberalizace vydefinována precizněji. V současné době je mezi Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky a spoločnosti Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. uzavřená smlouva o výkonech ve veřejném zájmu na období platnosti 2010 – 2020 s možností prodloužení o 5 let. V této smlouvě se ve vztahu k liberalizaci veřejné železniční osobní dopravy uvádí pouze to, že. Ve smlouvě se dále uvádí, že celkový rozsah výkonů, který může být ze závazku vyjmut, činí max. 35% z celkových objednaných výkonů, přičemž meziročně může dojít k max. 10% poklesu objednaných výkonů. Toto ustanovení však není nijak časově vymezené. Podobně doporučujeme upravit stávající smluvní ustanovení Smlouvy v ČR (formou dodatku). | <b>Vysvětleno,</b> jedná se spíše o konstatování. Předkladateli nepřisluší komentovat dopravní politiku Slovenské republiky. Nicméně obdobné ustanovení o možnosti vyjmutí vlaků z objednávky včetně limitů obsahuje i desetiletá smlouva uzavřená mezi MD a ČD. Potřebu úpravy smlouvy o veřejných službách v této věci MD jako jedna ze smluvních stran v zásadě nepocítuje.   |
|  | (16) Souhlasíme. Přesně naznačená velká závislost národního dopravce na roli (tj. aktivitě či pasivitě) státu/vlastníka. Současné doporučujeme v rámci objektivitu na závěr odst. 16 doplnit text poukazující na skutečnost, že zmíněné otevírání trhu nebude reálné mj. bez zajištění odpovídajících finančních prostředků určených pro obnovu vozidlového parku. Toto doporučení věcně příslušný již k tomuto odstavci – popis současného stavu.  | S tímto tvrzením se rovněž v zásadě ztotožňujeme, nicméně upozorňujeme také na skutečnost, že prostředky na nová vozidla budou potřebná (věnuje se tomu mj. část C materiálu) <u>ne jen v případě nabídkových řízení ale i v případě přímého zadání</u> . ČD na velké části státní objednávky jezdí s velmi starými vozidly, která nejsou obnovována z důvodu chybějících prostředků, a o nové prostředky opakovaně žádá objednatele. Takže uvedený problém sice objektivně existuje, vyvstává však nejen v případě soutěží, ale i v případě, že k liberalizaci nedojde a budou dopravní služby realizovány formou přímého zadání. |
|  | (17) „Tato <u>dominantní</u> situace byla popsána   | <b>Částečně akceptováno,</b> nedoporučujeme  |



|  |  |  |
|--|--|--|
|  | v předchozích materiálech a v zásadě dosud trvá.“ Obecně se jedná o standardní stav, který je aplikován na trhu veřejných služeb na železnici v různých zemích – viz i odstavec (7) tohoto materiálu. Doporučujeme navrženou úpravu pojmu.   | však používat slovo „ <i>dominantní</i> “ a navrhuje nahradit za „ <i>oligopolní</i> “.  |
|  | (18) Jedná se o věc, která je realizovatelná, aplikována jest standardně. (měření čistého finančního dopadu)   | Jedná se o materiál předkladatele a rovněž názor předkladatele.  |
|  | (19) Zde vyvstává otázka časového určení tohoto posílení. Odpověď na ni je dána časovou platností uzavřených smluv. Recentní posílení lze vnímat především jako výhodný, nikoli však definitivní, předpoklad pro další budoucí spolupráci.   | Souhlasíme.  |
|  | (19) „V současné době je sjednávána dohoda se společností Österreichische Bundesbahnen AG na společném zajišťování linky Praha – Wien – Graz moderními kolejovými vozidly od prosince 2014. Rovněž <u>existuje smluvně zakotvené dlouhodobé partnerství ČD se společností Deutsche Bahn AG na zajišťování přímých vlaků Praha – Berlin – Hamburg pro období od prosince 2015. Obdobné aktivity směřují ČD i do partnerství se slovenským a maďarským národním dopravcem, avizovaným termínem začátku smluvní spolupráce je též prosinec 2015, příp. 2016.</u> “ Doporučujeme toto doplnění k pozici ČD na mezinárodních linkách. | <b>Částečně akceptováno</b> , v druhé části připomínky však nepokládá předkladatel za účelné hovořit o obchodních smlouvách, které dosud nebyly uzavřeny a preferuje proto obecnější formulaci.  |
|  | (20) „MD by proto mělo brát v úvahu úlohu ČD a i s ohledem na výše uvedené velmi dobré výsledky jednání ČD a zahraničních dopravců by mělo být připraveno ponechat tomuto dopravci kompetence na vybraných linkách s mezinárodním přesahem a <u>na významných návazných vnitrostátních linkách</u> i v dalším období.“ Jde o velmi obecnou formulaci, doporučujeme specifikovat podrobněji. S ohledem na úzkou síťovou návaznost na mezinárodní linky doporučujeme toto doplnění.  | <b>Neakceptováno</b> . V současné době je materiál rozdělen na tři části, přičemž velká část důležitých výkonů pro vnitrostátní cestující (Praha – Brno, Praha – Olomouc, Praha – Plzeň) je obsažena v první skupině. Pokud se týče druhé skupiny linek, zde materiál ponechává rozhodnutí o způsobu organizace trhu na další období, neboť je nezbytné mít zkušenosti jak s prvními nabídkovými řízeními, tak i kvalitou obchodních vztahů v rámci přímého zadání. Tuto křehkou rovnováhu (což ukázalo i vnitroresortní připomínkové řízení, kde byla kritizována pomalá liberalizace) materiál nelze narušit tím, že by do první skupiny byly přesunovány další linky. |
|  | (21) S vymezením trhu lze souhlasit, ale jakým způsobem a kdy k tomu dojde? Nutno rovněž přihlídnout k § 9 zákona č. 77/2002 Sb.   | Jedná se spíše o otázku. Předkladatel připomíná, že rozhodnutí o způsobu zadání veřejných služeb přísluší objednateli. V rámci tohoto materiálu je do procesu zapojena i vláda. Doplnujeme, že § 9 zákona o ČD uvádí toliko, že „ <i>Stát jako akcionář</i> “  |

|  |   |   |
|--|---|---|
|  |   | <p><i>dbá, aby akciová společnost České dráhy poskytovala přepravní služby, které jsou v souladu s jejím podnikatelským plánem a obchodním zájmem.</i>“ Tím však podle názoru předkladatele nelze přímo dovodit, že stát nemůže dopravní služby zadat nikomu jinému než tomuto dopravci. Je třeba připomenout, že stát má objektivně více úloh, a v tomto případě vystupuje z pozice objednatele veřejných služeb.</p>  |
|  | <p>(22) Poslední věta je na místě, neboť upozorňuje na dosavadní diskriminaci ČD, pokud jde o rychlost, flexibilitu a postup při pořizování vozidel v rámci nabídkových řízení dle zákona č. 194/2010 Sb., kdy oproti všem ostatním konkurenčním dopravcům ČD podléhají režimu Zákona o veřejných zakázkách. Byla by tedy vhodná novela zákona č. 194/2010 Sb., která by stanovila povinnost všem účastníkům nabídkových řízení podléhat při pořizování vozidel výběrovému řízení dle Zákona o veřejných zakázkách. Příp. lze uvažovat o tom, že by to bylo řešeno v dokumentaci k nabídkovému řízení, avšak oproti novele se jedná o řešení s významně nižší právní jistotou pro adresáty. Příp. uzavírání rámcových smluv až podle výsledků nabídkových řízení. Legislativně je řešeno v samostatném stanovisku ČD vůči MD – viz příloha.</p> | <p><b>Neakceptováno.</b> Především se jedná o návrh na novelizaci právních předpisů, což není předmětem tohoto materiálu. Nicméně, v souladu s připomínkovým místem v rámci tohoto vypořádání uvádíme, že uvedené lze zajistit i v rámci dokumentace nabídkového řízení, aniž by byla změněna právní úprava.</p>  |
|  | <p>(24) Bude již vyřešena Tarifní integrace? Pokud ne, bude liberalizace v tomto rozsahu namístě a plnění cíle vytčené Dopravní politikou státu pro období 2014 - 2020?</p>   | <p>Nejedná se o připomínku, ale o otázku. MD může toliko uvést, že je plně připraveno k dalšímu řešení otázky tarifní integrace neprodleně po schválení materiálu.</p>  |
|  | <p>(24) k R5/R20 Nesouhlasíme. Jedná se o významné vnitrostátní linky, které jsou navázané na páteřní linku Ex3 (Německo – Děčín – Praha – Brno – Břeclav – Rakousko/Slovensko) mezinárodního významu.</p> <p>Předpokládáný souběh dopravců na jedné trati (mezinárodní expresní linka do Německa a vnitrolinky R5 a R20). Doporučujeme soutěžit až po ukončení převodu budov na SŽDC... - viz i komentář k čl. 33, po vyřešení tarifní integrace, regulátora trhu apod.</p>  | <p><b>Neakceptováno.</b> Uvedené stanovisko je sice z pohledu dopravce ČD logické, není však podpořeno z pohledu předkladatele zcela objektivními argumenty.</p> <p>Na linku Ex3 nejsou linky R5 a R20 ani dnes navázány oběhově. Pokud se týče přípojů - těmi je navázána libovolná linka v ČR a ani R5, ani R20 v tom nejsou nikterak výjimečné nebo nadprůměrné. Problematika tarifní integrace vyvstává úplně shodně i v případě souběhu z regionální dopravou (Nymburk – Praha, Benešov – Praha atd.). Proto předkladatel na zařazení linky R5+R20 trvá.</p> |
|  | <p>(27) Zde doporučujeme zařadit i linky, které jsou na linky s mezinárodním přesahem úzce navázány a současně je vhodně doplňují při obsluze úsekových a navazujících frekvencí. Současně je u nich nezbytné zajistit časovou</p>  | <p><b>Neakceptováno.</b> Viz vypořádání připomínky č. 12. Pokládáme za vhodné doplnit, že z pohledu předkladatele je rovnováha mezi třemi oblastmi (soutěž, fixní přímé zadání, dosud neřešená oblast) velice citlivá,</p>  |

|  |  |   |
|--|--|---|
|  | a tarifní koordinaci, v některých případech se jejich úzkou provázaností řeší i nedostatečná kapacity infrastruktury (např. v Brně provázaností souprav mezi jednotlivými linkami navzájem). Jde zejména o linky R5, R8, R9, R18, R19 a R20.   | nepředpokládáme ji narušit jednostrannými zásahy na kteroukoliv stranu.   |
|  | (28) Doporučujeme úpravu v souladu s komentářem č. 19.   | Viz vypořádání předchozích připomínek.  |
|  | (30) Již dnes je tu však povinnost dopravce prodat jízdenku i na úsek dráhy, kde sám dopravu neprovozuje – viz ust. § 36 písm. d) ZoDr. – kombinování tedy i tak pravděpodobně zůstane...  | Ano, nelze než konstatovat, že ustanovení § 36 písm. d) zákona o dráhách zní: „Každý dopravce, který provozuje veřejnou drážní dopravu, je (...) povinen na žádost uzavřít přepravní smlouvu i na úsek dráhy celostátní nebo dráhy regionální provozovaný jiným dopravcem; toto ustanovení se vztahuje na dopravce, kteří provozují veřejnou drážní dopravu na dráze celostátní nebo na dráze regionální (...)“ Je skutečně otázkou, co znamená obrat „uzavřít přepravní smlouvu na úsek dráhy“ protože přepravní smlouva se uzavírá zjevně ne na úsek dráhy ale na dopravní služby na této dráze. Předkladatel opakovaně otevřeně uvádí, že v tomto ustanovení řešení uvedené oblasti nevidí (degrese, flexibilita dopravní služby). |
|  | (30) Z uvedeného je zřejmé, že se počítá s tím, že ČD budou prodávat jízdenky na všechny dopravce, i nové vysoutěžené v souběhu na stejných tratích s dopravcem ČD. Ponesou tedy náklady na provoz pokladen, přitom ani případná provize zřejmě nepokryje příslušnou část nákladů připadající na cestující jiného dopravce. Materiál se ani o provizích nezmiňuje, je to tedy myšleno tak, že by ČD musely odvádět ostatním dopravcům tržby za jejich cestující v plné výši a nemohly si ani část tržeb za provizi ponechat? Tato skutečnost by pak byla jednoznačně diskriminační. MD by tak mělo v materiálu jednoznačně určit, že ČD musí mít nárok na spoluúhradu nákladů ostatními dopravci za prodej jízdenek v pokladnách ČD. | <b>Vysvětle no</b> , předkladatel zdůrazňuje: Nikdy nebylo předpokládáno, že by za prodej jízdenek nebyla účtována žádná provize. V bodě (31) se také v souladu s tím přímo uvádí: „ <i>Za uznávání tohoto tarifu by však mělo být ze strany ČD poskytnuto (...) vyrovnání (...) při zohlednění nákladů prodejce jízdenek.</i> “ Pokud tedy prodají ČD jízdenku pro jiného dopravce, ponechají si určitou část ceny jízdenky, při pracovním projednávání bylo navrhováno, aby si ponechali nástupní sazbu.  |
|  | (31) „ <i>Je proto nutné, aby bylo povinností pro všechny uchazeče v nabídkových řízeních, aby vedle svého vlastního tarifu, jehož výše nebude nijak zvláště regulována, uznávali i tarif společný. S ohledem na vývoj <u>a udržení soudružnosti služeb a zachování síťovosti systému (jakožto klíčových konkurenčních výhod železniční dopravy)</u> na dopravním trhu v České republice se jeví jako vhodné, aby se jednalo o tarif dopravce</i>  | <b>Částečně akceptováno</b> , text zčásti upravíme, avšak pokládáme za nezbytné se vyhnout jeho nadměrnému prodlužování.  |

|  |   |  |
|--|---|--|
|  | <p><i>ČD, neboť je to objektivně jediný existující síťový tarif. Za uznávání tohoto tarifu by však mělo být ze strany ČD poskytnuto rovným, nediskriminačním a trhu odpovídajícím způsobem vyrovnání, které bude stanoveno na základě podílu jiných dopravců při zajišťování přepravních služeb, při zohlednění oprávněných nákladů prodejce jízdenek“.</i></p> <p>Riziko, že společný tarif by mohl být ÚOHS shledán jako kartel ve smyslu zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Bude zapotřebí zřídit zúčtovací centrum, kterým může být pouze jeden z následujících subjektů: 1. ČD, 2. MD, 3. SŽDC a 4. pro tento účel nově vzniklý subjekt.</p>   | <p>Předkladatel se nedomnívá, že uznávání jízdních dokladů představuje zakázanou dohodu ve smyslu ve smyslu § 3 odst. 2 písm. a) zákona o ochraně hospodářské soutěže. Integrované dopravní systémy, které využívají v celé Evropě de facto obdobného systému, nejsou považovány za cenový kartel. Musel by se jednat o dohody, jejichž <u>cílem nebo výsledkem</u> je narušení hospodářské soutěže – ani cílem, ani výsledkem takových dohod narušení hospodářské soutěže není. Rozdílně od některých IDS se navíc předpokládá, že dopravci budou oprávněni stanovit vlastní, nižší ceny jízdného než jim určuje průběžný železniční tarif.</p> <p>Souhlasíme.</p>  |
|  | <p>(32) „systému, který povede v možnost takového uznávání jízdních dokladů ČD jinými dopravci a <u>jízdních dokladů jiných dopravců ze strany ČD</u> na základě předem stanovených rovných a nediskriminačních podmínek a předem stanoveného vyrovnání“</p>  | <p><b>Vysvětle no.</b> Z pohledu předkladatele není návrh textace srozumitelný, resp. v tomto bodě není zcela zřejmé, co a na základě jakých nástrojů je konkrétně navrhováno. Jiní dopravci nemusí mít například kilometrický tarif, takže je obtížné předjímat jejich vzájemnou uznatelnost. MD se samozřejmě nebrání tomu, aby byly dohody rozšířeny i na uznávání jízdní dokladů jiných dopravců ze strany ČD, v závislosti na vývoji těchto jiných tarifů.</p>  |
|  | <p>(33) „Bez ohledu na probíhající proces převodu staničních budov na SŽDC budou v soutěžích uchazeči požádáni, aby předložili kalkulaci nákladů bez započítání nákladů, které je potřebné vynaložit na užívání nezbytných veřejně přístupných prostor potřebných pro pěší, <u>cyklisty a individuální automobilisty</u> - přístup cestující veřejnosti k vlakům.“</p> <p>Z účetního pohledu mají ČD povinnost zahrnout do kalkulací veškeré náklady vztahované k osobní dopravě – tedy např. i na zřízení a užívání pokladen apod. Návrh MD je tedy pravděpodobně v rozporu s platnou legislativou (zákon o účetnictví)! Zaváže se MD uhradit navíc dopravci veškeré náklady za provoz těchto budov (prostor)? Spravedlivé řešení je OTEVÍRAT TRH NA TĚCHTO LINKÁCH, kde hrozí působení více souběžných dopravců v ZVS až po převodu budov na SŽDC. V praxi by to znamenalo zatím soutěžit jen takové linky,</p> | <p><b>Částečně akceptováno.</b> Jedná se o přístupové cesty <u>v rámci železničních stanic</u>, zatímco pro motoristy (a obvykle i cyklisty) je potřebný zejména přístup <u>k železniční stanici</u>, pokud pomineme přepravu jízdních kol. Souhlasíme, že problém P+R je velmi důležitý, neprosto však překračuje věcnou podstatu tohoto materiálu. Zpravidla se bude jednat v cílovém stavu drážní reformy o pozemky buď státu, nebo obcí, následně je nutno s nimi odpovídajícím způsobem pracovat.</p> <p>K otázce účetního pohledu je třeba uvést, že předkladatel nemá v úmyslu stanovit, že uvedené náklady <u>nebudou uhrazeny</u> (naopak říká, že toto riziko ponese na sobě), pouze navrhuje, že <u>nebudou předmětem hodnocení nabídek</u>, což je naprosto logické, protože veřejné prostory ve výpravních budovách jsou pouze jedny a není je proto potřebné soutěžit – všichni dopravci zde budou muset mít podle směrnice 34/2012/EU nastaveny</p> |

|  |   |   |
|--|---|---|
|  | kde takový souběh nehrozí – tj. navržený harmonogram podle toho upravit (oddálit soutěžení linek R5 a R20 a vlastně i R14+R15 má souběh s jinou linkou v části linky). Nikde v tomto materiálu není řešena problematika využívání/přístupu jiných dopravců do takovýchto prostor a technického zázemí (zařízení služeb) ve vlastnictví ČD. MD jako objednatel řešení této problematiky nemůže ponechat na dopravcích.   | shodné podmínky. Předkladatel konstatuje, že objednatel je před zahájením oprávněn stanovit, jaká kritéria budou předmětem hodnocení. V tomto smyslu bude text upraven.<br><br>Více souběžných dopravců „hrozí“ na veškerých linkách. Stát může sice zakázat přímá zadání (což neučinil), nemůže však zakázat nabídková řízení, kterýkoliv kraj může přistoupit k nabídkovému řízení či může dopravní služby zadat přímo jinému dopravci. |
|  | (35) Nutné přesněji definovat náplň (rolí) regulátora, jeho rozhodovací pravomoci, odpovědnost, rozpočet na provoz (odkud?) apod. Doporučujeme řešit v rámci odborné diskuse.   | Souhlasíme, ale to je otázkou (paralelně připravované) novely zákona o dráhách, nikoliv tohoto materiálu.   |
|  | (40) Další propad je nepřipustný s ohledem na potřebu zajistit dvousegmentovou obsluhu území také na III. a IV. koridoru a dosáhnout tak jednotného standardu obsluhy území na modernizované infrastruktuře.  | Souhlasíme, uvítali bychom i zmírnění propadu. Z textu to pokládáme za zřejmé.  |
|  | (41) S ohledem na rozšiřující se počet moderních vozidel vyvstává zde nezmíněná otázka výše odpisů s ohledem na vyšší pořizovací ceny těchto vozidel.   | Rozumíme připomínce, nicméně materiál nemůže obsahovat veškeré problémy drážní dopravy. V případě pořízení z OPD není vyloučeno, že prostředky budou zajištěny jiným způsobem.  |
|  | (46) Tato varianta by znamenala zcela novou agendu pro objednatele, hlavně v případech, kdy by jím bylo MD. Jedná se o časově i administrativně velmi složitý a zdlouhavý proces. Dá se předpokládat vytvoření zcela nového subjektu, který by tuto problematiku zajišťoval. Náklady na tento subjekt (rozpočtové i personální) nejsou známy. Je tu rovněž otázka překročení kompetencí MD dle zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky, ve znění pozdějších předpisů. | Souhlasíme, rovněž pokládáme tuto variantu v tuto chvíli za toliko teoretickou. (Upozorňujeme nicméně, že je nebo bude používána ve Slovenské či Polské republice.)   |
|  | (46) Z čeho vyplývá tato procentní výše? ČD navíc činí kroky a hledá cesty, z nichž vyplývá, že na obdobnou vyšší dotace z evropských fondů by mohly dosáhnout také, tedy jako dopravce napřímo. Viz např. i zkušenosti ze Slovenska, kde je takto realizováno – přímé zadání dle 1370/2007 a dotace 85%.   | Souhlasíme- viz text dále, máme shodný názor.   |
|  | (46) Z navrhovaného čl. 5a nařízení ES č. 1370/2007 vyplývají 3 možnosti administrace této varianty: 1. Prodej nebo   | <b>Nekceptováno.</b> Nelze v textu materiálu uvádět neschválený a dokonce s Radou neprojednaný návrh Evropské komise, který   |

|  |   |  |
|--|---|--|
|  | <p>pronájem vozidel za tržní cenu dopravcům ze strany objednatele, poté co je sám pořídí; 2. Poskytnutí záruky na financování objednatelem pro potřeby dopravců; 3. Převzetí vozidel za tržní cenu objednatelem po uplynutí platnosti smlouvy ZVZ. Bod 3 však podle nás není rovnocennou variantou, ale jakousi subvariantou zpětnosti k bodům 1 a 2. Z textu tohoto materiálu však není zde uvedené patrné, resp. není patrné, čím bude vlastnictví objednatele „ohraňováno“, jak bude probíhat.</p>   | <p>bude nesporně předmětem velmi rozsáhlé diskuse na PS Rady i následně v dalších orgánech.</p> <p>Připomínky ne zcela rozumíme – vlastnictví objednatele i dopravce jsou jasně ohraničené pojmy.</p>  |
|  | <p>(46) Souhlasíme s uvedenými nevýhodami, které považujeme za podstatné a doplňujeme souhrn:</p> <p>a) problematika financování =&gt; MD bude mít ve státním rozpočtu vyčleněná kapitola na spolufinancování nákupu vozidel?</p> <p>b) problematika úhrady odpisů =&gt; dopravce tedy bude hradit odpisy?</p> <p>c) dotační problematika =&gt; jak bude ošetřeno to, že vozidlo bude provozováno pouze na konkrétní lince a pro konkrétní účel, ale provozovatelem nebude vlastník?</p> <p>d) legislativní problematika =&gt; zřejmě by byla nutná legislativní úprava zákona o drahách...</p>                     | <p>V zásadě souhlasíme, není však zcela zřejmé, zda a z jakých důvodů by byla nutná úprava zákona o drahách. V současné době nic nevylučuje provoz vozidel vlastněných státem (viz např. vozidla SŽDC, s.o.).</p>  |
|  | <p>(46) Varianta není výhodná ani z dlouhodobého ekonomického hlediska (v horizontu 30 a více let). Dopravce totiž v rámci zajištění dopravní obslužnosti negeneruje ŽÁDNÉ zdroje na obnovu vozidlového parku, nemá žádné odpisy, ani čistý příjem (přiměřený zisk), protože není vlastníkem vozidel, jejichž zůstatková cena vstupuje do výpočtu čistého příjmu. Po třiceti letech provozu (uvažovaná životnost vozidel) tak bude nutné najít opět veřejné prostředky na další obnovu vozidlového parku, s takřka 100% pravděpodobností nebudou žádné OPD, proto je uvažovaná varianta ekonomicky krátkozraká.</p> | <p>Jedná se pouze o konstatování. Varianta vlastnictví objednatelem není v materiálu preferována a ve střednědobém horizontu se jeví spíše jako teoretická.</p>  |
|  | <p>(48) Viz komentáře k bodům 27 a 28, nutno také upravit, pokud dojde k přeřazení linek do jiné skupiny.</p>   | <p>Viz vypořádání připomínek k těmto bodům.</p>  |
|  | <p>(51) Zde uvedené požadavky na kvalitu vozidel pravděpodobně odkazují pouze na linky zařazené pouze do nabídkových řízení. Nelze totiž předpokládat, že např. nízkopodlažnost bude požadována celoplošně? Nadto je třeba řešit otázku zajištění cateringu.</p>  | <p><b>Částečně akceptováno.</b> Předpokládáme, že uvedená úroveň kvality bude požadována celoplošně u nových vozidel a případně u větších modernizací. Postupnou „sukcesí“ by se tedy stav vozidel každého segmentu měl přizpůsobit požadovanému stavu. Nicméně text je třeba mírně upravit, protože</p> |

|  |   |   |
|--|---|---|
|  |   | samozřejmě linky expresního segmentu nebudou mít požadavek na nízkopodlažnost.  |
|  | <p>(52) Z uvedeného vyplývá, že by se z OPD nemohlo čerpat očekávaných 85%, protože by vozidla pořizoval dopravce. NENÍ TO OMYL? Nemá být uvedeno, že vlastníkem je objednatel, který vozidla pronajal dopravci?</p> <p>(53) Měl by být nastíněn i postup na linkách, které nespadají ani pod jeden z vyjmenovaných okruhů.</p> | <p>Jedná se patrně o nedorozumění, z textu toto podle názoru předkladatele nevyplyvá, to by byl skutečně omyl.</p> <p>Stát nemá prostředky na modernizaci všech vozidel v síti prostředky ani střednědobě. To je jedno z důležitých sdělení materiálu. U linek, které nebudou součástí prioritních provozních souborů, musí střednědobě postačit lehký update interiéru „humanizace“ apod.</p>  |
|  | (D) Tato problematika musí být řešena smluvně, nikoli na základě pouhého usnesení vlády, které může být kdykoli změněno či zrušeno a u něhož je prakticky nulová vymahatelnost.   | Souhlasíme, jsme v tomto bodě plně v souladu, samozřejmě bude nezbytné usnesení promítnout do smluv o veřejných službách.   |
|  | (54) „(viz citace v bodu 37 tohoto materiálu)“  | <b>Akceptováno</b> , text upraven.  |
|  | (60) Toto souvisí s nevyjasněnou otázkou, zda ČD mají expandovat. A pokud ano, kam? Jakým směrem? Jakým tempem? Je nutné rozhodnutí vlády/státu. Navíc, každý směr, v němž existuje provozní koncept, je vystaven potenciální změně. Viz např. Ex Praha – Zlín či Ex Praha – České Budějovice (– Linec).                        | <p><b>Vysvětleno.</b> Domníváme se, že se jedná o nedorozumění. Tento materiál určuje strategii objednatele. Objednatel zcela jistě expandovat nebude. Je třeba rozlišovat: Zda ČD budou mít zájem provozovat dopravní výkony v Bavorsku, je plně věcí řízení společnosti, nikoliv objednávky veřejných služeb. Tyto rozvojové plány nemohou být placeny z veřejných prostředků určených na kompenzace.</p> <p>Pokud se týká projektů na dalších linkách, existují, nejsou však předmětem tohoto materiálu.</p> |
|  | (63) Zavedení nového dopravního konceptu např. dle tohoto návrhu by mělo předcházet definitivní dokončení předmětné modernizace příslušných úseků (relací).   | <b>Vysvětleno.</b> Dokončení úseku Praha – Beroun nelze očekávat v dohledné době. Čekat se zavedením Ex na dokončení tohoto úseku se z hlediska předkladatele jeví jako nevhodné a neúčelné.  |
|  | (73) Chybí zde upozornění, že zavedení s vysokou pravděpodobností způsobí vyšší zátěž na státní rozpočet (kompenzaci za ZVS)  | Viz bod 70, částka je uvedena.  |
|  | (Ea) Ano, za podmínek a komentářů viz výše, např. odsun linek R5 a R20...   | <b>Neakceptováno.</b> Viz vypořádání příslušné části připomínek k bodu (24) materiálu.  |
|  | (Eb) Tj. především zřízení železničního regulačního úřadu, vyjasnění aplikace ust. § 36 písm. d) ZoDr a problematiky jednotného tarifu. Všechny tyto problematiky je nutné nejprve společně uzavřít a teprve následně začít otevírání trhu!   | <b>Neakceptováno.</b> Viz vypořádání příslušných částí materiálu. Železniční regulační úřad je v přípravě, problematika tarifu byla ze strany MD vždy aktivně řešena, věříme, že bude v budoucím období vůle tuto problematiku aktivně řešit také ze strany ČD.   |

|                                   |  |   |
|-----------------------------------|--|---|
|                                   | (usnesení) „ <u>zřídit železniční regulační úřad</u> “   | <b>Neakceptováno</b> , je to předmětem samostatného procesu (novela zákona o dráhách)   |
| <b>Dopravce LEO Express, a.s.</b> |  |   |
|                                   | <p><b>Přípomínky legislativního charakteru:</b></p> <p>Výrazným nedostatkem Zprávy o postupu při otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční přepravě (dále jen „Zpráva“), resp., navrhovaného řešení je ta skutečnost, že <b>není žádným způsobem řešena otázka vazby navrhovaného procesu a novelizace legislativního rámce v oblasti drah a drážní dopravy</b>, jež spočívá zejména v transpozici směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru. Tato otázka je přitom stěžejní nejen z hlediska kodifikace pravidel užívání zařízení služeb (zejména budov železničních stanic, zařízení sloužících ke zbrojení hnacích drážních vozidel provozními médii atp.), ale rovněž z hlediska zavedení možných omezení práva na přidělení kapacity dopravní cesty v souvislosti s možnou (nikoliv však povinnou) transpozicí pravidel ochrany veřejných služeb v přepravě cestujících (viz čl. 11, příp. čl. 12 uvedené směrnice).</p> | <p>V tomto bodě se jedná spíše o konstatování, popřípadě o tvrzení, ale nikoliv o připomínku, ke které by bylo možné se konkrétně vyjádřit. Předkladatel pokládá za nezbytné uvést, že uvedené nemůže být nedostatkem předkládané zprávy, protože materiál je předkládán jako nelegislativní a jeho cílem proto nemůže být předkládat návrhy na úpravu právních předpisů.</p> <p>Nicméně obě oblasti spolu samozřejmě úzce souvisí a jsou proto připravovány koordinovaně. V současné době se konkrétně připravuje novela zákona o dráhách, jejímž cílem je transpozice směrnice 1012/34/EU, která obsahuje problematiku jak užívání zařízení služeb, tak problematiku ochrany veřejných služeb ve smyslu článku 11 a násled. uvedené směrnice. Tento návrh je rovněž konzultován se všemi zúčastněnými subjekty.</p> |
|                                   | <p>Tato otázka je podstatná nejen z hlediska ochrany již nabytých práv (v současnosti není účinnou právní úpravou jakkoliv restringováno právo dopravce usazeného na území České republiky provozovat drážní dopravu za účelem přepravy osob mimo režim závazku veřejné služby), nýbrž obecně z hlediska přístupu objednatele (zadavatele) k nabídkovým řízením v režimu zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů; v případě, že stát bude preferovat sjednávání smluv o veřejných službách v přepravě cestujících mimo režim nabídkových řízení a současně omezí právo na přidělení kapacity dopravní cesty s poukazem na (veřejný) zájem v oblasti zachování (neohrožení) ekonomické vyváženosti těchto veřejných služeb, je zjevné, že provozovatelé drážní dopravy poskytující přepravní služby bez nároku na kompenzaci (resp. bez trvalého smluvního závazkového vztahu mezi takovým provozovatelem a příslušnou</p>   | <p>Uvedená připomínka směřuje k nastavení právních předpisů zejména v oblasti regulace provozování drážní dopravy, což není předmětem předkládaného materiálu, a tedy se k ní předmětný materiál nemůže vyjádřit.</p> <p>Nad rámec tohoto materiálu předkladatel uvádí, že současné prostředí, které je minimálně regulováno a vede k výraznému omezení regionální dopravy obtížně koordinovatelnými komerčními trasami dopravců je nutné nějakým způsobem utvářet (viz zelená kniha ke Konceptu veřejné dopravy, kde byly uvedeny i možnosti řešení tohoto problému).</p>  |



|  |  |   |
|--|--|---|
|  | veřejnoprávní korporací) budou mít velmi omezené možnosti podnikání na trhu s přepravními službami v rámci České republiky, příp. tyto možnosti budou prakticky zcela vyloučeny!   |   |
|  | <p>Lze samozřejmě pochopit záměr veřejnoprávní korporace na zachování ekonomické efektivity alokace prostředků z veřejných rozpočtů určených k úhradě ztráty, jež vzniká dopravci v souvislosti s poskytováním služeb v závazku veřejné služby, <b>nelze však nikterak akceptovat tento záměr v okamžiku, kdy</b> (a) je (v některých případech) objektivně provozně, ekonomicky i finančně výhodnější zajišťovat poskytování přepravních služeb za účelem zajištění dopravní obslužnosti bez nároku na příslušnou kompenzaci z veřejných rozpočtů, (b) <b>dochází k omezení, resp. úplnému vyloučení faktického vzniku soutěžního prostředí vytvářením regulačního rámce</b> (resp. faktického jednání v mezích tohoto rámce) <b>zakládajícího pravidla, jejichž aplikace povede k upevnění monopolního postavení incumbents</b> (tj. přímé uzavření smlouvy mezi objednatelem a dopravcem spolu s omezením provozování drážní dopravy v režimu <i>open access</i>)!</p>  | <p>Jedná se o připomínku k nastavení právních předpisů, což není předmětem předkládaného materiálu, a tedy se k ní předmětný materiál nemůže vyjádřit.</p> <p>Pod čarou uvádíme, že není zcela zřejmé, co je konkrétně namítáno v situaci, kdy objednatelé v České republice objektivně mohou zadávat veřejné služby přímým zadáním a je tedy předmětem jejich interních rozhodovacích procesů, jaký model při volbě dopravce zvolí.</p>  |
|  | <p>Pokud se jedná o otázku tzv. <b>tarifní integrace</b>, lze ze zásady uvést následující. Materiál se předně "zabývá" dotčenou otázkou (jež je nesporně jedním, vedle např. konstrukce GVD či smluvních přepravních podmínek, ze základních pojmových znaků síťovosti drážní dopravy) zcela obecně.</p> <p>Nejsou vůbec řešeny <b>otázky související s veřejnoprávní ochranou hospodářské soutěže</b> (horizontální dohody mezi soutěžiteli - kartelové právo), dalším regulačním rámcem (zakotvení povinnosti vzájemného uznávání, příp. zúčtování atp. z formálního a materiálního hlediska, institucionální otázky - clearingový subjekt) či další praktické otázky (např. otázka uznávání jízdních dokladů opravňujících k opakovanému využívání služeb omezenému zpravidla dobou a relací - typicky týdenní či měsíční jízdenky).</p> <p>Je zjevné, že <b>úprava tarifní integrace by měla být řešena obecně závaznými právními předpisy</b>, a to nejen v oblasti soutěžní, ale rovněž i ryze provozní. Ponechání požadavku vzájemného uznávání</p> | <p><b>Neakceptováno.</b> Vzhledem ke svému rozsahu se nemůže předkládaný materiál zabývat problematikou tarifní integrace na velkém prostoru, a tedy ani nemůže vysvětlovat jednotlivé body, které jsou připomínkovým místem navrhovány. Lze souhlasit, že obsahuje proto především důležité obecné závěry k dané problematice.</p> <p>Jak připomínkové místo uvádí, „<i>otázky související s ochranou hospodářské soutěže</i>“ nemohou být komplexně řešeny na půdorysu předkládaného materiálu, byly nicméně ze strany MD opakovaně komunikovány v pracovní skupině k otázkám tarifu (i za přítomnosti zástupce společnosti LEO Express), v zelené knize ke koncepci veřejné dopravy a v dalších dokumentech. MD je přesvědčeno, že uznávání jízdních dokladů za určitých podmínek nepředstavuje kartel, jako cílem ani výsledkem není omezení hospodářské soutěže.</p> <p>Z pohledu předkladatele je naopak zjevné, že úprava tarifní integrace nemůže být řešena obecně závaznými právními předpisy, neboť to ani není možné. Právní předpis nemůže</p> |

|  |   |  |
|--|---|--|
|  | <p>jízdních dokladů na objednateli (tedy jako např. podmínka nabídkového řízení, resp. smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v okamžiku, kdy objektivně existuje pluralita těchto objednatelů přinejmenším ve vztahu stát - kraj), příp. ryze na vůli zúčastněných dopravců nepovede k celoplošné implementaci principu recipročního uznávání jízdních dokladů a postupné eliminaci podstatných rozdílů v tarifech dopravců.</p>  | <p>upravit výši vyrovnání z jízdného ani smluvní podmínky upravující vztahy mezi dopravci. Předkladatel zdůrazňuje, že podrobnosti uznávání jízdních dokladů nejsou zakotveny v právních předpisech žádného ČS Evropské unie a ani v případě Švýcarska neobsahují právní předpisy více než toliko obecné proklamace v této oblasti, zbytek je na dohodě obchodních subjektů za případné (v případě Švýcarska spíše omezené) podpory objednatelů. Tento návrh není tedy podpořen žádnými praktickými zkušenostmi v Evropě.</p>  |
|  | <p><b>ad (7)</b> Jedná se o výjimky, které jsou uděleny na přechodné období a slouží zejména k zajištění plynulosti a funkčnosti dodávaných dopravních služeb. Je zde kladen důraz zejména na transparentnost takovéhoho přímého zadání, z čehož plyne, že způsob výběru dopravce by měl být mnohem více transparentní a pro objednatele i tedy jednoznačně výhodný. Objednatelé v České republice by tedy měli provádět výběr tak, aby tohoto bodu nebylo využíváno zejména ve směru k dominantnímu postavení společnosti České dráhy, a.s. (dále jen „ČD“) a tedy automatickému předvýběru dodavatele objednatelem.</p>   | <p><b>Neakceptováno</b>, připomínkové místo nesprávně uvádí, že se jedná o „<i>přechodné výjimky</i>“, což se nezakládá na pravdě. Žádná z těchto výjimek pro přímé zadání není limitována jakoukoliv lhůtou. Pravděpodobně měl předkladatel připomínky v úmyslu naznačit, že EK připravuje předpis, ve kterém předpokládá výjimku pro železniční přímá zadání omezit, ale to nelze interpretovat takovýmto způsobem. Diskuse nad čtvrtým železničním balíčkem je teprve v počátcích a nelze jeho konečné znění předjímat.</p> |
|  | <p><b>ad (11)</b> Odůvodnění, že harmonogram nemůže být z časových a procesních důvodů plně dodržen, nelze akceptovat. Z hlediska otevírání trhu je nezbytné nastavit přesný harmonogram, který bude pro stát (resp. Ministerstvo dopravy, dále jen „MD“), objednatele a hlavně dodavatele, závazný. Problematika předkládání nabídek v rámci výběrových řízení je časově a procesně náročná včetně systému zajištění nových vozidel a proto není možné pracovat s plánem, který nebude dodržován, resp. může být kdykoliv opětovně změněn. Společnost LEO Express a.s. zde navrhuje nastavit harmonogram tak, aby mohl být všemi stranami dodržován a respektován.</p> | <p><b>Neakceptováno</b>. Předkladatel připomínce věcně z velké části rozumí a akceptuje právě správně tvrzenou nezbytnost nastavení <u>reálného a splnitelného</u> harmonogramu nabídkových řízení pro všechny zúčastněné subjekty. To je právě účelem předkládaného materiálu. Nicméně objektivně je třeba poukázat na skutečnost, že předchozí plány obsahující dynamičtější otevírání trhu nelze dodržet.</p>   |
|  | <p><b>ad (19)</b> Zpráva nic nevypovídá o tom, že spolupráce s DeutscheBahn AG (dále jen „DB“) byla v letech 2012-2013 připisována jinému dopravci, a to sice společnosti RegioJet a.s. (dále jen „RJ“). Na tomto místě je třeba zdůraznit, že uzavření dohody mezi ČD a DB bylo až na druhém místě a DB původně jednalo se společností RJ. Z tohoto pohledu je zřejmé, že velcí mezinárodní</p>  | <p><b>Neakceptováno</b>. Skutečnost, že „<i>spolupráce byla připisována jinému dopravci</i>“ je při absenci reálně existující spolupráce irelevantní. Z připomínky dále s ohledem na reálné skutečnosti nevyplývá tvrzení, že „<i>mezinárodní dopravci hledají synergické efekty se soukromými subjekty</i>“, předkladatel jej nemůže do zprávy zapracovat, neboť neví na čem je toto tvrzení založeno.</p>  |

|  |   |   |
|--|---|---|
|  | dopravci hledají synergické efekty se soukromými subjekty.  |   |
|  | <p><b>ad (20)</b> Mezinárodní dohody ČD existují a tyto samotné zpochybnit nelze, stejně jako nelze na druhou stranu paušalizovat a konstatovat, že na linkách Praha-Brno, popř. Praha-Ústí nad Labem, by měly mít ČD dominantní postavení, paušálně garantované výnosem MD. Synergické efekty jsou výrazně dobrá záležitost, nicméně objednatelé by vždy měla zajímat kvalita nabízených služeb a cena! <b>Existence nových vozidel na trhu sice garantuje kvalitativní část, ovšem nestanovuje část cenovou!</b> Společnost Leo Express a.s. je přesvědčena, že v relevantním nabídkovém řízení může předložit výhodnější nabídku z hlediska ceny při udržení stejných kvalitativních parametrů! Z tohoto důvodu se domníváme, že není správné doporučení MD ponechat relevantní trh (trasy) jednomu dominantnímu dopravci – tedy společnosti ČD.</p> | <p><b>Neakceptováno</b>, je třeba vzít v úvahu nejen cenu a kvalitu (což je obojí skutečně zásadní) ale také mezinárodní rozměr objednávaných služeb. Naprosto drtivá většina vlaků 1. přepravního segmentu, která jezdí mezi Prahou a Brnem, logicky pokračuje dále ve směru Vídeň nebo Bratislava a Budapešť. MD není připraveno objednávat zvláštní vlaky v mezinárodní a jiné vlaky ve vnitrostátní dopravě, právě synergie přeprav Praha – Brno, Brno – Wien a Praha – Wien, Brno – Bratislava, Praha – Bratislava, Praha – Budapešť atd. dává lince Ex3 optimální rozměr a dobrou výnosovou bilanci. Tuto linku nelze rozbít na národně ohraničené segmenty. Právě komplexní uspokojování přepravních potřeby umožňuje plynulé zajištění přepravních služeb mezi Prahou a Vídní ve velmi dobrém intervalu 120' drážní dopravou.</p> |
|  | <p><b>ad (21)</b> Doporučujeme přihlédnout k ad (7), (11) a (20). Varujeme před přímým zadáváním i v následujícím období s obavou, že vlivem korupčního či popř. nekalého jednání může přímé zadání znamenat nevýhodný odběr služeb ze strany objednatelů.</p>  | <p>Viz vypořádání připomínek k jednotlivým bodům.</p>   |
|  | <p><b>ad (28)</b> Další vývoj na uvedených linkách by měl dle společnosti Leo Express a.s. plně spadat do režimu vypsání výběrového řízení bez možnosti přímého zadání viz komentáře výše, průběh procesu obnovy vozového parku ČD by na soutěžení těchto linek neměl mít žádný vliv!</p>   | <p><b>Neakceptováno</b>, rozumíme tomu, že se jedná o názor dopravce Leo Express, a.s., nicméně předkladatel upřednostňuje v této skupině linek svobodně rozhodnout mezi přímým zadáním a nabídkovým řízením na základě výsledků pilotních provozních souborů uvedených v první skupině materiálu.</p>  |
|  | <p><b>ad (30)</b> Souhlasíme s principem jednotného tarifu. Je to však zejména MD, které by mělo v rámci propojení trhu a tedy přepravy několika soukromými společnostmi v rámci závazku definovat a ustanovit jednotný systém principu tarifikace, vzájemného uznávání jízdních dokladů, odúčtování přepravného a vyrovnávání výkonů mezi dopravci. Tato problematika se týká i uznávání a kontroly státem nařízených slev, která se s tímto bodem prolíná. Dopravci musí v tomto vzájemném uznávání jízdenek spolupracovat, nicméně musí mít definovaná pravidla, jakým způsobem k dané problematice přistupovat (více k otázce tarifní integrace viz obecná část tohoto</p>  | <p><b>Částečně akceptováno</b>, MD se své úlohy objednatelé nezříká, nicméně je třeba oddělit systém uznávání slev, který je založen na výměru MF, kterým se stanoví seznam zboží s regulovanými cenami, a mezi průběžným tarifním odbavením, které je úplně jinou otázkou. Důvodem průběžného tarifního odbavení není stanovení sociálních tarifů, nicméně toliko možnost cestovat s jedním jízdním dokladem platným ve všech vlcích objednávaných MD mezi kterýmikoliv dvěma body sítě. Zejména to v žádném případě nemůže být tarif „nařízený“ (na základě jakých mechanismů, neprosto nejasné) objednatelům v prostředí netto</p>   |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | materiálu).  | smluv v dálkové dopravě.   |
|  | <p><b>ad (31)</b> S tímto bodem nelze z pohledu soukromého dopravce absolutně souhlasit. Společný tarif by měl být definován státem, nikoliv jiným, konkurenčním a zejména dominantním dopravcem v rámci státu. Nelze zde argumentovat tím, že tarif ČD je jediný existující síťový tarif. Je povinností státu vyvinout takový tarif, který bude nezávisle kontrolován, auditován a poskytne jednoznačnou transparentnost pro všechny ostatní soukromé dopravce – nejlépe formou obecně závazného předpisu (více k otázce tarifní integrace viz obecná část tohoto materiálu). Společnost LEO Express a.s. varuje před tímto bodem ve zprávě, z pohledu objektivitu trhu a fungování rovné konkurence není možné napojovat soukromé subjekty v rámci akceptace jednotného tarifu na dominantního dopravce na trhu, jehož zájmem je co nejvíce se této konkurenci bránit.</p> | <p><b>Neakceptováno</b>, přesně vzato, o společném tarifu materiál nehovoří, důležitější je však, že vůbec nemůže být vyhlášen státem, který není být dopravcem ve smyslu zákona o dráhách a tedy tarif ani nenařizuje, ani nevyhlašuje. Je i otázkou, zda by takové stanovení tarifu bylo racionální z hlediska tržních příležitostí – tarif dálkové dopravy stanovený státní správou se jeví jako naprosto nepružný a mohl by i omezovat svobodu podnikatelského sektoru ve vyhledávání tržních příležitostí. Naopak tarif ČD splňuje vše potřebné: je jako jediný celostátní a konfrontován s denním podnikáním největšího dopravce v železničním sektoru.</p> <p>Pokud se týče uvedených obav, zdůrazňujeme, že <u>akční nabídky nebudou muset být předmětem uznávání</u> a stejně tak budou ostatní dopravci explicitně svobodní při jejich vyhlášení. Změny tarifu TR10 musí být dále na základě smluvního vztahu s ČD schváleny MD.</p> |
|  | <p><b>ad (32)</b> Jednoznačně doporučujeme, aby se problematikou vývoje jednotného systému vlastněného státem pro vyúčtování a odbavování jednotného tarifu zabývalo MD (nikoliv ČD). Doporučujeme, aby pak vláda uložila nikoliv ČD, ale MD vývoj takového systému, který povede v možnost uznávání jízdních dokladů všemi dopravci na základě jednotných podmínek</p>  | <p><b>Neakceptováno</b>, z výše uvedených důvodů je to nevhodné a právně i věcně nereálné. MD nicméně opakovaně zdůrazňuje, že se své moderační role nezříká.</p>  |
|  | <p><b>ad (33)</b> Tento bod nelze řešit bez ohledu na probíhající proces převodu staničních budov na SŽDC. Uchazečům v nabídkových řízeních v současné době nejsou známy náklady potřebné na zajištění přístupu cestujících v rámci ŽST k vlakům. Tyto informace současný vlastník nádraží ČD nesdílí, nepublikuje a považuje je za osobní vlastnictví, proto ke splnění tohoto bodu navrhuje, aby vláda nařídila subjektu ČD v rámci vlastnické struktury, aby tyto informace veřejně všem soukromým dopravcům v poli železniční osobní dopravy odtajnil a poskytl, aby mohla být litera tohoto bodu naplněna. Jinak se jedná opět o diskriminaci ze strany státu, neboť takové náklady soukromým dopravcům nejsou známy a jediný soutěžitel, resp. uchazeč, který by byl schopen předkládat kompletní a</p>  | <p><b>Neakceptováno</b>, je skutečností, že probíhá proces převodu staničních budov na SŽDC. Právě s ohledem na to je v bodě 33 uvedeno, že náklady na užívání veřejně přístupných prostor nebudou předmětem hodnocení. S ohledem na tuto skutečnost jsou si všichni uchazeči v této otázce rovni a nedochází k žádné diskriminaci ze strany státu.</p>  |

|                       |  |  |
|-----------------------|--|--|
|                       | relevantní nabídky, jsou ČD.   |  |
| <b>RegioJet, a.s.</b> |  |  |
|                       | <p>K bodu (2) Navrhujeme, aby MD analyzovala předchozí vypsané soutěže. V minulosti byly vypsaný pouze 3 soutěže:</p> <p>(i) V roce 2005 a 2006 na linky Pardubice – Liberec a Plzeň – Most - v obou vyhrála společnost České dráhy, a.s. („ČD“) s cenou (18 Kč/vlkm, resp. 42 Kč/vlkm), přičemž v červenci 2014 v přímém zadání (bez soutěže) s identickými ojetými vlaky ČD žádají cca 100 Kč/vlkm, což je cca 5x, resp. 2x více než v předchozí soutěži.</p> <p>(ii) Soutěž Olomouc – Krnov – Ostrava: - tento tender byl vypsan v dubnu 2012 (po novele zákona o veřejných zakázkách). ČD se rozhodly se do tendru nepřihlásit a tendr bojkotovat a zdržovat u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže („ÚOHS“), avšak neúspěšně. Nejnižší nabídku podal RegioJet, druhá byla Arriva, ta však byla nakonec z formálních důvodů (nedoložila doklad o vzdělání druhého odpovědného zástupce) vyloučena, čímž byl tendr dle zákona zrušen. Výsledky: RegioJet požadoval dotace 188 Kč/vlkm, Arriva 189,1 Kč/vlkm. ČD vykázaly na této lince v roce 2010 ztrátu 225,2 Kč/vlkm (to je v prvním roce platnosti 10leté smlouvy), a to se starými soupravami. Úspora pro stát za 15let provozu by tedy po tendru byla 499 milionů Kč. Pokud by Ministerstvo dopravy („MD“) na základě smlouvy s ČD požádalo ČD o pořízení nových souprav, stát by dnes díky nevýhodné smlouvě zaplatil navíc na odpisech dalších 450 milionů Kč. Úspora prostát za 15let by pak byla 950 mil Kč. Doposud ČD vždy požadovaly úhradu odpisů, ale neodečetly tzv. pozitivní dopady investice, tedy nárůst cestujících či nižší provozní náklady (energie, dopravní cesta, údržba).</p> <p>Ze zkušeností z těchto tří soutěží plyne, že soutěže uspoří až 50 % kompenzace, reálně 20 – 30 %, a to i tehdy, jsou-li zakoupena nová moderní vozidla dopravcem, nikoliv z veřejných rozpočtů.</p> | <p><b>Neakceptováno</b>, z důvodu omezeného rozsahu materiálu nepokládáme za účelné uvádět v předmětném materiálu tyto údaje, které byly již předmětem předchozích dokumentů a jsou všeobecně známy. Nesouhlasíme však se závěrem, že z těchto tří soutěží plynou závěry, platné pro celou síť dálkové dopravy – ve všech třech případech se jednalo o svým způsobem specifické linky, které nejsou zcela typickým zástupcem průměrných vlaků dálkové dopravy, takže uvedené zkušenosti nelze přeceňovat ani podceňovat.)</p> <p>Souhlasíme však s tím, že soutěže mohou podnítit iniciativu dopravců a nalézt možnosti více efektivního poskytování veřejných služeb, proto se takové soutěže připravují, což potvrzuje i tento materiál.</p> |
|                       | K bodu (4) MD spojuje vypisování soutěží s problematikou čerpání prostředků z operačního programu doprava pro období 2014 – 2020 („OPD2“). Chápeme, že čerpání z operačního programu doprava pro období 2007 – 2013 („OPD1“) bylo problematické, a   | Nejedná se o připomínku, ale spíše o tvrzení, resp. vyjádření názoru připomínkového místa. Z OPD2 se předpokládá samozřejmě financovat zejména infrastruktura, ale předkladatel nevidí důvod, proč by nebylo vhodné financovat i vozidla. Právě naopak,  |

|  |   |   |
|--|---|---|
|  | <p>tedy že „rychlé utracení“ zbývajících prostředků z OPD1 je žádoucí. Z OPD2 by se však v následujících 7 letech měla financovat především potřebná infrastruktura a nikoliv vozidla, která si mohou zakoupit sami dopravci. Čerpání OPD2 na kolejová vozidla je žádoucí až v druhé polovině období 2014 – 2020, a to až bude pravděpodobné, že by se prostředky z OPD2 opět nevyčerpaly.</p>  | <p>bylo bez velmi krátkozraké pořídit infrastrukturu, po které by následně žádná vozidla nejezdila. Pokud se jedná o vlaky v rámci veřejných služeb, je evropská dotace jednou z racionálních možností jak vozidlový park obnovit.</p>  |
|  | <p>K bodu (6) a (7): MD nesprávně vykládá možnosti zajištění závazku veřejné služby, jak je upravuje Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) („Nařízení 1370“). Nařízení 1370 v článku 5 odst. 3 stanoví jako základní způsob výběru dopravce veřejné služby nabídkové řízení, jež musí být otevřené všem provozovatelům, musí být spravedlivé a dodržovat zásady transparentnosti a zákazu diskriminace. Pouze ve výjimečných nebo odůvodněných případech Nařízení 1370 připouští přímé uzavření smlouvy o závazku veřejné služby.</p> <p>Tento výklad vyplývá z úvodních ustanovení Nařízení 1370, kde je v bodě (20) uvedeno, že <i>pokud se orgán veřejné správy rozhodne, že svěřit poskytování služeb obecného zájmu třetí osobě, musí vybrat provozovatele veřejných služeb v souladu s právem Společenství týkajícím se veřejných zakázek a koncesí, ..., jakož i se zásadami transparentnosti a rovného zacházení</i>. V bodě (23) se pak uvádí, že <i>nabídkové řízení na smlouvy o veřejných službách by nemělo být povinné, pokud se smlouva týká nízkých částek nebo malých vzdáleností</i>. V bodě (24) je pak připuštěna další výjimka z pravidla nabídkového řízení, a to v případě existence nebezpečí přerušování poskytování služeb. Bod (26) formuluje poslední přípustnou výjimku z pravidla nabídkového řízení, a to přímé uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě po železnici v odůvodněných případech. Požadavek důvodnosti přímého uzavření smlouvy současně vyplývá z článku 7 odst. 4.</p> <p>Nařízení 1370, podle něhož příslušný orgán na žádost předloží důvody rozhodnutí uzavřít smlouvu o veřejných službách přímo. V bodě 2.3.5 Sdělení Komise o výkladových pokynech pro Nařízení (ES) č. 1370/2007</p> | <p><b>Částečně akceptováno</b>, uvedený výklad nařízení 1370/2007 není správný. Je skutečnost, že Nařízení 1370/2007 pokládá nabídkové řízení za obecně možný způsob výběru dopravce, zároveň však obsahuje výjimky, použitelné pro sjednávání smluv o veřejných službách u malých zakázek, v mimořádných situacích, s vnitřními provozovateli a také v oblasti železničních drah kromě metra. Nařízení 1370 ve své preambuli (25) dále jednoznačně uvádí, že <i>„cílem tohoto nařízení je stanovit právní rámec pro poskytování kompenzací nebo výlučných práv v případě smluv o veřejných službách, a nikoliv další otevírání trhu železničních služeb“</i>.</p> <p>Stejně tak v článku 5 odst. 3 se uvádí, že <i>„každý příslušný orgán, který se obrátí na osobu jinou než je vnitřní provozovatel, musí uzavřít smlouvy o veřejných službách na základě nabídkového řízení s výjimkou případů uvedených v odstavcích 4, 5 a 6.“</i> V uvedených případech je tedy přímé uzavření smlouvy právně zcela korektní alternativou nabídkového řízení. V této souvislosti lze upozornit na rozdíl mezi vyjádřeními „s výjimkou odstavce 6“ podle Nařízení 1370 a „pouze ve výjimečných případech“ užitě ve Vašem dopise, které představuje podle názoru Ministerstva dopravy drobný významový posun, který mohl vzniknout patrně nepřesnou citací předmětného ustanovení.</p> <p>Článek 7 odst. 4 nařízení 1370 uvádí, že <i>„na žádost kterékoliv zúčastněné strany jí příslušný orgán předloží důvody svého rozhodnutí týkající se přímého uzavření smlouvy o veřejných službách.“</i> V této souvislosti je třeba uvést, že dosud žádná smlouva na předmětné dráze v předmětném období dosud nebyla uzavřena. Ministerstvo dopravy ji má v úmyslu uzavřít v budoucím období přímým uzavřením smlouvy, a to s ohledem na možnost využití článku 5 odst.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p>oveřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici (2014/C 92/01) („Výkladová pravidla k Nařízení 1370“) je výslovně uvedeno, že <i>výjimka z obecného pravidla o nabídkovém řízení musí být rovněž uplatňována restriktivně</i>. Tvrzení MD uvedené v bodě (7) materiálu, že <i>objednatelé v České republice tedy v současnosti nemají právní povinnost provádět výběr dopravce pro veřejné služby na železničních drahách na základě nabídkového řízení</i>, je proto v rozporu s úpravou obsaženou v Nařízení 1370. Nařízení 1370 sice připouští přímé zadání, lze je však využít pouze v odůvodněných případech.</p> <p>Článek 60 Smlouvy o fungování Evropské unie („SFEU“) současně České republice ukládá, aby usilovala o liberalizaci služeb ve větší míře, než jí ukládají předpisy EU, pokud jí to dovolí celková hospodářská situace a situace v železniční osobní dopravě. Jak potvrzuje analýza úspor v případě nabídkových řízení, jež tvoří Přílohu RJ1 tohoto vyjádření, liberalizace železniční osobní dopravy je v reáliích České republiky nejen možná, ale přímo nezbytná.</p> <p>Jsou-li dány důvody pro přímé zadání, lze k němu přistoupit za podmínky, že jsou respektovány obecné zásady SFEU, jako jsou transparentnost a rovné zacházení, neboť dle bodu 2.3.5 Výkladových pravidel k Nařízení 1370 nejsou smlouvy uzavřené přímo těchto zásad SFEU zproštěny. Podmínkou přímého uzavření proto dle článku 7 odst. 2 Nařízení 1370 je zveřejnění základních parametrů smlouvy alespoň jeden rok předem v Úředním věstníku EU. Důvodem pro toto zveřejnění je ve smyslu bodu (29) úvodních ustanovení Nařízení 1370 to, aby se o záměru uzavřít smlouvu napřímo dozvěděli i další případní provozovatelé veřejných služeb a mohli zareagovat, tedy přinést nabídku.</p> <p>Co se stane, má-li MD coby objednavatel více nabídek? Musí rozhodnout v souladu s ustanovením § 39 odst. 3 zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů („rozpočtová pravidla“), tedy tak, aby výdaje vynakládalo co nejhospodárněji, nejefektivněji a nejúčelněji (tedy v souladu s principy 3E). Současně je MD povinno rozhodnout v souladu se SFEU, tedy transparentně a nediskriminačně, a své</p> | <p>6, který umožňuje Ministerstvu dopravy přímé zadání bez předchozího nabídkového řízení provést. Z pohledu Ministerstva dopravy je u uvedených krátkodobých smluv zásadní zejména výše požadované kompenzace a teprve následně případné zvýšení kvalitativních standardů. K tomu doplnkově Ministerstvo dopravy uvádí, že pokud by i v případě přímého zadání veřejných služeb měl objednatel povinnost předem zveřejnit kvalitativní kritéria pro nasazená vozidla, jejich váhu a ostatní smluvní podmínky tohoto plnění, včetně požadovaného vztahu k hodnotě požadované kompenzace z veřejných rozpočtů, z pohledu Objednatele by byl zcela setřen rozdíl mezi nabídkovým řízením a přímým zadáním, prakticky by došlo až k vyprázdnění zákonné možnosti objednatel zadávat veřejné služby přímým zadáním bez provedení nabídkového řízení, která je jednoznačně současná s Nařízením 1370/2007. Rozdíl by zůstal pouze v dílčích administrativních povinnostech při formálním postupu objednatel, kdy pro nabídková řízení je striktně právními předpisy nastaven proces výběru dopravce.</p> <p>V návaznosti na vypořádací jednání dne 19. srpna MD bere na vědomí připomínku, že výjimka dle čl. 5 odst. 6 Nařízení 1370/2007 má být v souladu s výkladovými pokyny EK uplatňována restriktivně. Zadání se v případě konkurenční nabídky zásadně zkomplikuje, neboť objednavatel pak musí transparentně a nediskriminačně rozhodnout, která z nabídek je pro stát výhodnější, a to s ohledem na rozpočtová pravidla a povinnost vynakládat veřejné prostředky co nejhospodárněji, nejefektivněji a nejúčelněji. Vzhledem k tomu, že u přímého zadání nejsou dopředu uveřejněny konkrétní požadavky objednatel, může se stát, že nabídky budou nejednoznačně srovnatelné a pro objednavatele pak náročné rozhodnout, která z nabídek je pro stát výhodnější. Odmítnutý dopravce má dle Nařízení 1370/2007 právo se obrátit i na soud a žádat přezkoumání rozhodnutí o přímém zadání.</p> <p>Ve vztahu k možnosti zadávat služby přímo bylo proto dohodnuto, že MD v materiálu upozorní na procesní rizika spojená s přímým zadáním podle čl. 5 odst. 6 nařízení (ES) č. 1370/2007, a to doplněním věty do bodu (7) materiálu: „<i>Zároveň nelze vyloučit rizika spojená s tímto typem přímého zadání</i>“</p> |
|--|--|

|  |   |
|--|---|
| <p>rozhodnutí řádně odůvodnit. Dle článku 5 odst. 7 Nařízení 1370 pak rozhodnutí objednavatele o uzavření smlouvy podléhá soudnímu přezkumu, a to na případný podnět zájemce o uzavření konkrétní smlouvy. V zájmu státu by mělo být eliminovat zadávání smluv způsobem, u něhož hrozí riziko, že bude napadeno u soudu. Stát jako objednavatel by v souladu s výše uvedenými požadavky rozpočtových pravidel a SFEU měl požadovat co nejnižší cenu a nejvyšší kvalitu. Nejjednodušší, nejtransparentnější a nejspravedlivější způsob jak rozhodnout, která z nabídek je nejlepší, je vypsát nabídkové řízení a vybrat zájemce transparentně, neboť nabídkové řízení zajišťuje vzájemnou srovnatelnost nabídek.</p> <p>Příkladem problematického a ve výsledku nespravedlivého posouzení rozdílných nabídek při přímém zadání je nabídka Arrivy z 7/2014 na roční kontrakt na linky Pardubice – Liberec, Plzeň – Most, kdy Arriva nabídla moderní vozidla a nabídla cenu jen o něco vyšší než ČD se starými vozidly. MD přesto vybralo staré motoráky ČD. Pokud by šlo o dlouhý kontrakt, nikoliv roční, a ČD by později zakoupily také moderní jednotky, dotace by se navýšila o nové odpisy a výsledná cena by s největší pravděpodobností byla vyšší, než cena původně nabízená od Arrivy. Za účelem zachování dopravní obslužnosti a vyloučení rizik výběru nekvalitní nabídky či rizik napadení přímého zadání u soudu by MD mělo mít zájem na rozšíření plánu otevírání trhu alespoň na 4 nabídková řízení ročně tak, aby do 7 let byly výkony vysoutěženy. Tento postup je v souladu s koncepcí Smlouvy o závazku veřejné služby v drážní osobní dopravě ve veřejném zájmu na zajištění dopravních potřeb státu na období od 1. 1. 2010 do konce platnosti jízdního řádu pro období 2018/19 ve znění jejích dodatků („Smlouva“), uzavřené mezi ČD a MD v roce 2009, jež v článku IIIa. Počítá s postupným soutěžením 75% výkonu ČD. Z možnosti nabídkového řízení po dobu platnosti Smlouvy byly vyloučeny pouze linky uvedené v příloze č. 10 Smlouvy. Není zde proto důvod omezit nabídková řízení pouze na 4 nabídková řízení, zejména když takový přístup MD je v rozporu s požadavkem článku 60 SFEU, aby Česká republika usilovala o liberalizaci i nad rámec</p> | <p><i>v případech, kdy konkurenční dopravce namítne, že je připraven dotčené veřejné služby zajistit za ekonomicky výhodnějších podmínek.“.</i></p> <p>I po jednání dne 19. srpna RegioJet trvá na názoru, že právní názor předkladatele, že objednatelé nemají povinnost provádět výběr dopravce nabídkovým řízením, je nesprávný, neboť je v rozporu s výslovnou úpravou Nařízení 1370/2007 – viz např. bod (20) preambule – orgán veřejné správy musí vybrat provozovatele veřejných služeb v souladu s právem společenství týkajícím se veřejných zakázek a koncesí a se zásadami transparentnosti a rovného zacházení, na což navazuje bod (23): nabídkové řízení by nemělo být povinné pokud ... (následují ony 4 výjimky), dále bod 2.3.5 výkladových pravidel: výjimka z obecného pravidla o nabídkovém řízení musí být uplatňována restriktivně. Uvedené vyjádření vzal předkladatel vědomí, avšak není připraven v materiálu v této věci provést žádné změny.</p> |
|--|---|



|  |   |  |
|--|---|--|
|  | <p>uložený předpisy EU.</p> <p>Jsou snad důvodem pro předložený minimalistický plán nabídkových řízení, který ignoruje potenciál trhu, obavy státu že společnosti jako Arriva, National Express či RegioJet nejsou tak dobré a spolehlivé jako ČD? Takové případné obavy jsou zcela liché, když Arriva patří do skupiny DeutscheBahn, jenž je největším dopravcem na světě. RegioJet provozuje vlaky v závazku veřejné služby se ziskem na Slovensku, zatímco ČD prodělaly v roce 2013 v osobní dopravě v ČR 2 miliardy Kč (z celkových 5mld Kč), a to při dotaci 12,77 miliardy Kč z veřejných rozpočtů.</p> <p>Přímé zadání je ve smyslu Nařízení 1370 výjimečný instrument, při jehož využití sedají očekávat nevyžádané nabídky dalších potenciálních zájemců o uzavření smlouvy, kteří dokáží provozovat identické vlaky s úsporou 20 až 30 %.</p>   |  |
|  | <p>k bodu (12): Jak již bylo uvedeno v komentáři k bodům (6) a (7), přímé zadání je výjimečný instrument, který lze použít pouze v odůvodněných případech. Tím, že zájem provozovat železniční služby má dalších 5 společností (Arriva, National Express, RegioJet, Leo Express a GWTRegio/Viamont), není dán sebemenší důvod přímého zadání, jak požaduje Nařízení 1370. Stát se v souladu s rozpočtovými pravidly MUSÍ chovat hospodárně k veřejným prostředkům, přičemž nejnižší cenu dostane jen formou otevřené soutěže. Právě díky soutěži vyvine silný tlak na ČD, které teprve poté budou nuceny zvýšit svoji efektivitu. Soutěže ČD neoslabí, ale naopak posílí, neboť poskytne managementu ČD silný argument i proti tlakům odborů. Objednavatel musí jednat nediskriminačně, bez ohledu nato, komu daná společnost patří. Pokud má MD obavy z kvality plnění závazku, může žádat bankovní záruky, které dávají státu silný instrument pro případy, kdy dopravce provozuje nekvalitní služby, nebo služby v rozporu se smlouvou o závazku veřejné služby.</p> | <p>Viz vypořádání předchozí připomínky, MD se v žádném případě nedomnívá, že přímé zadání je výjimečný nástroj, který lze v oblasti veřejných služeb na železnici použít pouze v omezeném počtu případů.</p> |
|  | <p>k bodu (18): Přesně jak MD konstatuje v tomto bodě, je pro objednavatele takřka nemožné při přímém zadání vyloučit nedovolenou veřejnou podporu a zaručit hospodárné, efektivní a účelné nakládání s veřejnými prostředky. Cílem soutěže je</p>  | <p>S principem předloženého souhlasíme, proto také materiál obsahuje nabídková řízení.</p>   |

|  |   |   |
|--|---|---|
|  | <p>vždy určit, kdo při stejné kvalitě, kapacitě vozidel a jízdním řádu požaduje nejnižší dotace. Ten, kdo žádá nižší dotace, siveří, že dokáže kvalitními službami zaujmout více cestujících a přilákat je do svých vlaků, což je v souladu s dlouhodobým úsilím MD i EU zvýšit atraktivitu železniční osobní dopravy a v zájmu ochrany životního prostředí a snížení hluknosti přesunout cestující z silnic na železnici.</p> <p>RegioJet na lince v závazku veřejné služby Bratislava – Komárno dokázal navýšit v prvním roce počet cestujících o 100 %, v roce 2014 vůči 2013 roste počet cestujících o 21 %. ČD rostly v roce 2013 vůči 2014 jen o 3 promile (!! ) a to při investicích do vozového parku téměř 30 miliard Kč (!! ). Tyto údaje o vývoji ČD jsou alarmující a jsou výzvou pro MD, aby si vypracovalo analýzu schopnosti železničních dopravců na jiných trzích zvýšit počet cestujících, aby porovnálo tyto výsledky s výsledky ČD a ze srovnání vyvodilo důsledky.</p> <p>Nabídkové řízení není jen souboj nákladové efektivity soutěžitelů, ale především zvážení jejich schopnosti či neschopnosti získat si více cestujících.</p> |   |
|  | <p>k bodu (21): Jak bylo řečeno výše, přímé zadání je výjimečný instrument, který nelze použít pro situaci České republiky, neboť zde je minimálně 5 společností majících zájem o výkony v závazku veřejné služby. Je vysoce pravděpodobné, že tyto společnosti po oznámení o přímém zadání podají objednateli své nabídky také. Přímé zadání pak bude značně rizikové, neboť zájemci o uzavření smlouvy se mohou dovolávat přezkumu přímého zadání u soudu. Proto je třeba eliminovat riziko napadení přímého zadání, vypsáním minimálně 3 – 4 soutěží ročně a zbytek linek prodloužit jen na nezbytně dlouhou dobu. Tím by MD dalo jasný signál trhu, že je zde upřímný zájem postupně vysoutěžitelou sítí, a dopravní společnosti pak nebudou mít důvod komplikovat přímé zadání ČD nanezbytně nutnou dobu.</p>  | <p>Jak již bylo uvedeno výše, MD nepokládá přímé zadání za výjimečný nástroj. Nicméně zároveň pokládá za potřebné zahájit proces otevírání trhu. Po provedení soutěže na pilotních provozních souborech je nezbytné zkušenosti s nabídkovými řízeními vyhodnotit a racionálně stanovit další postup.</p> <p>Na vypořádacím jednání dne 19. srpna předkladatel konstatoval, že není připraven změnit pořadí nebo upřednostnit jiné linky dálkové dopravy. V připomínkovém řízení byly zřejmé i snahy dalších subjektů na zpomalení tempa liberalizace, předkladatel proto chce v této oblasti zachovat stabilitu a vyváženost.</p> |
|  | <p>K bodu (24): Navrhujeme sloučit R14, R15 a R16. Linka R16 (Plzeň – Most) je obsluhována jen třemi motoráky, a proto objednatel získá mnohem lepší cenu sloučením těchto obdobných provozních souborů. Chápeme záměr MD čerpat na R14 a R15 prostředky z OPD2, ale i při spojení</p>  | <p><b>Neakceptováno</b>, s ohledem na provedenou notifikaci i s ohledem na rozdílnou provozní základnu nepředpokládáme sloučení uvedených provozních souborů. Zakoupení vozů s vlastními prostředky by nesporně mělo dopad po požadované kompenzaci.</p>  |

|  |   |  |
|--|---|--|
|  | <p>těchto souborů je to tak malá soutěž, že dopravci jsou schopni si vozy rychle zakoupit i z vlastních prostředků. Na trhu je navíc mnoho moderních souprav na pronájem, tzv. operativní leasing. Doporučujeme šetřit peníze z OPD2 na infrastrukturu a na velké soubory s elektrickou trakcí. Žádáme proto, aby soutěž na R14, R15 a R16 proběhla na podzim 2014 společně jako jeden soubor, a aby soutěž na R5 a R20 byla vypsána již na jaře 2015 a R27 v létě 2015, a aby soutěže na další linky byly následně vypisovány v 3měsíčních intervalech.</p>  |  |
|  | <p>k bodu (27): V tomto bodě MD deklaruje, že chce předmětné linky zadat napřímo ČD, neboť vedou do zahraničí. Tento argument však nepředstavuje věcně podložený důvod pro odůvodnění přímého zadání ve smyslu Nařízení 1370. ČD není jediným dopravcem, který by byl schopen provozovat linky vedoucí do zahraničí. RegioJet také provozuje vlaky přes hranice České republiky do zahraničí, a to buď sám (v dané zemi si zakládá dceřiné společnosti, např. RegioJet a.s. na Slovensku, v přípravách je dceřiná společnost v Polsku), nebo si sám hledá vhodné partnery. Žádný právní předpis nestanoví, že přeshraniční linky může provozovat jen státem ovládaná společnost, takový přístup by porušoval zákaz omezení volného pohybu služeb v EU, jenž je zakotven ve SFEU. Je třeba upozornit, že ve vztahu k linkám Ex1 a Ex2 připravuje RegioJet žalobu na navrácení veřejné podpory a podnět na Evropskou komisi, neboť dal MD na jaře 2014 nabídku, že bude provozovat identický jízdní řád bez dotací. Není zde proto již dán veřejný zájem na závazku veřejné služby pro tyto soubory linek a kompenzace poskytovaná ČD za tyto linky představuje nedovolenou veřejnou podporu. V roce 2012 byly dotace na Ex1 a Ex2 celkem 310 mil Kč. RegioJet je připraven převzít bez dotací také linku Ex3 (Břeclav–Brno–Praha–Ústí). Z uvedených důvodů je zadání těchto tří linek napřímo s podporou veřejných financí (s dotacemi) nežádoucí. Tímto vyzýváme MD, aby s RegioJetem započal jednání o převzetí těchto linek a o jejich vyloučení ze závazku veřejné služby, neboť již nenaplňují definici závazku veřejné služby ve smyslu Nařízení 1370. Neexistuje ani důvod, proč by měly být další linky (Ex4, R7, R13, R22, R23)</p> | <p><b>Neakceptováno,</b> reálně je velmi málo ucelených provozních souborů, které jiní dopravci provozují do zahraničí. Je skutečností, že žádný právní předpis nestanoví, že přeshraniční linky může provozovat jen státem ovládaná společnost, s tímto tvrzením plně souhlasíme, nicméně to není racionálním důvodem, proč by bylo účelné přeshraniční linky soutěžit.</p> |

|  |   |  |
|--|---|--|
|  | <p>zadáný napřímo. Tento materiál tyto linky nazývá jako „stabilní s přímým zadáním“, což je však pouze prázdná fráze postrádající jakékoli věcné odůvodnění požadované Nařízením 1370.</p>   |  |
|  | <p>K bodu (30): Plně souhlasíme, aby podmínkou všech soutěží bylo uznávání jízdních dokladů, a to včetně síťových. MD však nesmí zapomenout na síťové slevy IN25, IN50 a IN100. Doporučujeme proto: 1) zavést novou slevovou kartu s novou značkou v majetku státu (např. Czkarta), nebo 2) odkoupení značky Inkarta MD od ČD a následné zpřístupnění této značky všem budoucím dopravcům, podobně jako je dnes Rail plus.</p>  | <p><b>Neakceptováno</b>, předkladatel nevidí žádný racionální důvod k odkupování značky Inkarta MD od ČD a následné zpřístupnění této značky všem budoucím dopravcům. V materiálu je popsán odlišný způsob uznávání jízdních dokladů, který tyto vysoce rizikové operace nepředpokládá.</p>  |
|  | <p>k bodu (31): Souhlasíme, že bude používán km tarif ČD, který je schvalován MD. Musí být ovšem zajištěn nediskriminační přístup k prodeji jízdenek. V soutěži o linku „Krnov“ v roce 2012 bylo uznávání tarifů jednostranné, tzn. diskriminující. Byla zde povinnost nového dopravce např. ve stanici Opava zřídit prodejní místo. Nový dopravce však mohl prodávat jízdní doklady pouze na své spoje, nikoliv na spoje všech dopravců; toto právo měly jen ČD. Výsledkem takového řešení by byly dvě kasy vedle sebe, ovšem všichni cestující by logicky preferovali jen kasy ČD, neboť ta by prodávala „univerzální“ jízdenky. Nový dopravce by pak musel platit ČD provizi z jeho jízdenky prodané v kase ČD (což je v pořádku), jeho prodejní místo by však bylo o provizi z prodeje jízdenek ochuzeno, což by mělo negativní vliv na jeho ekonomiku. Při návrhu koncepce je proto třeba dbát důsledně dodržení požadavku nediskriminace dopravců při vzájemném prodeji jízdních dokladů.</p> | <p><b>Neakceptováno</b>, uvedená úvaha není podle názoru předkladatele zcela správná. Pro ČD by bylo iracionální zajišťovat prodej jízdenek ve stanici, ve které bude dominantní část přepravy zajišťovat jiný dopravce. Pokud bude samozřejmě stanice obsluhována vlaky obou společností se srovnatelným obrátem, pak samozřejmě nelze vyloučit, že cestující bude preferovat pokladnu ČD, nicméně výše vyrovnání za km bude poskytnuta i v tomto případě a ČD si ponechají pouze nástupní sazbu – takto byl způsob uznávání jízdenek nastaven.</p> |
|  | <p>k bodu (40): Nesouhlasíme s tvrzením v tomto bodě, neboť peněz je dostatek. Pokud MD tvrdí opak, nechť MD vyzve RegioJet, aby mu doložil kalkulace a vstoupil v jednání o převzetí identických JŘ provozovaných bez dotací (Ex1, Ex2, Ex3). Otevřením trhu bez použití EU dotací lze z dnešních 4 mld. Kč ušetřit 1 mld. Kč ročně, jak dokládá přiložená analýza úspor díky nabídkovým řízením. Při použití EU peněz lze dokonce uspořit až 2,631 mld. Kč ročně z dnešních 4 mld. Kč. V příloze naleznete kalkulace různých variant zadání</p>   | <p><b>Neakceptováno</b>, je třeba objektivně uvést, že toto je pouze tvrzení připomínkového místa, které nebylo nikdy prokázáno. MD nemá informace o tom, že by byly v této oblasti porušovány právní předpisy.</p>  |

|  |   |   |
|--|---|---|
|  | <p>(přímého či soutěží) při různých variantách financování vozidel (0% OPD, 85% OPD). MD má přebytek prostředků, jen musí ihned spustit soutěže a uvolnit linky, které mohou být ve stejném rozsahu provozovány bez dotací. Uspořené prostředky pak může použít na zlepšení dopravní obslužnosti rozšířením objednávky. RegioJet nabídl převzetí Ex1 a Ex2 bez dotací, což je úspora 310 mil Kč ročně, MD však tuto úsporu odmítlo. Jsme připraveni o této nabídce stále jednat a k 12/2014 převzít Ex1, od 12/2015 i Ex2. RegioJet je připraven na vyzvání MD přijít i s nabídkou převzetí Ex3 od 12/2016, což je úspora dalších 625 mil Kč ročně. MD má dostatek finančních prostředků i na rozvoj taktové dopravy 60 minut na celém území i na 60 minutový takt Praha – Plzeň – Bavorsko.</p>  |   |
|  | <p>k bodu (41): Stávající systém zadání smluv o závazku veřejné služby je naprosto zvrácený, a proto nefunguje naprosto elementární přirozenost, jakým je přínos investice. Smyslem každé investice je, aby přinesla úspory, nebo vyšší tržby = zisk. ČD si po investicích vůči objednatelům účtuje navýšené odpisy (negativní přínos), nezaúčtovávají však pozitivní přínosy, jako je nárůst cestujících (díky kvalitě), snížení nákladů na energii, dopravní cestu (moderní vozidla jsou často výrazně lehčí), snížení nákladů na údržbu (moderní vozidla mají menší údržbové cykly), ani nižší zálohy (díky vyšší spolehlivosti nových vozidel). Pokud objednatel neslíbí zvýšení dotací, ČD raději neobnovuje. ČD fakticky drží cestující jako své rukojmí. Jediným východiskem jsou soutěže, v nichž si noví dopravci musí pořídit moderní vozidla za své, a to i bez nutnosti čerpání veřejných prostředků. Podle našich kalkulací (viz Příloha RJ1) se soutěžemi dokonce sníží výše dotace i bez nutnosti investic do vozidel z prostředků EU.</p> | <p>Nejedná se o připomínku, toliko o tvrzení. Je objektivní skutečnost, že údržba starších vozů nebyla prováděna vždy na odpovídající úrovni, tj. je vysoce problematické, aby snížení nákladů na údržbu spojené s vyšší efektivitou vozidla získáním nových cestujících přineslo takový přínos, který tato nová vozidla „zaplatí“.</p> |
|  | <p>K bodu (43): Obnovu vozového parku musí zajistit při nižších provozních dotacích samotní dopravci. Stát přeci také např. nekupuje pekárnu pekařům. Pokud přesto chce stát využít EU peněz, je to možné, ovšem jen na vysoutěžené tratě. Jen tak se dá vyloučit nedovolená veřejná podpora, která se vypočte rozdílem mezi dotací ČD na danou linku a nabídkou konkurenčního dopravce při započtení investičních dotací z EU</p>  | <p><b>Neakceptováno</b>, s uvedenou úvahou se nelze ztotožnit, mimo jiné upozorňujeme na skutečnost, že pekárna není předmětem veřejných služeb v přepravě cestujících.</p>   |

|  |   |   |
|--|---|---|
|  | prostředků.   |   |
|  | <p>K bodu (45): Čerpání z OPD1 i OPD2 na pořízení a modernizaci kolejových vozidel sice bude Evropskou komisí pravděpodobně povoleno, ale bude značně rizikové, neboť bude slučitelné s vnitřním trhem pouze při vyloučení zvýhodnění ČD, vyloučení překompenzace a nedovolené veřejné podpory. Soukromí dopravci jsou schopni a připraveni svými nabídkami dokázat, že splnění cílů OPD lze dosáhnout i jiným, vůči evropským i českým zdrojům šetrnějším způsobem. Příloha RJ1 dokazuje, že nových vozidel a zároveň úspor českých veřejných prostředků lze docílit otevřením trhu i bez použití prostředků z OPD. MD je povinno provést variantní posouzení, které tyto závěry potvrdí, nebo je vyvrátí. Natrhu v ČR neexistuje žádná forma investiční mezery, neboť dopravci jsou připraveni pořídit si soupravy za své a nabídnout stejné nebo nižší dotace, než jaké nyní čerpá ČD sestavami vlaků. Uvedené znamená, že prostředky z EU fondů zde nelze umístit, neboť lze stejné cíle dosáhnout i otevřením trhu. Cílem použití prostředků z fondů EU je ve smyslu Nařízení Rady (ES) č. 1083/2006 ze dne 11. července 2006 o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu a Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení (ES) č. 1260/1999 („Nařízení 1083“), podporovat harmonicky, vyváženě a udržitelný rozvoj Společenství, a to zejména posilováním konkurenceschopnosti příslušné oblasti v rámci Společenství, a tím ve svém důsledku Společenství jako takového. Konkurenceschopnost určité oblasti lze zlepšit tehdy, jestliže selepší využití jejich veřejných financí v důsledku pozitivních efektů provozních a investičních dotací čerpaných z EU fondů, neboť díky těmto úsporám lze tyto veřejné prostředky využít pro další cíle, kterélepší ekonomikou a sociální situaci a postavení regionu. Pokud však investiční dotace ve svém důsledku zvyšují zátěž na veřejné finance (např. potřebou zvýšit provozní dotace o navýšení odpisů, zatímco žádné pozitivní efekty investice nejsou zohledněny ve stanovení výše dotace), celkový efekt takové investice je negativní a nežádoucí, neboť vede k opačnému důsledku, než o který usiluje EU, čímž maří udržitelný rozvoj Společenství.</p> | <p>Jedná se o tvrzení, nikoliv o připomínku, předkladatel se odlišně od tohoto názoru domnívá, že modernizace vozidlového parku obecně přispívá k cílům dopravní politiky EU i ČR s ohledem na zvýšení kvality veřejné dopravy.</p> <p>Na vypořádacím jednání dne 19. srpna RegioJet, a.s. upozornil na určité problematické okruhy při obnově vozidlového parku z OPD, zejména pokud by šlo o použití těchto vozů na nevysoutěžených tratích (přímá zadání veřejných služeb) z důvodu obtížnosti vyloučit nedovolenou veřejnou podporu. Preferovaný způsob použití prostředků z OPD je podle společnosti RegioJet a.s. nákup kolejových vozidel státem. Předkladatel bere tyto připomínky na vědomí. Uvedené připomínky nemají přímou souvislost s materiálem k otevírání trhu, v materiálu tedy nebudou provedeny žádné změny, lze však očekávat, že možnosti čerpání prostředků z OPD budou ze strany RegioJet, a.s. otevřeny k podrobné diskuzi ve vztahu k zadání kterékoli linky dálkové dopravy.</p> |

|  |   |  |
|--|---|--|
|  | <p>K bodu (46): Je smutné, jak MD náhle couvá z možnosti pořízení souprav do vlastnictví státu. Přitom výhody jsou nesporné: pokud dopravce porušuje smlouvu, je možné ho ihned vyměnit (vsystému <i>emergency</i>) za jiného dopravce a do dvou let vysoutěžit nového. MD hovoří o jediné nevýhodě: stát nemá jednoho člověka, či najatou firmu, který by kontroloval údržbu těchto vozidel, zda je prováděna dle údržbového plánu výrobce, a to jak v požadovaném rozsahu, tak i kvalitě. Přitom MD počítá s tím, že po skončení smlouvy (zadané napřímo isoutěží) přebírá soupravy další dopravce. Ten má však právo převzít soupravy v naprostoprovozním stavu, nikoliv vraky, na kterých byly náklady na údržbu kráceny. Iv tomto případě je povinností MD kontrolovat údržbu i těchto souprav, pokud chce zajistit, že i další vysoutěžená cena s vozidly 15 let starými bude pro veřejné prostředky příznivá.</p>  | <p>Neodpovídá skutečnosti, že MD jak uvádí připomínkové místo „couvá“ z pozice či možnosti svého chování, neboť žádný způsob pořízení vozidel dosud nebyl schválen, takže nelze z žádné schválené pozice ustoupit. Je skutečně otázkou, jaké jsou reálné výhody vlastnictví vozidel ze strany objednatele, který k tomu nemá ani potřebné vybavení, ani potřebné zkušenosti.</p> |
|  | <p>K bodu (47): V tomto bodě MD vyjadřuje stanovisko, že nejlepší řešení je, aby si dopravce (ČD) nakoupil vozidla do majetku a pak si řešil údržbu sám. Podle MD v takovém případě „nastraně objednatele není potřebné zajišťovat, aby vozidlo bylo řádným způsobem udržováno“. Přitom zde nejde o obavu o to, že by stát jako majitel se obával zodpovědnosti za způsobenou havárii (tuto nemají ani majitelé, např. leasingové společnosti, které vozidla dopravcům také pronajímají), ale spíše o nevělu převzít odpovědnost za kontrolu údržby. O to více je šokující, že MD si je vědomo, že ČD ani v dnešní lukrativní 10leté smlouvě neudržuje vozidla dle údržbových doporučení výrobců, ba dokonce ČD porušuje své vlastní předpisy, když neprovádí včas tzv. vyvazovací opravy. Přesto MD hodlá pořídit nové soupravy z EU peněz a umístit je bez soutěže na 15 let přímo ČD, které každodenně porušují bezpečnostní předpisy. Bezpečnost by měla být důležitá nejen pro dopravce, ale i pro objednatele. MD by přitom mohlo při soutěži na nákup vozidel do majetku vyžadovat i kontrolu výrobce, zda dopravce udržuje vozidla dle údržbových plánů. Toto je v zájmu výrobců o takový vliv by měla zjevně zájem jak Škoda Transportation, tak i PESA.</p> | <p>K této připomínce lze toliko uvést, že pokud se připomínkové místo domnívá, že jsou každodenně porušovány bezpečnostní předpisy, doporučujeme tuto skutečnost konfrontovat s orgány odpovědnými za bezpečnost železniční dopravy.</p>   |
|  | <p>k bodu (49): Jak již bylo zmíněno, do linek Ex1, Ex2 a Ex3 je objednávkou, tedy i</p>  | <p>S uvedeným tvrzením se nelze ztotožnit, neboť neodpovídá dostupným řádně</p>  |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | <p>provozní dotace, tedy ičerpání EU peněz nežádoucí, neboť tyto linky lze ve stejném rozsahu provozovat bezdotací. RegioJet navíc nevyžaduje žádnou formu mezinárodní spolupráce, neboť jestliže se nezávisle na stávajících dopravcích v dané zemi úspěšně usadí a vybudovat vlastní prodejní síť a vyšší tržby z prodejů ze zahraničí zohlednit v nižších dotacích na českém území.</p>   | <p>poskytnutým údajům. Pokud RegioJet nevyžaduje žádnou formu mezinárodní spolupráce, pak není zřejmé, jakým způsobem bude zajišťovat dopravní služby v souladu se síťovými principy ITJR, které jsou nastaveny ve většině sousedních zemí pro spolupráci se zde etablovanými (ne nutně národními) dopravci.</p> |
|  | <p>k bodu (50): Jak již bylo uvedeno výše, prostředky z OPD jsou primárně určeny pro budování infrastruktury. Jejich použití do nákupu vozidel je pro čerpání značně rizikové, neboť stejných cílů při nižších provozních dotacích lze dosáhnout rychlým vysoutěžením linek.</p>   | <p>Jedná se o tvrzení, nikoliv o připomínku.</p>   |
|  | <p>k bodu (54): Je naprosto chybné konstatovat, že financování objednávky MD se nevyvíjí udržitelným způsobem. Dle Přílohy RJ1 by bez existence EU peněz při soutěžení MD uspořilo 1 zůstávajících 4 mld Kč ročně, při existenci EU peněz se zde MD nabízí úspora 2,6 mld Kč ročně z 4 mld Kč. Je povinností MD si zajistit variantní posudky, dříve než začne čerpat EU prostředky. Pokud si MD přeje, můžeme jim poskytnout naše kompletní kalkulace.</p>  | <p>S uvedeným tvrzením se nelze ztotožnit, neboť neodpovídá dostupným řádně poskytnutým údajům.</p>  |
|  | <p>k bodu (57): Tabulka v bodě (56) sice dokladuje, že MD nemá zdroje na dofinancování inflace, MD však nepředložila analýzu dobře spravovaného dopravce dle rozhodnutí Altmark, která by potvrdila, že v objednávce za 4 mld Kč ročně není část nedovolené veřejné podpory, tedy tzv. překompensace. Podle našich analýz je výše překompensace (tj. vůči dnešnímu stavu, kdy jsou výkony provozovány starými = dnešními vozy) cca 800 mil Kč ročně.</p>   | <p>Nicméně, tato část materiálu se zabývá pouze otázkou, zda bylo dodrženo financování veřejných služeb tak, jak bylo sjednáno v usnesení vlády č. 1132/2009 a konstuje, o jakou část bylo toto financování bez zřejmého důvodu a bez derogace tohoto usnesení kráceno.</p>                                      |
|  | <p>k bodu (58): Vysoce kvalitní veřejnou dopravu lze v českých podmínkách, a to při stejných nebo nižších dotacích, získat jen otevřením trhu při tempu soutěžení 3 – 4 linek ročně a zakoupením souprav z peněz dopravců. Při čerpání EU peněz a umístění vozidel výhradně navysoutěžené tratě MD uspoří 2,631 mld Kč ročně z celkových současných 4 mld Kč. Za uspořené peníze může MD objednat nové vlaky a zahustit takt na 60 minut a dále objednat chybějící přímá spojení jako Praha – Znojmo či Praha – Jihlava.</p> | <p>Jedná se o tvrzení, nikoliv o připomínku.</p>   |



|                            |   |   |
|----------------------------|---|---|
|                            | <p>k bodu (59): ČD mají dle smlouvy právo nejen na inflaci, ale také na navýšení ceny za energii, pokudrostly o více než 10 %. Je třeba zdůraznit, že i takové navýšení je překompenzace, neboť v inflaci je již nárůst energií zohledněn. Pokud je zde argument, že ČD má vysoký poměr trakční energie a paliva v celkových nákladech, pak je nutné konstatovat, že toto činí přesně 25 %. Přitom je zde mnoho jiných položek, jako odpisy nebo dopravní cesta, které inflačně nerostou. Dále je třeba říci, že elektrická energie od roku 2008 výrazně klesá. Argumenty uvedené v bodě (59), a vlastně v celém materiálu, jsou proto jenžastupné, s cílem získat více peněz pro dálkovou dopravu z veřejných i evropských zdrojů.</p>   | <p><b>Neakceptováno</b>, rovněž v tomto bodě není argumentace správná. O překompenzaci by se jednalo zjednodušeně řečeno pouze v případě, že by skutečná výše ztráty navýšená o příslušný přiměřený zisk byla nižší než částka vyplacená ze strany příslušného orgánu, tj. objednatele. S ohledem na tuto skutečnost v žádném případě toto ujednání překompenzací nezpůsobuje.</p> <p>S tímto hodnocením se zásadně nelze ztotožnit, neboť z pohledu předkladatele je přes relevantní některé připomínky materiál postaven jako vyvážený mezi zájmem otevřít veřejnou dopravu pro nabídková řízení a zájmem stabilizovat veřejné služby na některých linkách, zejm. s mezinárodním přesahem, a to rovněž v souvislosti s využitím prostředků z OPD2 pro linky, které budou předmětem soutěží, či mají výrazný ekonomický potenciál.</p>   |
| <b>Arriva Transport ČR</b> |   |   |
|                            | <p>Obecně lze konstatovat, že v materiálu chybí jakékoliv ekonomické vyhodnocení dosavadních zkušeností Ministerstva dopravy a jednotlivých regionálních objednatelů veřejné dráží nebo linkové autobusové dopravy se soutěží na zajištění veřejných služeb k zajištění dopravní obsluhy území státu nebo regionu. Lze přitom obecně konstatovat, že i při výrazně vyšších požadavcích na kvalitu nasazených vozidel byly vždy výsledné ceny nabídnuté dopravci v rámci soutěží výrazně nižší než předpokládané ceny zadavatelů (soutěže Ministerstva dopravy na linky dálkové dopravy Plzeň – Most, Pardubice – Liberec nebo Olomouc – Krnov – Ostrava; obdobně například v nedávné době výsledky soutěží na zajištění linkové autobusové dopravy v Ústeckém kraji). Pro rozhodnutí o dalším postupu v oblasti zadávání smluv v dálkové železniční dopravě a pro stanovení rozpočtového rámce pro zajištění rozsahu služeb objednávaných Ministerstvem dopravy v nadcházejícím období by proto materiál Ministerstva dopravy měl obsahovat ekonomickou analýzu předpokládané výše kompenzací vyplácených Ministerstvem dopravy v nadcházejícím období při obnově vozidlového parku a současně srovnat tuto předpokládanou výši kompenzací v případech přímého zadání a v případě</p> | <p><b>Vysvětleno</b>, předložená připomínka je srozumitelná, nicméně je třeba si uvědomit, že v České republice dosud hlubší zkušenosti s nabídkovými řízeními v oblasti železniční dopravy chybí. Je skutečností, že v roce 2006 proběhla nabídková řízení na relacích Pardubice – Liberec a Plzeň – Most, tehdy však platila zcela jiná pravidla pro nabídková řízení než v současné době, kdy pravidla stanovuje zákon o veřejných službách a související prováděcí předpisy. Stejně tak výsledky autobusových soutěží či výsledky několika málo dosud realizovaných soutěží v regionální železniční dopravě nelze brát jako srovnávací ekonomickou rovinu pro linky dálkové železniční dopravy.</p> <p>MD je nicméně přesvědčeno, že soutěže mohou přinést vyšší efektivitu při vynakládání veřejných prostředků v oblasti veřejných služeb a proto pokládá za účelné provést otevření trhu v případě první skupiny „pilotních“ provozních souborů, přičemž ekonomické výsledky těchto soutěží budou pro MD vodítkem, jakým způsobem pokračovat v druhé skupině linek v dalším období. Pokud bude zadávání veřejných služeb celkově z hlediska ceny a kvality služeb pro Českou republiku výhodnější než přímé zadání, lze očekávat, že proces soutěží bude pokračovat.</p> |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | otevřených soutěží na zajištění dopravních potřeb státu. Ministerstvo dopravy by mělo přistoupit k přímému zadání národnímu dopravci společnosti České dráhy pouze v případě, že toto ekonomické posouzení jednoznačně doloží, že přímé zadání dopravních výkonů společnosti České dráhy je pro Českou republiku ekonomicky výhodnější než zadávání služeb v otevřených zadávacích řízeních.   |  |
|  | Materiál Ministerstva dopravy není vnitřně soudržný, neboť v sobě obsahuje různé problematiky, které spolu souvisí pouze nepřímou, resp. jsou v materiálu uměle propojeny a rozhodnutí o jejich řešení nijak nepodmiňuje další rozhodování veřejné správy o otevírání trhu v dálkové osobní železniční dopravě (zejména akcentací problematiky obnovy železničních kolejových vozidel a nových provozních konceptů na trati Praha – Plzeň – Cheb / Německo / Klatovy).   | <b>Vysvětleno</b> , jedná se spíše o konstatování, a nikoliv připomínku. Je skutečností, že materiál obsahuje několik částí, které se všechny nicméně vztahují ke způsobu zajišťování dálkové železniční dopravy.  |
|  | Fakticky materiál předpokládá výrazné zpomalení až zastavení procesu otevírání trhu v dálkové osobní železniční dopravě objednávané státem, neboť připravovaný harmonogram nabídkových řízení značně odsouvá termíny pro zahájení jednotlivých soutěží a zahájení plnění ze strany vítězných uchazečů do takové míry, že ze smlouvy o závazku veřejné služby v drážní osobní dopravě ve veřejném zájmu na zajištění dopravních potřeb státu na období od 1.1.2010 do konce platnosti jízdního řádu 2018/19 budou vyjmuty pouze 3 linky (R 5, R 15 a R 20) pro období platnosti jízdního řádu 2018/19, ačkoliv podle ustanovení článku IIIa odst. 2 této smlouvy je Ministerstvo dopravy oprávněno vyjmout až 75% objednávaných výkonů. Nový harmonogram se tak významně odchyluje od předchozích záměrů vlády, naposledy obsažených v materiálu Zpráva o postupu při otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální osobní dopravy, který vzala vláda České republiky svým usnesením č. 708 ze dne 18. září 2013 na vědomí. Takto zásadní změna harmonogramu přitom není věcně nijak odůvodněna a je tak zcela zjevně s principy zásady předvídatelnosti postupu veřejné správy, kterého se ostatně Ministerstvo dopravy ve svých jiných rozhodnutích vztahujících se k problematice objednávání | <b>Neakceptováno</b> , v této připomínce jsou podle názoru předkladatele nevhodným způsobem směřovány dokumenty různého typu: vedle smlouvy o závazku veřejné služby je argumentováno strategickými dokumenty sektoru dopravy a dokumenty předchozích vlád. Pokud se týče konkrétně smlouvy o závazku veřejné služby, to je dvoustranný právní akt mezi MD a dopravcem ČD, a.s., který toliko připouští možnost soutěží a nikoliv ukládá soutěže zahájit, a tedy je z hlediska strategie otevírání trhu irelevantní, ledaže by otevírání trhu nepřipouštěl. Naproti tomu dopravní politika ČR pro léta 2014-2020, která je schválena vládou ČR, jak připomínkové místo podotýká, předpokládá trh postupně otevírat, neukládá však, aby byl celý trh veřejných služeb otevřen najednou. Není tak zřejmé, na základě jakých skutečností by uvedený materiál nebyl v souladu se strategickými dokumenty České republiky. Tím méně je zřejmé, proč by materiál měl být v rozporu s právním předpisy, které výslovně přímé zadání jako jednu z přípustných variant výběru dopravce v oblasti železniční dopravy v souladu s článkem 5 odst. 6 nařízení 1370/2007 umožňují. Změna časového rozložení soutěží podle názoru předkladatele v materiálu je odůvodněna odpovídajícím způsobem. K uvedenému je možné doplnit, že na základě předchozího materiálu do |

|  |  |   |
|--|--|---|
|  | <p>veřejné dopravy dovolává. Lze tak shrnout, že Ministerstvo dopravy není oprávněno takto výrazně zpomalit proces otevírání trhu dálkové železniční dopravy předtím, než tuto změnu promítne do všech relevantních programových materiálů veřejné správy České republiky a musí tak respektovat při tvorbě harmonogramu existující strategické dokumenty veřejné správy, které jednoznačně předpokládají další otevírání trhu v dálkové železniční dopravě (například Dopravní politiku ČR pro léta 2014 – 2020, schválenou usnesením vlády č. 449 z 12. června 2013). Proto lze považovat předložený materiál nejen za věcně nesprávný, ale i nezákonný, neboť porušuje základní principy fungování veřejné správy a současně není v souladu s programovými materiály veřejné správy.</p>  | <p>vlády, jehož účelem bylo stanovit harmonogram soutěží, bylo zahájeno nabídkové řízení na lince R27 Ostrava – Krnov – Olomouc. Toto nabídkové řízení bylo napadeno a následně na základě podaného návrhu společností ČD zkoumáno ÚOHS. Ten v prvoinstančním rozhodnutí v zásadě neshledal pochybení objednatele, nicméně proti tomuto rozhodnutí podaly ČD rozklad. V druhé instanci již případ nebyl řešen, neboť nabídkové řízení muselo být zrušeno z důvodu, že k hodnocení zbyla pouze jediná nabídka. Následně je nesporné, že proces byl zpomalen i změnami ve vládách v průběhu roku 2013. V současné době je třeba nastavit nové reálné termíny, ve kterých lze předmětné linky vysoutěžit.</p>  |
|  | <p>Ministerstvo dopravy nesprávně vykládá možnosti zajištění závazku veřejné služby, jak je upravuje Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) („Nařízení 1370“).</p> <p>Nařízení 1370 v článku 5 odst. 3 stanoví jako základní způsob výběru dopravce pro veřejné služby nabídkové řízení, jež musí být otevřené všem provozovatelům, musí být spravedlivé a dodržovat zásady transparentnosti a zákazu diskriminace. Pouze ve výjimečných nebo odůvodněných případech Nařízení 1370 připouští přímé uzavření smlouvy o závazku veřejné služby.</p> <p>Tento výklad vyplývá z úvodních ustanovení Nařízení 1370, kde je v bodě (20) uvedeno, že pokud se orgán veřejné správy rozhodne, že svěří poskytování služeb obecného zájmu třetí osobě, musí vybrat provozovatele veřejných služeb v souladu s právem Společenství týkajícím se veřejných zakázek a koncesí, jakož i se zásadami transparentnosti a rovného zacházení. V bodě (23) se pak uvádí, že nabídkové řízení na smlouvy o veřejných službách by nemělo být povinné, pokud se smlouva týká nízkých částek nebo malých vzdáleností. V bodě (24) je pak připuštěna další výjimka z pravidla nabídkového řízení, a to v případě existence nebezpečí přerušování poskytování služeb. Bod (26) formuluje poslední přípustnou výjimku</p> | <p><b>Cástečně akceptováno</b>, předkladatel je přesvědčen, že uvedený výklad nařízení 1370/2007 není správný. Je skutečnost, že Nařízení 1370/2007 pokládá nabídkové řízení za obecně možný způsob výběru dopravce, zároveň však obsahuje výjimky, použitelné pro sjednávání smluv o veřejných službách u malých zakázek, v mimořádných situacích, s vnitřními provozovateli a také v oblasti železničních drah kromě metra. Nařízení 1370 ve své preambuli (25) dále jednoznačně uvádí, že <i>„cílem tohoto nařízení je stanovit právní rámec pro poskytování kompenzací nebo výlučných práv v případě smluv o veřejných službách, a nikoliv další otevírání trhu železničních služeb“</i>.</p> <p>Stejně tak v článku 5 odst. 3 se uvádí, že <i>„každý příslušný orgán, který se obrátí na osobu jinou než je vnitřní provozovatel, musí uzavřít smlouvy o veřejných službách na základě nabídkového řízení s výjimkou případů uvedených v odstavcích 4, 5 a 6.“</i> V uvedených případech je tedy přímé uzavření smlouvy právně zcela korektní alternativou nabídkového řízení.</p> <p>Článek 7 odst. 4 nařízení 1370 uvádí, že <i>„na žádost kterékoliv zúčastněné strany jí příslušný orgán předloží důvody svého rozhodnutí týkající se přímého uzavření smlouvy o veřejných službách.“</i> K tomu doplňkově Ministerstvo dopravy uvádí, že pokud by i v případě přímého zadání veřejných služeb měl objednatel povinnost předem zveřejnit kvalitativní kritéria pro</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p>z pravidla nabídkového řízení, a to přímé uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě po železnici v odůvodněných případech. Požadavek důvodnosti přímého uzavření smlouvy současně vyplývá z článku 7 odst. 4 Nařízení 1370, podle něhož příslušný orgán na žádost předloží důvody rozhodnutí uzavřít smlouvu o veřejných službách přímo.</p> <p>V bodě 2.3.5 Sdělení Komise o výkladových pokynech pro Nařízení (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici (2014/C 92/01) („Výkladová pravidla k Nařízení 1370“) je výslovně uvedeno, že výjimka z obecného pravidla o nabídkovém řízení musí být rovněž uplatňována restriktivně.</p> <p>Tvrzení MD uvedené v bodě (7) materiálu, že objednatelé v České republice tedy v současnosti nemají právní povinnost provádět výběr dopravce pro veřejné služby na železničních dráhách na základě nabídkového řízení, je proto v rozporu s úpravou obsaženou v Nařízení 1370. Nařízení 1370 sice připouští přímé zadání, lze je však využít pouze v odůvodněných případech.</p>                      | <p>nasazená vozidla, jejich váhu a ostatní smluvní podmínky tohoto plnění, včetně požadovaného vztahu k hodnotě požadované kompenzace z veřejných rozpočtů, z pohledu Objednatele by byl zcela setřen rozdíl mezi nabídkovým řízením a přímým zadáním, prakticky by došlo až k vyprázdnění zákonné možnosti objednatelé zadávat veřejné služby přímým zadáním bez provedení nabídkového řízení, která je jednoznačně součástí nařízení 1370/2007. Rozdíl by zůstal pouze v dílčích administrativních povinnostech při formálním postupu objednatelé, kdy pro nabídková řízení je striktně právními předpisy nastaven proces výběru dopravce.</p> <p>S ohledem na obdobné připomínky jiných připomínkových míst je bod (7) doplněn o větu, že nelze vyloučit rizika spojená s tímto typem přímého zadání v případech, kdy konkurenční dopravce namítne, že je připraven dotčené veřejné služby zajistit za ekonomicky výhodnějších podmínek.</p>   |
| <p>Článek 60 Smlouvy o fungování Evropské unie („SFEU“) současně České republice ukládá, aby usilovala o liberalizaci služeb ve větší míře, než jí ukládají předpisy EU, pokud jí to dovolí celková hospodářská situace a situace v železniční osobní dopravě. Jak potvrzují dosavadní zkušenosti v případě nabídkových řízení (viz výše), vysoutěžené ceny nabídnuté ze strany vítězných uchazečů jsou výrazně nižší než původní předpoklady zadavatelů a mnohdy vedou ke snížení požadované výše kompenzace při zvýšení kvality nabízených služeb a nasazených vozidel.</p> <p>Jsou-li dány důvody pro přímé zadání, lze k němu přistoupit za podmínky, že jsou respektovány obecné zásady SFEU, jako jsou transparentnost a rovné zacházení, neboť dle bodu 2.3.5 Výkladových pravidel k Nařízení 1370 nejsou smlouvy uzavřené přímo těchto zásad SFEU zproštěny. Podmínkou přímého uzavření proto dle článku 7 odst. 2 Nařízení 1370 je zveřejnění základních parametrů smlouvy alespoň jeden rok předem v Úředním věstníku EU. Důvodem pro toto zveřejnění je ve smyslu bodu (29) úvodních</p> | <p><b>Neakceptováno.</b> Jak již je uvedeno výše, MD v tuto chvíli nevychází z toho, že „ceny nabídnuté ze strany vítězných uchazečů jsou výrazně nižší než původní předpoklady zadavatelů“ protože toto nelze argumentovat např. situací v autobusové dopravě kde má trh jiný charakter. MD samozřejmě přivítá, pokud ceny obdržené v rámci soutěže budou příznivé a bude to vnímat jako jeden z argumentů pro další postup v oblasti sjednávání veřejných služeb.</p> <p>V případě relativně malého množství zkušeností se soutěžení v oblasti železniční dopravy tak je vysoce problematické předem přesně modelovat, jakým způsobem se bude trh veřejných služeb chovat v budoucím období. Je tedy nezbytné provést nabídková řízení u omezené skupiny linek a na nich získat reálné zkušenosti se soutěžení i v oblasti dálkové železniční dopravy.</p> <p>S ohledem na tyto skutečnosti se s další argumentací o omezené použitelnosti přímého zadání předkladatele neztotožňuje a odmítá je ve své podstatě jako vnitřně rozporné s nařízením 1370/2007, které přímé</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p>ustanovení Nařízení 1370 to, aby se o záměru uzavřít smlouvu napřímo dozvěděli i další případní provozovatelé veřejných služeb a mohli případně zpochybnit proces přímého uzavření smlouvy, resp. předložit alternativní nabídku.</p> <p>Ministerstvo dopravy přitom v pozici objednatele není zproštěno svých povinností vyplývajících z ustanovení § 39 odst. 3 zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů („rozpočtová pravidla“), tedy postupovat tak, aby výdaje vynakládalo co nejehospodárněji, nejefektivněji a nejúčelněji i při přímém uzavření smlouvy.</p> <p>Z výše uvedených principů proto jednoznačně vyplývá, že možnost přímého zadání výkonů v závazku veřejné služby v železniční dopravě je pro objednatele omezena, a to povinností řádně zdůvodnit a doložit, že přímé zadání dopravních výkonů zadavatelem je nejehospodárnějším, nejefektivnějším a nejúčelnějším řešením. Předkládaný materiál Ministerstva dopravy v části předpokládající přímé zadání národnímu dopravci společnosti České dráhy žádné takové odůvodnění neobsahuje, a tedy lze dovodit, že bez naplnění výše uvedených podmínek by přímé zadání bylo ze strany zadavatele nezákonné. Pokud Ministerstvo dopravy naplnění výše uvedených podmínek nedoloží, je povinno pro uzavření smlouvy o veřejných službách i v případě železničních služeb použít postup podle čl. 5 odst. 3 nařízení 1370, tj. nabídkové řízení, jež musí být otevřené všem provozovatelům, musí být spravedlivé a dodržovat zásady transparentnosti a zákazu diskriminace.</p> <p>Skupina Arriva proto navrhuje, aby Ministerstvo upravilo harmonogram soutěží v dálkové dopravě tak, aby doba mezi lhůtou pro podání nabídek a zahájením plnění ze strany vítězného dopravce byla v intervalu 2 až 2,5 roku a současně, aby byly ročně soutěženy 2 balíčky v motorové trakci a 2 balíčky v elektrické trakci. Toto rozložení odpovídá kapacitám potenciálních uchazečů připravit kvalitní nabídky a současně i výrobním nebo opravárenským kapacitám pro zajištění dodávek vozidel pro plnění smluv na veřejné služby. Toto řešení současně eliminuje rizika vyplývající z kumulace soutěží na výkony v závazku</p> | <p>zadání výslovně umožňuje. Je na objednateli, aby rozhodl o tom, zda bude provádět na konkrétním provozním souboru výběr dopravce na základě přímého zadání, či na základě nabídkového řízení.</p> <p>Ministerstvo dopravy v tomto bodě setrvává na původním harmonogramu s tím, že předpokládá v prvním roce vysoutěžit čtyři provozní soubory. O způsobu výběru dopravce pro dalších provozních souborů předpokládá předkladatel rozhodnout v dalším materiálu, který se předpokládá předložit do vlády k 30. listopadu 2015.</p> |
|--|---|

|  |   |  |
|--|---|--|
|  | veřejné služby před vypršením platnosti existujících smluv o veřejných službách zadáných na základě přímého zadání, zejména vyšší ceny vozidel a požadovaných kompenzací v důsledku omezené kapacity dopravců na investice do pořízení vozidel pro plnění smluv a omezené kapacity dodavatelů vozidel.  |  |
|  | K bodu (16) Zprávy upozorňujeme, že stát zjevně selhává v pozici vlastníka společnosti České dráhy, neboť ačkoliv materiál předvídá, že koncepce obnovy vozidlového parku společnosti České dráhy musí vycházet z koncepce státu týkající se finančního zajištění veřejné dopravy a způsobu otevírání trhu, společnost České dráhy pořizuje nová nebo modernizovaná vozidla pro linky dálkové dopravy, které ani samotný materiál neoznačuje jako stabilní s přímým zadáním (například nově pořizované elektrické jednotky pro linku R 19). Tento postup, který je navíc aprobevován zástupci vlastníka (státu) v dozorčí radě, resp. řídicím výboru Českých drah, tak fakticky v kombinaci s předpokládaným budoucím odkazem na ochranu již vynaložených investic společnosti České dráhy vede k zamezení dalšího otevírání trhu na rámec linek již uvedených v části B) Zprávy.   | <b>Neakceptováno</b> , je zásadně potřebné odlišit výkon vlastnických funkcí společnosti ČD, a.s. od výkonu funkce objednatele. Možnost provést nabídková řízení či zadat předmětné služby přímo je v kompetenci objednatele. Souhlas objednatele s modernizací vozidlového parku nebude poskytnut v případě, kdy by na lince, kterou má objednatel v úmyslu soutěžit, ohrožoval racionální průběh nabídkového řízení. Pokud si dopravce pořídí nová vozidla bez souhlasu objednatele, nezakládá tento nákup sám o sobě nároky na ochranu vynaložených investic.   |
|  | K bodu (20) Zprávy požadujeme, aby Ministerstvo dopravy jednoznačně na základě objektivní a průkazné ekonomické analýzy vymezilo, která část trhu dálkové osobní železniční dopravy bude ponechána provozu na obchodní riziko dopravce (open-access) a která část trhu dálkové osobní železniční dopravy bude i nadále objednáвана Ministerstvem dopravy v prostředí regulované konkurence. V této souvislosti si dovoluujeme upozornit, že podle návrhu Komise na změnu Nařízení 1370 COM (2013) 28 final ze dne 30. ledna 2013 by měla být z rozsahu závazků veřejné služby vyloučena veškerá veřejná doprava, která přesahuje rámec toho, co je nezbytné k využití síťových účinků na místní, regionální nebo nižší než vnitrostátní úrovni. Současně lze dovodit přednost dopravních služeb na obchodní riziko dopravce před službami objednávanými v režimu závazku veřejné služby, a to s ohledem na požadavek přiměřenosti, nezbytnosti a proporcionality k dosažení cílů plánu veřejné dopravy a požadavek ponechání prostoru pro tržní | <b>Neakceptováno</b> , pokládáme za potřebné uvést, že výše citovaný návrh, požadující, že jak připomínkové místo uvádí „by měla být z rozsahu závazků veřejné služby vyloučena veškerá veřejná doprava, která přesahuje rámec toho, co je nezbytné k využití síťových účinků na místní, regionální nebo nižší než vnitrostátní úrovni“ pochází z <u>nepřijatého návrhu Evropské komise</u> , který byl projednán Evropským parlamentem, ale je na Radě EU v úvodním stádiu projednání a ke kterému má řada členských států včetně České republiky velmi závažné výhrady. Je nevhodné argumentovat zněním právního předpisu, který nebyl přijat.<br><br>Zároveň pokládáme za potřebné poukázat na to, že cílem materiálu není obecně definovat, co je předmětem veřejných služeb v dálkové dopravě, nýbrž především řešit způsob výběru dopravce v oblasti objednávky státu. |

|  |   |   |
|--|---|---|
|  | dopravní řešení.  |   |
|  | <p>K bodu (24) požadujeme nad rámec výše uvedeného navržení dalšího postupu objednatele pro objednání dopravních služeb na linkách R 16 (Plzeň – Most) a R 14 (Pardubice – Liberec) v mezidobí od skončení smluv uzavřených na základě výběrového řízení v roce 2006 do zahájení plnění vítězného dopravce podle upraveného harmonogramu (tj. do prosince 2016, resp. prosince 2018). Skupina Arriva je připravena na obou těchto linkách zajistit provoz v celém přechodném období, a to ve srovnatelném nebo vyšší standardu v porovnání se stávajícími vozidly nasazenými dopravcem České dráhy. Tuto připravenost skupina Arriva opakovaně deklarovala předložením závazných nabídek objednateli v červnu, resp. srpnu 2014. Skupina Arriva současně upozorňuje, že Ministerstvo dopravy zveřejnilo v Úředním věstníku EU postupem podle článku 7 odst. 2 Nařízení 1370 záměr uzavřít smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na železnici pro období od začátku platnosti jízdního řádu 2014/2015 pouze na období jízdního řádu 2014/15, a tedy v tento okamžik není nijak upraveno ani předvídáno zajištění poskytování těchto služeb v období po prosinci 2015, a fakticky bezprostředně hrozí, že Ministerstvo dopravy bude při zajištění těchto služeb po prosinci 2015 postupovat v rozporu s platnými právními předpisy České republiky a Evropské unie.</p> | <p><b>Vysvětleno,</b> materiál obsahuje stručné vyjádření týkající se obou období zajišťování dopravních služeb na linkách Pardubice – Liberec a Plzeň – Most. V tabulce je označeno jak zahájení plnění na základě nabídkového řízení, tak i logický předpoklad, že před tímto časovým horizontem bude realizována objednávka na těchto linkách na základě přímého zadání.</p>   |
|  | <p>K bodu (27) uvádíme, že výčet linek označených jako stabilní s přímým zadáním neodpovídá charakteristikám a důvodům pro přímé zadání uváděným v bodě (20) Zprávy a je zjevně excesivní, a to zejména v části linek R 6, R 7, R 13, R 22 a R 23. Linka R 6 Praha – Plzeň – Cheb / Německo / Klatovy je v Bavorsku předmětem objednávky ze strany společnosti BEG; tato společnost přitom pro zamýšlené rozšíření provozu vlaků dálkové dopravy v relaci Mnichov – Praha (viz část D. Zprávy) předpokládá uskutečnění zadávacího řízení. Proto je zcela absurdní, aby doprava vlaků této linky na navazujícím úseku v České republice byla zadána přímým zadáním společnosti České dráhy s odkazem na nutnost mezinárodní spolupráce a významných investic do vozidlového parku. Nad rámec toho upozorňujeme, že již v současnosti je doprava na této lince</p>  | <p><b>Neakceptováno,</b> z pohledu předkladatele je mezinárodní přesah obou linek R6 i R7 zřejmý a skutečnost, že bude linka Praha – Mníchov pravděpodobně soutěžena v rámci Bavorska, není podle názoru předkladatele pro otázku, zda soutěžit či nikoliv rámci ČR relevantní. V současné době MD vymezilo soutěžní část trhu tak, jak je uvedeno.</p> <p>Pokud se týče linek, které nebyly předmětem soutěže v rámci desetileté smlouvy pro léta 2010-2019, je třeba si uvědomit, že tento úzus byl převzat i do všech materiálů, které se otevíráním trhu dosud zabývaly. Jedná se velmi často o provozně oddělené, s ostatní dopravou obtížně propojitelné linky (to se týká jak R22 Kolín - Rumburk, která je vhodně oběhově propojena s linkou spěšných vlaků Kolín – Trutnov, kterou kraje nemají t.č. v úmyslu soutěžit, tak R23 která je</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p>zajištěna dopravcem Vogtlandbahn vzešlým z výběrového řízení, a tento dopravce je odlišný od národního dopravce v SRN, kterým je společnost DeutscheBahn AG. Linka R 7 (Praha – České Budějovice – Rakousko) obsahuje mezinárodní prvek pouze v minimální míře, neboť vozba vlaků Praha – České Budějovice – Linec je v části tažených vozidel výhradně zajištěna vozidly dopravce České dráhy, počet vlaků v relaci Praha – Rakousko odpovídá pouze přibližně jedné čtvrtině vlaků této linky. Opět neexistuje jakýkoliv věcný důvod pro přímé zadání této linky dopravci České dráhy. Přímé zadání linek R 13, R 22 a R 23 společnosti České dráhy i po roce 2019 je založeno na desinterpretaci stávajícího smluvního vztahu mezi Ministerstvem dopravy a společností České dráhy. Tyto linky nemohou být předmětem soutěže podle stávající smlouvy o závazku veřejné služby, tj. do prosince 2019, po skončení této smlouvy tento smluvní závazek Ministerstva dopravy již nebude existovat, a tedy je možno soutěže na výkony těchto linek uskutečnit. Ministerstvo dopravy jinak neuvedlo žádné relevantní důvody, proč by výkony těchto linek měly být předmětem přímého zadání a jaké důvody z pohledu zajištění efektivity vynakládání veřejných prostředků vedly Ministerstvo dopravy k tomuto rozhodnutí.</p> | <p>izolována a ani na jednom konci není provázána s jinými linkami dálkové dopravy) nebo linky úzce provázané s regionální dopravou (to platí jako o R22, tak do značné míry i o R13). MD má v tomto stabilní pozici, že tyto linky v dalším období předmětem nabídkových řízení nebudou.</p>  |
| <p>K bodu (28) žádáme o sdělení, jaký postup Ministerstvo dopravy chce u těchto linek zvolit k objednávání dopravních výkonů těchto linek v mezidobí mezi rokem 2019 a zahájením plnění vítězného dopravce vzešlého z výběrového řízení. Dále žádáme, aby materiál jednoznačně stanovil, že na tyto linky dopravce České dráhy nebude obnovovat vozidlový park, popř. podmínkou pro odsouhlasení obnovy vozidlového parku ze strany Ministerstva dopravy jako objednatele bude souhlas dopravce České dráhy s odprodejem těchto vozidel vítěznému dopravci vzešlému z výběrového řízení, popř. přesun vozidel na jinou linku regionální nebo dálkové dopravy, aby v důsledku této obnovy vozidlového parku nedocházelo fakticky k zamezení dalšího otevírání trhu z důvodu nutnosti ochrany již vynaložených investic dopravce České dráhy (v tomto případě odkazujeme například na podpis smlouvy na dodávku jednotek</p>  | <p><b>Částečně akceptováno</b>, MD otevřeně uvádí, že předpokládá, že u těchto linek bude v roce 2019 uzavřena smlouva na základě přímého zadání a bude záviset především na obchodní zdatnosti dopravců v rámci nabídkových řízení, jakož i v rámci přímého zadání, zda MD zůstane u přímého zadání, nebo se rozhodne předmětné linky dále soutěžit.</p> <p>Nicméně, strategie obnovy vozidlového parku bude přizpůsobena tomu, pro jaký způsob výběru dopravce se MD jako objednatel dálkové dopravy rozhodne. Požadavek „aby materiál jednoznačně stanovil, že na tyto linky dopravce České dráhy nebude obnovovat vozidlový park, popř. podmínkou pro odsouhlasení obnovy vozidlového parku ze strany Ministerstva dopravy jako objednatele bude souhlas dopravce České dráhy s odprodejem těchto vozidel vítěznému dopravci vzešlému z výběrového řízení, popř. přesun vozidel na jinou linku (...)“ se z pohledu předkladatele</p> |



|  |  |   |
|--|--|---|
|  | RegioPanther se společností Škoda Transportation, které mají být od prosince 2015 nasazeny na linky Praha – Česká Třebová – Brno a Brno – Břeclav – Olomouc).  | jeví jako logický a bude zapracován do textu materiálu. Cílem předkladatele je, aby obnova vozidlového parku ve druhé skupině linek (která je naléhavě potřebná) nezabránila nebo výrazně neohrozila postup případné další liberalizace veřejných služeb.   |
|  | K bodu (29) podotýkáme, že se jedná o zástupné důvody, jež úspěšné vyřešení nijak významně nepodmiňuje otevírání trhu v dálkové železniční dopravě. Toto lze dokladovat i empirickou zkušeností ze strany objednatelů regionální dopravy, neboť například v Libereckém kraji proběhly úspěšně soutěže na zajištění regionální železniční dopravy, aniž by byly otázky popisované v tomto bodě úspěšně vyřešeny (v případě soutěže TRILEX se dokonce stal dopravcem na lince Liberec – Hrádek nad Nisou – Varnsdorf – Rybníště / Seifhennersdorf dopravce Vogtlandbahn ze skupiny Netinera, současně v úseku Liberec – Hrádek nad Nisou – Zittau provozovaly vlaky linky Liberec – Dresden i České dráhy a oba dopravci se byli následně schopni dohodnout na vzájemných podmínkách pro akceptaci a vydávání jízdních dokladů a využívání železničních stanic). | <b>Vysvětle no</b> , uvedené body by neměly být překážkou nabídkového řízení, nýbrž jejich vyřešení by mělo právě nabídková řízení podpořit. Existují samozřejmě pozitivní empirické zkušenosti, které ukazují, že nemusí dojít k problémům, ani když tyto otázky dořešeny nejsou, nicméně to neznamená, že musí k takové dohodě dojít ve všech případech.  |
|  | K bodu (30) uvádíme, že skupina Arriva považuje problém akceptace celosíťového tarifu dopravce České dráhy za vyřešený, a to na půdorysu dohody ze zimy 2012 připravené ve spolupráci Ministerstva dopravy, Českých drah a alternativních dopravců. Výsledky této dohody je připravena skupina Arriva respektovat.   | <b>Vysvětle no</b> , je ve shodě s názorem MD.  |
|  | Skupina Arriva obecně zastává stanovisko, že obnova vozidlového parku by neměly být financována s využitím prostředků Operačního programu Doprava 2, a to zejména s přihlédnutím ke skutečnosti, že nejsou dány základní předpoklady pro čerpání těchto prostředků pro tyto účely, neboť dopravci jsou připraveni financovat pořízení vozidel pro účely poskytování služeb v závazku veřejné služby v dálkové železniční dopravě vlastními prostředky. Současně fakticky nelze zajistit, aby poskytnutím investiční dotace nebyla narušena vnitřní trh a nebyla poskytnuta nedovolená veřejná podpora, neboť každý dopravce má odlišnou míru nákladů na obsluhu vnějšího dluhu, odlišné požadavky na vnitřní výnosové procento vlastního kapitálu a  | <b>Neakceptováno</b> , skutečnost, že „doprovci jsou připraveni financovat pořízení vozidel pro účely poskytování služeb v závazku veřejné služby v dálkové železniční dopravě vlastními prostředky“ ještě neznamená, že navýšené odpisy, spojené s provozem těchto vozidel, nebudou dopravci požadovat po objednateli. Tyto položky mohou způsobit problém navýšení potřebné kompenzace a mohou v konečném důsledku způsobit, že objednatel bude nucen požadovat nižší kvalitu vozidel.<br><br>Předkladatel nezastává názor, že poskytnutí prostředků na obnovu vozidlového parku předem je spojeno s hrozbou nedovolené veřejné podpory. Opačné tvrzení podle názoru předkladatele ani není podpořeno |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | <p>odlišnou schopnost financovat investice do vozidel formou vlastních nebo cizích zdrojů. Proto v případě využití investiční dotace pro obnovu vozidlového parku v prostředí liberalizovaného trhu železniční dopravy je velmi pravděpodobné, že jakákoliv taková investiční dotace bude ze strany ostatních dopravců považována za nedovolenou veřejnou podporu a bude reálně hrozit nemožnost čerpání prostředků Evropské unie pro tyto účely. Současně není nijak naznačen způsob zamezení vzniku nedovolené veřejné podpory při skončení kontraktu a případném odprodeji vozidel, toto téma se stává aktuální v současnosti například ve Spolkové republice Německo. Dále upozorňujeme, že tento přístup neumožní plné promítnutí odpisů a finančních nákladů do ceny dopravního výkonu dopravce, a tedy bude problém zastaralého vozidlového parku v prostředí české železnice i nadále konzervovat.</p> | <p>žádnými relevantními argumenty.</p> <p>Je objektivní skutečností, že „<i>tento přístup neumožní plné promítnutí odpisů a finančních nákladů do ceny dopravního výkonu dopravce</i>“, přesto však nepokládáme tento argument za zcela zásadní. Životnost vozidel v oblasti železniční dopravy je přinejmenším 30 let a po této době (tedy např. v roce 2046) budou v České republice zcela jiné ekonomické podmínky, které je nyní obtížné předjímat.</p>  |
|  | <p>Dále uvádíme, že Ministerstvo dopravy implicitně předpokládá využití investičních dotací pouze pro pořízování nových vozidel, nikoliv pro nákup starších vozidel ze zahraničí, případně rekonstrukce stávajících vozidel, i když by tato vozidla splňovala požadavky Ministerstva dopravy uvedené v bodě (51) Zprávy. Tento přístup zcela zjevně povede k neefektivitě vynakládání veřejných prostředků, neboť Ministerstvo dopravy by mělo preferovat taková řešení, která povedou k minimalizaci veřejných prostředků vynakládaných na zajištění dopravní obsluhy území a nikoliv pouze k minimalizaci provozních kompenzací vyplácených z rozpočtu Ministerstva dopravy.</p>   | <p><b>Neakceptováno</b>, MD nepředpokládá, že na určitých linkách nebude akceptován užitý či modernizovaný vozidlový park, v případě použití prostředků z OPD2 však očekává, že budou použity s ohledem na maximalizaci přínosu pro nová vozidla.</p>  |
|  | <p>V bodě (50) žádáme o vyjasnění, zda rozumíme správně, že Ministerstvo dopravy zamýšlí obnovovat vozidlový park dopravce České dráhy z prostředků Operačního programu Doprava 2 i na jiných linkách než označených ve Zprávě jako stabilní s přímým zadáním (tj. linkách uvedených výčtem v bodě (27) Zprávy), tedy pravděpodobně na linkách uvedených v bodě (28) Zprávy, a tímto postupem fakticky vyloučit další otevírání trhu po roce 2019. Skupina Arriva s takovým postupem zásadně nesouhlasí.</p>   | <p><b>Vysvětleno</b>, bod (50) hovoří pouze o tom, že jedním z kritérií pro atraktivitu obnovy vozidlového parku bude použití prostředků z OPD2 pro modernizaci vozidel. MD předpokládá, že u linek zařazených do druhé skupiny bude rozhodnuto o způsobu jejich modernizace na základě rozhodnutí o způsobu zadání. Jak již bylo uvedeno, cílem předkladatele je, aby obnova vozidlového parku ve druhé skupině linek (která je naléhavě potřebná) nezabránila nebo výrazně neohrozila postup případné další liberalizace veřejných služeb.</p> |
|  | <p>S odkazem na výše uvedené proto skupina</p>   | <p><b>Vysvětleno</b>, s odkazem na výše uvedené</p>  |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | <p>Arriva doporučuje, aby obnova vozidlového parku probíhala výhradně z prostředků dopravců. V případě rozhodnutí Ministerstva dopravy na zapojení prostředků Operačního programu Doprava 2 je jediným právně schůdným řešením podle našeho názoru nákup vozidel ze strany objednatele (tj. Ministerstva dopravy nebo jeho speciálně založenou společností ve výhradním vlastnictví státu) a jejich pronájem dopravci vybranému v zadávacím řízení.</p>  | <p>se předkladatel domnívá, že využití prostředků z OPD2 je účelné. Zároveň předkladatel zásadně není přesvědčen o tom, že jediným schůdným řešením je nákup vozidel ze strany objednatele nebo jím zvláště založenou společností, naopak má za to, že nákup vozidel ze strany dopravce je zcela standardním řešením, které může vést k efektivnímu řešení vozidlového parku.</p>  |
|  | <p>K bodu (59) uvádíme, že požadavky na zajištění financování veřejných služeb v dálkové dopravě by neměly být založeny na administrativně stanovené částce s předem stanoveným způsobem dlouhodobé roční indexace, ale na základě dlouhodobého ekonomického odhadu vývoje potřebných ročních kompenzací pro zajištění služeb dálkové dopravy v souladu s plánem obsluhy území vlaky dálkové dopravy, tento odhad vývoje by měl být založen na smluvní dělbě ekonomických rizik v nákladové a výnosové části a předpokladu vývoje jednotlivých vstupních ekonomických parametrů. Pak je možno zohlednit různý vývoj kompenzací pro různé linky dálkové dopravy, v této souvislosti uvádíme, že například ve Velké Británii mnohdy výše kompenzací vyplacených dopravcům v čase klesají. Materiál rovněž upozorňuje na nutnost navyšování provozních kompenzací z důvodu postupné obnovy vozidlového parku, avšak nijak nezohledňuje možné ekonomické benefity takové obnovy, například nižší provozní a údržbové náklady, vyšší tržby od cestujících nebo nižší počet vozidel nutných k zajištění dopravních služeb z důvodu kratších obrátů nebo kratších jízdních dob.</p> | <p><b>Neakceptováno</b>, MD nezpochybňuje, že je teoreticky možné, že se soutěžemi přijdou efekty spočívající ve stlačení původně požadované kompenzace. V takovém případě nicméně existuje řada efektivních projektů, které umožní využití prostředků ze státního rozpočtu na dodatečné veřejné služby účelným způsobem (například uvedený projekt Praha – Plzeň s dalším pokračováním do Bavorska, popřípadě nové řešení dopravní obslužnosti na trati Praha – České Budějovice, nové řešení dopravní obslužnosti na relaci Brno – Přerov (Ostrava) a řada dalších. V tuto chvíli, před startem soutěží, je nicméně obtížné předjímat, jakým způsobem se trh veřejných služeb v oblasti železniční dopravy vyvine.</p> |
|  | <p>Materiál navrhuje připravit nový provozní koncept vlaků dálkové dopravy v relaci Praha – Plzeň – Cheb / Německo / Klatovy, a to s odkazem na právě probíhající modernizaci III. železničního koridoru v úseku Beroun – Plzeň a mezinárodní závazky České republiky. Materiál však nijak nezohledňuje skutečnost, že v úseku Praha – Plzeň je již v současnosti expresní vrstva dálkové dopravy v omezené míře provozována spoji SC Pendolino společnosti České dráhy, přitom připravovaná novela nařízení 1370 předpokládá přednost komerční dopravy před dopravou objednávanou. Dále v předloženém materiálu</p>   | <p><b>Neakceptováno</b>, na prostoru materiálu pro jednání vlády není možné uvedené detaily podrobně uvádět. Pokud se týče dvou pár spojů společnosti České dráhy, a.s., vedené soupravou SC Pendolino, tento počet obsluhujících vlaků lze vzhledem k pravidelné celodenní nabídce označit jako marginální. Samozřejmě, v dalším průběhu přípravy provozního konceptu bude podrobně rozpracován význam jednotlivých typů vlaků a jejich vliv na atraktivitu veřejné dopravy.</p> <p>Pokud se týče výše potřebné kompenzace, předpokládáme, že bude dále zpřesňována</p>   |

|  |   |   |
|--|---|---|
|  | <p>chybí jakákoliv ekonomická kalkulace a posouzení efektivity zavedení dodatečného expresního segmentu dálkové dopravy v úseku Praha – Plzeň, zejména odhad počtu nových cestujících, kteří by využívali nově zavedené expresní vlaky (a současně by jinak služby dálkové dopravy nevyužili) a ekonomická kalkulace nákladů nových vlaků. V bodě (70) se uvádí jako maximální částka navýšení kompenzace 300 mil. Kč ročně, tato částka je zjevně nepřiměřená, neboť po přepočtu na jednotkovou sazbu na vlkm představuje kompenzaci 300 Kč / vlkm, což je téměř trojnásobek stávající úhrady prokazatelné ztráty vyplácené Českým dráhám podle stávající smlouvy. Obdobně při předpokladu kompenzace 300 mil. Kč ročně a předpokladu 100 nových cestujících v jednom spoji (což je vzhledem k existujícím přepravním proudům realizovaných ve veřejné dráží a linkové autobusové dopravě velmi optimistické) by činila dodatečná kompenzace na 1 cestujícího cca 300 Kč, tj. trojnásobek současné základní ceny jízdného v relaci Praha – Plzeň. Přitom je třeba uvést, že v relaci Praha – Plzeň je zajišťována doprava rovněž na obchodní riziko dopravců v linkové autobusové dopravě při srovnatelné ceně jízdného, tj. 100 Kč základní jednosměrné jízdné Praha – Plzeň.</p> | <p>v závislosti na modelování počtu přepravených osob i v souvislosti s rozdělením objednávky mezi MD a Plzeňský kraj (předpokládá se, že část vlaků bude stejně jako dnes objednávana Plzeňským krajem.) Samozřejmě, že cílem MD bude dosáhnout co nejlepších ekonomických efektů za co nevýhodnějších cenových podmínek. Pokud se týče dalších údajů, není zřejmé, jakým způsobem k nim připomínkové místo došlo, provozní koncept není součástí materiálu a je předpoklad, že se dále bude určitým způsobem vyvíjet.</p> |
|  | <p>Pokud má být zahájen rozšířený provoz linky Praha – Mnichov v prosinci 2017 v koordinaci s bavorskou stranou, opakovaně upozorňujeme, že dopravce na bavorské straně bude vybrán ve výběrovém řízení, a proto je zcela logický a oprávněný požadavek, aby i výkony této linky na území České republiky byly zadány ze strany Ministerstva dopravy v zadávacím řízení, jehož příprava bude koordinována se společností BEG, objednatelem železniční dopravy ve Svobodném státu Bavorsko. Byly by pak zajištěny jednotné standardy nasazených vozidel i zajištěných palubních služeb, nedocházelo by tak k rozdílům mezi vozidly a službami na jednotlivých spojih této linky jako v současnosti, kdy ze strany bavorského dopravce Vogtlandbahn jsou nasazována vozidla s horším technickým standardem vozidel než dopravce České dráhy a s některými chybějícími službami (například restaurační vůz).</p>   | <p><b>Neakceptováno</b>, v uvedeném nespátřuje předkladatel žádnou jednoznačnou souvislost, je plně kompetencí české strany, jakým způsobem dojde k výběru dopravce. V souladu se zněním článku 5 odst. 6 nařízení EP a Rady č. 1370/2007 v souvislosti s preambulí nařízení, jakož i vnitrostátním právem, které přímé zadání nezakázalo, je přímé zadání zcela legitimní způsob výběru dopravce.</p>  |
|  | <p>Na základě výše uvedených argumentů požadujeme následující úpravy textu shrnutí</p>  | <p><b>Neakceptováno</b>, na základě výše uvedených skutečností není pro předkladatele možné</p>   |

|  |   |   |
|--|---|---|
|  | <p>(a odpovídající úpravy návrhu usnesení vlády):</p> <p>c) preferovat pro obnovu vozidlového parku vlastní prostředky dopravců, v odůvodněných případech využívat pro obnovu vozidlového parku prostředků z Operačního programu Doprava pro programové období 2014-2020 s variantou vlastnictví vozidel objednatelem, a to pouze v případech, kdy byl dopravce vybrán v zadávacím řízení podle čl. 5 odst. 3 Nařízení 1370 a vozidla s investiční podporou mu budou po dobu plnění závazku veřejné služby ze strany objednatele pronajata;</p> <p>d) připravit ekonomické posouzení nákladovosti a výnosnosti nového provozního konceptu vlaků dálkové dopravy v úsecích Praha – Plzeň a Plzeň – Mníchoven a současně na základě této objektivní ekonomické analýzy přesvědčivě doložit, že tyto výkony nemohou být ani ve střednědobém časovém horizontu provozovány na obchodní riziko dopravce.</p> | <p>akceptovat navržené znění. Vysvětlení důvodů, proč není možné uvedené akceptovat je uvedeno u jednotlivých konkrétních bodů materiálu.</p>   |
| <b>Česká asociace organizátorů veřejné dopravy</b> |   |   |
|  | <p>KODIS: My máme podnět v tom smyslu, aby vysoutěžený rychlíkový dopravce uměl vedle akceptace Tarifu ČD akceptovat <b>technicky</b> také tarify, resp. nosiče krajských IDS. Obchodní stránku (tj. nějaké případné vyrovnávání apod.) lze řešit smluvně až následně. Víím, že formulace nebude jednoduchá, ale pokuste se s tím nějak vypořádat.</p> <p>KIDSOK: S připomínkou KODISu, aby vysoutěžený rychlíkový dopravce uměl vedle akceptace Tarifu ČD akceptovat technicky také tarify, resp. nosiče krajských IDS, souhlasíme a jednoznačně ji podporujeme.</p>   | <p><b>Neakceptováno.</b> MD rozumí plně důvodům pro tuto připomínku, ale nemůže akceptovat takovou úpravu v materiálu do vlády, aniž by znalo přesné přístupové podmínky pro uznávání předmětných elektronických jízdních dokladů. Jinými slovy, není přijatelné toto akceptovat bez přesné a důkladné znalosti konkrétních nároků na technologie a na náklady s jejím zavedením spojené. Pokud o takové uznávání budou mít připomínková místa zájem, je třeba vstoupit aktivně s objednatelem do jednání a předložit veškerá pravidla pro čtení (a v zásadě i zčásti uznávání, neboť bez procesu uznávání nelze elektronické jízdní doklady použít) předmětných jízdních dokladů. Je nezbytné uvést, že toto nelze vyřešit na půdorysu připomínky k materiálu pro jednání vlády.</p> |
|  | <p>KODIS: Co se týče open-access, měla by být možnost regulovat trasy komerčních dálkových vlaků, protože neustálé změny způsobují komplikace v regionální dopravě – doby jízdy, návaznosti, spolehlivost systému apod. Tím dochází ve svém důsledku k nestabilní ekonomice v rámci veřejných prostředků i objednavce a upřednostňování komerčních zájmů dopravců oproti výdajům daňových poplatníků, což má obdoby jen</p>   | <p><b>Částečně akceptováno.</b> Absolutně se s připomínkou ztotožňujeme, toliko upozorňujeme, že problematika open access a jeho ovlivnění veřejných služeb není předmětem předkládaného materiálu. V zelené knize ke koncepci veřejné dopravy je uvedený problém velmi podrobně vysvětlen, předpokládá se, že bude součástí bílé knihy a navazujících legislativních návrhů. Předmětem předkládaného materiálu</p>   |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | <p>v železniční dopravě. Diskriminujeme tedy cíleně dopravce BUS, že s komerčními produkty nejezdí (nemohou) v trasách dotovaných spojů? Jak máme podle zákona dostatečně zajistit, aby nedocházelo např. k souběhům, když „někam“ tu regionálku „strčit“ (nakreslit) musíme....</p>   | <p>je však postup Ministerstva dopravy při objednávání veřejných služeb, v souvislosti s tím se jedná pouze o podstatné okolí (činnost regulačního orgánu), zmíněné například v bodě (8), (35) a dalších. Problémem je i rozsah materiálu. Nicméně s ohledem na připomínku doplníme krátce význam ochrany společensky významných veřejných služeb.</p> |
|  | <p>KORDIS: V závěru části "C. Problematika vozidlového parku", tj. v odst. 53 se předpokládá obnova vozidlového parku v případech (...) a projektů spojených s Operačním programem doprava. Zde nejsou linky blíže specifikovány, avšak dle dosavadní praxe nasazování modernizovaných vozidel se lze domnívat, že prioritou budou opět linky R6, R7 s ohledem na předpokládané dokončování 3. a 4. koridoru z prostředků OPD2.</p> <p>Tento postup je zopakován v části "E. Shrnutí" v bodu c). V části priority obnovy vozidlového parku tedy reálně odsunuje předkládaný materiál do vzdálené budoucnosti <u>obnovu vozidlového parku na lince R8 Brno – Bohumín</u>. Pro KORDIS JMK je však otázka vozidlového parku důležitá a proto požaduje ve zprávě rozpracovat otázku, kdy lze na lince Brno – Bohumín (a související lince Praha – Havl. Brod – Brno) očekávat vozidlový park, odpovídající významu linky a jak se bude ve věci vozidlového parku na lince Brno – Bohumín postupovat do doby předpokládaného nasazení nových vozidel.</p> | <p>Připomínku totožného znění uplatil Jihomoravský kraj, vypořádání je proto uvedeno u Jihomoravského kraje.</p>   |
|  | <p>KORDIS JMK považuje za nutné, aby při přípravě dalších skupin tratí pro nabídková řízení, které budou zasahovat do zintegrovaného území IDS JMK, byla součástí dokumentací nabídkových řízení na dálkové dopravce <u>podmínka integrace současných linek R do IDS JMK</u>. V rámci IDS JMK tvoří rychlíky po dřívější dohodě s MD páteř systému integrované dopravy. V případě, že nebude integrace nastavena v podmínkách nabídkových řízení a následně dlouhodobě smluvně zakotvena, znamenalo by to nutnost přepracování dopravního řešení, které by bylo ekonomicky nevýhodné pro oba objednatele, tedy jak pro MD tak Jihomoravský kraj.</p>   | <p>Připomínku totožného znění uplatil Jihomoravský kraj, vypořádání je proto uvedeno u Jihomoravského kraje.</p>   |
|  | <p>KORDIS JMK považuje za nezbytné, aby probíhala úzká spolupráce s krajskými</p>  | <p>MD toto požaduje také za nezbytné a spolupráce s regionálními objednateli</p>   |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | objednateli dopravy a koordinátory i v oblasti provozního konceptu jednotlivých linek, a to tak, aby nedocházelo k vzájemnému konfliktu při zajišťování dopravních potřeb státu a kraje a rychlíky tvořily páteř dopravního systému v regionu. Tento problém je nejvíce zásadní v oblastech nedostatečně kapacitní dopravní infrastruktury, kde může dojít nevhodnými časovými polohami k úplnému rozvratu provozního konceptu regionální dopravy.   | probíhá. K této připomínce nelze než uvést, že MD rovněž pokládá za nezbytné, aby regionální koordinátoři byli připraveni své koncepty přizpůsobit, aby nedocházelo při objektivních změnách jízdních dob (např. vlivem modernizace infrastruktury či zlepšení vozidlového parku) k vzájemným konfliktům mezi jednotlivými kraji, a aby mohly vlaky dálkové dopravy tvořit v České republice síť. Uvádíme to pouze proto, aby bylo zřejmé, že oba požadavky jsou zcela dvěma stranami téže mince a je to především o vzájemné ohleduplnosti a zájmu vyjít si vstříc. |
|  | KORDIS JMK považuje za nutné, aby při přípravě dalších skupin tratí pro nabídková řízení do realizace Železničního uzlu Brno byla <u>respektována provozní provázanost linek R19 – R12 a R9 – R8 v Brně hl.n.</u>  | Připomínku totožného znění uplatil Jihomoravský kraj, vypořádání je proto uvedeno u Jihomoravského kraje.  |
|  | KORDIS JMK považuje za nutné, aby byla v nejbližší době nastavena i koncepce dalších nabídkových řízení a skupin tratí pro nabídková řízení, kde jsou vlaky R oběhově provázány se spěšnými vlaky. Jedná především o linku R13 oběhově propojenou se spěšnými vlaky relace Brno - Břeclav – Hodonín. Dále pak i oběhy na linkách R12 a R19 obsahují jednotlivé spěšné vlaky. Jihomoravský kraj musí řešit zajištění dopravy po ukončení stávající smlouvy s ČD v roce 2019.  | Připomínku totožného znění uplatil Jihomoravský kraj, vypořádání je proto uvedeno u Jihomoravského kraje.  |
|  | KORDIS: K oblasti tarifní ve věci uznávání společného tarifu při zajišťování dopravy více dopravci materiál dovozuje, že společným tarifem by měl být tarif ČD a doporučuje, aby byl vytvořen systém vedoucí k možnosti uznávání tarifu ČD jinými dopravci. KORDIS JMK se domnívá, že cesta uznávání tarifů je správná, nicméně nesmí být pouze jednostranná. Měla by být nastavena pravidla vzájemného uznávání definovaného tarifu (případně tarifů) všemi dopravci, avšak neměl by to být tarif jednoho konkrétního dopravce. | Připomínku totožného znění uplatil Jihomoravský kraj, vypořádání je proto uvedeno u Jihomoravského kraje.  |
|  | POVED: K odstavci 52 – v odstavcích 48 až 50 jsou jednotlivé skupiny vozidel definovány takto: První – výkony vzešlé z nabídkových řízení, druhá – mezinárodní linky, třetí – obnova z OPD2. Následně se v odst. 52 uvádí, že <i>v první a třetí skupině bude přistoupeno k obnově vozidlového parku za pomoci OPD2</i> . Proč se u projektů definovaných jako podporované z OPD2  | Připomínku totožného znění uplatnil Plzeňský kraj, vypořádání je uvedeno u Plzeňského kraje.   |

|  |   |   |
|--|---|---|
|  | <p>znovu uvádí, že budou podporovány z OPD2? Máme tomu rozumět tak, že definice třetí skupiny se týká pouze přímého zadání v rámci současné smlouvy? <i>U linek druhé a třetí skupiny bude podporována modernizace vozidel ve vybraných případech, kdy je potřebná z hlediska mezinárodní spolupráce.</i> Není nám jasná definice třetí skupiny. Proč by měla být řešena mezinárodní spolupráce pro vozidla třetí skupiny, když linky důležité pro mezinárodní spolupráci jsou definovány ve skupině druhé?. Definice třetí skupiny se odvolává <i>na výše zmíněná pravidla</i>, bylo by vhodné odkázat přesněji na příslušné odstavce. Z OPD2 budou tedy podporovány všechny skupiny? Doporučujeme zvážit změnu definice třetí skupiny a dostatečně ji objasnit.</p>   |   |
|  | <p>ROPID: Jako zásadní spatřujeme nutnost řešit již v zadání výběrového řízení povinnost vítěze v případě zájmu dotčených krajů zařadit příslušnou linku v části nebo v celé trase do integrovaného dopravního systému příslušného kraje (popř. kraje sousedícího, pokud jeho IDS pokrývá i část území jiného kraje). Toto je v souladu s proklamací uvedenou v bodě (8). Navržené linky dle harmonogramu v bodě (24) jsou linky, které významným způsobem spoluzajišťují také dopravní obslužnost krajů, velká část z nich je již dnes do integrovaných dopravních systémů zařazena.</p> <p>Je třeba zajistit, aby dopravce byl povinen akceptovat také tarify IDS, a to jak technicky tak ekonomicky, a to vzhledem k významné roli dálkové železniční dopravy v regionálních dopravních systémech. Zajistí se tak udržení, popř. zlepšení síťových efektů nejen na železniční síti, ale i v regionální dopravě. Z toho důvodu považujeme za přínosné, aby byla přímo vládním usnesením uložena ministrovi dopravy spolupráce při zadávání výběrového řízení s dotčenými kraji, popř. koordinátory příslušných IDS.</p> | <p>Připomínku totožného znění uplatnilo Hlavní město Praha, vypořádání je uvedeno u hlavního města Prahy.</p> |
|  | <p>ROPID: Současné je nezbytné, aby proběhla spolupráce s krajskými objednateli dopravy i v oblasti stanovení provozního konceptu jednotlivých linek, a to tak, aby nedocházelo k vzájemnému konfliktu při zajišťování dopravních potřeb státu a kraje. Tento problém je zásadní především na méně významných jednokolejních tratích, kde</p>   | <p>Připomínku totožného znění uplatnilo Hlavní město Praha, vypořádání je uvedeno u hlavního města Prahy.</p> |



|                                      |   |   |
|--------------------------------------|---|---|
|                                      | <p>možnosti organizování dopravy jsou omezené, a změnou polohy dálkových vlaků může dojít k úplnému rozvratu provozního konceptu regionální dopravy. Z toho důvodu považujeme za přínosné, aby byla vládním usnesením ministři dopravy uložena povinnost provozní koncepty předkládané do výběrového řízení konzultovat s dotčenými kraji – objednateli veřejné dopravy. Tuto povinnost je vhodné zakotvit i pro případ, že změnou provozního konceptu na soutěžené lince dojde ke změně provozního konceptu i na jiné lince dálkové dopravy, a to i pokud tato linka nebude předmětem soutěže (např. změna provozního konceptu na linkách R14 a R15 provedená v souvislosti s výběrovým řízením může vyvolat změny provozního konceptu i na linkách R10, R21 a R22, které mohou vyvolat zásadní problémy regionální dopravy ve Středočeském kraji a hl.m. Praze, přestože tyto kraje nejsou bezprostředně soutěží linek dálkové dopravy dotčeny).</p>  |   |
|                                      | <p>ROPID: V souvislosti s úpravami provozního konceptu Praha – Plzeň – Bavorsko – body (60) – (73) je nezbytné upozornit, že realizace nových provozních konceptů by v žádném případě neměla ohrozit fungování regionální dopravy, především silně vytížené příměstské dopravy v úseku Praha – Beroun. V bodě (63) je přitom konstatováno, že do roku realizace předpokládaného nového provozního konceptu (prosinec 2017) nebude realizována modernizace úseku Praha – Beroun, která je přitom nezbytná pro bezproblémové souběžné fungování dálkové dopravy dle návrhu uvedeného v bodě (67) a silně vytížené linky regionální dopravy. Z toho důvodu bude nezbytné přikročit dočasně (do modernizace předmětného úseku) k určitým kompromisům, aby nebyla ohrožena funkce intervalové regionální dopravy, která v daném profilu veze větší počty cestujících, než vlaky dálkové dopravy (špičkový interval vlaků regionální dopravy dosahuje v části úseku pouhých 10 min.). I v tomto případě bude proto nezbytné projednání s dotčenými kraji.</p> | <p>Připomínku totožného znění uplatnilo Hlavní město Praha, vypořádání je uvedeno u hlavního města Prahy.</p>   |
| <b>Odborové sdružení železničářů</b> |   |   |
|                                      | <p>Odborové sdružení železničářů (dále jen OSŽ) požádalo Mgr. Bohuslava Sobotku, předsedu vlády České republiky, o revokaci usnesení vlády České republiky č. 708 ze dne</p>  | <p>Předkladatel konstatuje, že jeho úkolem je předložit materiál v řádném termínu a tento termín může změnit jen vláda na základě svého jednacího řádu.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p>18.9.2013 a o posunutí termínu projednávání materiálu „Zpráva o postupu při otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti a nadregionální železniční osobní dopravy“ tak, aby byl projednáván současně s „Konceptí veřejné dopravy“, jejíž termín zpracování je stanoven na 31. prosince 2014.</p> <p>Důvodem žádosti OSŽ je zejména:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nedorešený převod nemovitého majetku Českých drah, a.s.,</li> <li>- nejsou nastaveny (dálkové definovány) pro dopravce přijatelné podmínky (do budoucnosti) využití veřejných prostor při předpokládaném převodu nemovitostí.</li> <li>- problematické uznávání tarifu jízdného mezi dopravci, kdy při špatném nastavení podmínek může docházet k závažnému poškození rozhodujícího dopravce,</li> <li>- nezbytnost legislativní kodifikace nezávislého regulátora železničního trhu a zajištění jeho plné funkčnosti.</li> </ul> <p>V případě, že nebudou respektovány výše uvedené podněty OSŽ s důrazem časový plán „Harmonogramu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční osobní dopravy“ a vytvoření požadovaného právního prostředí je bezprostředně ohrožen státem vlastněný dopravce - České dráhy, a.s. a jeho role v systému dopravy v ČR a to jak aktuálně, tak s časovým strategickým výhledem. Jako poškozující se jeví pro dopravce - České dráhy, a.s. (a s negativním dopadem pro společnost) situace, kdy existují rozdílní objednavatelé pro dálkovou a regionální dopravu, která nepochybně vede ke ztrátě synergických efektů u státem vlastněného dopravce a možnosti vyvolání tzv. negativního dominového efektu na železnici v ostatních segmentech činnosti.</p> | <p>Předkladatel nad rámec uvedeného upozorňuje, že převod nemovitého majetku z ČD na SŽDC neznemožňuje předložení uvedeného materiálu, neboť materiál obsahuje část pojednávající o takovém způsobu posuzování veřejně přístupných prostor v železničních stanicích, který nepovede k diskriminaci žádného dopravce. Rovněž zřízení nezávislého regulačního orgánu není podmínkou pro předložení uvedeného materiálu, neboť lze předpokládat, že do zahájení provozu prvního provozního souboru na základě nabídkových řízení bude již tento subjekt plně funkční, atd.</p> |
| <p style="text-align: center;"><b>Asociace samostatných odborů</b></p>   |   |
| <p>Po prostudování uvedeného materiálu a projednání ve vedení ASO doporučujeme posunutí termínu projednávání tohoto materiálu tak, aby byl projednáván současně s "Konceptí veřejné dopravy", jejíž termín zpracování byl stanoven na 31. prosince 2014, a to z následujících důvodů:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nedorešený převod nemovitého majetku Českých drah, a.s.,</li> <li>- nejsou nastaveny (definovány) pro dopravce přijatelné podmínky (do</li> </ul>   | <p>Předkladatel konstatuje, že jeho úkolem je předložit materiál v řádném termínu a tento termín může změnit jen vláda na základě svého jednacího řádu.</p> <p>Předkladatel nad rámec uvedeného upozorňuje, že převod nemovitého majetku z ČD na SŽDC neznemožňuje předložení uvedeného materiálu, neboť materiál obsahuje část pojednávající o takovém způsobu posuzování veřejně přístupných prostor v železničních stanicích, který</p>  |

|  |  |   |
|--|--|---|
|  | <p>budoucnosti) využití veřejných prostor při předpokládaném převodu nemovitostí,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- problematické uznávání tarifu jízdného mezi dopravci, kdy při špatném nastavení podmínek může docházet k závažnému poškození rozhodujícího dopravce,</li> <li>- nezbytnost legislativní kodifikace nezávislého regulátora železničního trhu a zajištění jeho plné funkčnosti.</li> </ul> <p>Pokud by tyto důvody nebyly vzaty v potaz, nebylo by vytvořeno potřebné právní prostředí a byl by tak bezprostředně ohrožen státem vlastněný dopravce, tj. České dráhy, a.s. a jeho role v systému dopravy v ČR, a to jak aktuálně, tak s časovým strategickým výhledem.</p> <p>V té souvislosti je třeba připomenout, že situace, kdy existují rozdílní objednatelé pro dálkovou a regionální dopravu, může vést ke ztrátě synergických efektů u státem vlastněného dopravce a k vyvolání tzv. negativního dominového efektu na železnici v ostatních segmentech činnosti, což může mít současně negativní dopad pro celou společnost.</p> | <p>nepovede k diskriminaci žádného dopravce. Rovněž zřízení nezávislého regulačního orgánu není podmínkou pro předložení uvedeného materiálu, neboť lze předpokládat, že do zahájení provozu prvního provozního souboru na základě nabídkových řízení bude již tento subjekt plně funkční, atd.</p> |
| <b>Správa železniční dopravní cesty</b>                      |  |   |
|  | <p>Z našeho pohledu správce železniční infrastruktury nemáme k materiálu připomínky a souhlasíme s uvedeným tvrzením, že mezi klíčová kritéria pro výběr souborů předpokládaných pro nabídková řízení patří současný stav dopravní infrastruktury a připravovaná modernizační opatření.</p>  | ---   |
|  | <p>Pouze k poznámce č. 17 pod čarou na straně 4, kde jsou jmenovány některé firmy působící v železniční osobní dopravě, bych upřesnil dvě věci:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• u společnosti dopravce Veolia Transport Morava a.s. došlo v nedávné době ke změně názvu firmy, nyní působí pod názvem ARRIVA MORAVA a.s.,</li> <li>• právní forma společnosti dopravce Jindřichohradecké místní dráhy není s.r.o., ale a.s.</li> </ul>  | <b>Akceptováno</b> , text upraven   |
| <b>ACRI – Asociace podniků českého železničního průmyslu</b> |  |   |
|  | <p>Ad (8) Souhlasíme s tím, že v prostředí liberalizujícího se trhu veřejné železniční dopravy je potřebné nastavit regulační mechanismy. Co je však myšleno efektivními</p>   | <p>Obdobná připomínka byla předložena společnostmi České dráhy, viz vypořádání připomínky této společnosti.</p>   |

|  |   |   |
|--|---|---|
|  | regulačními mechanismy (jedná se např. pouze o „institut regulátora“), má již Ministerstvo dopravy konkrétní představu o těchto mechanismech? <i>Doporučujeme pojem efektivní regulační mechanismy upřesnit.</i>  |   |
|  | Ad (9): I když Dopravní politika ČR předpokládá zadávat veřejné služby v přepravě cestujících zejména prostřednictvím otevřených nabídkových řízení, tak se nejedná o povinnost (Bílá kniha nenařizuje povinnou liberalizaci). V EK je v současné době situace v ČR uváděna jako příklad toho, jak by liberalizace neměla probíhat (linka Praha – Ostrava), což rozhodně není pozitivním „známkou“ ČR. Proč se ČR dobrovolně připravuje o více možností v oblasti zadávání veřejných služeb v přepravě cestujících po železnici, když přímé zadání je zcela legitimní? <i>Doporučujeme přehodnotit tento postoj, a to i úpravou Dopravní politiky ČR a následně ho uvést i v tzv. Konceptu veřejné dopravy.</i> | Obdobná připomínka byla předložena společností České dráhy, viz vypořádání připomínky této společnosti.   |
|  | Ad (10): Koncept veřejné dopravy má vycházet z tzv. Zelené knihy, kdy právě otázka č. 13 zmiňované Zelené knihy se zabývá i oblastí zadávání veřejných služeb v přepravě cestujících po železnici. V tomto odstavci tedy spatřujeme rozpor v tom, že jedním z předmětů Konceptu veřejné dopravy nebude zaměření na postup objednatelů, přičemž Koncept veřejné dopravy bude základním dokumentem definujícím vývoj v oblasti veřejných služeb v přepravě cestujících po železnici. <i>Doporučujeme v Konceptu veřejné dopravy věnovat dostatečný prostor oblasti zadávání veřejných služeb v přepravě cestujících po železnici.</i>   | Souhlasíme, nejedná se však o připomínku k tomuto materiálu. Je třeba rozlišit, že v Konceptu veřejné dopravy jako strategickém dokumentu bude posuzována oblast veřejné dopravy jako celku, zatímco cílem tohoto materiálu je vymezení postupu objednatele MD. |
|  | Ad (11): Upozorňujeme, že existující harmonogram otevírání trhu vychází z původní verze z roku 2011 a byl pouze mírně upraven v září roku 2013. Kromě toho, že v roce 2011 měla vláda České republiky jinou představu o průběhu liberalizace, není tento harmonogram téměř v celém svém rozsahu platný (neproběhly nejen nabídkové řízení, ale ani plánované notifikace).   | Předkladatel této připomínky ne zcela rozumí, jednak neobsahuje žádný konkrétní návrh na úpravu textu, ale především platnost usnesení vlády objektivně končí jejich derogací, nikoliv jmenováním nové vlády.   |
|  | Ad (14) Dovolujeme si upozornit na to, že např. ve Slovenské republice je uzavřena podobná Smlouva, přičemž oblast liberalizace veřejných služeb v přepravě cestujících je v této Smlouvě definována tak, že zajišťuje větší ochranu národního  | Obdobná připomínka byla předložena společností České dráhy, viz vypořádání připomínky této společnosti.   |

|  |  |   |
|--|--|---|
|  | dopravce než Smlouva v ČR. Smlouva ve Slovenské republice definuje liberalizaci tak, že celkový rozsah výkonů, který může být ze závazku národního dopravce vyjmut, činí max. 35% z celkových objednaných výkonů, přičemž meziročně může dojít k max. 10% poklesu objednaných výkonů. <i>Doporučujeme upravit stávající Smlouvu v ČR (např. formou dodatku) tak, aby byla zajištěna větší ochrana národního dopravce.</i>  |   |
|  | Ad (16): Jednoznačně souhlasíme s tím, že je potřebné stanovit úlohu národního dopravce na trhu. Doposud v ČR nebyla veřejně tato úloha nikdy deklarována, což je špatně. Je nanejvýše potřebné a nutné, aby bylo jednoznačně definováno to, jakou roli má národní dopravce na trhu veřejných služeb v přepravě cestujících plnit (je potřebné se veřejně přiklonit buď k jednoznačné podpoře národního dopravce, nebo k opaku). Nelze neustále preferovat variantu, kdy se veřejně národní dopravce nepreferuje, ale zároveň „je podporován skrytě“. Takováto situace není prospěšná ani státu (neustále výtky ze strany soukromých železničních dopravců) ani národnímu dopravci, který je díky této situaci v nemilosti u i cestujících veřejnosti. <i>Doporučujeme veřejně vyjádřit jednoznačnou podporu a úlohu národního dopravce na trhu veřejných železničních služeb, a to ve všech relevantních dokumentech (Dopravní politika, Koncepce veřejné dopravy apod.).</i> | <b>Neakceptováno</b> , nelze vůbec alespoň z pohledu střednědobého horizontu souhlasit s tezí, že existují pouze dvě krajní řešení: buďto model s monopolním (tady je to slovo zcela na místě) či oligopolním národním dopravcem, nebo model úplně otevřeného trhu. Nesporně existují i přechodové modely, které může – přinejmenším ve střednědobém čase – nastavit i Česká republika. Materiál proto explicitně nehovoří o národním dopravci (není ani zřejmé, co tento pojem vlastně znamená), ale o dopravci ČD, který má do značné míry výlučné postavení vyplývající z jeho znalosti trhu, spolupráce se zahraničními partnery a podobně. Taková partnerství, <u>ze kterých profituje cestující</u> , je Česká republika připravena podpořit. |
|  | Ad (17): Dovolujeme si upozornit na to, že poslední věta tohoto odstavce není vhodná. Situace v ČR je v evropském měřítku zcela standardní (viz. odst. (7) tohoto dokumentu). <i>Doporučujeme nahradit výraz monopolní situace výrazem dominantní situace nebo tuto větu zcela odstranit.</i>  | Obdobná připomínka byla předložena společností České dráhy, viz vypořádání připomínky této společnosti.   |
|  | Ad (18) Ad. předchozí komentář. <i>Doporučujeme odstranit výraz monopolu.</i>  | <b>Akceptováno</b> , použijeme pojmu oligopol.  |
|  | Ad (20) Dovolujeme si upozornit na to, že závěr tohoto odstavce souvisí s odst. (16) a v souvislosti s doporučením uvedeným v komentáři k článku (16) je potřebné vyjádřit podporu národnímu dopravci nejen u linek s mezinárodním přesahem, ale i u významných vnitrostátních linek, které tvoří větší provozní soubory, a které na linky s mezinárodním přesahem úzce navazují. Je totiž nezbytné zajistit zejména návaznost na spoje regionální železniční osobní dopravy,  | <b>Neakceptováno</b> , V současné době je materiál rozdělen na tři části, přičemž velká část důležitých výkonů pro vnitrostátní cestující (Praha – Brno, Praha – Olomouc, Praha – Plzeň) je obsažena v první skupině. Pokud se týče druhé skupiny linek, zde materiál ponechává rozhodnutí o způsobu organizace trhu na další období, neboť je nezbytné mít zkušenosti jak s prvními nabídkovými řízeními, tak i kvalitou obchodních vztahů v rámci přímého zadání.   |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | <p>kteřé zajišťují tzv. navazující a úsekové frekvence. <i>Doporučujeme, aby byla poslední věta tohoto odstavce doplněna: .... na vybraných linkách s mezinárodním přesahem a na významných vnitrostátních linkách..... , a to ve všech relevantních dokumentech (Dopravní politika, Koncepce veřejné dopravy apod.).</i></p>  | <p>Tuto křehkou rovnováhu (což ukázalo i vnitroresortní připomínkové řízení, kde byla kritizována pomalá liberalizace) materiálu nelze nerušit tím, že by do první skupiny byly přesunovány další linky.</p> |
|  | <p>Ad (22) Jednoznačně souhlasíme s poslední větou tohoto odstavce. Má však již Ministerstvo dopravy představu o tom, jak tohoto docílit? Národní dopravce má totiž dle zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících statut tzv. sektorového zadavatele, a tedy národní dopravce musí při pořizování vozidel nebo jejich modernizaci vždy vypisovat nabídkové řízení, kdežto soukromý dopravci tuto povinnost nemají. <i>Doporučujeme, aby v tomto odstavci bylo nastíněno řešení.</i></p>   | <p>Obdobná připomínka byla předložena společností České dráhy, viz vypořádání připomínky této společnosti.</p>   |
|  | <p>Ad (24) Dovolujeme si upozornit, že se jedná o významné vnitrostátní linky (viz. komentář A10). Tyto linky navazují na páteřní linku Ex3 mezinárodního významu (Německo – Děčín – Praha – Brno – Břeclav – Rakousko/Slovensko). Zejména linka R 5 pak vhodně doplňuje a propojuje jak I., III. a IV. tranzitní koridor v ČR, tak i hlavní koridory TEN-T (Východní a východostředomořský koridor a Rýnsko – dunajský koridor). Pokud by se tyto linky soutěžily, tak by mohlo dojít k problematické koordinaci přípojných vlaků, k problémům s tarifní integrací apod. <i>Doporučujeme tyto linky vyjmout z nabídkových řízení.</i></p>       | <p>Obdobná připomínka byla předložena společností České dráhy, viz vypořádání připomínky této společnosti.</p>   |
|  | <p>Ad (27) V souvislosti s komentářem A10 a A12 dále doporučujeme ze soutěžení vyjmout i významné vnitrostátní linky R6, R8, R9, R18 a R19.</p> <p>Linka R 6 (Praha – Plzeň – Cheb – <i>Německo</i>)</p> <p>Tato významná linka z části vnitrostátního a z části mezinárodního významu bezprostředně navazuje na linku Ex 2 a Ex 3 a zároveň navazuje na jeden z hlavních koridorů TEN-T (tzv. Rýnsko – dunajský koridor). Tyto linky pak vhodně doplňuje při obsluhování návazných a úsekových frekvencí.</p> <p>Linka R 8 a R 9 (Brno – Ostrava – Bohumín a Praha – Havlíčkův Brod – Brno)</p> <p>Jedná se o významné linky vnitrostátního</p> | <p>Obdobná připomínka byla předložena společností České dráhy, viz vypořádání připomínky této společnosti.</p>   |

|  |   |   |
|--|---|---|
|  | <p>významu, které bezprostředně navazují na linku Ex 2, Ex 3 i Ex 4. Tyto linky vhodně doplňují při obsluhování návazných a úsekových frekvencí. Linky R 8 a R 9 jsou významné i z hlediska problematické situace s nedostatečnou kapacitou železničního uzlu Brno (nutné soupravné propojení těchto linek přes železniční uzel Brno).</p> <p>Linka R 18 a R 19 (Praha – Pardubice – Česká Třebová – Vsetín/Luhačovice/Veselí nad Moravou a Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno)</p> <p>Jedná se o významné linky vnitrostátního významu, které bezprostředně navazují na linku Ex 2 a Ex 3 a tyto linky vhodně doplňují při obsluhování úsekových frekvencí. Linka R 18 se navíc na Moravě větví a je potřeba zajistit efektivní (časovou a tarifní) koordinaci i těchto navazujících větví. <i>Doporučujeme tyto linky vyjmout z nabídkových řízení.</i></p> |   |
|  | Ad (32): Pokud má být vytvořen clearingový systém, je nutné stanovit, kdo toto zaplatí.   | Vzhledem k tomu, že se jedná o požadavek objednatele, je zřejmé, že tyto náklady v doložené a zdůvodněné výši zaplatí objednatel, MD se tomu nikdy nebránilo. |
|  | Ad (33): Upozorňujeme, že jakýkoliv dopravce musí do kalkulace zahrnout min. náklady na zřízení a užívání pokladen. Nelze tedy souhlasit s tím, aby uchazeči v nabídkových řízeních předkládali kalkulace nákladů bez započítání nákladů, které je potřebné vynaložit na užívání nezbytných veřejně přístupných prostor potřebných pro lepší přístup cestujících veřejnosti k vlakům. Do nákladů na užívání pokladen jsou totiž zahrnuty i náklady na energie, v rámci kterých jsou zahrnuty i náklady na vytápění společných prostor. Dále je nezbytné si uvědomit, že např. úklid společných prostor nebo údržbu staničních budov hradí národní dopravce, což ho přirozeně dále znevýhodňuje. Co se týče tzv. obšlapaného, tak to se nehradí ani dnes. <i>Doporučujeme toto stanovisko přehodnotit.</i>   | Obdobná připomínka byla předložena společností České dráhy, viz vypořádání připomínky této společnosti.   |
|  | Ad (35): Dovolujeme si upozornit na to, že „institut regulátora“ není doposud nikde přesně definován. <i>Doporučujeme definovat minimálně to, co bude jeho konkrétní náplní, jaké budou jeho rozhodovací pravomoci, jaká bude odpovědnost, z jakých prostředků bude hrazen. Dále doporučujeme na odborné úrovni zahájit intenzivní dialog o této</i>  | Obdobná připomínka byla předložena společností České dráhy, viz vypořádání připomínky této společnosti.   |

|                              |  |  |
|------------------------------|--|--|
|                              | <i>problematic.</i>  |  |
|                              | Ad (41): Problematika odpisů není jednoznačně stanovena. <i>Doporučujeme definovat jednotné postupy pro uplatňování odpisů, a to tak, aby bylo jednoznačně stanoveno to, jak mají dopravci odpisy u objednatelů uplatňovat (např. aby nedocházelo ke dvojímu účtování odpisů, aby nedocházelo k nevyužívání odpisů let minulých apod.).</i>  | <b>Neakceptováno</b> , pravidla pro tvorbu finančního modelu stanoví vyhláška 296/2010 Sb. Pokud má připomínkové místo informace o tom, že dochází k dvojímu účtování odpisů, předkladatel doporučuje, aby příslušnému orgánu či orgánům tuto skutečnost sdělil, neboť se jedná o protiprávní jednání.   |
|                              | Ad (46): Nevýhodou tohoto modelu není jen chybějící infrastruktura potřebná k zajištění potřebné údržby vozidel, ale je potřebné si uvědomit i to, že není vyřešena otázka dotační problematiky (převoditelnost dotací), otázka financování nákupu vozidel, ale hlavně není vyřešena otázka legislativní.  | Obdobná připomínka byla předložena společností České dráhy, viz vypořádání připomínky této společnosti.  |
|                              | Ad (52): Tento odstavec není jednoznačný. U linek, které nebudou předmětem nabídkových řízení, se neuvažuje s podporou pořízení nových vozidel?  | <b>Akceptováno</b> , uvedený odstavec není formulován srozumitelně a bude přeformulován. Existují tři priority, soutěže, OPD2 (vedle soutěží zejména na ekonomicky nejvýhodnějších linkách) a mezinárodní přesah, přičemž cílem bude obnovu na tato tři kritéria optimalizovat.  |
|                              | Ad (54): V odkazu na citaci v bodu 36 je chyba (má se jednat o bod 37).  | Obdobná připomínka byla předložena společností České dráhy, viz vypořádání připomínky této společnosti.  |
| <b>Hospodářská komora ČR</b> |  |  |
|                              | <p>Materiál je již několikrátým podkladem k tématu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální dopravy, doplněný navíc o návrhy na zavedení expresní přepravy Praha – Bavorsko. Je z něj patrné, že původní harmonogram, který byl sám o sobě již dost pomalý a rozvrhoval soutěže na dálkovou osobní železniční dopravu k realizaci až do roku 2029, se neplní, a již nyní vznikají značná zpoždění nabídkových řízení. Materiál namísto urychlení tohoto procesu doporučuje spíše jeho zpomalení a omezení, přičemž není zřejmé, jak bude Ministerstvo dopravy (dále jen „MD“) schopno zajistit odpovídající obnovu vozidlového parku v této dotované dopravě.</p> <p>S výjimkou nabídkového řízení na linky R 5 a R 20 se jedná o druhořadá meziregionální spojení, která nejsou nejvhodnější pro získání investorů. Investice do železniční osobní dopravy patří k těm méně návratným a současný stav regulace železničního odvětví</p> | <p><b>Vysvětleno.</b> K této obecné charakteristice materiálu lze uvést následující skutečnosti. Předkladatel v zásadě souhlasí s uvedenou myšlenkou, že do soutěžních souborů je potřebné zařadit vedle méně významných linek také linky s významnějším obchodním potenciálem, čemuž odpovídá zařazení linek R5 a R20 do nabídkových řízení. Z pohledu předkladatele je důležité, aby na příslušné části objednávky státu byla zahájena příprava nabídkových řízení v souladu s předloženým harmonogramem.</p> <p>Pokud se týká vazby dálkové dopravy na regionální dopravu, tyto vazby jsou obecně významné a musí být i podle názoru předkladatele při koncepci dopravního plánování i v budoucím období vzaty v úvahu.</p> |



|  |  |   |
|--|--|---|
|  | <p>v ČR přináší pro investory nemalá rizika (viz současná situace na trase Praha – Ostrava). 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 mohou vést k tomu, že investoři nebudou mít později dostatečné finanční prostředky pro vstup na významné tratě.</p> <p>Dále materiál poněkud komplikuje faktická neexistence vazeb na segment regionální dopravy. Především jde o regionální drážní dopravu, ale i vazby dálkové drážní dopravy obecně na dopravu regionální.</p> |   |
|  | <p><b>Připomínka k návrhu usnesení vlády</b><br/>V části III. navrhujeme doplnit nový bod 3. ve znění: „<i>v souvislosti s předchozím bodem iniciovat práce na vytvoření centrálního systému clearingů železničního jízdného s cílem postupné transformace na jednotný systém „intelligentního ticketingu“ ve veřejné dopravě.</i>“ Ostatní body přečíslovat. <u>Odůvodnění:</u> Viz připomínka k bodům (30) a (31).</p>   | <p><b>Vysvětleno,</b> viz odůvodnění u příslušných připomínek. I předkladatel pokládá existenci odpovídajícího clearingů za důležitou, přičemž zejména v první fázi otevírání trhu existuje však více cest zajištění uznávání jednotného jízdného. Předkladatelem zvolená cesta však nesmí vyloučit případné změny vyvolané vývojem „intelligentního ticketingu“ ve veřejné dopravě.</p>  |
|  | <p><b>Připomínka k návrhu usnesení vlády</b><br/>Ve stávajícím bodě 3. navrhujeme doplnit text takto: „<i>využívat pro obnovu vozidlového parku prostředků z OPD 2 varianty vlastnictví vozidel dopravcem nebo objednatelem a variantu pronájmu (leasingu), a přistupovat k modernizaci...</i>“ <u>Odůvodnění:</u> Viz připomínka k bodům (46) a (47).</p>   | <p><b>Vysvětleno,</b> obecně předkladatel souhlasí s tím, že mohou být na dopravních službách v objednávce státu provozována vozidla získaná v rámci leasingu a v textu bude tato skutečnost uvedena, nicméně konkrétně v případě dotací z OPD2 se předpokládá vlastnictví vozidel v principu objednatelem nebo dopravcem, nelze akceptovat čerpání dotace standardní leasingovou společností, u které není možné zajistit vazbu vozidla na požadované provozní soubory. Střednědobě nelze vyloučit vznik profesionálních poskytovatelů vozidel typu ROSCO, nicméně to v tuto chvíli nelze předjímat v návrhu usnesení vlády, s ohledem na neexistenci takových společností v ČR.</p> |
|  | <p><b>Připomínka k bodům (11) a (14)</b> Je třeba, aby materiál ony „časové a procesní důvody“, které brání dodržení dosud platného harmonogramu otevírání trhu veřejných služeb, v objednávce MD jasně osvětlil, pojmenoval příčiny, které k tomuto dle našeho názoru zbytečnému opoždění vedly, a dále formuloval přístupy, které takovému opožďování napříště zamezí. MD by mělo</p>  | <p><b>Částečně akceptováno,</b> rozumíme požadavku připomínkového místa blíže objasnit příčiny zpoždění, ale tyto příčiny jsou obecně známy a je obtížné rozšiřovat dále již tak neúnosný rozsah materiálu. Alespoň v rámci vypořádání pokládáme za vhodné uvést, že na základě předchozího materiálu do vlády, jehož účelem bylo stanovit harmonogram soutěží, bylo zahájeno</p>   |

|  |  |   |
|--|--|---|
|  | <p>uvést, proč nebude zřejmě do roku 2019 schopno ani zdaleka využít prostor, který mu k nabídkovým řízením dává platná smlouva o závazku veřejné služby s ČD (možnost až 75% soutěžených výkonů). <u>Odůvodnění:</u> Harmonogram otevírání trhu veřejných služeb existuje na MD už od roku 2011 a dochází k jeho neustálému opožďování. Je v zájmu rychlejší obměny obecně málo kvalitního vozidlového parku dálkové a nadregionální dopravy, aby investoři měli možnost účastnit se nezpožděných soutěží na kvalitní spoje. Stát není schopen udržitelné financování zajistit. To koneckonců naznačuje i bod (13) materiálu i body (54) – (56).</p>  | <p>nabídkové řízení na lince R27 Ostrava – Krnov – Olomouc. Toto nabídkové řízení bylo napadeno a následně na základě podaného návrhu společností ČD zkoumáno ÚOHS. Ten v prvoinstančním rozhodnutí v zásadě neshledal pochybení objednatele, nicméně proti tomuto rozhodnutí podaly ČD rozklad. V druhé instanci již případ nebyl řešen, neboť nabídkové řízení muselo být zrušeno z důvodu, že k hodnocení zbyla pouze jediná nabídka (v takovém případě se subsidiárně použije zákon o veřejných zakázkách a nabídkové řízení byl objednatel povinen zrušit). Následně je nesporné, že proces byl zpomalen i změnami ve vládách v průběhu roku 2013. V současné době je třeba nastavit nové reálné termíny, ve kterých lze předmětné linky vysoutěžit.</p> |
|  | <p><b>Připomínka k bodu (16)</b> Materiál by měl obsahovat přesné vyjádření toho, co MD rozumí pod pojmem „<i>kontrolované otevírání trhu</i>“, včetně míry, v jaké se ministerstvo hodlá angažovat v ochraně převažujícího monopolu dominantního dopravce - státem vlastněné akciové společnosti České dráhy (ČD). <u>Odůvodnění:</u> Tento bod by zdánlivě vysvětloval výše zmíněné „časové a procesní důvody“. Protože však má MD jasnou možnost „<i>kontrolovat otevírání trhu</i>“ právě prostřednictvím nabídkových řízení, dotčený bod je vlastně pohybem v bludném kruhu. Je nezbytné, aby MD (i v zájmu společností nevlastněných českým státem a provozujících drážní dopravu nebo hodlajících investovat nemalé finanční zdroje do železničních vozidel v ČR) deklarovalo svoji pozici ve svém rozporném postavení garanta českého železničního trhu na straně jedné, a spoluvykonavatele vlastnických práv a případného ochránce ČD na straně druhé.</p> | <p><b>Vysvětlení,</b> předkladatel plně rozumí připomínce, je však omezen rozsahem materiálu. Má na mysli zejména kompetence regulačního orgánu ve vztahu k ohrožení ekonomické vyváženosti veřejných služeb. Toto však není přímo předmětem materiálu, nýbrž legislativního návrhu novelizujícího zákon o dráhách. Přesto pokládal předkladatel za nezbytné alespoň v obecné formulaci otázku zmínit, nemá v úmyslu však dané téma popisovat detailně.</p>   |
|  | <p><b>Připomínka k bodům (19) a (20)</b> MD by se mělo v těchto bodech vyjádřit, do jaké míry jako odborný odvětvový orgán a spoluvykonavatel vlastnických práv v ČD ponechá této společnosti volnou ruku v uzavírání mezinárodních dohod se zahraničními partnery de facto omezujících jeho prostor pro budoucí nabídková řízení, případně zda a jak zajistí cesi těchto smluv pro případ, že se rozhodne soutěžit příslušné mezinárodní spoje. <u>Odůvodnění:</u> Z bodů (19) a (20) nepřímě vyplývá, že mezinárodní dohody, které se zahraničními partnery uzavře ČD, zavazují i MD, mimo jiné</p>  | <p><b>Částečně akceptováno,</b> principiálně způsob obchodního vedení podniku ČD není předmětem tohoto materiálu. Je třeba zajistit, aby nedocházelo ke kolizi s požadavkem na nezávislost obchodního vedení podniku v souladu s příslušnými ustanoveními práva EU. Nicméně zůstává skutečností, že obchodní dohoda, kterou uzavře dopravce ČD, nemůže objednatele zavázat reálně k žádné činnosti, pokud s tímto jednáním nevyslovil souhlas, přestože se jedná o obchodní společnost, která je vlastněna státem.</p>  |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | nesoutěžit příslušné spoje. Tak by tomu být nemělo a MD by mělo mít k dispozici právní nástroje umožňující cesi těchto smluv v případě proběhnutého nabídkového řízení s jiným vítězem.  | Po vypořádání připomínek dne 18. srpna dohodnut nový text bodu 20: ... <i>MD by proto mělo brát v úvahu úlohu ČD a i s ohledem na výše uvedené velmi dobré výsledky jednání ČD a zahraničních dopravců by mělo být připraveno ponechat tomuto dopravci na vybraných linkách s mezinárodním přesahem i v dalším období. To však samo o sobě neznamená a priori závazek MD dlouhodobě nesoutěžit příslušné linky. V daném případě by však bylo žádoucí, aby vítěz případného nabídkového řízení v plném rozsahu převzal závazky plynoucí z dohod se zahraničními dopravci.</i> |
|  | <b>Připomínka k bodu (19)</b> Pro zabezpečení stability mezistátního i vnitrostátního cestování na lince Ex 3 je nezbytné dorešit ve stejné kvalitě též linku Praha – Bratislava - Budapest. Poznámka: Společné zajišťování linky Praha – Wien – Graz moderními kolejovými vozidly funguje již od prosince 2014. <b>Odůvodnění:</b> Jak pro zabezpečení mezistátních vazeb ČR, tak pro propojení Prahy a Brna (Čech a Moravy), tak i s ohledem na dlouhodobé potíže s dálnicí D1, je potřebné nabízet v této relaci kvalitní pravidelné spojení linkou Ex 3 ve vnitrostátním taktu alespoň 60 minut (ve špičce 30 minut). A to přepravním produktem vyrovnané kvality (jízdní doby, konfigurace vlakové soupravy, úroveň cestovního pohodlí, úroveň palubních služeb), na který se mohou cestující spolehnout. | <b>Vysvětle no</b> , přes věcný význam předložené připomínky, kterou si předkladatel plně uvědomuje, nepokládá za účelné hovořit v materiálu určeném pro jednání vlády o obchodních smlouvách, které dosud nebyly uzavřeny a preferuje proto obecnější formulaci, která je obsažena v návrhu materiálu.  |
|  | <b>Připomínka k bodu (22)</b> MD by mělo upřesnit, co jsou to „ <i>disponibilní vozidla</i> “. <b>Odůvodnění:</b> Dle našeho názoru se s výjimkou případů, kdy ČD či jiné státní železniční společnosti mají rozsáhlý park vozidel různého stáří případně vhodných pro modernizaci, fakticky jedná o závaznou smlouvu o smlouvě budoucí o dodání (pronájmu) vozidel dopravci v případě uzavření smlouvy o závazku veřejné služby.  | <b>Akceptováno</b> , text bude upraven. Předkladatel měl toliko na mysli, že velmi často neexistují disponibilní vozidla v majetku dopravce, která by bylo možné zcela operativně nasazovat na jednotlivé dopravní služby jako je tomu v autobusové dopravě. Je skutečností, že tento stav se v průběhu času může změnit.  |
|  | <b>Připomínka k bodu (24)</b> Domníváme se, že není odůvodněné, aby se, u navrhovaného nabídkového řízení na spoje R 5: Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb a R 20: Praha – Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem – Děčín, uplatňovala mezi zahájením nabídkového řízení (léto 2015) a předpokládaným termínem pro podání nabídek (zima 2016) zhruba o ¾ roku delší   | <b>Vysvětle no</b> , text bude upřesněn, předkladatel má na mysli 1Q roku 2016, což je standardní doba pro předložení nabídek.   |

|  |   |  |
|--|---|--|
|  | <p>prodleva než u ostatních v materiálu zmíněných soutěží.<u>Odůvodnění:</u> Tato soutěž byla avizována již v roce 2010 a byla vícekrát před slibovaným vyhlášením odložena. Lze tudíž předpokládat, že zájemci již měli, a patrně mají navázány potřebné vztahy s dodavateli (pronajímateli) vozidel. Prodleva je tudíž dle našeho názoru nadměrná a měla by být zkrácena ve prospěch dřívějšího předložení nabídek, případně i realizace.</p>   |  |
|  | <p><b>Přípomínka k bodu (25)</b> Je vhodné doplnit text takto: „<i>K zjištění uvedených termínů budou Ministerstvem dopravy v předstihu projednány a zveřejněny typizované požadavky na vozidla pro jednotlivé druhy linek (Ex, R pro tratě bez vrstvy Ex, R pro tratě s vrstvou Ex, R pro tratě, které prozatím ještě nejsou elektrifikovány). To umožní potenciálním dopravcům i výrobcům dopředu se připravovat na pořízení vozidel. S výjimkou první soutěže byly lhůty nabídkových řízení nastaveny tak, aby případně umožnily čerpání finančních prostředků na obnovu a modernizaci vozidel z OPD2. Tato problematika je předmětem samostatné části C tohoto materiálu. Při zadání a řešení linky R 5 bude vzata v úvahu skutečnost, že ve smyslu Nařízení Evropského parlamentu a rady (EU) č. 1315/2013 bude nejpozději do roku 2030 v části své trasy převedena linka R 5 spolu s linkou Ex 3 na nově vybudovanou vysokorychlostní trať systému Rychlých spojení Praha – Lovosice a bude využívat její efekt.</i>“ <u>Odůvodnění:</u> V daných časových lhůtách je nezbytné, aby jednotlivé procesy (výběr dopravce, výběr dodavatele vozidla, financování z OPD) probíhaly pokud možno paralelně. Cestou k tomu je typizace požadavků na vozidla pro jednotlivé druhy linek (Ex, R pro tratě bez vrstvy Ex, R pro tratě s vrstvou Ex, R pro tratě, které prozatím ještě nejsou elektrifikovány) tak, aby se jak dopravci, tak výrobci mohli na budoucí soutěže předem připravit, respektive aby mohly časově náročné procesy běžet paralelně. V zájmu souladu parametrů vozidel a infrastruktury je potřebné programově zajistit, aby linky R5 a Ex 3 využívaly přínos vysokorychlostní trati Praha – Lovosice, a to již bezprostředně po jejím vybudování.</p> | <p><b>Částečně akceptováno</b>, text bude upraven ve zkrácené verzi, předkladatel si uvědomuje plně význam využitelnosti nové nebo modernizované infrastruktury; podmínkou případného převedení R5 na novou trať nicméně bude skutečnost, že budou na této trati akceptována konvenční vozidla.</p> <p>Po vypořádání připomínek dne 18. srpna dohodnut nový text bodu 25:<br/> <i>(25) K zajištění uvedených termínů budou v předstihu před nabídkovými řízeními zveřejněny předpokládané požadavky na vozidla. To by mělo umožnit potenciálním dopravcům i dodavatelům vozidel dopředu se připravovat na pořízení či obnovu vozidel. S výjimkou první soutěže byly lhůty nabídkových řízení nastaveny tak, aby případně umožnily čerpání finančních prostředků na obnovu a modernizaci vozidel z OPD2. Doba plnění se navrhuje u všech soutěžených provozních souborů až na 15 let. Důvodem je stabilita dopravce při zabezpečování služeb a motivace dopravce k budování stabilních zákazníků.</i></p> |
|  | <p><b>Přípomínka k bodu (27)</b> MD by mělo v tomto bodě jasně zdůvodnit, proč „Česká</p>   | <p><b>Vysvětle no.</b> Detailní osvětlení tohoto přístupu je na prostoru materiálu obtížné,</p>  |

|   |   |
|---|---|
| <p>republika“ hodlá „druhou část sítě“ přímo objednávat u dopravce ČD, a jak a kde se o tom rozhodlo. Tento bod mimo jiné prokazuje, že MD má v úmyslu omezit rozsah otevírání trhu v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční dopravy oproti záměrům předchozích vlád, a i to je třeba zdůvodnit. <u>Odůvodnění:</u> Omezení otevírání trhu v oblasti dálkové a nadregionální železniční dopravy je kritické zejména z hlediska reálných možností státu investovat do vozidel ČD, a tím i alespoň udržet současný rozsah trhu železniční dálkové osobní dopravy. Dosavadní, někdy i svérázné cesty vytváření prostředků pro tyto účely („prodej“ sporného infrastrukturního majetku ČD do SŽDC na úkor daňových poplatníků) k tomu zdaleka nepostačovaly a docházelo patrně i k mrhání prostředky na dotace závazku veřejné služby.</p> | <p>přesto lze základní důvody shrnout v rámci vypořádání. Z podstatné části jsou uvedeny v odst. 18-20 materiálu, předkladatel je připraven je blíže vysvětlit. Především se jeví jako stále více zřejmé, že v situaci, kdy legislativa EU nabídkové řízení na železnici nepožaduje, resp. umožňuje příslušným orgánům volit i přímé zadání jako způsob výběru dopravce a většina členských států postupně získává zkušenosti s nabídkovými řízeními, není racionální požadovat vypsání celé České republiky <i>najednou</i> formou nabídkových řízení. Jako iracionální se to jeví zejména na linkách, které mají mezinárodní přesah, a kde je třeba vozidlový park, časy předání vlaků na pohraničním bodě atd. sjednávat mezi více dopravci a více objednateli. Například u linky R6 existuje přeshraniční přesah do Bavorska, a zde dochází rovněž k odkládání další soutěže, aktuálně se snad předpokládá pro GVD 2023. Na jiných linkách sjednaly ČD partnerství s jinými dopravci, které přinášejí objektivní přínosy pro cestující (např. dohoda na vlcích Praha – Hamburg, v zásad přínosná dohoda s ÖBB na propojení linek Praha – Wien a Wien – Graz do jediné průjezdné linky přes vídeňský železniční uzel apod. Na těchto linkách se jeví otevření trhu na jako zcela racionální, protože uvedené linky nemohou být zajišťovány jiným dopravcem ve stejné kvalitní spolupráci se zahraničními dopravci. Zajištění kvalitních vozidel zejm. na přeshraničních linkách (které mají výrazné propojení s vnitrostátní obsluhou) je přitom vázáno na střednědobé kontrakty, které nemohou být uzavřeny při otevření i této části trhu hospodářské soutěži <u>i ve střednědobém horizontu</u>.</p> <p>Naproti tomu lze vymezit část trhu, kde tento problém nenastává a kterou lze soutěžit i krátkodobě, stejně jako část trhu, u které lze rozhodnout o soutěži na základě výsledků provozních souborů v první skupině linek.</p> <p>Po vypořádání připomínek dne 18. srpna dohodnut nový text bodu 27:</p> <p><i>(27) Vedle toho existuje druhá část sítě, kterou České republika i v dalším období předpokládá přímo objednávat u dopravce ČD. Jedná se zejména o linky s mezinárodním přesahem Ex1-Ex4, R6 a R7 a dále linky, u kterých se dlouhodobě soutěž nepředpokládala ani v předchozích</i></p> |
|---|---|

|  |   |   |
|--|---|---|
|  |   | <i>materiálech (R13, R22-23) a lze je označit pro další období jako stabilní s přímým zadáním.</i>  |
|  | <p><b>Připomínka k bodům (30) a (31)</b> Toto řešení společným tarifem na úrovni „objektivně jediného existujícího síťového tarifu“ ČD je ekonomicky neefektivní (udržuje buď zbytečně vysoké ceny jízdného, nebo příliš vysoké dotace pro ČD) a lze je přijmout pouze jako provizorium s trváním několika málo let. MD by mělo urychleně iniciovat práce na vytvoření centrálního (na ČD nezávislého) systému clearingů železničního jízdného tak, aby cestující měl s elektronickým jízdním dokladem plnou možnost volby dopravce, a aby, je-li to pro něj výhodné, namísto umělé jednotného tarifu použil aktuální tarif příslušného dopravce. <u>Odůvodnění:</u> Současné technologie platebních systémů (běžné platební karty či mobilní telefonie) již umožňují, aby se na zúčtovací jednotce dopravce odečetla cestujícímu aktuální cena dopravy daného dopravce, byl vydán o ní doklad a provedlo se i případné zúčtování vůči původnímu prodejci /rezervátoru jízdenky. Přitom by mělo být nedotčeno oprávnění dopravce i cestujícího uzavírat přepravní smlouvu i na základě jízdenky nezahrnuté do systému. Tento systém by se měl stát základem obecného „intelligentního ticketingu“ ve veřejné dopravě.</p> | <p><b>Vysvětleno</b> MD nevylučuje, že řešení clearingů naznačené připomínkovým místem se může v budoucnu ukázat jako nezbytné, je přesto třeba uvést, že předmětný problém není prvotně problém clearingů, ale prvotně problém průběžné přepravní smlouvy a průběžného jízdního dokladu, clearing je v tomto smyslu sice velmi významná, přesto však druhotná otázka. Předkladatelem si je vědom, že jím zvolená cesta nesmí vyloučit případné změny vyvolané vývojem „intelligentního ticketingu“ ve veřejné dopravě.</p> <p>K samotné otázce tarifu ČD lze uvést, že ponecháme-li stranou, že v rámci nabídkových řízení nelze sjednat povinnost ČD uznávat jiné tarify (pokud v předmětném nabídkovém řízení nezvítězí), je především skutečností, že tarify potenciálních jiných dopravců nejsou v tuto chvíli známy co do jejich struktury (kilometrický/relační/globální ceny), a tudíž nelze naprosto předem stanovit pravidla pro jejich uznávání. Konečně, uznávání jízdních dokladů jiných dopravců dopravcem ČD absolutně neřeší požadavek přímého odbavení v síti, neboť žádný jiný tarif než ČD nemá síťový charakter a tedy absolutně neplní cíl, který si předkladatel od uznávání tarifů slibuje – tedy zajištění přímého odbavení v síti, a to při použití libovolného objednávaného vlaku.</p> <p>Je ještě třeba doplnit, že předmětem uznávání nemá být také samozřejmě tarif ČD jako celek, ale pouze jeho část, očištěná o jakékoliv akviziční nabídky, slevové akční jízdenky a podobně vázané na relaci, které by mohly představovat riziko pro vstupující dopravce. ČD takové nabídky, pokud jsou v souladu s právními předpisy, mohou nabízet, ostatní však nebudou povinni je akceptovat a jiný dopravcům rovněž nebude objednatel bránit nabízet jízdenky např. vázané na vlak, například za nižší cenu nebo při poskytnutí jiných bonusů.</p> <p>S ohledem na tyto skutečnosti se jeví jako logické, že jako průběžný tarif v síti se má využívat tarif ČD, vedle kterého mohou a také budou dopravci nabízet jízdenky za nižší cenu vázané na dopravce či vlak. Cestující</p> |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  |  | <p>bude mít pravděpodobně na výběr úplnou flexibilitu nebo příznivou cenu.</p> <p>Po vypořádání připomínek dne 18. srpna dohodnut nový text bodu 31:</p> <p><i>... S ohledem na dosavadní vývoj na dopravním trhu v České republice se jeví jako vhodné, aby se jednalo o tarif dopravce ČD, neboť je to objektivně jediný existující síťový tarif. (...)</i></p> <p><i>... s kterýmkoli uchazečem. Takto zvolená cesta nesmí vyloučit případné změny vyvolané vývojem „inteligentního ticketingu“ ve veřejné dopravě.</i></p> |
|  | <p><b>Připomínka k bodu (34)</b> Konceptně by bylo vhodné ke každému provoznímu souboru přiřadit předpokládané typové vozidlo, resp. jeho základní charakteristiky. <u>Odůvodnění:</u> Realizací uvedeného návrhu by dopravci v předstihu před vyhlášením VŘ, sice bez záruky, byli schopni lépe dlouhodobě konceptně plánovat své záměry.</p>   | <p><b>Akceptováno</b>, návrhy konkrétních požadavků na vozidla budou stanovena předem, ještě před vypsáním nabídkového řízení. V zásadě s uvedeným souhlasíme, je nezbytné zajistit, aby pravidla byla transparentní a nediskriminační.</p>  |
|  | <p><b>Připomínka k bodu (36)</b> Do ustanovení tohoto odstavce je nutné doplnit i požadavek na řešení areálů železničních stanic, jež jsou v materiálu výše zmiňovány (viz připomínka k bodu (33)). <u>Odůvodnění:</u> Viz odůvodnění k připomínce k bodu (33).</p>  | <p><b>Vysvětleno</b>, v rámci materiálu nebude upraveno, nicméně jedná se o logický požadavek, pokud se týče pozemků železničních stanic, nesporně se jedná rovněž o problém, který by neměl být od staveb na nich oddělován, není to však předmětem tohoto materiálu.</p>   |
|  | <p><b>Připomínka k bodu (42)</b> Navrhujeme doplnit a upravit text: „Zcela klíčové je vytvoření státem objednávané kvalitní přepravní nabídky vlaků s garantovanou úrovní kultury cestování i palubních služeb na páteřových Ex linkách. Ty mají největší potenciál růstu cestujících a tím též přinášejí multiplikační efekt investic do vozidel v nárůstu tržeb od cestujících. Zároveň zhodnocují řádově vyšší investice do modernizace tratí, které byly zejména pro ně projektovány. Navíc vysoká produktivita vozidel na těchto linkách (vysoké denní proběhy a vysoké střední obsazení) napomáhá rentabilitě investic. Nepříznivá situace je zejména též u části objednávky státu, kterou tvoří dvanáct linek vnitrostátních rychlíků. Tyto prioritní dopravní služby, spojující nejčastěji navzájem krajská města České republiky, jsou převážně zajišťovány nevyhovujícím vozidlovým parkem, vyrobeným v časovém období 1970-1985 různými vagónkami</p> | <p><b>Částečně akceptováno</b>, bude ve zkrácené podobě do materiálu doplněn význam jednotné kvality rovněž u Ex linek.</p>  |

|  |   |   |
|--|---|---|
|  | <p>tehdejšího východního bloku, převážně v NDR a MLR. Již v době stavby se jednalo o vozy z celoevropského pohledu zastaralé a byly pouze částečně modernizovány tak, že byl například upraven interiér či dosazeno místo na jízdní kola. Tyto vozy nemají klimatizaci, nejsou nízkopodlažní, jejich nejvyšší povolená rychlost je zpravidla 120-140 km/h. Proto nemohou využít ani rychlostní profil současných modernizovaných tratí a tyto investice se provozem zastaralých vlaků částečně znehodnocují. Na tyto R linky však též mohou kromě nových vozidel přejít i zánovní vozidla a modernizovaná vozidla z Ex linek, uvolněná po dodání nových vozidel na Ex linky. Dodáváním nových vozidel prioritně na Ex linky s přesunem z nich uvolněných vozidel na R linky (efekt posouvání) dochází k výrazné úspoře investičních nákladů (jeden nákup, dva přínosy). ‘Odůvodnění: Při zjevné disproporcii mezi zdroji a potřebami je nutností efektivní řízení investic. Tedy prioritně investovat do vozidel tam, kde lze předpokládat další využití novými vozidly nahrazovaných vozidel v jiném segmentu dopravy. Proto je prioritou nákup nových vozidel pro segment Ex, ze kterého mohou vystřídaná dosud zde používaná vozidla přejít do segmentu R, pro který jsou kvalitativním přínosem. Investice tedy řeší zvýšení kvality ve dvou segmentech veřejné dopravy zajišťované v závazku veřejné služby.</p> |   |
|  | <p><b>Připomínka k bodu (43)</b> Navrhujeme doplnit text: „Celková obnova vozidlového parku, který zajišťuje objednávku MD, nicméně přesahuje střednědobě možnosti státního rozpočtu. Je proto potřebné nastavit priority v oblasti obnovy vozidlového parku u dopravních služeb objednávaných MD a investovat tak, aby byl docílen nejvyšší celkový efekt. K posuzování jednotlivých záměrů (linek) je vhodné použít výkonnostní kritérium efektivnosti investice do nákupu parku vozidel - poměr vozidlem vykonané přepravní práce k jeho ceně, snižené o zůstatkovou hodnotu uvolněného vozidla (oskm/Kč). S ohledem na dlouhou dobu životnosti vozidel (období používání 2020 až 2050) je potřebné se při nákupu nových vozidel orientovat na perspektivní druhy a parametry (elektrická vozba, ETCS, HS, ...), aby budovaný park odpovídal nikoliv jen</p>   | <p><b>Částečně akceptováno</b>, předkladatel je si vědom skutečnosti, že při obnově vozidla by mělo být zohledněna efektivnost jeho nákupu, nicméně zároveň je předkladatel přesvědčen, že úkolem objednatele dálkové dopravy je vytvořit funkční síť. Je nesporné, že ani v jednom segmentu dálkové dopravy (Ex vlaky, R v eklektické trakci, motorové rychlíky) nejsou poměry vzhledem k očekávané kvalitě uspokojivé. Z pohledu MD je nebytné přikročit k určité obnově ve všech těchto segmentech. Nicméně text bude upraven s tím, že je třeba určité prioritizace obnovy vozidlového parku postavené na objektivních skutečnostech.</p> |



|  |  |   |
|--|--|---|
|  | <p>současným, ale i budoucím potřebám a infrastruktuře po celou dobu jejich exploatace. “<u>Odůvodnění:</u> V situaci, kdy není reálné pořídit pro všechny linky nová vozidla, je potřebné zavést objektivní kritéria pro hodnocení efektivnosti investic do parku vozidel na jednotlivých linkách a orientovat se na perspektivní typy, které vydrží být dlouho moderní.</p>  |   |
|  | <p><b>Připomínka k bodu (45)</b> Navrhujeme doplnit text: „Cílem intervencí v oblasti železniční dopravy by dále mělo být zajištění interoperability v souladu s technickými specifikacemi pro interoperabilitu prostřednictvím investic do vozového parku. V souladu s vývojem na straně infrastruktury (zřizování stacionární části ETCS v souladu s Národním implementačním plánem ERTMS) půjde zejména o vybavování vozidel palubní částí vlakového zabezpečovače ETCS podle TSI CCS. “<u>Odůvodnění:</u> Je potřeba věcně i procesně využít synergické efekty linkově propojených projektů interoperability z oblasti infrastruktury a vozidel.</p>   | <p><b>Částečně akceptováno</b>, text bude doplněn o vztah k problematice interoperability.</p>  |
|  | <p><b>Připomínka k bodu (49)</b> Navrhujeme doplnit a upravit text: „S ohledem na význam těchto linek je u nich obnova vozidel prioritní a to jak na základě <del>v případě</del> mezinárodních dohod, které obsahují ujednání týkající se vozidlového parku, tak z důvodu jejich významné role ve vnitrostátním provozu (páteřová struktura integrálního taktového jízdního řádu, propojení většiny krajských měst). Na těchto linkách dosahují vozidla vysokou produktivitu (vysoké denní proběhy, vysoké střední obsazení). Velký význam má i možnost dalšího využití dosud zde provozovaných vozidel na jiných linkách. Zásadním přínosem nových vozidel odpovídajících parametrů je zhodnocení řádově vyšších investic do modernizace tratí, které byly cíleny právě pro tyto vlaky. S původními či pouze modernizovanými vozidly nelze parametry modernizovaných tratí náležitě využít. “<u>Odůvodnění:</u> Finanční prostředky je potřebné prioritně investovat do nákupu vozidel na linkách, kde starší vozidla nevyužívají parametry tratí. Tam mají nová vozidla nejvyšší efekt a zároveň zhodnotí řádově vyšší investice do infrastruktury.</p> | <p><b>Vysvětleno</b>, předkladatel si je vědom, že navržený doplněný text je korektní, nicméně pokládá za nadbytečné text určený pro jednání vlády dále extendovat uvedenými, byť významnými, technickými podrobnostmi.</p> |
|  | <p><b>Připomínka k bodu (50)</b> Navrhujeme</p>  | <p><b>Částečně akceptováno</b>, bude doplněn vliv</p>   |

|  |  |   |
|--|--|---|
|  | <p>doplnit text: „<i>Třetí skupinou linek budou linky, na kterých bude po dohodě objednatele a dopravce obnovován vozidlový park v rámci OPD2 podle pravidel, uvedených v předcházející části tohoto materiálu. Do této skupiny budou přednostně řazeny linky, na kterých kvalita a parametry modernizované infrastruktury není současnými vozidly plnohodnotně využita. Cílem koncentrace investic do vozidel a tratí těžké linky je docílení synergických efektů, které při nesouladu investic nevznikají.</i>“<u>Odůvodnění:</u>Souladem investic do vozidel a infrastruktury lze zásadním způsobem zvýšit kvalitu a atraktivitu dotyčných linek a tím efektivně využít zdroje z fondů EU.</p>  | <p>moderního vozidlového parku na využití kvalitní infrastruktury.</p>  |
|  | <p><b>Připomínka k bodu (51)</b> Navrhujeme upravit text: „<i>Základním požadavkem na vozidlový park bude odpovídající kapacita vozidel v 1. a 2. třídě, umožňující zvládnutí špiček bez nutnosti povinné rezervace, aktivní klimatizace a zajištění přepravy osob se sníženou schopností pohybu a orientace včetně výtahu, <del>částečná nízkopodlažnost. U linek provozovaných v tzv. nezávislé trase (diesel) zpravidla motorovými jednotkami bude požadováno alespoň 20 % sedadel v nízkopodlažní části. U linek provozovaných v elektrické trase bude požadován alespoň jeden nízkopodlažní nástup, jakož i bezbariérově přístupného WC a místa pro cestující na vozíku s omezenou schopností pohybu a orientace.</del></i> Dále bude požadováno místo pro přepravu kočárků a jízdních kol.“<u>Odůvodnění:</u> U vozidel pro dálkovou dopravu není nízkopodlažnost aplikována. Ani TSI PRM nepožaduje nízkopodlažnost. Standardem v dálkové dopravě je vybavení vozů, určených k přepravě osob na vozíku, výtahem (zvedací plošinou).</p> | <p><b>Částečně akceptováno</b>, předkladatel souhlasí s tím, že nízkopodlažnost nebude uplatňována u všech vlaků dálkové dopravy (zejména jde-li o low-cost a dále o vlaky 1. přepravního segmentu), kde je velmi důležitá vnitřní bezbariérovost a v tomto smyslu bude text upraven.</p> <p>Po vypořádání připomínek dne 18. srpna dohodnut nový text bodu 51:</p> <p>(51) <i>Základním požadavkem na vozidlový park bude zpravidla odpovídající kapacita vozidel v 1. a 2. třídě, umožňující zvládnutí špiček bez nutnosti povinné rezervace, aktivní klimatizace a zajištění přepravy osob se sníženou schopností pohybu a orientace včetně bezbariérově přístupného WC a místa pro cestující na vozíku. Dále bude požadováno místo pro přepravu kočárků a jízdních kol.</i></p> |
|  | <p><b>Připomínka k bodu (52)</b> Navrhujeme upřesnit text: „<i>S ohledem na uvedené se navrhuje u linek první skupiny zahrnout pořízení či <del>základní</del> modernizaci vozidlového parku (v rozsahu odpovídajícím významu a přínosu linky) do podmínek nabídkového řízení. V první, druhé a třetí skupině bude přistoupeno k obnově vozidlového parku za pomoci OPD2. U linek druhé a třetí skupiny bude podporována <del>modernizace</del> obnova vozidel ve vybraných případech, kde je <del>obnova</del> jsou nová vozidla potřebná z hlediska využití parametrů modernizované</i></p>  | <p><b>Částečně akceptováno</b>, současný text je obtížně srozumitelný a bude upraven.</p>   |

|  |  |   |
|--|--|---|
|  | <p>infrastruktury, respektive mezinárodní spolupráce. Z těchto tezí vyplývá uložení úkolu, které je uvedeno v usnesení k tomuto materiálu. “Odůvodnění: Upřesnění formulace v souladu s předchozími body.</p>  |   |
|  | <p><b>Připomínka k bodu (53)</b> Navrhujeme upravit text: „Závěr: Na základě uvedeného se navrhuje, aby vláda uložila ministru dopravy využívat pro obnovu vozidlového parku prostředků z OPD2 s variantami vlastnictví vozidel dopravcem, popřípadě objednatelem, uvedenými v odstavcích 46 a 47 a přistupovat k <del>modernizaci</del> obnově vozidlového parku v objednávce MD za podmínek uvedených v odstavcích 48 až 52, tedy v případech:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• projektů nabídkových řízení v rozsahu odpovídajícím významu a přínosu linky,</li> <li>• projektů spojených s Operačním programem Doprava, aplikovaného tam, kde nová vozidla vedou ke zhodnocení investic do infrastruktury,</li> <li>• projektů, které vyžadují mezinárodní spolupráci. “</li> </ul> <p><u>Odůvodnění:</u> Upřesnění formulace v souladu s předchozími body.</p>  | <p><b>Částečně akceptováno</b>, text bude zpřesněn a uveden význam infrastruktury.</p>  |
|  | <p><b>Připomínka k bodu (59)</b> Navrhujeme doplnit text: „Objednávka vlaků dálkové dopravy však není konfrontována pouze s inflací. Jednou s položek jsou i vozidla (a to i již modernizovaná či nově vyrobená) uvedená v části C tohoto materiálu a v některých letech roste nadinflačně i cena energií. V zájmu zvýšení podílu železnice na přepravních výkonech ČR je dlouhodobě investováno z SFDI do rozvoje železniční infrastruktury. Podmínkou čerpání podpory z fondů EU na tyto investice je ekonomická efektivnost příslušných staveb. Ta je podle CBA metodiky EU (zveřejněné ve věstníku MD 11/2013) hodnocena podle poměru nákladů a přínosů. Na straně přínosů je ve výpočtech, které jsou základní podmínkou pro přiznání dotací, kalkulováno s efekty způsobenými zrychlením dopravy, jinak nelze splnit limitní podmínku potřebné velikosti vnitřního výnosového procenta (EIRR). Úspory jízdních dob dálkové dopravy jsou dominantní výnosovou položkou CBA. Aby bylo těchto efektů skutečně docíleno a aby se ČR vyvarovala možných restrikcí ze strany EU, musí být bezprostředně po dokončení</p> | <p><b>Akceptováno</b>, text bude upraven ve zkrácené podobě s ohledem na rozsah materiálu. Rovněž podle názoru předkladatele je důležité akcentovat propojení s dokumenty, na základě kterých byla modernizována železniční infrastruktura.</p> |

|  |  |   |
|--|--|---|
|  | <p><i>staveb na modernizovaných tratích zavedena náležitě intenzivní linková doprava vlaků nejvyššího segmentu, která tento přínos skutečně zajistí. To v praxi znamená, že pokud chce ČR využívat prostředky EU k modernizaci železnic, musí zároveň na modernizovaných tratích objednávat rychlou dopravu a vytvořit podmínky pro pořízení k tomu odpovídajících nových vozidel. Aktuálně taková situace nastává na III. tranzitním železničním koridoru. Její iniciace přichází ze sousedního státu EU, z Německa. Proto je zásadní otázka potřebné úpravy provozních konceptů vedení zejména mezinárodních a páteřních vnitrostátních vlaků, které budou mít dopad do financování veřejných služeb dálkové dopravy v ČR. Projekt Praha – Plzeň - Bavorsko, který je v nejvyšším stupni rozpracování, popisuje závěrečná část tohoto materiálu.“</i></p> <p><u>Odůvodnění:</u> EU hodnotí projekty dopravní infrastruktury nikoliv jako stavbu, ale jako dopravní podnikání. Bez včasného zavedení segmentů rychlé dopravy na modernizovaných tratích může ČR přijít o podporu ze zdrojů EU v řádu desítek miliard Kč. Objednání rychlého segmentu dopravy je při přijímání dotací z fondů EU pro ČR v podstatě stejným závazkem, jako spolufinancování stavby.</p> |   |
|  | <p><b>Připomínka k bodům (60) – (72)</b><br/> <b>obecně:</b> Materiál v zásadě správně pracuje se segmentem dálkové dopravy a jeho vývojem ve spolupráci s německou stranou. Nicméně segment vnitrostátní nadregionální dopravy je zcela nešetrně odbyt jednou větou o předpokládaném taktu 120 min, ve špičce 60 min. Tento segment je přitom za současného stavu taktéž v objednávce státu a materiál by jej tedy měl řešit rozhodně kultivovanějším způsobem.<u>Odůvodnění:</u> Připomínka se v zásadě vztahuje ke dvěma přepravním proudům: (1) pražské příměstské dopravě v ose Hořovice – Beroun – Praha a (2) ose Hořovice – Rokycany – Plzeň. Uvedené přepravní proudy jsou ovlivňovány souběžnou autobusovou dopravou a individuálním motorismem (což je skutečnost snadno definovatelná, odborníky na taktovou dopravu málo uznávaná). Železnice zde, zvláště v případě pražské příměstské dopravy hraje zcela sekundární roli a to je v současnosti nabízen celodenní takt 60 minut. Materiálem</p>   | <p><b>Částečně akceptováno,</b> použijeme i u druhého přepravního segmentu vyjádření: „60 minut po velkou část občanského dne“.</p> |

|  |  |   |
|--|--|---|
|  | navrhovaný takt 120 minut, v nedefinované špičce 60 minut nejen že představuje logicky zhoršení oproti současnému stavu, ale železniční dopravu odsune na ještě větší okraj zájmu.   |   |
|  | <p><b>Připomínka k bodu E(c):</b> Navrhujeme doplnit text: „využívat pro obnovu vozidlového parku prostředků z Operačního programu Doprava pro programové období 2014-2020 s variantami vlastnictví vozidel dopravcem, popřípadě objednatelem a přistupovat k modernizaci vozidlového parku v objednávce MD v případě</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• projektů spojených s Operačním programem Doprava, vedoucích ke zhodnocení řádově vyšších investic do modernizace tratí,</li> <li>• projektů nabídkových řízení, úměrně jejich významu a přínosu a</li> <li>• projektů, které vyžadují mezinárodní spolupráci;“</li> </ul> <p><u>Odůvodnění:</u> Racionálně vynakládat veřejné zdroje k celkovému zkvalitnění přepravní nabídky veřejné železniční dopravy</p> | <b>Částečně akceptováno</b> , text bude upraven, bude zmíněn význam infrastruktury.   |
|  | <p><b>Připomínka k bodu (10)</b> Citovaný materiál „Koncepce veřejné dopravy“ by měl – s odkazem na výše uvedenou obecnou připomínku – obsahovat i mechanismy, kterými budou realizovány vazby mezi jednotlivými dopravními segmenty. <u>Odůvodnění:</u> Uvedeným návrhem se podtrhne význam drážní dopravy, co by páteře veřejné dopravy (s výjimkou dopravy místního charakteru)</p>   | <b>Neakceptováno</b> , připomínka není vztažena k tomuto materiálu.   |
|  | <p><b>Připomínka k poznámce 18 na str. 4</b> Doporučujeme doplnit text takto: „Dopravní služby Praha – Wien by evidentně nemohly být v intervalu 120 minut po celý občanský den efektivně a s odpovídající frekvencí cestujících zajišťovány bez využití vnitrostátní frekvence. Dílčí frekvence v úsecích Praha – Brno a Brno – Wien se vhodně superponuje s frekvencí v celé trase Praha – Wien. Proto je provázání některých vnitrostátních linek s mezinárodními významné. V ČR se velmi dobře osvědčuje Y koncept, kdy dvě (zpravidla mezistátní) linky s taktem 120 minut vytvářejí ve společném vnitrostátním přepravně silně zatíženém úseku takt 60 minut (případně ve špičce proložený dalším vnitrostátním 60 minutovým taktem). Tento Y koncept je</p>               | <b>Neakceptováno</b> , myšlenka Y konceptu je v zásadě velmi správná, ale podle názoru předkladatele není racionální s ní materiál určený pro jednání vlády dále zatěžovat. |

|  |  |   |
|--|--|---|
|  | <p><i>vhodným řešením nejen pro relaci jihovýchod (Praha – Brno – Wien/Budapest), ale i pro další relace. “<u>Odůvodnění</u>: Ve velkých státech (například Německo či Francie) existují dlouhá vozební ramena expresních vlaků již ve vnitrostátní dopravě, mezistátní vlaky mají okrajovou roli. V menších státech, včetně České republiky, role mezistátních vlaků podstatně významnější. Z toho vyplývá silné provázání vnitrostátní a mezistátní dopravy a to počínaje taktovým jízdním řádem. Těsné propojení mezistátní a vnitrostátní dopravy je v ČR velmi zásadním prvkem, který významně ovlivňuje vedení linek vlakové dopravy i způsob jejich provozu.</i></p>  |   |
|  | <p><b>Připomínka k bodu (22)</b> MD by mělo upřesnit, co jsou to „<i>disponibilní vozidla</i>“. <u>Odůvodnění</u>: Dle našeho názoru se s výjimkou případů, kdy ČD či jiné státní železniční společnosti mají rozsáhlý park vozidel různého stáří případně vhodných pro modernizaci, fakticky jedná o závaznou smlouvu o smlouvě budoucí o dodání (pronájmu) vozidel dopravci v případě uzavření smlouvy o závazku veřejné služby.</p>   | <p>Tato připomínka byla zároveň uplatněna jako zásadní.</p> |
|  | <p><b>Připomínka k bodu (28)</b> Navrhujeme doplnit text: „... <i>Další vývoj na uvedených linkách bude záviset i na průběhu procesu obnovy vozidlového parku a na vývoji infrastruktury, zejména v oblasti elektrizace tratí.</i>“ <u>Odůvodnění</u>: Aktualizovaná Státní energetická koncepce ČR, zpracovaná MPO, předepisuje rezortu dopravy změnu struktury zdrojů energie pro dopravu s výrazným nárůstem elektrické energie (2020: 123 %, 2030: 154 %, 2040: 203 % vůči úrovni roku 2012). Toho nelze dosáhnout jinak, než výrazným rozvojem elektrické vozby na železnici. Ve srovnání s rokem 2011, jehož linkové vedení vlaků dálkové dopravy bylo vzato jako základ pro harmonogram otevírání trhu, jsou nyní v ČR plánovány a investičně připravovány změny v rozsahu elektrické vozby v důsledku elektrizace dalších tratí. Ty ovlivní provoz linek, dosud zajišťovaných vozidly poháněnými naftou.</p> | <p><b>Akceptováno</b>, text upraven.</p>                    |
|  | <p><b>Připomínka k bodu (33)</b> S tímto prozatímním řešením lze vyslovit souhlas. Bylo by však potřebné, aby MD bez prodlení připravovalo proces bezúplatného převodu zbylého infrastrukturního majetku vloženého sporným způsobem do ČD (železniční</p>  | <p>Souhlasíme.</p>  |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | <p>stanice včetně přilehlých pozemků) na SZDC bez dodatečných nákladů pro daňového poplatníka. <u>Odůvodnění:</u> Právní cesta vedoucí k tomuto cíli existuje a je známá. Pozemky přilehlé k železničním stanicím není vhodné oddělovat od vlastních výpravních budov. Jak ukazují zkušenosti z vyspělého zahraničí, tyto pozemky, zejména u větších stanic, se stávají předmětem developmentů spolupracujících s železnicí a posilujících její atraktivitu a význam. Bude tím zároveň překonáno neblahé dědictví někdejší nepovedené akce „Živé nádraží“.</p>   |  |
|  | <p><b>Připomínka k bodu (38)</b> Navrhujeme doplnit text: „<i>Důležité bude rovněž projednání OPD2 s Evropskou komisí, při kterém je potřebné zdůrazňovat nezbytnost pořízení nových vozidel pro zhodnocení řádově vyšších investic vkládaných z fondů EU do modernizace železniční dopravní cesty. Toho je potřebné dosáhnout linkově cílenou koncentrací investic do vozidel a infrastruktury (obdobu ITI projektů v regionálních operačních programech). Tedy aby na nově modernizované trati přišla nová vozidla, která využijí její parametry a tím promění infrastrukturní investici v užitný efekt.</i>“ <u>Odůvodnění:</u> Investice do vozidel jsou nutností pro dosažení ekonomické efektivity infrastrukturních investic jak věcně (vytvoření nabídky rychlého a kvalitního cestování), tak i z pohledu splnění kritérií ekonomické efektivity investice (ukazatelů vnitřního výnosového procenta a rentability kapitálu při zpracování CBA ve smyslu Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivity investic projektů železniční infrastruktury ve Věstníku MD ČR 11/2013).</p> | <p><b>Částečně akceptováno</b>, text zdůrazní vazbu na infrastrukturu.</p>   |
|  | <p><b>Připomínka k bodu (44)</b> Navrhujeme doplnit text: „... <i>Bez moderního vozidlového parku není možné zhodnotit investice do železniční infrastruktury. Proto je potřebné, aby v OPD (specifický cíl 1.6) na vozidla alokovaná částka odpovídala (v proporci k investicím do infrastruktury) potřebám linek vedených na modernizovaných tratích.</i>“ <u>Odůvodnění:</u> K zajištění efektu infrastrukturních investic je nezbytné, aby OPD poskytl pro vozidla zdroje v potřebné (absolutní) výši. V návrhu OPD 2014 až 2020 (MD ČR, březen 2014) bylo uvažováno jen 27 nových či modernizovaných vozidel pro drážní dopravu s kapacitou 8 000 míst (viz strana 55), což aktuálním potřebám</p>  | <p><b>Neakceptováno</b>, alokace částek v rámci OPD2 není předmětem tohoto materiálu a je projednávána v rámci zvláštního procesu.</p> |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | dálkové železniční dopravy neodpovídá.   |  |
|  | <p><b>Připomínka k bodům (46) a (47)</b> To, že stát nemá vybudovány žádné kapacity, které by mu umožnily spravovat železniční vozidla, by nemělo být překážkou jejich pořizování; lze využít na nájemním principu kapacit ČD nebo jiných dopravců. Třetí variantou, která by měla být v materiálu také uvedena, je využití služeb pronájemních společností (jako jsou AlphaTrains, MRCE apod.) při zajišťování vozidel pro soutěžené linky. Tyto společnosti jsou schopny financovat i úpravu příslušných vozidel na český standard. Dalším problémem materiálu je, že sice zmiňuje modely vlastnictví ŽKV, nicméně z dokumentu není zřejmý mechanismus, kterým se stanoví, jaký model bude v daném případě použit. <u>Odůvodnění:</u> Obdobným systémem jako pronájem je například již dnes mechanismus EUROFIMA, který využívají (na kontinentě) výlučně státní železniční dopravci.</p>  | <p><b>Částečně akceptováno</b>, návrh bude převzat ve zkrácené podobě s ohledem na rozsah materiálu.</p> |
|  | <p><b>Připomínka k bodu (54)</b> Navrhujeme doplnit text: „Dopravní politika uvádí, že cílem je, aby veřejná doprava byla alternativou individuální automobilové dopravy (viz citace v bodu 36 tohoto materiálu), z čehož logicky vyplývá, že by měla poskytovat srovnatelně kvalitní služby. Státní energetická koncepce, jako oficiální dokument Ministerstva průmyslu a obchodu schválený unesením vlády č. 211 z 10. března 2004, předpokládá jako jednu ze svých priorit snižování závislosti ČR na ropě, přičemž tohoto cíle rovněž nelze dosáhnout útlumem veřejných služeb. Efekt kolejové dopravy s elektrickou vozbou je značný: elektrická energie představuje v ČR pouhých 3 % z celkové energetické náročnosti dopravy a přitom zajišťuje zhruba 14 % přepravních výkonů osobní dopravy a 19 % přepravních výkonů nákladní dopravy.“ <u>Odůvodnění:</u> Bez převodu silniční dopravy na železnici s elektrickou vozbou není ČR schopna splnit svojí státní energetickou koncepci.</p> | <p><b>Akceptováno</b>, text bude upraven ve zkrácené podobě.</p>   |
|  | <p><b>Připomínka k bodu (63)</b> Navrhujeme doplnit text: „S výjimkou úseku Praha – Beroun se předpokládá, že bude úsek Praha – Plzeň dokončen k prosinci 2017, což umožňuje zavedení nových provozních konceptů. Podobně jako v jiných relacích se i v tomto směru (jihozápad) ukazuje vhodný Y koncept dálkové dopravy. Dvouhodinový takt</p>  | <p><b>Neakceptováno</b>, viz předchozí připomínky k Y konceptu.</p>                                      |



|  |   |  |
|--|---|--|
|  | <p>linky Praha – Plzeň – Domažlice – München a dvouhodinový takt linky Praha – Plzeň – Cheb – Nürnberg vytvářejí mezi Prahou a Plzní jednohodinový takt vnitrostátního jihozápadního expresního spojení (analogie k linkám Ex 1 severovýchod, Ex 2 východ, Ex 3 jihovýchod, Ex 3 severozápad). S ohledem na blížící se termín dokončení staveb a zahájení provozu (prosinec 2017) je nanejvýš aktuální novou expresní linku Ex 5 připravit a po všech stránkách zajistit (včetně financování jejího provozu), aby mohla být v ČR objednána i dohodnuta se zahraničními partnery. “<u>Odůvodnění:</u> Bez zavedení linky Ex 5 nelze naplnit podmínky definované pro financování infrastrukturních staveb na III. tranzitním železničním koridoru.</p>  |  |
|  | <p><b>Připomínka k bodu (67)</b> Navrhujeme doplnit text: „Proto se jeví v souvislosti s dobudováním koridoru jako naléhavý úkol tyto přepravní segmenty rozpojit a zavést jednak expresní přepravní segment zajišťující spojení mezi Prahou, Plzní, prostorem západočeských Lázní a perspektivně přes Cheb dále do Norimberku a z Plzně přes Domažlice ve směru Bavorsko do Mnichova, který projede úsek Praha-Smíchov – Plzeň bez zastavení v intervalu 60 minut, a druhý přepravní segment, který bude obsluhovat nácestné stanice Beroun, Zdice, Hořovice, Kařez (Zbiroh) a Rokycany zpravidla v intervalu 120 minut špičkově zahuštěném na jednu hodinu. K podobnému rozpojení přepravních funkcí došlo před několika lety s velmi dobrým výsledkem na prvním tranzitním koridoru například mezi Prahou a Ústím nad Labem či mezi Prahou, Českou Třebovou a Brnem. “<u>Odůvodnění:</u> Upřesnění tras linek.</p> | <p><b>Neakceptováno</b> s ohledem na délku již tak rozsáhlého materiálu.</p> |
|  | <p><b>Připomínka k bodu (70)</b> Navrhujeme upřesnit text: „... Tím by <del>mohlo dojít</del> došlo k nedodržení podmínek EU pro spolufinancování z Operačního programu Doprava. “ <u>Odůvodnění:</u> CBC analýzy dopravních projektů jsou závazným dokumentem, za který se ČR Evropské unii zaručuje.</p>  | <p><b>Akceptováno</b>, text upraven.</p>                                     |
|  | <p><b>Připomínka k bodu (72)</b> Navrhujeme upřesnit text: „Na základě toho se navrhuje pokračovat v projednání nového provozního konceptu Praha – Plzeň – Domažlice <del>(s dalším pokračováním cca ve stávající frekvenci směr Klatovy a Cheb) a zároveň</del></p>  | <p><b>Částečně akceptováno</b>, text ve zkrácené verzi akceptován.</p>       |

|  |   |   |
|--|---|---|
|  | <p><del>Praha</del> – München / Cheb – Nürnberg v úzké spolupráci s bavorskou stranou a jeví se jako nezbytné odrazit tuto skutečnost v usnesení vlády k tomuto materiálu, následně pak v roce 2016 v plánované aktualizaci Plánu dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy, zpracovaného podle § 5 Zákona o veřejných službách. “<u>Odůvodnění</u>: Jak v ČR, tak s Bavorskem jednat o úplné Y koncepci. Logiku má nejen expresní železniční spojení Praha – Mnichov, ale i Praha – Norimberk (náhrada autobusové linky železnicí, zhodnocení investice již vložené do tranzitního koridoru Plzeň – Cheb, kvalitní napojení oblasti Stříbro – Mariánské Lázně – Cheb, podpora záměru DB k elektrizaci Sasko – Francké magistrály Marktreidwitz – Nürnberg)</p> |   |
|  | <p><b>Připomínka k bodu (73)</b> Navrhujeme upřesnit text: „Závěr: Na základě uvedeného se navrhuje, aby vláda uložila ministru dopravy pokračovat v přípravě nového provozního konceptu vlaků dálkové dopravy <del>v úsecích</del> v relaci Praha – Plzeň <del>a Plzeň – Domažlice</del> – München / Cheb – Nürnberg, tak aby provoz mohl být zahájen bezprostředně po dokončení výstavby III. železničního koridoru v úseku Beroun - Plzeň (předpoklad prosinec 2017). “<u>Odůvodnění</u>: Aplikovat úplný Y koncept. Nezapomínat na přínos i pro ČR – rychlé spojení do pohraničí (Domažlice, Cheb) jako základ jeho všeobecného rozvoje.</p>  | <p><b>Neakceptováno</b>, je třeba si uvědomit, že uvedené se vztahuje ke krátkému horizontu roku 2017, ve kterém uvedené není zcela reálné.</p> |
|  | <p><b>Připomínka k bodu E(d)</b> Navrhujeme upřesnit text: „ve spolupráci s objednatelům vlaků na německé straně a v souladu s předpoklady stanovenými v rámci výstavby III. železničního koridoru připravit nový provozní koncept vlaků dálkové dopravy v úsecích relací Praha —<del>Plzeň</del> a Plzeň Domažlice – München / Cheb – Nürnberg, tak aby mohl být provoz zahájen bezprostředně po dokončení výstavby III. železničního koridoru v úseku Beroun - Plzeň (předpoklad prosinec 2017). “<u>Odůvodnění</u>: Zdůraznění Y konceptu, vyšší využití 3. tranzitního koridoru, zkvalitnění napojení Norimberku, zlepšení dopravního spojení do pohraničí.</p>   | <p><b>Neakceptováno</b>, podle názoru předkladatele je vazba na infrastrukturu již dostatečně podřezána v textu materiálu.</p>                  |