

Zpráva o postupu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální dopravy

A. Důvod předložení

- (1) Usnesením č. 758 ze dne 15. září 2014 schválila vláda na základě materiálu č.j. 1017/14 časový plán otevírání trhu veřejných služeb v dálkové železniční dopravě.
- (2) Vláda tímto usnesením zároveň bodem III/5 uložila ministru dopravy „předložit vládě do 30. listopadu 2015 zprávu o postupu při otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční osobní dopravy a zajištění rovných a nediskriminačních podmínek pro účastníky výběrových řízení včetně akceptace systému jízdních dokladů“. Tato zpráva je předmětem předkládaného materiálu.

B. Základní principy schváleného harmonogramu otevírání trhu veřejných služeb

- (3) V rámci materiálu č.j. 1017/14 byl stanoven předpokládaný časový a věcný postup otevírání trhu u dopravních služeb, které Ministerstvo dopravy na základě § 4 Zákona o veřejných službách¹ objednává. Materiálem bylo navrženo, aby vláda vymezila část trhu, na které bude realizováno přímé zadání i v následujícím období, a určitou část trhu, na které bude preferováno zadání veřejných služeb již v následujícím období formou nabídkových řízení.
- (4) S výjimkou první soutěže byly lhůty nabídkových řízení nastaveny tak, aby případně umožnily čerpání finančních prostředků na obnovu a modernizaci vozidel z OPD², jehož schválení Evropskou komisí se předpokládalo na přelomu let 2014 a 2015. Toto propojení mělo a nadále má za cíl umožnit poskytování kvalitnějších veřejných služeb novými vozidly bez plného zatížení státního rozpočtu. S ohledem na provázanost s regionální dopravou budou v rámci tvorby konkrétních dokumentací nabídkových řízení konzultovány provozní koncepty s dotčenými kraji, tak aby bylo možné jejich včlenění do systémů veřejné dopravy v krajích. Usnesením č. 758 ze dne 15. září 2014 vláda schválila uskutečnit nabídková řízení u následujících provozních souborů:
 - linka R16 Plzeň – Most (předpoklad zahájení provozu od jízdního řádu 2016/2017, nabídkové řízení v současné době probíhá),
 - linka R14 Liberec – Pardubice společně s linkou R15 Liberec – Ústí nad Labem (předpoklad zahájení provozu od jízdního řádu 2018/2019),
 - linka R5 Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb společně s linkou R20 Praha – Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem – Děčín (předpoklad zahájení provozu od jízdního řádu 2018/2019) a
 - linka R27 Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc (předpoklad zahájení provozu od jízdního řádu 2019/2020).
- (5) Vedle provozních souborů pro nabídková řízení vláda vzala na vědomí, že existuje druhá část sítě, kterou Česká republika i v dalším období předpokládá přímo objednávat u státu vlastněného dopravce ČD³. Jedná se zejména o linky s mezinárodním přesahem Ex1-Ex4⁴, R6, R7 a dále linky, u kterých se dlouhodobě soutěž nepředpokládala ani v předchozích materiálech týkajících se způsobu

¹ Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.

² Operační program Doprava pro programovací období 2014-2020.

³ České dráhy, a.s.

⁴ Názvy a čísla jednotlivých linek viz příloha k tomuto materiálu.

sjednávání smluv o veřejných službách v nadregionální dopravě (R13, R22-23) a lze je označit v dalším období jako stabilní s přímým zadáním.

- (6) U třetí oblasti vnitrostátních linek materiál č.j. 1017/14 předpokládal, že o způsobu zadání bude rozhodnuto v návaznosti na výsledky nabídkových řízení. Tato oblast obsahuje linky R8-R12, R18, R19, R21, R24 a R26. Na těchto linkách tedy řádně doběhne plnění na základě dosavadní smlouvy s ČD, sjednané v roce 2009. Další vývoj na uvedených linkách bude záviset i na průběhu procesu obnovy vozidlového parku a na vývoji příslušné infrastruktury, například elektrizace.

C. Postup nabídkového řízení na lince R16

- (7) U první soutěže na linku R16 Plzeň – Most byla předpokládána vozba užitými vozidly, proto provázání tohoto nabídkového řízení s OPD2 nebylo podmínkou. Tzv. předběžné oznámení podle článku 7 odst. 2 Nařízení č. 1370/2007⁵ bylo zveřejněno v Úředním věstníku Evropské unie dne 9. října 2013.
- (8) Oznámení o zahájení nabídkového řízení na lince R16 Plzeň – Most bylo následně zveřejněno ve vnitrostátním systému veřejných zakázek dne 6. února 2015 a v Úředním věstníku Evropské unie dne 12. února 2015. Lhůta pro podání nabídek byla stanovena na den 8. září 2015. V rámci nabídkového řízení jsou poptávány shodně jako v současné době 4 páry denně provozovaných vlaků mezi Plzní a Mostem, doplněné o 1 pár vlaků provozovaných pouze v neděli.
- (9) Ve lhůtě pro podání nabídek bylo MD⁶ doručeno pět nabídek soutěžitelů (společností ČD, Leo Express Tenders s.r.o., konsorcia společností ARRIVA vlaky, s.r.o. a ARRIVA MORAVA, a.s., RegioJet, a.s. a GW Train Regio, a.s.). Většina z uchazečů nabídla provoz za nižší kompenzaci z veřejných rozpočtů, než kolik stát za provozování této linky platí v současnosti. Uchazeč RegioJet, a.s. byl již vyloučen z další účasti v nabídkovém řízení v návaznosti na zjištění komise pro otevírání obálek, že dokumenty v předložené nabídce tohoto uchazeče nebyly stanoveným způsobem podepsány osobou oprávněnou jednat za uchazeče. Ostatní nabídky byly předány hodnotící komisi, která svou činnost ukončila posouzením a hodnocením nabídek dne 5. listopadu 2015.
- (10) Nabídkové řízení bylo již v průběhu lhůty pro podání nabídek procesně napadeno ze strany ČD. Protože MD uplatněným námitkám nevyhovělo, ČD podaly na ÚOHS⁷ návrh na přezkoumání úkonů zadavatele, v tomto případě objednatel veřejných služeb. ÚOHS s ohledem na dobu potřebnou pro přezkoumání návrhů společnosti ČD vydal dne 30. září 2015 předběžné opatření, kterým zakázal v předmětném nabídkovém řízení uzavřít smlouvu o veřejných službách, aby vytvořil časový prostor pro rozhodnutí v samotné věci.
- (11) Prvoinstančním rozhodnutím ze dne 3. listopadu ÚOHS rozhodl o zrušení nabídkového řízení na lince R16 Plzeň – Most s tím, že podmínky nabídkové dokumentace v oblasti tzv. režijního jízdného (přesněji stanovení tarifu podle § 33 zákona o Českých drahách⁸) znevýhodňují ČD. MD bylo z uvedeného postoje ÚOHS překvapeno, protože se jedná o zcela odlišný právní postoj, než který ÚOHS zaujal při přezkumu soutěže na lince R27. V rozhodnutí z ledna 2013 neshledal na základě obdobných námitek ČD u prakticky totožných ustanovení nabídkové dokumentace žádné vady.

⁵ Nařízení EP a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících a o zrušení nařízení (EHS) č. 1191/69 a 1107/70.

⁶ Ministerstvo dopravy

⁷ Úřad pro ochranu hospodářské soutěže

⁸ Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů.

- (12) MD je však nadále přesvědčeno, že nastavené podmínky soutěže na lince R16 nebyly diskriminační vůči žádnému soutěžiteli, a proti prvoinstančnímu rozhodnutí ÚOHS podalo rozklad. Na základě § 33 zákona o Českých drahách stanoví MD ceny jízdného a přepravného a podmínky jejich uplatnění pro určité skupiny cestujících. Aby nedošlo v podmínkách nabídkového řízení na lince R16 k diskriminaci žádného z účastníků, MD v závazném návrhu smlouvy o veřejných službách stanovilo, že „výše jízdného a přepravného pro zaměstnance ČD, SŽDC a dalších organizací bude odpovídat tarifu dopravce“, nikoli tedy sníženým hodnotám podle stávajícího systému tzv. režijního jízdného. Uvedeným ustanovením jasně deklarovalo, že v případě, že vítězným uchazečem budou ČD, na lince R16 se (stejně jako ve zvláštních a historických vlcích provozovaných ze strany ČD) bude uplatňovat tarif ve výši a podobě tarifu dopravce, a tedy dopravce ČD nebude vůči jiným soutěžitelům diskriminován.
- (13) Stávající postoj ÚOHS je zásadní a průlomový. Vede fakticky k tomu, že pokud MD nebo některý kraj bude chtít soutěžit veřejné služby v oblasti železniční dopravy, mohla by být tato soutěž podle názoru ÚOHS, který je kompetentní pro posuzování nabídkových řízení, ohrožena nebezpečím údajné diskriminace plynoucím z výše uvedeného ustanovení § 33 zákona o Českých drahách. V případě, že stanovisko ÚOHS bude trvat i nadále, MD bude nuceno reálně připravit možné další kroky k usnadnění soutěžního prostředí v České republice ve vztahu k selektivním tarifním ustanovením, platným pouze pro některé soutěžitely.
- (14) Výsledek nabídkového řízení na lince R16 nyní závisí na rozhodnutí předsedy ÚOHS o podaném rozkladu. V případě pozitivního výsledku pro MD by byly zahájeny kroky k uzavření smlouvy o veřejných službách s vítězným uchazečem, kterým je společnost GW Train Regio, a.s.
- (15) S ohledem na jistotu zajištění veřejných služeb na lince R16 v období od prosince 2016 je MD nuceno zveřejnit podle čl. 7 odst. 2 nařízení EP a Rady č. 1370/2007 předběžné oznámení přímého zadání. Po uplynutí jednoho roku (tedy v listopadu 2016) pak bude MD oprávněno uzavřít novou smlouvu o veřejných službách. MD se rozhodlo vyslat jasný signál, že otevírání trhu pokračuje dál, a nabídlo uzavření smlouvy o veřejných službách přímo společnosti GW Train Regio, a.s., a to na dobu deseti let v intencích její nabídky podané v nabídkovém řízení. Nabídka této společnosti by totiž při potenciálním nezrušení soutěže byla vybrána jako vítězná, přičemž absolvovala test porovnatelnosti s nabídkami dalších dopravců. Tento postup MD zvolilo zejména proto, aby při zadání veřejných služeb postupovalo podle zásad hospodárnosti. Zvolenou variantou MD deklarovalo i ochotu postupně otevírat železniční trh a v tomto konkrétním případě upřednostnilo věcné posouzení dané problematiky (při respektování veškerých právních podmínek) před nutností vytvoření dalšího časového prostoru spojeného s opětovným vypsáním formálního nabídkového řízení. Uvedený postup však předpokládá MD použít pouze ve výjimečných případech.

D. Zajištění rovných a nediskriminačních podmínek pro účastníky výběrových řízení

- (16) Již před přípravou soutěže na linku R16 Plzeň – Most MD důsledně řešilo, aby zadávací podmínky nabídkového řízení nebyly diskriminační vůči žádnému ze soutěžitelů. Pro úspěšný průběh nabídkových řízení je potřebné zohlednit řešení několika základních otázek, které byly konstatovány již v předchozích materiálech týkajících se otevírání trhu a které jsou ze strany některých subjektů považovány i nadále jako nedostatečně dořešené. Jedná se především o problematiku tarifu, režijního jízdného, problematiku výpravních budov a problematiku regulačního orgánu pro oblast železniční dopravy.
- (17) Jak již bylo uvedeno v analýze stavu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální dopravy, kterou vláda vzala na vědomí dne 8. dubna 2015 (materiál č.j. 342/15), před přípravou soutěže na linku R16 MD zvažovalo, jakým způsobem bude řešena problematika tarifní spolupráce mezi

dopravci. Původně bylo předpokládáno, že nositelem tarifní integrace budou ČD, které budou pro tyto účely provádět rozúčtování výnosů mezi dopravci. Za účelem tarifní integrace byla vytvořena pracovní skupina za účasti MD, ČD a ostatních dopravců, jejímž cílem bylo sjednat rozsah uznávaných jízdních dokladů a další pravidla tarifní spolupráce.

- (18) Přestože docházelo k situaci, kdy obchodní dohoda dopravců se jevila jako dosažitelná, ukázalo se dosažení ex-ante dohody⁹ jako problematické s ohledem na obtížnou předvídatelnost vývoje technologických standardů a požadavek ČD na vytvoření střediska, jehož úkolem bude zúčtování výnosů z jízdních dokladů (tzv. „clearingové centrum“). Uvedené otázky jsou přitom řešeny již v současné době mezi jednotlivými dopravci, například dochází běžně k přímému prodeji jízdních dokladů mezi dopravci ČD a GW Train Regio, a.s., jakož i mezi dalšími společnostmi. Nedosažení této ex-ante dohody podle názoru MD nebrání následné dohodě dopravců na uznávání určitých jízdních dokladů, které je i v současné době na řadě dopravních služeb standardem.
- (19) V rámci nabídkového řízení na lince R16 byl nastaven model, který předpokládá, že vítězný dopravce je na základě příslušného článku smlouvy o veřejných službách zavázán vedle svých jízdních dokladů uznávat i jízdní doklady všech dopravců v režimu smluv o veřejných službách. Této povinnosti bude zproštěn pouze v případě, že se mu nepodaří dosáhnout dohody o uznávání jízdních dokladů za běžných podmínek na trhu. MD je přesvědčeno, že může ponechat na obchodní vůli dopravců, za jakých obchodních podmínek si budou navzájem uznávat jízdní doklady a případně jakým způsobem mezi nimi bude provedeno zúčtování.
- (20) V rámci vypořádání námitek k podmínkám nabídkového řízení na lince R16 MD odmítlo a nadále odmítá výklad ČD, že je zákonnou povinností MD zajistit tarifní propojenost. MD nijak nezpochybňuje, že se jedná o důležitou problematiku, která však nemůže být řešena (a také nikde v evropských státech na celostátní úrovni není řešena) toliko aktivitou orgánů veřejné správy. MD také například nemůže bez dalšího zajistit tarifní propojenost se službami, které objednává v rámci § 3 Zákona o veřejných službách kraj či obec, a to včetně cestování cestujících mezi místem na soutěžené relaci a místem na jiné trati. Je rovněž nepřipadné se domnívat, že naopak kraje, jako objednatelé veřejných služeb v regionální dopravě, by měly být právně nuceny zajistit clearing a pravidla pro rozdělování příjmů z jízdného, a to na území celého kraje či státu.
- (21) Bez ohledu na uvedené názorové rozdíly, stejně jako konečný výsledek přezkumu u ÚOHS, MD vnímá potřebu (nikoli po právní stránce jako svou povinnost) přispět svojí činností k tvorbě tarifu, který umožní odbavení cestujících mezi dvěma tarifními body české železniční sítě i přes více dopravců, kteří přepravu zajišťují. Jak již bylo popsáno v *Bílé knize Koncepce veřejné dopravy 2015-2020*¹⁰, jedná se dlouhodobý úkol, který vyžaduje několik zásadních kroků. Plnění jednotlivých opatření podle Bílé knihy Koncepce veřejné dopravy (nastavení technické, smluvní a finanční interoperability) však není nezbytným předpokladem pro postupné otevírání trhu veřejných služeb v železniční dopravě.
- (22) Ve vztahu k otázce tzv. režijního jízdného bude zásadní rozhodnutí předsedy ÚOHS o podaném rozkladu v nabídkovém řízení na lince R16. Jak již bylo uvedeno v bodě 13, prvoinstanční rozhodnutí ÚOHS vede fakticky k tomu, že pokud MD nebo některý kraj bude chtít soutěžit veřejné služby v oblasti železniční dopravy, mohla by být tato soutěž ohrožena nebezpečím údajné diskriminace plynoucím z § 33 zákona o Českých drahách. MD ani nadále o této diskriminaci při řádném postupu Objednatel ne

⁹ Ex-ante dohodou se míní dohoda závazně uzavřená ještě před samotným vypsaním nabídkového řízení.

¹⁰ Východí strategický dokument Ministerstva dopravy pro oblast veřejné dopravy, schválený usnesením vlády ČR č. 465 ze dne 15. června 2015.

přesvědčeno, pokud však stanovisko ÚOHS bude trvat, provede MD další možné kroky v této oblasti.

- (23) Pokud jde o řešení problému využívání výpravních budov v železničních stanicích, byl v rámci soutěže na lince R16 nastaven model, který bude funkční bez ohledu na výsledek probíhajícího procesu převodu staničních budov na provozovatele dráhy, státní organizaci SŽDC. V rámci nabídkové dokumentace byli uchazeči upozorněni, že jejich kalkulace nákladů bude hodnocena bez započítání nákladů, které je potřebné vynaložit na užívání nezbytných veřejně přístupných prostor potřebných pro pěší přístup cestujících veřejnosti k vlakům. Náklady spojené s využíváním k tomu potřebných veřejně přístupných prostor, nezbytných pro nástup cestujícího do vlaku, je MD připraveno v prokázané výši uhradit dopravci podle skutečnosti. Na tento systém tedy nebude mít vliv, zda takový poplatek za využití zařízení služeb bude účtován provozovatelem dráhy v případě převodu budov na SŽDC nebo bude stanoven jako samostatný poplatek jiným subjektem mimo systém úhrady dopravní cesty.
- (24) Pokud jde o dohled regulačního úřadu, je třeba připomenout, že procesní přezkum spojený s nabídkovými řízeními provádí ÚOHS. Vedle toho je zřejmé, že z důvodu transpozice Směrnice 2012/34/EU¹¹ do vnitrostátního práva České republiky bude přistoupeno k ustavení nezávislého regulačního orgánu pro přístup na infrastrukturu. Tento regulační orgán má především zásadní funkci pro oblast komerčních dopravních služeb, nicméně s ohledem na regulaci trhu je nezbytné, aby před zahájením provozu na základě chystaných nabídkových řízení byl regulátor funkční. Vládní návrhy potřebných vnitrostátních transpozičních právních úprav byly předloženy do Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky¹² a s ohledem na nastavení účinnosti zákonů¹³ lze očekávat, že při zahájení provozu na soutěžených provozních souborech již budou platit pravidla, která jsou předmětnou směrnicí předpokládána.

E. Postup přímého uzavření smlouvy o veřejných službách na lince R13

- (25) Jak již bylo uvedeno v bodě 5 tohoto materiálu, vedle provozních souborů pro nabídková řízení existuje část sítě, která se i v dalším období předpokládá přímo objednávat u státem vlastněného dopravce ČD. Jednou z takto vybraných linek je i linka R13 Brno – Břeclav – Olomouc.
- (26) V říjnu 2014 zveřejnilo MD v Úředním věstníku Evropské unie předběžné oznámení o předpokladu sjednat podle čl. 5 odst. 6 Nařízení č. 1370/2007 přímé uzavření smlouvy o veřejných službách na lince R13, a to na dobu deseti let od začátku platnosti jízdního řádu pro období 2015/2016. S ohledem na skutečnost, že v průběhu letošního roku došlo ke změně Operačního programu Doprava 2007-2013 (dále jen „OPD1“), která umožňuje využít evropské finanční prostředky i ke spolufinancování železničních kolejových vozidel, MD upřednostňuje, aby na předmětné lince R13 došlo k nasazení nových vozidel, spolufinancovaných z evropských dotačních programů.
- (27) MD v návaznosti na provedené předběžné oznámení přímého zadání v Úředním věstníku Evropské unie z října loňského roku zahájilo jednání o přímém zadání veřejných služeb se společností ČD. Tato společnost deklarovala, že je připravena termín zahájení plnění k prosinci letošního roku splnit a že je přichystána na předmětné dopravní výkony nasadit nově pořizované elektrické jednotky obchodního označení *InterPanter*. Vzhledem k tomu, že s Jihomoravským krajem je sjednána dohoda o provázanosti dopravního řešení linky R13 Brno – Břeclav – Olomouc s linkou R5 IDS JMK Brno – Břeclav – Hodonín, je plánovaný rozsah provozu linky R13 nastaven odlišně oproti stávajícímu stavu a zahrnuje i spěšné vlaky oběhově provázané

¹¹ Směrnice EP a Rady ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru.

¹² Sněmovní tisky č. 608 a 609.

¹³ Nabytí účinnosti je obecně nastaveno na první den šestého kalendářního měsíce následujícího po vyhlášení zákonů.

s předmětnou linkou R13. Společnost ČD předpokládá nasadit na zajištění provozu linky R13 šest nízkopodlažních elektrických jednotek.

- (28) V červnu letošního roku MD obdrželo nabídku společnosti RegioJet, a.s. na uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na lince R13 Brno – Břeclav – Olomouc. Nabídka byla koncipována na rozsah stávajícího provozu linky R13, při pořízení pěti nových nízkopodlažních elektrických jednotek. Vzhledem k lhůtám na dodání těchto souprav společnost RegioJet, a.s. navrhla, aby zahájení plnění veřejných služeb došlo od začátku platnosti jízdního řádu pro období 2017/2018, tedy od prosince 2017.
- (29) Rovněž společnost Leo Express, a.s. svým dopisem ze dne 8. září 2015 vyjádřila obecný zájem linku R13 provozovat. Ve svém dopise však tento nejasný úmysl blíže nekonkretizovala.
- (30) MD jako objednatel v principu může jednat následujícími způsoby:
- a) pokračovat v postupu v souladu s materiálem č.j. 1017/14, tj. nadále jednat o přímém uzavření smlouvy o veřejných službách se společností ČD,
 - b) zahájit jednání směřující k přímému uzavření smlouvy s některou z jiných společností, které projeví zájem určité služby na lince R13 provozovat,
 - c) vypsát na linku R13 nabídkové řízení nebo
 - d) nečinit žádné kroky.
- (31) V případě postupu podle písm. d) by zůstala kvalita veřejných služeb na lince R13 podle stávající smlouvy do roku 2019. Evropské prostředky by na základě této smlouvy uzavřené před vstupem v účinnost Nařízení č. 1370/2007 nebylo možné využít a kvalita služeb by zůstala nastavena v intencích podle původní smlouvy o veřejných službách.
- (32) Vypsání nabídkového řízení podle písm. c) by sice bylo procesně a formálně nejčistším krokem z hlediska hospodářské soutěže, avšak nejen že by bylo v rozporu s postupem podle materiálu, ale reálně by znamenalo odložení jakýchkoliv změn provozní koncepce o další cca 3 roky pro období platnosti jízdních řádu 2018/2019 s ohledem na průběh potenciálního nabídkového řízení a následnou přípravu dopravců na plnění kontraktu.
- (33) S ohledem na skutečnost, že nabídka společnosti RegioJet, a.s. předpokládá zahájení provozu o dva roky později než nabídka ČD, tedy bez možnosti čerpání prostředků z OPD1 na pořízení vozidel, a s přihlédnutím ke skutečnosti, že u předmětné linky R13 se v koncepčních dokumentech (např. materiálech pro jednání vlády k otevírání trhu veřejných služeb) předpokládá objednávka veřejných služeb přímým zadáním u ČD, nelze vyhodnotit tuto nabídku jako alternativní. Z důvodu nekonkrétnosti platí totéž i o nabídce společnosti Leo Express, a.s.
- (34) S ohledem na uvedené skutečnosti lze navrhnout, aby v rámci přípravy uzavření smlouvy na linku R13 bylo postupováno v dosavadních intencích přímého uzavření smlouvy postupem uvedeným v písm. a) bodu 25 tohoto materiálu, tedy rovněž v souladu s postupem v předchozím materiálu č.j. 1017/14, přičemž smlouva bude uzavřena nejvýše na dobu desíti let, případně dobu kratší.
- (35) Dne 7. října 2015 MD zveřejnilo na úřední desce a způsobem umožňujícím dálkový přístup oznámení podle § 19 odst. 2 Zákona o veřejných službách o předpokládaném uzavření smlouvy na lince R13 se společností ČD. V zákonné lhůtě proti záměru přímého uzavření smlouvy podaly námitky společnosti RegioJet, a.s. a Leo Express, a.s. Rozhodnutími MD ze dne 30. října byly námitky obou společností ze strany MD zamítnuty. V návaznosti na návrhy na přezkoumání úkonů MD bude postup při přímém uzavření smlouvy o veřejných službách nyní přezkoumán ze strany ÚOHS.
- (36) Vzhledem k tomu, že evropské i vnitrostátní právní předpisy uvádějí přímé uzavření smlouvy jako jednu z forem, která je použitelná v oblasti veřejných služeb na

železničních dráhách, pak by bylo proti smyslu využitelnosti této formy, kdyby předložení jakékoliv alternativní nabídky vedlo k povinnosti objednatele uzavřít smlouvu o veřejných službách za odlišných podmínek, vyplývajících z alternativní nabídky, nebo povinnosti vypsát na předmětný provozní soubor nabídkové řízení, které by navíc s ohledem na lhůty potřebné na jeho průběh znamenalo odložení zahájení provozu o výrazný časový úsek, rovnající se pravděpodobně období několika let.

- (37) S ohledem na skutečnost, že linka R13 Brno – Břeclav – Olomouc představuje linku, u níž se na základě harmonogramu otevírání trhu předpokládá i nadále objednávka veřejných služeb přímým zadáním u ČD, MD proto předpokládá, že v nejbližším období uzavře s ČD smlouvu o veřejných službách, a to na dobu 10 let od začátku platnosti jízdního řádu pro období 2015/2016, s možností čerpání OPD1 na železniční kolejová vozidla.
- (38) Nad rámec uvedeného MD konstatuje, že ve srovnání s plněním poskytovaným na základě stávající smlouvy o veřejných službách s ČD z roku 2009 dojde na lince R13 v případě uzavření nové smlouvy o veřejných službách k prosinci letošního roku ke zvýšení kvality cestování a pro stát i k výhodnějším podmínkám úhrady kompenzace z veřejných rozpočtů (dle výkazu ČD za rok 2014 činila ztráta z provozu vlaků předmětné linky 130,526 mil. Kč, zatímco výchozí finanční model pro jízdní řád 2015/2016 u stejného rozsahu dopravy předpokládá kompenzaci ve výši 90,953 mil Kč). Přestože k této částce je třeba připočítat úvodní investiční dotaci, která připadá na jeden provozní rok při třicetileté ekonomické životnosti vozidel (provoz v závazku veřejné služby po tuto dobu životnosti bude reálně vyžadován) částkou cca 37 mil. Kč (z toho 85 % z rozpočtu Evropské unie, 15 % ze státního rozpočtu České republiky), je uvedené pro Českou republiku výhodnější, a to při jednoznačně vyšším dosaženém standardu služeb na lince R13 pro cestující.

F. Postup přípravy dalších nabídkových řízení

- (39) U dalších nabídkových řízení byla na základě vládou schváleného harmonogramu otevírání trhu zveřejněna v Úředním věstníku Evropské unie předběžná oznámení podle čl. 7 odst. 2 Nařízení EP a Rady (ES) č. 1370/2007. Tato oznámení byla zveřejněna ve dnech 30. září 2014 a 7. října 2014.
- (40) Přípravovaná nabídková řízení jsou zásadně ovlivněna potřebným souladem s OPD2, neboť se předpokládá využití nového vozidlového parku. S ohledem na dobu trvání zakázek je existence nových vozidel zásadní, neboť provozní soubory budou provozovány do jízdního řádu pro období platnosti 2033 resp. 2034, kdy se lze domnívat, že by již stávající vozidla na těchto linkách byla obtížně přijatelná jak z hlediska vývoje techniky obecně, tak z hlediska požadovaného standardu pro cestující. Pořízení vozidlového parku pouze na základě národních zdrojů by bylo pro Českou republiku velmi zatěžující, neboť cenu vozidlového parku na těchto třech linkách je možné z hlediska celkové pořizovací ceny vozidel odhadnout na 7-8 mld. Kč. Proto je spolufinancování z evropských fondů důležité. V programové dokumentaci „*Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel (ev. č. 127 65)*“, kterou svým usnesením č. 923 ze dne 9. listopadu 2015 schválila vláda, bylo podrobně uvedeno, že uvedený kombinovaný způsob financování vozidel z rozpočtu České republiky a rozpočtu Evropské unie je nejen pro rozpočet České republiky, ale i obecně veřejné rozpočty hospodárnější než způsob úhrady nových vozidel standardním způsobem v rámci smluv o veřejných službách postupně v průběhu jejich ekonomické životnosti.
- (41) V návaznosti na uvedené se jeví jako potřebné provázat připravovaná nabídková řízení s pravidly čerpání evropských prostředků a zajistit tak, aby vozidla v rámci chystaných nabídkových řízení mohla být z evropských prostředků spolufinancována. Reálně to znamená časově zkoordinovat výzvu s vypsáním nabídkového řízení a stanovit, aby podmínkou pro hodnocení nabídky byla předložená a předschválená žádost o

evropskou dotaci, která bude následně udělena vítězi nabídkového řízení na provozování předmětných dopravních služeb.

- (42) Evropská komise nicméně dokumentaci OPD2 schválila oproti původním předpokladům až v polovině letošního roku. V rámci schváleného OPD2 bude možné v rámci specifického cíle 1.6. „*Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku*“ spolufinancovat železniční kolejová vozidla. V souvislosti s implementací OPD2 a v návaznosti na schválení dokumentace ze strany Evropské komise MD připravilo jednotlivé dokumentace programů. Dokumentace programu „*Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel (ev. č. 12 765)*“ byla dne 31. srpna 2015 zaslána do meziresortního připomínkového řízení. Po vypořádání připomínek byla dne 9. listopadu 2015 projednána a schválena vládou ČR (jednalo se o usnesení č. 923).
- (43) Druhou důležitou podmínkou pro úspěšný průběh dalších nabídkových řízení je vyřešení otázky, která vyplývá z prvoinstančního rozhodnutí ÚOHS pro nabídkové řízení na lince R16. Další průběh soutěží závisí na výsledku rozkladu a případném dalším postupu MD v této oblasti.
- (44) Vzhledem k nezbytnosti provázat obsah dokumentací nabídkových řízení s pravidly pro čerpání OPD2 a s ohledem na rozhodnutí ÚOHS ve věci linky R16 budou další nabídková řízení uvedená v bodě 4 tohoto materiálu vypsána později, než předpokládal harmonogram otevírání trhu schválený vládou ČR v září loňského roku, protože v případě možnosti využití OPD2 musí být již v rámci nabídkové dokumentace zřejmá pravidla, za kterých budou pořizována vozidla na předmětné dopravní výkony. MD bude však usilovat o to, aby byly dodrženy termíny pro zahájení plnění u jednotlivých linek, popř. aby v nezbytném případě došlo k posunu k nejbližšímu následujícímu období platnosti jízdního řádu.
- (45) Protože se v rámci návrhu usnesení k tomuto materiálu pod bodem III ukládá ministru dopravy opět v jednoletém horizontu „*předložit vládě do 30. listopadu 2016 zprávu o postupu při otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících*“, bude vláda České republiky v uvedeném termínu informována o procesu nabídkových řízení spojených s implementací OPD2.

G. Shrnutí

- (46) **MD bude pokračovat v procesu otevírání trhu veřejných služeb na základě vládou schváleného pořadí soutěžených linek, při zohlednění možností čerpání dotací na vozidlový park prostřednictvím OPD2 a při zohlednění výsledku rozkladu u předsedy ÚOHS ve věci tzv. „režijního jízdného“. MD bude usilovat o to, aby byly dodrženy termíny pro zahájení plnění u jednotlivých linek, popř. aby v nezbytném případě došlo k posunu k nejbližšímu následujícímu období platnosti jízdního řádu.**
- (47) **V případě linky R16 Plzeň – Most bude dále postupováno podle pravomocného výsledku přezkumného řízení u ÚOHS. V případě zamítnutí návrhu ČD by byly zahájeny kroky k uzavření smlouvy o veřejných službách s vítězným uchazečem, kterým je společnost GW Train Regio, a.s. V případě zrušení nabídkového řízení budou zahájeny kroky k přímému uzavření smlouvy o veřejných službách se stejným dopravcem, a to v intencích podané nabídky, a to na dobu 10 let od začátku platnosti jízdního řádu pro období 2015/2016.**
- (48) **V případě linky R13 Brno – Břeclav – Olomouc bude dále postupováno podle varianty a) uvedené v bodě 30 tohoto materiálu, tj. k přímému uzavření smlouvy o veřejných službách se společností ČD, a to na dobu nejvýše 10 let od začátku platnosti jízdního řádu pro období 2015/2016, případně dobu kratší, s možností využití OPD1 k pořízení železničních kolejových vozidel.**

- (49) **S ohledem na stanovisko ÚOHS k problematice režijního jízdného budou ze strany MD případně zváženy možnosti dalšího postupu, které by mohly zjednodušit soutěžní prostředí v České republice.**
- (50) **Do 30. listopadu 2016 bude vládě České republiky předložena další zpráva o postupu při otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční osobní dopravy.**