

VYPOŘÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK K MATERIÁLU S NÁZVEM:

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

Dle Jednacího řádu vlády byl materiál rozeslán do meziresortního připomínkového řízení dopisem ministra dopravy, ing. Dana Ťoka dne 10. listopadu 2015, s termínem dodání stanovisek do 25. listopadu 2015. Zásadní připomínky jsou vyznačeny žlutým podbarvením. Vyhodnocení tohoto řízení je uvedeno v následující tabulce:

| Resort | Připomínky | Vypořádání |
|---|--|---|
| Ministerstvo financí | <p>K bodům 38 a 40</p> <p>Materiál v těchto bodech poukazuje na vyplývající úsporu veřejných výdajů, a to v souvislosti s možností čerpání finančních prostředků z OPD1 i OPD2 na železniční kolejová vozidla. Předkladatel se nicméně konkrétní kvantifikaci nákladů a výnosů věnuje značně omezeně, resp. jsou zde zmíněny pouze nižší částka úhrady kompenzace za poskytování veřejné služby a úspora národních zdrojů při využití evropských fondů ve vyjádření celkové pořizovací ceny vozidel. Implicitní náklady státního rozpočtu vyplývající z úhrady 15% podílu spolufinancování v materiálu absentují. Pro komplexní identifikaci nákladů požadujeme materiál o tyto údaje doplnit.</p> | <p>Akceptováno</p> <p>Text uvedených bodů doplňujeme o vymezení, jakým způsobem bude možnost čerpání evropských prostředků z OPD1 a OPD2 mít vliv na náklady a výnosy, které jsou kalkulovány prostřednictvím smluv o veřejných službách objednatelům veřejné dopravy podle §§ 3 a 4 zákona o veřejných službách, a to včetně vymezení nákladů, které jsou spojeny se zaplacením 15 % ceny vozidel v rámci investiční dotace.</p> |
| Hospodářská komora České republiky | <p>Materiál je již několikátým podkladem k tématu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální dopravy. Je z něj opět 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 opětovně namísto urychlení tohoto procesu doporučuje spíše jeho zpomalení a omezení, přičemž není</p> | <p>Vysvětleno</p> <p>Předkladatel rozumí plně zájmu Hospodářské komory vyjádřit v předmětné věci svůj jasný a vyhraněný názor, upozorňuje však na skutečnost, že některé pasáže předloženého textu nepředstavují -při plném respektu k vyjádřeným názorům- připomínky k materiálu, nýbrž tvrzení, jejichž správnost může být předmětem (jakkoliv účelné a přínosné) diskuse, nikoli však korektně vzato vypořádání připomínek.</p> |

| | | |
|--|--|--|
| | <p>zřejmé, jak bude Ministerstvo dopravy (dále jen „MD“) schopno zajistit odpovídající obnovu vozidlového parku v této dotované dopravě. Hodnotíme-li přitom dlouhodobý vývoj hospodaření státem preferované a podporované akciové společnosti České dráhy (mediální aféra se signifikantním pojmem „národní dopravce“ ukazuje jasný postoj vlády), vidíme jej jako trvale nedostatečně udržitelný s tím, že vyrovnávání finanční bilance akciové společnosti České dráhy (dále jen „ČD“) se uskutečňuje pouze těmito třemi způsoby s narůstající zátěží daňového poplatníka:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zvyšování rozsahu dotací do dálkové a nadregionální dopravy ČD nad úroveň inflace a vývoje výkonů pro cestující, • rostoucí zadlužování ČD projevující se nárůstem cizích zdrojů v rozvaze této státem vlastněné společnosti, • občasný „prodej“ infrastrukturních aktiv z ČD do SŽDC, kterážto aktiva (i podle dosud nerespektovaného rozhodnutí Ústavního soudu) nikdy neměla být do ČD vložena a neměla v ČD zůstat. <p>Přitom je železnice fakticky jediným odvětvím české ekonomiky, kde nejsou soukromí investoři vítáni a podporováni, ale naopak se jim do cesty kladou nejrůznější překážky a existuje ze strany státu trvalá snaha vytěsnit je z trhu. To dobře dokumentuje i Parlamentem v ČR v současnosti projednávaný návrh novely zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, který je zaměřen na transpozici nové evropské směrnice 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, tuto směrnici však vykládá velmi extenzivně v neprospěch vznikajícího železničního trhu a proti zájmům zejména cestujících v osobní dopravě. Jde např. o tyto základní problémy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Preference všech železničních doprav před komerční osobní (i rychlíkovou) dopravou (§ 34a, odst. 3 | <p>To se týká zejména této první části připomínek Hospodářské komory, nazvané jako „<i>obecné připomínky k materiálu</i>“. K první části nelze odpovídajícím způsobem reagovat, neboť se jedná o obecná tvrzení, byť zčásti správná, bez zřejmé přímé souvztažnosti k textu předloženého materiálu. Předkladatel však je nucen doplnit, že rozhodně nepokládá za prokázané, že dopravce ČD vyrovnává svou finanční situaci pouze uvedenými třemi způsoby a nepokládá uvedené ze připomínku, kterou by bylo možno do materiálu jakkoliv vtělit.</p> <p>V této části připomínek se jedná spíše o obecné názory Hospodářské komory, které nejsou zaměřeny na předkládaný materiál, ale zejména na jiný, souběžně probíhající legislativní proces. Předkládaný materiál se vůbec nezabývá ani pořadím vlaků při přidělování slotů na infrastrukturu, ani posuzováním ekonomické vyváženosti smluv o veřejných službách, ani transpozicí ustanovení 51 směrnice 34/2012/EU. Tyto připomínky musí být předkládány k příslušnému legislativnímu, nikoliv tomuto nelegislativnímu materiálu.</p> |
|--|--|--|

| | | |
|--|--|------------|
| | <p>návruhu). Vlaky komerčních soukromých investorů mohou striktně vzato pokračovat v jízdě, až dostane volnou cestu poslední uvízlý nákladní vlak. Toto ustanovení nerespektuje zájmy cestujících, kteří nabídku komerčních dopravců oceňují, a postihuje i vlaky železničních nadšenců.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nově zavedené posuzování případného „ohrožení hospodářské vyváženosti osobní drážní dopravy“ nejen mezinárodní dopravou (čl. 10 odst. 2 a čl. 11 směrnice), ale extenzivně i vnitrostátní dopravou mimo smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících (§ 34d odst. 3 návrhu). I toto ustanovení je zaměřeno proti nedotované železniční dopravě. • Zkreslená transpozice ustanovení čl. 51 směrnice o plánu na rozšíření kapacity přetížené infrastruktury. Zatímco z dikce ustanovení směrnice vyplývá priorita rozšíření kapacity infrastruktury tak, aby mohlo být v budoucnosti vyhověno všem požadavkům dopravců, návrh novely uvádí v § 23 odst. 5 v první řadě změnu jízdního řádu, změnu rychlosti jízdy na dráze, a teprve pak provedení rekonstrukce nebo výstavby dráhy. Dokonale toto pojetí dokresluje situace na trase Praha – Ostrava. Přestože přicházejí ze státního sektoru už delší dobu stížnosti na to, jak komerční dopravci komplikují průjezdnost na podstatných částech této trasy, Dopravní sektorové strategie ani rozpočty Státního fondu dopravní infrastruktury neobsahují žádné účinné projekty na rozšíření kapacity této klíčové tratě republiky. <p>V případě nepřihlednutí k připomínkám Hospodářské komory ČR (dále jen „HK ČR“) pravděpodobně dojde ke zpomalení až úplnému zastavení liberalizace tuzemského trhu železniční dopravy, k likvidaci soukromých dopravců (tj. v tomto uvedeném kontextu myšleno dopravců státem nevlastněných), což by mělo za následek negativní dopad</p> | <p>---</p> |
|--|--|------------|

| | | |
|--|---|---|
| | <p>na plánovanou a tolik zdůrazňovanou modernizaci železniční dopravy, na rozsah osobní železniční dopravy v ČR vůbec, a v konečném důsledku na růst ekonomiky České republiky a v neposlední řadě také na život všech obyvatel této země. Důvodné obavy Ministerstva dopravy týkající se posledních rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, která spíše než ochranu soutěže připomínají její likvidaci, HK ČR sdílí v plném rozsahu.</p> <p>Cílem EU i ČR, deklarovaným v řadě koncepčních dokumentů, je zvýšení kvality a atraktivity osobní železniční dopravy tak, aby ji obyvatelstvo preferovalo před dopravou individuální, a aby mu umožnila vést plnohodnotný rodinný, občanský a společenský život, aby se mu svoboda pohybu stala výchozí podmínkou k užívání dalších občanských svobod (pracovat, vzdělávat se, stýkat se, využívat volný čas, ...). Otevírání trhu vnímaly jak centrální orgány EU, tak i ČR, jako nástroj ke zkvalitnění veřejné osobní dopravy v závazku veřejné služby.</p> <p>Situace se však vyvinula jinak. V procesu otevírání trhu se ukázala některá úskalí, která se nedaří překonat. Původní ideály hospodářské soutěže jsou zcela v pozadí a celé téma je řešeno v právní rovině. Nikoliv resort dopravy, ale regulační orgány a soudy nyní řídí průběh tohoto procesu. Kritizovat tuto situaci nemá smysl, jde o běžné jevy v demokratické společnosti. Na druhé straně by bylo chybou nechat ubíhat čas a čekat na rozhodnutí správních orgánů a soudů. Je potřeba definovat vizi a tu naplňovat.</p> <p>V centrálních orgánech EU došlo ke změně. Barrosově Komisi se v posledních letech svého funkčního období podařilo navýšit objem investic, ale neprosadila 4. železniční balíček cílený na vyšší liberalizaci trhu v osobní železniční dopravě. Stalo se tak z důvodu silného tlaku průmyslových a lobbistických skupin napojených na státní železniční podniky. Junckerovo vedení Komise se primárně soustřeďuje na efektivnost investic a otázkám forem nevěnuje takovou důležitost. Tomu odpovídá i</p> | <p>S tímto tvrzením lze v zásadě souhlasit.</p> |
|--|---|---|

| | | |
|--|--|---|
| | <p>výsledek říjnového jednání Rady dopravy EU. Rada sice ve veřejné osobní železniční dopravě uvádí nabídkové řízení jako preferovaný způsob, ale rovněž připouští přímé zadání. A i to uzavíráním nových smluv v přechodném období 10 let bez potřeby odůvodnění.</p> <p>V reakci na tento vývoj v orgánech EU je nanejvýš potřebné přistoupit i v ČR k řešení koncepčních otázek:</p> <p>a) role železnice v plnění aktualizované státní energetické koncepce, přijaté vládou ČR dne 19. 5. 2015,</p> <p>b) dopadu investičních aktivit v oblasti železniční dopravní cesty ve správě SŽDC, konaných pro podporu cílů nařízení Evropského parlamentu a rady č. 1315/2013 a 1316/2013, na linkové vedení vlaků dálkové a neregionální dopravy,</p> <p>c) dopad sjednocení poplatků za použití dopravní cesty pro osobní i nákladní vlaky, nařízeného České republiky rozhodnutím Evropského soudního dvora, na další vývoj veřejné osobní železniční dopravy,</p> <p>d) budoucí postavení a role českého národního dopravce na evropském dopravním trhu s výrazně oligopolními tendencemi,</p> <p>e) využití potenciálu inovačních aktivit v oblasti elektronického ticketingu na propojení dílčích systémů veřejné dopravy (CZ karta, EU karta).</p> | <p>Uvedené podněty a) až e) mohou být zčásti správné a obecně vhodné, ale ve všech případech jdou mimo hlavní meritum předkládaného materiálu. Role železnice v takto širokém pojetí, například ve vztahu k energetické politice státu není a nemůže být předmětem předpokládaného materiálu, nýbrž především dopravní politiky, popřípadě Koncepce veřejné dopravy, kde předkladatel obdobným připomínkám HK vyšel vstříc. Ani problematika dopadu investic, jakkoliv důležitá, není v kontextu předkládaného materiálu relevantní, neboť redefinice provozních souborů není předmětem předkládaného materiálu. Materiál se neměl zabývat a nezabývá problematikou nastavení cen za použití dopravní cesty. Jedná se toliko o zprávu o otevírání trhu. Stejně tak nemá za cíl stanovit budoucí postavení a role dopravce ČD v obecném smyslu, nakolik tato problematika překračuje projednávanou oblast otevření trhu (zčásti s otevřením trhu souvisí a byla zčásti předmětem série těchto zpráv). Ačkoliv problematika propojitelnosti systémů pro prodej jízdních dokladů nepochybně důležitá je, rovněž neměla být a není předmětem předkládaného materiálu. Předkladatel otevřeně uvádí, že nepokládá za možné ani účelné předkládaný materiál těmito směry extendovat.</p> |
| | <p>(ad 5) Opakovaně nesouhlasíme se začleněním mezinárodních linek Ex1-Ex4 jako součást objednávky veřejných služeb. Jsme přesvědčeni, že se nejedná o zajištění základní dopravní obslužnosti. Ze stejného důvodu nejsou obdobné služby dotovány ve většině evropských zemí včetně Německa a Rakouska.</p> | <p>Neakceptováno - připomínka je předmětem rozporu.</p> <p>Uvedené linky jsou předmětem objednávky MD na základě platného a schváleného plánu dopravní obslužnosti území zpracovaného na základě § 5 zákona o veřejných službách. Předkladatel dále upozorňuje, že připomínky HK jsou v tomto bodě vnitřně rozporné, když na jiném místě požadují řešit obnovu vozidlového parku a přímé zadání na těchto linkách, což při jejich potenciálním vyloučení ze závazku by nebylo možné.</p> |

| | | |
|--|--|---|
| | <p>(ad 11, 12, 13, 16, 17, 20, 21) Dle našeho názoru nelze, jak je podáno v materiálu, dále čekat s přípravou řešení "režijního jízdného" na to, zda právní názor ÚOHS stran možné diskriminace obchodní společnosti České dráhy, a.s., bude potvrzen rozhodnutím předsedy ÚOHS o rozkladu Ministerstva dopravy, viz tvrzení v materiálu: <i>"V případě, že stanovisko ÚOHS bude trvat i nadále, MD bude nuceno zvážit možné další kroky k usnadnění soutěžního prostředí v České republice ve vztahu k selektivním tarifním ustanovením, platným pouze pro některé soutěžitele."</i> Dané "kroky" není možné zvažovat, nýbrž již nyní činit, neboť v případě kvalifikace prvostupňového rozhodnutí ÚOHS ve věci nabídkového řízení na linku R16 jakožto zákonného a správného (a tím i potvrzení správnosti a zákonnosti právního názoru ÚOHS ve věci diskriminace ČD povinností uznávat tarif dle § 33 zákona č. 77/2002 Sb.) je nezbytné <u>mít zpracováno a náležitě projednáno (a to zejména na úrovni tripartity) řešení</u>, jež by vedlo k eliminaci uvedené domnělé diskriminace ČD v co nejkratší době tak, aby nebyla ohrožena realizace harmonogramu otevírání trhu. V opačném případě bude fakticky vyloučeno vypsání nabídkového řízení dle zákona č. 194/2010 Sb. ze strany jakéhokoli objednatele, resp. takový postup objednatele by byl ze strany ČD napaden s poukazem na identické důvody diskriminace.</p> <p>(ad 16) Pro zajištění rovných a nediskriminačních podmínek pro účastníky výběrových řízení by měl být zvýšen podíl soutěží na elektrifikovaných trasách, a to s ohledem na to, že primárně by nemělo docházet k čerpání dotace OPD2 za účelem financování zastaralých technologií, tzn. provozu železniční dopravy dieselovými vozidly, jejichž provoz navíc vyžaduje plošnou síť infrastruktury, čerpací stanice a vyšší náročnost na údržbu. Takové nastavení podmínek jasně favorizuje</p> | <p>Částečně akceptováno</p> <p>MD částečně připouští správnost uvedené argumentace ve smyslu, že je účelné mít připravenou variantu i pro případ, že ÚOHS rozhodne v neprospěch MD. Podle názoru MD je však rozhodnutí Úřadu v této věci zcela nesprávné, a proto se MD řádnými opravnými prostředky domáhá jeho přezkoumání a zrušení. Nemůže zároveň konat oba kroky najednou. Nabídkové řízení na R16 bylo podle názoru MD v pořádku a nezakládá důvod pro nutnou okamžitou změnu právních předpisů. MD tedy, není-li rozhodnutí ÚOHS pravomocné, nemůže zároveň projednávat změnu předmětného ustanovení. Pokud se názor úřadu stane pravomocným rozhodnutím, pak je podle názoru předkladatele na místě konat neprodleně kroky, které jsou v materiálu popsány. V tuto chvíli je vhodné si připravit varianty dalšího postupu, nikoliv však (s ohledem na citlivost dané problematiky) bez dalšího přistoupit ke konkrétním krokům.</p> <p>Neakceptováno</p> <p>Předmětem tohoto materiálu není změna provozních souborů pro nabídková řízení. Ty jsou v tuto chvíli nastaveny předchozími materiály, které řádně projednala a schválila vláda. Předkladatel nepokládá za přínosné, aby v tuto chvíli bylo měněno pořadí soutěžených souborů či předdefinovávány provozní soubory určené pro nabídková řízení. Předkladatel se zejména ohrazuje proti nedůvodnému tvrzení, že sama trakce favorizuje určité dopravce a trvá na tom, že nabídkové řízení se nestává nerovné</p> |
|--|--|---|

| | | |
|--|---|--|
| | dopravce jako např. České dráhy a.s. nebo GW Train Regio a.s. (byvalá společnost Viamont založená bývalým ministrem dopravy), kteří pro taková vozidla již mají vybudované zázemí. | tím, že požaduje diesellovou nebo elektrickou trakci. |
| | (ad 25-38) Polovina trasy R13 kopíruje trasu provozovanou společností LEO Express a.s. na komerční riziko (denně 6 spojů z Prahy do Starého Města u Uherského Hradiště a zpět). Pokud bude trasa zadána ČD přímým zadáním pro provoz dopravy v závazku veřejné služby, navíc s novými vozidly zakoupenými z programu OPD2, bude se jednat o krok, který by ve svém důsledku mohl mít za následek likvidaci společnosti LEO Express a.s. MD by tedy mělo dotace na linku R13 zcela zrušit, případně je podstatně snížit anebo uzavřít smlouvu o závazku veřejné služby s dopravcem vybraným na základě transparentního výběrového řízení. Avizovaná kompenzace ve výši 90,953 mil Kč při výkonu ve výši 1 239 174 vlkm (JŘ 2015/2016) by znamenala jednotkovou cenu ve výši 73,- Kč, kdy tato cena se nám jeví jako příliš vysoká, tudíž dochází k porušení principu hospodárnosti ze strany Ministerstva dopravy (v situaci kdy nejsou zahrnuty odpisy vzhledem k tomu, že vozidla jsou dotována z OPD2). | Neakceptováno Hovoříme-li o trase linky R13 a o trase komerčních produktů společnosti LEO Express, musíme vzít v úvahu nejen formální geografický překryv, ale rovněž četnost spojení. Musíme nutně dojít k názoru, že komerční služby nezajišťují základní přepravní potřeby, které linka R13 má za úkol zajistit a zajišťuje (interval 120' v úseku Olomouc – Hodonín a špičkový interval 60' v úseku Hodonín – Brno). Cílem je zcela legitimní zajištění veřejných služeb pro cestující a je zcela nepřipadné se domnívat, že by tyto služby byly zajišťovány komerčními produkty, jezdícími ve zcela nesrovnatelné intenzitě, navíc bez požadované provázanosti do navazujícího území obsluhovaného veřejnou dopravou. Další tvrzení „cena se nám jeví jako příliš vysoká“ je zcela nepřezkoumatelné pro absenci jakýchkoliv důvodů, pro které by měly být tato cena vysoká. MD samozřejmě uzavřenou smlouvu uzavře jen v případě, že bude kompenzace v souladu s unijním i vnitrostátním právem, které se stanovení kompenzace za veřejné služby podrobně věnuje. Zadání na lince R13 je nyní řešeno Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže, tedy úřadem, kterému přísluší posoudit zákonnost postupu MD. |
| | (ad 34) V případě, že dojde k uzavření smlouvy s ČD, ta by měla být z důvodů uvedených ve zprávě uzavřena pouze na maximálně dva roky. Mezitím by mělo dojít k vypsání nabídkového řízení, jak jako jednu z možností navrhuje samo Ministerstvo dopravy v bodu E odst. 30 písm. c), a to tak, aby po uplynutí takové smlouvy mohl provozování této linky zahájit dopravce vybraný na základě proběhlého transparentního výběrového řízení. | Částečně akceptováno MD připouští možnost, že by smlouva mohla vypršet v kratším období, nicméně k tomuto dosud probíhají jednání. V předloženém materiálu bude tato možnost uvedena. |
| | (Ad 36) Požadujeme text upravit následovně: <i>„Vzhledem k tomu, že evropské i vnitrostátní právní předpisy uvádějí přímé uzavření smlouvy za výjimku</i> | Akceptováno Text bude upraven v souladu s připomínkou. |

| | | |
|--|---|--|
| | <p><i>z pravidla nabídkového řízení jako jednu z forem, která je použitelná v oblasti veřejných služeb na železničních drahách, pak by bylo proti smyslu využitelnosti této výjimky 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.“</i></p> <p><u>Odůvodnění:</u></p> <p>Původní text není přesný, respektive aktuální. Nejde o výjimku, ale o jednu z možností. Rada dopravy EU připouští ve veřejné osobní železniční dopravě přímé zadání. A i to uzavíráním nových smluv bez potřeby odůvodnění. (viz tisková zpráva EU z 8. 10. 2015).</p> | |
| | <p>(ad 44) Požadujeme text upravit následovně:</p> <p><i>„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 uvedena 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. Na druhou stranu je potřebné s velkou pravděpodobností počítat s tím, že se proces přípravy výběrových řízení z důvodů právních sporů zásadním způsobem zdrží. Z principu nezávislosti soudů a dalších dozorových</i></p> | <p>Neakceptováno</p> <p>MD nezpochybňuje skutečnost, že v určitých případech, například v případě zpoždění nabídkových řízení, nebo v případě některých regionálních projektů, může být účelné některé prostředky z OPD2 alokovat na přímá zadání a programová dokumentace to umožňuje. Avšak ohrožení čerpání OPD2 není v tuto chvíli aktuálně hrozcím tématem. MD se nebrání v případě takové hrozby tuto problematiku opětovně otevřít, upozorňuje však na napadání přímých zadání. Připomínky HK jsou v tomto bodě absolutně vnitřně rozporné – na jedné straně kritizují přímé zadání R13 s novými vozidly a objednávku na linkách Ex1-Ex4, na druhé straně požadují, aby objednatel přistoupil k přímým zadáním a právě na těchto linkách a obnovil vozidlový park. Pro předkladatele jsou obě tyto extrémní a vzájemně se popírající cesty, které HK najednou obě navrhuje, v tuto chvíli nedůvodné a neschůdné.</p> <p>Jinak souhlasíme s tím, že nelze připustit ohrožení prostředků z OPD2, přičemž určující musí být účelnost vynaložených</p> |

| | | |
|--|---|---|
| | <p>orgánů nemá MD ČR možnost tento vývoj ovlivnit. V takovém případě by bylo pro ČR škoda, pokud by v důsledku vzniklých prodlení bylo zdrženo, či dokonce ohroženo, čerpání prostředků z EU fondů OPD 2 – občané ČR by byli ochuzeni o železniční vozidla v hodnotě do 21 miliard Kč. Proto MD ČR připraví bezodkladné čerpání prostředků z EU fondů OPD 2 i na vozidla pro linky Ex1 – Ex4, R6 a R7 a to formou přímého zadání (viz bod 5). Na těchto linkách je navíc velmi silná potřeba vozidel ke zhodnocení řádově vyšších investic do rozvoje železniční dopravní cesty (viz závazek ČR na zavedení expresního segmentu na linkách R6 a R7) a setrvalý nárůst počtu cestujících, který je potřebné pokrýt tomu odpovídající přepravní nabídkou (zavedení půlhodinového taktu na lince Ex 3).“</p> <p><u>Odůvodnění:</u></p> <p>Cílem dopravní politiky EU i ČR je zkvalitňování mobility a to rozvojem jejích energeticky a environmentálně výhodných forem, tedy moderní železniční dopravou. Otevírání trhu je jedním z nástrojů k naplnění tohoto cíle. Nelze připustit, aby procesní problémy provázející přípravu soutěží, které jsou vyšší a časově násobně náročnější, než bylo předpokládáno, zdržovaly a komplikovaly plnění cílů, kterými je povznést železniční dopravu a snížit výdaje státu. Nelze připustit zdržení či ohrožení obměny vozidlového parku s využitím fondů OPD 2.</p> | <p>prostředků. Předkladatel předpokládá však uvedené naplnit méně extrémními cestami.</p> |
| | <p>(ad 46) Požadujeme text upravit následovně:</p> <p><i>„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 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,</i></p> | <p>Jedná se o meritorně shodnou připomínku, jako předchozí.</p> |

| | | |
|--|---|--|
| | <p><i>popř. aby v nezbytném případě došlo k posunu k nejbližšímu následujícímu období platnosti jízdního řádu. Souběžně s tím připraví MD ČR bezodkladné čerpání dotací na vozidlový park prostřednictvím OPD2 i na linky Ex1 – Ex4, R6 a R7 v přímém zadání, které může proběhnout bez ohledu na zdržení soutěží a které je v souladu s právem EU i ČR. Jde o linky, na kterých je velmi aktuální potřeba vozidel jak ke zhodnocení probíhajících investic do dopravní cesty, tak i ke zvládnutí rostoucí přepravní poptávky ze strany cestujících.</i></p> <p><u>Odůvodnění:</u></p> <p>Pro zajištění potřebné kvality i kvantity přepravní nabídky na linkách Ex1 – Ex4, R6 a R7 je nezbytné pro ně pořídit nová vozidel a to nezávisle na procesním zdržení soutěží k výběru dopravců pro linky R14, R15, R 5, R 20 a R 27.</p> | |
| | <p>(k předkládací zprávě) Požadujeme text upravit následovně:</p> <p><i>„V rámci materiálu č.j. 1017/14 byl stanoven předpokládaný časový a věcný postup otevírání trhu u dopravních služeb, které Ministerstvo dopravy (dále jen „MD“) na základě § 4 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů 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. V souladu s vládou schváleným harmonogramem otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících bylo ze strany MD zahájeno nabídkové řízení na lince R16 Plzeň – Most. Výsledek tohoto nabídkového řízení závisí na výsledku probíhajícího řízení u ÚOHS, přičemž materiál popisuje další možnosti postupu MD podle výsledku tohoto řízení. Materiál dále</i></p> | <p>Jedná se o meritorně stejnou připomínku jako předchozí.</p> |

| | | |
|-----------------------|--|--|
| | <p><i>předpokládá, že 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 výsledku řízení u ÚOHS ve věci linky R16. 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. Souběžně s tím připraví MD ČR bezodkladné čerpání dotací z fondů OPD 2 na linky Ex1 – Ex4, R6 a R7, zajišťované formou přímého zadání. A to s cílem zajistit včasné a úplné využití zdrojů z fondu OPD 2, tak i z důvodu uspokojení rostoucí přepravní poptávky na těchto linkách a k využití potenciálu probíhajících stavebních investic.</i></p> <p><u>Odůvodnění:</u></p> <p>Včasným řešením předejít prodlení v čerpání prostředků z fondů OPD 2 a zároveň zajistit soulad vozidel s rozvojem dopravní cesty i růstem přepravní poptávky ze strany cestujících.</p> | |
| Liberecký kraj | <p>Materiál konstatuje, že vlivem komplikací při realizaci prvních zadávacích řízení hrozí další zpomalení až odložení procesu otevírání trhu v osobní železniční dopravě. To je dle názoru Libereckého kraje nežádoucí a je třeba učinit urychlené kroky k uspíšení procesu.</p> | --- |
| | <p>Materiál mj. popisuje komplikace vlivem napadení nabídkového řízení na lince R16 ze strany Českých drah, a.s., vč. podání k ÚOHS, kde se jako zásadní problém ukazuje zákonem upravená povinnost tohoto státem vlastněného dopravce uznávat tzv. režijní jízdné i zaměstnancům dalších společností, což vytváří nerovné podmínky vůči ostatním železničním dopravcům, kteří tuto povinnost nemají. Liberecký kraj proto podporuje všechny legislativní kroky, které v tomto směru povedou ke zjednodušení a zrovnoprávnění</p> | <p>Vysvětleno</p> <p>MD poukazuje na ne úplnou přesnost vyjádření: „jako zásadní problém se ukazuje zákonem upravená povinnost tohoto státem vlastněného dopravce uznávat tzv. režijní jízdné i zaměstnancům dalších společností, což vytváří nerovné podmínky vůči ostatním železničním dopravcům, kteří tuto povinnost nemají.“ MD upozorňuje, že s tímto závěrem Úřadu pro ochranu hospodářskou soutěž nesouhlasí a rozhodnutí napadl rozkladem. MD je nadále přesvědčeno, že soutěž na R16 nastavila rovné podmínky pro všechny soutěžitele. Rozumíme názoru Libereckého kraje, ale</p> |

| | | |
|--|---|--|
| | soutěžního prostředí v České republice a žádá jejich brzkou realizaci, i s ohledem na intenzivní přípravu vlastních nabídkových řízení v železniční dopravě. | rozhodnutí Úřadu není pravomocné a MD jako objednatel s ním nesouhlasí. |
| | Liberecký kraj nesouhlasí s případným dalším odkládáním liberalizace trhu a doporučuje v případě obstrukcí ze strany Českých drah, a.s. postupovat dle doporučení uvedeném v závěrečném shrnutí materiálu pod bodem (47), tj. cestou přímého uzavření smlouvy o veřejných službách s tím dopravcem, který v předchozím (napadeném) otevřeném řízení podal nejvýhodnější nabídku. | Děkujeme za vyjádřený názor, se kterým souhlasíme jako s určitou „ <i>nouzovou variantou</i> “, je reálně zvažována jako možné řešení pro R16. |
| | Liberecký kraj požaduje, aby byla zadávací dokumentace pro nabídková řízení v dálkové dopravě včas projednávána s ostatními dotčenými objednateli veřejné dopravy. | Akceptováno Uvedené bylo vyjádřeno již v předchozích materiálech a nadále je i z pohledu MD potřebné. Text bude doplněn (bod 4). |
| | <p>Zásadní věcné připomínky k materiálu v obecné rovině:</p> <p>a. Předkladatel pod bodem (20) konstatuje a odůvodňuje, že nemůže zajistit tarifní propojitelnost s objednateli regionální dopravy. Liberecký kraj zásadně požaduje, aby Ministerstvo dopravy v roli koordinátora veřejné dopravy a zejména vlastníka Českých drah, a.s. zajistilo u všech zadávacích řízení integraci regionálních tarifů (platných mj. i v autobusové a městské dopravě) ve vlacích dálkové a nadregionální dopravy a aby se tedy této role, i s ohledem na celostátní dopravní plánování (jehož je garantem), nezříkalo.</p> <p>b. 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</p> | <p>Neakceptováno</p> <p>K bodu a) uvádíme, že Objednatel není v roli vlastníka ČD a nemůže tato vystupovat. Tím méně může vstupovat do soukromoprávních vztahů mezi regionálními objednateli a obecně dopravci. MD opakovaně zdůraznilo, že se nebrání jednání o začlenění vlaků nadregionální dopravy do regionálních IDS, pokud bude riziko výnosů v těchto částech neseno tím, kdo tarif určuje, což není ani MD, ani dopravce (ČD či alternativní). Tato problematika se prioritně netýká předkládaného materiálu. Do nabídkového řízení lze takovou podmínku začlenit výhradně v případě, kdy nezpůsobí jeho neurčitost.</p> <p>Rovněž v části b) upozorňujeme na skutečnost, že uvedené není a nemělo být meritem předkládaného materiálu. Spolupráce objednatelů má být řešena v rámci procesu dopravního plánování, ale rozhodně není jejím cílem určovat prioritu tras (novela zákona o dráhách). Stejně tak další body patří do oblasti dopravního plánování a nikoliv do oblasti liberalizace či otevírání trhu nadregionální dopravy, která je předmětem předkládaného materiálu. Ve vztahu k obsahu nabídkových dokumentací je</p> |

| | | |
|--|---|---|
| | <p>zejména o tyto oblasti:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. prioritá tras a zajištění dopravní obslužnosti celého území v požadovaných časech ii. možnosti společné či koordinované objednávky výkonů iii. možnosti společných či koordinovaných dopravních nebo provozních konceptů iv. možnosti využití náležitostí a služeb dálkové dopravy v dopravě regionální a naopak | <p>spolupráce s kraji řešena v rámci vypořádání předchozí připomínky.</p> |
| <p>Úřad pro ochranu hospodářské soutěže</p> | <p>V odstavci 11 Zprávy je uvedeno následující „<i>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.</i>“.</p> <p>K tomuto uvádím, že tato část textu citovaného článku 11 Zprávy je nadbytečná. Předně Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen "Úřad") tuto předmětnou otázku pravomocně nikdy neposuzoval. Odkazovaný případ posuzovaný v rozhodnutí Úřadu nebyl meritorně pravomocně posuzován, nepravomocné rozhodnutí Úřadu bylo zrušeno, takže ze zrušeného rozhodnutí nelze vyvozovat žádné závěry. Dle § 73 odst. 2 správního řádu platí, že jen pravomocné rozhodnutí je závazné pro účastníky a pro všechny správní orgány. Proto správnou a dostačující je informace o vydaném prvostupňovém rozhodnutí ze dne 3. 11. 2015 v dané věci, kdy Úřad rozhodl o zrušení nabídkového řízení na lince R16 Plzeň – Most z důvodu, že nastavenými zadávacími podmínkami nabídkového řízení došlo k diskriminaci dodavatele – České dráhy, a. s., neboť obsahovalo ustanovení, podle něhož není možno režijní jízdné promítnout do výše kompenzace, avšak podle § 33 zákona o Českých drahách má tento dodavatel povinnost přepravovat zákonem stanovený okruh osob za tzv. režijní jízdné. Výše</p> | <p>Neakceptováno</p> <p>Předkladatel tuto část textu za nadbytečnou nepokládá. Úřad v uvedené věci nepochybně ve dvou případech rozhodl. Jeho první rozhodnutí nenabývalo právní moci, neboť bylo napadeno jedním z uchazečů o předmětné veřejné služby. Následně došlo ke zrušení nabídkového řízení na linku R27, avšak z toliko formálních důvodů (které by, doplňkově uvedeno, již dnes ke zrušení nemusely nutně vést – zákon o veřejných zakázkách se změnil v tom smyslu, že existence jediné nabídky k hodnocení nemusí být důvodem pro zrušení nabídkového řízení). Nicméně uvedené rozhodnutí Úřadu (R27) rozhodně nelze pokládat za nicotné, toliko nebylo nikdy pravomocné, stejně tak, jako citované rozhodnutí Úřadu z 3. listopadu 2015, které napadl objednatel, a proto rovněž dosud nenabývalo právní moci. Objednatel a zároveň předkladatel materiálu je naprosto přesvědčen, že Úřad ve svém rozhodnutí z 3. listopadu pochybil, protože v rozporu s objektivním právním stavem dal za pravdu navrhovateli (jednomu z uchazečů), který tvrdil skutečnosti, jenž podle názoru Objednatele z právních předpisů ani posuzovaného nabídkového řízení nevyplývají.</p> |

| | | |
|--|---|---|
| | <p>citovanou část odstavce 11 Zprávy považuji za účelovou, kdy je na místě zdůraznit skutečnost, že pravomocně nebyla tato problematika v rozhodnutích Úřadu dosud řešena. Pakliže Ministerstvo dopravy ve Zprávě poukazuje na rozhodnutí Úřadu z ledna 2013, jedná se o nepravomocné rozhodnutí Úřadu ve věci linky R27 a v rozhodnutí o rozkladu ve věci nabídkového řízení na trať R27 se Úřad, resp. předseda Úřadu zákonností uvedené podmínky zabývat nemohl, i kdyby chtěl, neboť objednatel nabídkové řízení sám zrušil.</p> | <p>Ať už je to jakkoliv, je nezpochybnitelnou skutečností, že rozhodnutí Úřadu v případě linky R27 (nepravomocné) a rozhodnutí v případě linky R16 (rovněž nepravomocné) jsou při posuzování zcela stejné věci diametrálně odlišné, a tato skutečnost předkladatele překvapuje. Nic jiného v materiálu k této věci nekonstatoval. Předkladatel je nadále přesvědčen, že postoj Úřadu je absolutně průlomový a velmi problematický ke vztahu k jakýmkoliv dalším nabídkovým řízením v České republice.</p> |
| | <p>Stejně tak vznáším připomínku obdobného charakteru k odstavci 13 Zprávy, kde je uvedeno „<i>Stávající postoj ÚOHS je zásadní a průlomový...</i>“. Dané rozhodnutí a závěry v něm obsažené, týkající se nabídkového řízení na linku R16 vychází ze stavu šetření napadeného nabídkové řízení ze strany navrhovatele – České dráhy, a. s., kdy Úřad žádným způsobem nemohl narušit právní jistotu účastníků řízení, neboť rozhodoval o skutečnosti, jež doposud nebyla pravomocně rozhodnuta (viz i argumentace uvedená v předchozím odstavci). Navrhuji tedy, aby citovaná část odstavce 13 byla vypuštěna a nahrazena slovy „<i>Rozhodnutí ÚOHS vede fakticky k tomu, že ...</i>“.</p> | <p>Jedná se o meritorně totožnou připomínku, jako předchozí.</p> |
| | <p>Evropská komise v poslední době soustředí zvýšenou pozornost na veřejné prostředky poskytované v České republice v odvětví železniční osobní dopravy. S ohledem na tuto skutečnost a na informaci uvedenou ve Zprávě o postupu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální dopravy, která se týká plánovaného přímého zadání veřejné služby v přepravě cestujících v dalším období společnosti České dráhy, a. s. na linkách Ex1-Ex4, R6, R7, R13, R22-23,</p> | <p>Není zřejmá připomínka, děkujeme za upozornění.</p> |

| | | |
|--|---|--|
| | doporučuji důsledně zajistit splnění všech podmínek, které pro přímé uzavření smluv o veřejných službách vyplývají z přímo použitelného předpisu Evropské unie, kterým je nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70. | |
|--|---|--|

V Praze 29. srpna 2016

Vypracoval: Ing. František Vichta

Podpis: