

PŘEDKLÁDACÍ ZPRÁVA

Dne 15. září 2014 schválila vláda České republiky svým usnesením č. 758 materiál, jehož obsahem byla Zpráva o postupu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční osobní dopravy. V bodě III/4 tohoto usnesení vláda uložila ministru dopravy „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.“ V návaznosti na tuto skutečnost byla finalizována příprava nového provozního konceptu a připraven tento materiál. Předkládaný materiál v principu vymezuje, jakým způsobem je daný provozní koncept provázán s modernizací čtvrtého tranzitního železničního koridoru a jak byl předpokládán v rámci jeho přípravy. Materiál vymezuje konkrétní provozní schéma expresních vlaků Praha – Linz a Praha – České Budějovice (Český Krumlov), které by měly být od začátku jízdního řádu 2016/2017 zavedeny v rámci výkonu funkce objednatele veřejných služeb v přepravě cestujících podle § 4 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách.

Se zavedením vlaků jsou spojeny i finanční nároky na jejich zavedení ve výši 84,930 mil. Kč za kalendářní rok, které budou na základě sjednané smlouvy narůstat s roční inflací podle Českého statistického úřadu (aktuálně 0,4 % p. a.). Z pohledu předkladatele je třeba otevřeně konstatovat, že je nereálné a neúčelné, aby tyto prostředky musely být uspořeny jinde v objednávce dálkové dopravy, která je koncepčně realizována na základě integrovaného taktového jízdního řádu. Je třeba připomenout, že Ministerstvo dopravy bylo s ohledem na nedostatek prostředků (i tehdejší nárůst požadavků ze strany Českých drah, a.s.) nuceno v těchto letech zcela ukončit objednávku na linkách či částech linek Pardubice – Jihlava, Rakovník – Jirkov, Krnov – Glucholazy – Jeseník a z velké části i Turnov – Tanvald. Na řadě dalších linek (i na hlavních radiálách) musely být prováděny škrtky. Redukce byly zčásti vyvolány úsporami v rozpočtu, zčásti vstupem konkurenčních dopravců na ekonomicky atraktivní časy a s tím souvisejícím odlivem výnosů bez komplexního zabezpečení služeb těmito dopravci. Je možné označit za vysoce problematické v postupných redukcích dále pokračovat, neboť se tím již ztrácí provázanost systému dálkové a nadregionální dopravy.

Předkládaný materiál je zásadní z hlediska využití potenciálu IV. železničního koridoru pro cestující veřejnost. I s ohledem na spolupráci s rakouskou stranou při přípravě rychlejšího spojení mezi Prahou a Lincem je předkládán tento materiál, neboť tento záměr tvoří po mnoha letech koncepční záměr objednávky dálkové dopravy. Česká republika jako objednatel vlaků nadregionální dopravy podle § 4 zákona o veřejných službách již několik let neprovedla žádný ucelený rozvojový projekt v oblasti dálkové dopravy s výjimkou zcela marginálního objednání 4 párů vlaků v úseku Cheb – Cheb státní hranice. Očekáváme, že v dalších letech bude tento materiál následován obdobným projektem pro relaci Praha – Plzeň – Bavorsko (III. železniční koridor).

Materiál byl rozeslán do připomínkového řízení dne 3. června 2016. Při vypořádání připomínek s Hospodářskou komorou České republiky nedošlo k souladu na vypořádání jedné připomínky, týkající se potřeby vypsání otevřeného nabídkového řízení, jak je uvedeno v části věnované výsledku připomínkového řízení. Vzhledem k tomu, že Hospodářská komora České republiky není subjekt podle čl. II odst. 1 jednacího řádu vlády, nedochází k rozporu podle článku II odst. 3 jednacího řádu vlády. Materiál je proto na jednání vlády předkládán bez rozporu.