

Vážený pan
Petr Kašík
Výkonný ředitel
Svaz dopravy České republiky
V. P. Čkalova 14
160 00 Praha 6

Kopie:
Ing. Dan Ťok, ministr dopravy ČR

čj.: 338/2017-O16

V Praze dne 13. ledna 2017

Vážený pane výkonný řediteli,

v návaznosti na projednávání připomínek Svazu dopravy k materiálu Ministerstva dopravy ČR (MD) s názvem Zpráva o postupu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální dopravy (Zpráva) Vám sdělujeme, že České dráhy nadále považují obsahové vypořádání řady připomínek ze strany MD za nedostatečné.

Již dne 13.12.2016 jsme písemně uvedli, že **formu** vypořádání považujeme za dostatečnou, nicméně nesouhlasili jsme a nadále nesouhlasíme s **obsahem** (věcným vypořádáním) celé řady zásadních připomínek ČD, k nimž byly sděleny zásadní výhrady (viz příložená tabulka).

I když lze obecně konstatovat, že naše společné projednání s MD dne 6.12.2016 záležitost posunulo (např. změna linky R16 za linku R10 – částečná akceptace k připomínce ve věci nesprávně navržené soutěže „na trhu“), máme nadále vůči MD odlišné odborné stanovisko, především v těchto oblastech Zprávy a opakovaně po MD požadujeme:

1. **Zajistit rovné podmínky pro férovou soutěž.** Ty je nezbytné nejprve vytvořit pro všechny dopravce stejné (rovné) a teprve následně zahájit nabídková řízení (liberalizaci). Jedná se např. o tarifní integraci, clearingové centrum, režijní jízdné, síťovost, regulátora apod. MD sice připomínku částečně akceptuje, nicméně není uvedena jasná garance, že **soutěže budou zahájeny až po nastavení rovných podmínek** pro všechny (férová soutěž)
2. **Nerealizovat soutěž na trhu** (dvousegmentová obsluha). MD v principu souhlasí, také preferuje soutěž o trh a nikoliv na trhu, nicméně úpravu v linkách, které jsou navrženy pro pilotní soutěže, provedlo MD pouze u linky R16, která byla nahrazena linkou R10. Změnu však MD neprovedlo u ještě významnější skupiny linek R5+R20, které jsou

v přímém souběhu s mezinárodní linkou Ex3. **Linky R5+R20 je nezbytné nahradit linkami jinými**, kde není dvousegmentová obsluha, tedy např. linkami R8 (Brno – Ostrava) a R9 (Praha – H. Brod – Brno). Tyto linky bohužel nebudou mít, ani přes veškerou snahu ČD (omezené investiční prostředky), v roce 2019 plně obnoven vozový park. Připomínka ČD tedy byla akceptována, ze strany MD, pouze částečně, nikoliv úplně, jak ji uzavírá MD.

MD zároveň ve svém stanovisku k jednání dne 6.12.2016 opakovaně vůbec nereagovalo na konstatování ČD, že při vzájemných soutěžích na lince **dojde ke zdražení závazku veřejné služby** a tudíž se zvýší nároky na státní rozpočet. Z tohoto důvodu obsah této připomínky ČD nepovažují za vypořádaný.

- 3. Neblokovat čerpání dotačních prostředků OPD2 uměle vytvářenými „podmínkami“**, které údajně po ČR požaduje Evropská komise (EK). Předmětný dopis EK nebyl vydán věcně příslušným odborem, není závazný a v textu nehovoří o podmínkách, ale pouze konstatuje preference, resp. názor autora dopisu. Vláda ČR svým usnesením č. 923/2015 z listopadu 2015 jasně stanovila Dotační pravidla OPD2 a schválila prostředky ve výši 17,849 mld. Kč pro obnovu Železničních kolejových vozidel (ŽKV) s tím, že příjemcem dotace může být jak dopravce, tak objednatel a s tím, že podmínkou je smlouva na Závazek veřejné služby, přičemž způsob výběru dopravce není rozhodující – je možné dopravce vybrat jak přes nabídkové řízení, tak jej stanovit přímým zadáním. Stejně tak centrální nákup ŽKV je uveden pouze jako jeden z možných způsobů řešení. Podobně i podmínka provozu ŽKV pouze na modernizované infrastruktuře není podmínkou nutnou. MD považuje tento bod za vypořádaný tím, že vlastníkem ŽKV, v případě centrálního nákupu, nebude společnost CENDIS, ale sám objednatel, tedy Ministerstvo dopravy ČR. Tím však nejsou vypořádány připomínky ČD

Vážený pane výkonný řediteli,

současně sdělujeme, že k možným řešením/cestám, které MD předložilo ČD k dalšímu vyjádření (schéma MD viz příloha), kde **je nutné si odpovědět na základní otázky, tedy zda ČD pokládají za potřebné čerpat prostředky z OPD na obnovu ŽKV a zda je potřebné plnit požadavky EK**, zaujímají ČD následující postoj:

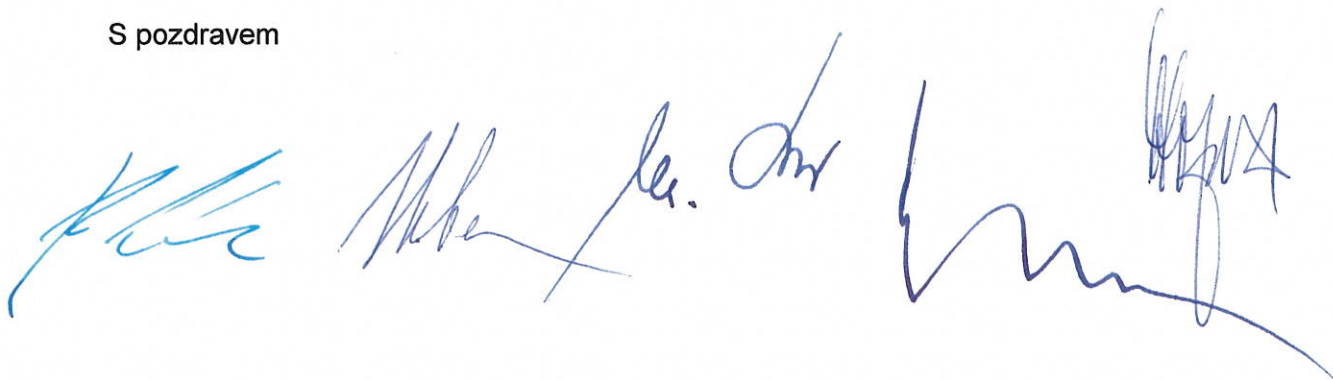
- o čerpání prostředků z OPD na obnovu ŽKV rozhodla vláda ČR již v roce 2015 vládním usnesením č. 923/2015. **Rozhodnutí vlády ČR podporujeme a pokládáme za potřebné čerpat prostředky z OPD2 na obnovu ŽKV** a k tomu opakovaně sdělujeme, že čerpání i dotační pravidla pro tento účel již bylo schváleno ve výši až 18 mld. Kč (nyní žel v programu stále alokováno pouze 7,7 mld. Kč). Některé projekty jsou připraveny, viz např. Plzeň – Horažďovice, a k nečerpání prostředků žel dochází především z důvodu nevypsání příslušných výzev. **Tedy nepreferujeme cestu D.**
- **plnit požadavky EK** obecně považujeme za potřebné, nicméně „požadavky“ z dopisu EK nejsou povinností uloženou ČR, ale jsou pouhým doporučením věcně nepřislušného útvaru EK. Proto ČD **nevidí žádný reálný důvod, proč by měla ČR postupovat v dotacích do ŽKV z fondů EK jinak, než ostatní členské státy EU**, např. Slovensko či Polsko, kde jsou dotace na nákup ŽKV běžně přidělovány národním dopravcům za účelem obnovy jejich ŽKV a za podpory stávajících smluv o ZVS, příp. na základě smluv o ZVS v rámci přímých zadání, rozhodně pak ve vlastnictví dopravce a i mimo modernizované tratě. **Dle ČD toto stanovisko naplňuje i cesta C, jen je nutné upozornit, že soutěžní podmínky ZVS je nezbytné narovnat i zde a vyřešit postoj MD k alternativním nabídkám.**
- **Nynější Variantu A** samo MD uvádělo dosud ve svých materiálech jako teoretickou (původní bod (46) Zprávy z roku 2014 s tím, že stát nemá vybudovány potřebné kapacity) – a 11.1.2017 oznámilo MD straně ČD, že si stát příslušné kapacity plánuje sám vybudovat. Ve stejné původní zprávě v bodě (53) pak samo MD uvádí, že chce od vlády ČR uložit ministroví, aby zajistil čerpání OPD2 na ŽKV s variantou vlastnictví vozidel dopravcem, příp. objednatelem (samo MD tedy ve zprávě schválené vládou preferovalo vlastnictví dopravcem). Nyní, bez podrobnějších analýz a úvah, doporučuje MD již jen výhradně variantu vlastnictví ŽKV objednatelem, aniž by byly podrobně analyzovány a diskutovány negativní dopady, které tento krok vyvolá, a aniž by bylo hledáno jejich řešení. **S Variantou A tedy ČD za této situace nesouhlasí.**

Za ČD, s ohledem na výše uvedené, preferujeme, v případě nabídkových řízení, postupovat cestou B, bez centrálního nákupu, a v případě složitosti souběhu dvou výběrů (nákupu ŽKV a dopravce), které by dle MD mohlo být významným rizikem, se následně kloníme k Variantě C.

Vážený pane výkonný řediteli,

dovolujeme si Vás, jako významný člen Svazu dopravy, zdvořile požádat o přednesení tohoto stanoviska Českých drah, Národního dopravce, na nejbližším jednání Rady hospodářské a sociální dohody („tripartita“) s cílem upozornit na významné ohrožení hospodářské stability společnosti České dráhy, kdy zamýšlené kroky Ministerstva dopravy ČR budou mít významné negativní dopady na ekonomiku ČD v celém spektru dopadů od snížením tržeb, zdražením úvěrové služby, snížením investic, negativním dopadu na obnovu ŽKV, snížením zaměstnanosti a s tím spojeným sníženým příjmem státního a dalších rozpočtů v oblasti daní a sociálních a zdravotních pojištění atd. až po snížení ratingu společnosti.

S pozdravem

Four handwritten signatures in blue ink, arranged horizontally. The first signature is on the left, followed by a second, then a third, and a fourth on the right. The signatures are stylized and cursive.