

Výsledky meziresortního připomínkového řízení

Zpráva o postupu při otvírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční osobní dopravy

č.	Zásadní připomínka	Vypořádání připomínky
	Ministerstvo průmyslu a obchodu	
1.	<p>K bodu 16: je uvedeno, že předkladatel byl kritizován za neuveřejnění některých údajů, zejména údaje o rozsahu části kompenzace, kterou Ministerstvo dopravy dosud poskytuje stávajícímu dopravci České dráhy, a.s. a která „připadá“ na danou linku. Tato informace je považována za obchodní tajemství dopravce České dráhy, a.s. a dle zprávy není Ministerstvo dopravy oprávněno tuto informaci bez souhlasu dopravce poskytnout. Tento postup je pak dle předkladatele v souladu s právními předpisy. Informace o rozsahu části kompenzace, kterou Ministerstvo dopravy dosud poskytuje stávajícímu dopravci České dráhy, a.s. a která „připadá“ na danou linku může a měla by být zveřejněna v souvislosti s realizací daného nabídkového řízení, ale i dle odst. 1 čl. 7 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, který stanoví, že „Každý příslušný orgán jednou za rok zveřejní souhrnnou zprávu o závazcích veřejné služby, za něž je zodpovědný, o vybraných provozovatelích veřejných služeb a o platbách kompenzací a výlučných právech poskytnutých uvedeným provozovatelům veřejných služeb prostřednictvím kompenzací“. Přestože tento odstavec stanovuje tuto povinnost obecně, nelze ho vykládat restriktivně. Naopak ve světle obecných zásad fungování veřejné správy, zejména požadavku na transparentnost, je třeba vykládat ho extenzivně a danou informaci poskytnout přinejmenším na vyžádání. Argumentace obchodním tajemstvím zde nemá váhu nejen vzhledem k výše zmíněnému, ale také proto, že z povahy věci, smlouvy o veřejné službě, jednoznačně převažuje veřejný zájem nad zájmem soukromým. Veřejný zájem přitom spočívá nejen v kontrole a dohledu nad konáním státních orgánů, ale také v požadavku na uzavření co nejvýhodnější smlouvy s dopravci vstupujícími na trh, k čemuž by poskytnutí této informace přispělo. Z výše uvedeného požadují, aby byly ve zprávě zveřejněny informace o kompenzacích.</p>	<p>Částečně akceptováno.</p> <p>Předkladatel se shoduje s názorem, že ve světle obecných zásad fungování veřejné správy, zejména požadavku na transparentnost, je třeba postupovat extenzivně a poskytovat veřejnosti informace týkající se nakládání s veřejnými prostředky. V této souvislosti lze připomenout, že i zákon č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, v ustanovení § 9 odst. 2 upravuje, že „při poskytování informace, která se týká používání veřejných prostředků, se nepovažuje poskytnutí informace o rozsahu a příjemci těchto prostředků za porušení obchodního tajemství“.</p> <p>Ministerstvo dopravy ve shodě s uvedeným ustanovením na svých internetových stránkách zveřejňuje texty smluv o závazku veřejné služby, včetně jejich dodatků, ze kterých je zřejmá výše kompenzace z veřejných rozpočtů poskytovaná za zajištění veřejných služeb. Stejně tak je na internetu v sekci veřejná doprava zveřejněna zpráva dle čl. 7 nařízení EP a R. (ES) č. 1370/2007</p> <p>Následně, na základě smlouvy, dopravce dokládá Ministerstvu dopravy výkaz nákladů a výnosů z přepravní činnosti obsahující údaje o skutečné „ztrátě“ Českých drah odvíjející se od provedených dopravních výkonů. Výkazy Ministerstvo dopravy vyžaduje nad rámec právních předpisů i ve členění podle jednotlivých linek dálkové dopravy. V této souvislosti je však třeba uvést, že těmito výkazy není dána konečná výše uhrazované kompenzace a tyto výkazy neobsahují vlastní informace o rozsahu poskytovaných veřejných prostředků. Předmětné výkazy mají pro Ministerstvo dopravy informativní hodnotu, avšak neovlivňují výši kompenzace</p>

		<p>uhrazované podle Smlouvy. Výše poskytovaných prostředků, tj. úhrady kompenzace, je podle příslušných právních předpisů a smluvních ujednání s výjimkou nepředvídatelných prokazatelných nákladů limitována předpokladem výše prokazatelné ztráty zakotveným přímo v samotné smlouvě, která je veřejně dostupná.</p> <p>S ohledem na uvedené nelze plně vyhovět požadavku na uveřejnění hodnot „skutečné“ prokazatelné ztráty ve členění podle jednotlivých linek dálkové dopravy, protože se jedná o obchodní tajemství Českých drah, a.s., na jehož uveřejnění nevzniká nárok podle § 9 odst. 2 zákon č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím.</p>
	Hospodářská komora	
1.	<p>K bodu 7 - Požadujeme vypustit text <i>„je třeba zdůraznit, že tato problematika se žádným způsobem nedotýká traťového přístupu na dopravní cestu, která je ve vlastnictví státu a jejíž využití je na základě sjednané ceny možné.“</i></p> <p>Ve větě začínající „S ohledem na skutečnost,...“ navrhujeme doplnit následující text: <i>„že budovy železničních stanic jsou dosud ve vlastnictví jednoho z dopravců, který je tím zvýhodňován, a že uvedený právní předpis se nacházel...“</i></p> <p>Odůvodnění: V oblasti železniční osobní dopravy nelze souhlasit s tvrzením, že se problematika využívání veřejných prostor v budovách železničních stanic nedotýká traťového přístupu na dopravní cestu. Pokud by bylo dopravcům nevlastněným českým státem ztěženo nebo (oproti akciové společnosti České dráhy) zvlášť zpoplatněno využití veřejných prostor železničních stanic, jednalo by se o výraznou diskriminaci v možnostech poskytování služeb cestujícím, a fakticky omezovalo jejich možnost působení na dopravní cestě, neboť toto působení je vázáno na efektivní poptávku cestujících. Takový staniční poplatek je nediskriminační pouze tehdy, pokud jej vybírá od všech dopravců a služby stanic garantuje nezávislý subjekt (např. Správa železniční dopravní cesty - SŽDC). To bylo jedním z hlavních předpokladů pro vládami dosud nerespektovaný nález Ústavního soudu č. 83/2003 Sb., který předpokládal zrušení neústavního a věcně nesprávného rozdělení infrastrukturního majetku mezi akciovou společnost České dráhy (ČD) a SŽDC, a je také racionálním důvodem pro dosavadní neexistenci zvláštního zpoplatnění užívání prostor železničních stanic v ČR.</p>	<p>Částečně akceptováno, text bude upraven. Je třeba souhlasit s názorem předkladatele, že ačkoliv poplatek za použití stanic není spojen s traťovým přístupem na dopravní cestu, je využití staničních budov důležitou podmínkou působení osobních dopravců na železnici. Zároveň je třeba akceptovat vývoj unijního práva, které předpokládá, že zařízení služeb, mezi které patří i budovy osobních stanic, budou zpoplatněny, a budou stanoveny postupy, na základě kterých nezávislý subjekt bude oprávněn posoudit oprávněnost nastavení poplatků. Nelze se však v plném rozsahu ztotožnit s názorem připomínkového místa, že vlastnictví budov jedním z dopravců implikuje nutně jeho zvýhodnění na relevantním trhu. Pokud by takový názor byl oprávněný, objednatelé v ČR by vůbec neměli a nemohli přistoupit k otevření trhu veřejných služeb, neboť by samo uspořádání trhu v sobě mělo zabudován diskriminační prvek. Předkladatel tento názor nicméně nesdílí a domnívá se, že stávající právní předpisy ČR (ze kterých uspořádání trhu vyplývá) diskriminaci nezakládají. Pokud bude v budoucnu stanovena platba, jejímž předmětem bude úhrada za používání železničních stanic, musí být stanovena pro všechny dopravce shodně v souladu s předpisy unijního práva.</p>

2.	<p>K bodu 13 - Na podporu postavení MPO vůči Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „ÚOHS“) je nezbytné konstatovat, že odůvodnění, které uvedl ÚOHS ve svém rozhodnutí Č.j. ÚOHS-S407/2012/VZ-14447/2012/514/PVé ze dne 2. srpna 2012 o zákazu uzavřít smlouvu ve zmiňovaném nabídkovém řízení, tj. údajné narušení síťového charakteru železniční dopravy, nesouvisí s kompetencemi ÚOHS a nelze je pokládat za věrohodné. To by mělo být v materiálu zmíněno.</p> <p>Odůvodnění: § 2 zákona č. 273/1996 Sb., o působnosti Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, ve znění pozdějších předpisů, ani text zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, nedávají ÚOHS oprávnění posuzovat věcný předmět zadávacího (nabídkového) řízení a vyjadřovat se k jeho vztahu k celkové technické struktuře odvětví, v němž se dané zadávací (nabídkové) řízení koná. Ani zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů (včetně v rozhodnutí zmiňovaného § 12 odst. 3 tohoto zákona) žádá oprávnění ÚOHS v posuzování věcného předmětu nabídkových řízení nestanoví.</p> <p>Péče o vytváření ucelených technických a provozních souborů při nabídkových řízeních a obecná péče o síťový charakter drážní dopravy náleží objednatelům (ministerstvu dopravy a krajům), kteří nesou za dopravní obslužnost primární odpovědnost a také s větší či menší podrobností určují jízdní řád a návaznost jimi objednávaných spojů.</p>	<p>Neakceptováno, MD oceňuje projevovaný názor Hospodářské komory, který je pro MD podpůrný, ale s ohledem na skutečnost, že je jednou ze stran sporu v této věci a proto logicky zastává „jednostranné“ a nikoli zcela objektivní stanovisko, nepokládá za vhodné v rámci materiálu pro vládu postup ÚOHS v této věci jakkoliv komentovat. Je skutečností, že proti předběžnému opatření MD skutečně podalo rozklad a odůvodnění úřadu napadlo. Nicméně, před konečným rozhodnutím ÚOHS v této věci MD nepokládá za vhodné se k této věci z pozice jedné ze stran sporu jakkoliv dále vyjadřovat.</p>
3.	<p>K bodu 15, Kvalita interiéru a klimatizace: Doporučujeme zprávu doplnit o následující návrh řešení:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zvýšit finanční limit kompenzací nad současné 4 mld. Kč/rok, aby mohl být park vozidel obnoven, a to na nediskriminační bázi, - snížit potřebné náklady objednatele na kompenzace tím, že bude diferencovaně určeno, na které linky jsou nová vozidla nutností, a na které nikoliv (stanovení investičních priorit), - tyto kroky řešit koordinovaně s dopravním plánem (z hlediska kvality i kvantity, včetně jejich programového rozvoje). <p>Odůvodnění: Je pravdou, že vozidla v ČR jsou zastaralá, avšak bez navýšení částky na kompenzaci dálkové železniční dopravy nemá objednatel (stát) vyčleněno dostatek prostředků na to, aby ve všech soutěžích vyžadoval od dopravců pokrytí vozby vlaků novými vozidly.</p> <p>Pro pokrytí dálkové železniční dopravy v ČR v rozsahu 36 mil. vl. km/rok jsou při proběhu vlaků</p>	<p>Částečně akceptováno, zvýšení (nadinflační) finančního limitu kompenzací je sice dle názoru MD extrémně potřebný krok, je nicméně v přímém rozporu s předchozími usneseními vlády. Do textu bude nicméně zapracována tato věcně oprávněná připomínka.</p> <p>Diferenciace investičních priorit: v principu lze souhlasit. Nicméně nemusí to být pouze otázka, zda nová vozidla ano či ne, diferenciace je potřebná podle jednotlivých typů dopravních služeb a MD nevylučuje, že na některých linkách bude soutěžit i low-cost, tedy připustí přímo i stávající úroveň vozidlového parku, MD však nepředpokládá, že by se jednalo o zcela typický případ.</p> <p>MD pokládá nicméně za vhodné v této souvislosti upozornit i na to, že v prvním nabídkovém řízení fakticky nepožadovalo nová vozidla, toliko plně neakceptovalo kvalitu, která je v současné době na této</p>

	<p>700 km/den, disponibilitě 83 %, kapacitě 380 míst, páteční posile 20 % a směrné ceně vozidel 0,8 mil. Kč/sedadlo potřebná vozidla celkové hodnotě zhruba 62 mld. Kč:</p> $K = c \cdot N \cdot k_s \cdot D / (k_d \cdot L) = 8 \text{ mil.} \cdot 380 \cdot 1,2 \cdot 36 \text{ mil.} / (0,83 \cdot 700 \cdot 365) = 62 \text{ mld. Kč}$ <p>Pořízení vozidel pro linkovou dopravu vyžaduje projektové financování. Při ideálních podmínkách komerčního úvěru (úrok 5 %, doba splatnosti 10 let, tedy součinitel navýšení 1,3) bude ročně potřebné splácet částku odpovídající 13 % ceny vozidel, tedy 8 mld. Kč/rok:</p> $S = K \cdot k_n / T = 62 \text{ mld.} \cdot 1,3 / 10 = 8 \text{ mld. Kč/rok}$ <p>V nákladech vlakové dopravy dosud nebyla tato částka obsažena. Jde o částku zhruba dvojnásobnou, než činí zdroje, které má objednatel k úhradě kompenzace k dispozici (zhruba 4 mld. Kč/rok). Tato úvaha se nezmění ani při přičtení výnosů z jízdného (zhruba 4 mld. Kč/rok) a odečtení provozních nákladů (zhruba 5 mld. Kč/rok)</p> <p>Pokud by byla ve všech vyhlašovaných soutěžích požadována nová vozidla, dojde k tomu, že potřebná kompenzace bude převyšovat dosavadní úroveň (120 Kč/vl. km). Tedy po objednání několika linek budou z větší, než z proporcionální části, vyčerpány disponibilní zdroje objednatele, a na objednání dalších linek objednateli nezbude.</p> <p>K tomu je nutno vnímat, že četné dílčí kroky, které je pro správné stanovení nákladů vlakové dopravy nutno ještě před soutěží provést (zavedení staničního poplatku, úhrada elektrické energie podle skutečné spotřeby, dořešení úhrady sociálních slev, dořešení výše poplatku za dopravní cestu, ...), povedou ke zvýšení nákladů dopravců a tedy i k nárůstu požadavků na výši kompenzace.</p>	<p>lince nasazována.</p> <p>Koordinace těchto postupů s dopravním plánem je zásadně potřebná a na tomto bodě je plná shoda.</p>
4.	<p>K bodu 15, Nízkopodlažnost:</p> <p>Doporučujeme zprávu doplnit o následující návrh řešení:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Podobně jako ve všech ostatních evropských zemích požadovat i v ČR nízkopodlažnost jen ve městské a regionální dopravě, kde má opodstatnění, nikoli v dálkové dopravě, kde se projevuje negativně. Proto ani EU v dokumentu TSI PRM nízkopodlažnost nepředepisuje. K zajištění přepravy osob na vozíku slouží jiné prostředky. Především je potřebné v dálkové dopravě nabídnout odpovídající kvalitu přepravy, což nízkopodlažní vozidla plnohodnotně neumožňují, - Vlaky, u kterých je z povahy jejich účelu potřebná nízkopodlažnost, z principu nepatří do dopravy v zájmu státu, jedná se o typickou regionální dopravu v zájmu regionu (kraje). 	<p>Částečně akceptováno, lze souhlasit, že ve vlacích 1. přepravního (expresního) segmentu, které mají meziaglomerační charakter, není nízkopodlažnost potřebná, v některých případech může být přímo problematická s ohledem na ztrátu tzv. „vnitřní bezbariérovosti a problematický způsob poskytování služeb (minibar atd.). Nicméně nelze zapomínat, že velká část objednávků MD je v souladu s platným a schváleným dopravním plánem objednávana v 2. přepravním segmentu (rychlá mezi- a regionální doprava) a má charakter vlaků obsluhujících významná regionální střediska cca. 5- 20 tis. obyvatel. Nelze souhlasit, že tyto vlaky patří výhradně do regionální objednávky, pokud zajišťují obě přepravní funkce (a příkladem</p>

	<p>Odůvodnění: Běžně dodávaná nízkopodlažní vozidla jsou určena pro regionální dopravu, avšak nejsou vhodná pro dálkovou dopravu (viz též aktuální problémy nízkopodlažních vozidel na lince Praha – Ostrava). V dálkové dopravě je důležitější vnitřní bezbariérovost (snadná průchodnost vnitřkem vlaku), než vnější bezbariérovost (snadný a rychlý nástup). Nástup osob na vozíku lze řešit zvedacími plošinami.</p> <p>V dálkové dopravě mají ze svého principu nízkopodlažní vozidla, primárně určená pro regionální dopravu, řadu nevýhod:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nízké cestovní pohodlí, neboť nízkopodlažní vozidla jsou konstrukčně řešena pro jízdu na krátké vzdálenosti a nižší rychlosti. Mají zpravidla méně dokonalé vypružení, slabší hlukové a tepelné izolace – jejich koncepce je podřízena snaze snížit výšku podlahy na minimum, naopak hluk, vibrace a teplota jsou posuzovány benevolentněji pro kratší dobu jízdy a nižší rychlost. V dálkové dopravě a při vyšších rychlostech jsou nízkopodlažní vozidla méně pohodlná, více hlučná a z hlediska chodu méně klidná, - zpravidla nemají dimenzováno vytápění a chlazení (klimatizaci) pro trvalou jízdu nejvyšší provozní rychlostí, - jejich nástupní prostory jsou řešeny pro časté zastávky, což v dálkové dopravě vadí (v přepravním prostoru vzniká průvan v důsledku chybějících vnitřních dveří, cestující jsou rušeni akustickou výstrahou), - chybějící zázemí pro poskytování cateringových služeb, - vnitřní bariérovost brání použití rozvážkových vozíků a průchodu cestujících se zavazadly, - malé police na zavazadla, chybějící stojany na rozměrná zavazadla, - malý počet WC a malý objem fekálních nádrží (fronty před WC v průběhu jízdy vlaku a odsávání fekálií na nástupišti před zraký cestujících nepatří do dopravy 21. století), - nástupiště ve stanicích nejsou přizpůsobena nízkopodlažním vozidlům (nedosahují potřebnou výšku 550 mm nad TK). Nástup z nízkého nástupiště do širokých dveří bez madel bez schůdků je pro starší osoby méně příjemný, než nástup do úzkých dveří se schodky a s madly. 	<p>je i první soutěžená linka R27) pak je objednání na dohodě mezi MD a kraji. Představa, že vlaky dálkové a regionální představují dvě zcela disjunktní množiny, není zcela správná. Zde již může být nízkopodlažnost v některých případech důležitá, zejména pokud význam těchto vlaků v poměrně krátkých relacích není zanedbatelná (části přepravních ramen Praha – Kolín, Praha – Beroun, Brno – Vyškov, Ostrava – Opava).</p> <p>Tedy: předkladatel může akceptovat skutečnost, že vlaky 1. přepravního segmentu mohou být vybaveny pouze zdvíhací plošinou, nicméně u jiných typů vlaků se uvedená problematika nejeví jednoznačně, popsané odůvodnění je toliko jeden z možných odborných názorů na uvedenou problematiku. Lze nalézt příklady zcela odlišných řešení v Evropě. Např. řada dálkových linek IC např. (ale nejen) u švýcarského železničního podniku SBB je zajišťována nízkopodlažními patrovými vozidly (mj. i s ohledem na kapacitu souprav), a vnitřní bariérovost SBB zjevně ani v poskytování cateringových služeb ani v jiných činnostech a službách typických pro dálkovou dopravu nezabraňuje.</p> <p>Na okraj lze uvést, že poměrně často zastavující vlaky (tedy i vlaky 2. přepravního segmentu) které jsou vybaveny toliko zdvíhací plošinou, mohou vést při aktivním využívání osobami se sníženou schopností pohybu k prodlužování pobytu nad únosnou mez, byť akceptujeme, že tento argument je s ohledem na stávající (ani nikoli budoucí) četnost přepravy takových osob méně závažný.</p> <p>Předkladatel závěrem uvedeného bodu považuje za potřebné uvést, že při přípravě dalších nabídkových řízení již v předstihu před vypsáním samotné soutěže zveřejní předpokládané kvalitativní požadavky na vozidlový park. K určení definitivních standardů u jednotlivých nabídkových řízení pak předkladatel přistoupí až po konzultacích s dotčenými zájmovými skupinami.</p>
5.	<p>K bodu 16 - Nelze souhlasit s tvrzením, že údaje o rozsahu části kompenzace, kterou ministerstvo dosud poskytuje stávajícímu dopravci České dráhy, a.s. a která „připadá“ na danou linku, ani údaje o vývoji tržeb na předmětné lince a o struktuře</p>	<p>Částečně akceptováno. Smyslem zprávy nebylo řešení otázky obchodního tajemství, nýbrž vyjádření potřeby na předložení určitých dalších dat z přepravních průzkumů, které by potenciálním</p>

	<p>prodaných jízdních dokladů a hodnoty prokazatelné ztráty ve členění podle jednotlivých linek dálkové dopravy jsou považovány za obchodní tajemství dopravce České dráhy, a.s. a že Ministerstvo dopravy není oprávněno je bez souhlasu dopravce postoupit dalším osobám, ani s následným odůvodněním. Tento nesouhlas potenciálních uchazečů je třeba ve zprávě řádně a objektivně uvést. Je nezbytné, aby ministerstvo, pokud takové formulace ve smlouvě uzavírané s ČD dříve připustilo, je dalším dodatkem této smlouvy pro případy vyhlášení nabídkových řízení zrušilo a dané údaje řádně zveřejňovalo v zadávací dokumentaci. Kromě toho je schůdná i cesta, aby ministerstvo před vyhlášením nabídkového řízení provedlo nebo nechalo provést nezávislý a aktuální průzkum těchto skutečností samo.</p> <p>Odůvodnění: Daný text svědčí o tom, že proběhnuté nabídkového řízení obsahovalo prvky porušující ustanovení § 6 zákona č. o veřejných zakázkách o dodržování zásady transparentnosti, rovného zacházení a zákazu diskriminace, a že ministerstvo pravděpodobně ne zcela dostatečně plní svou iniciativní roli v Řídicím výboru Českých drah, vykonávajícím vlastnické pravomoci státu vůči ČD. Znalost těchto skutečností jednoznačně zvýhodňovala ČD, a to i přes fakt, že se ČD nakonec nabídkového řízení nezúčastnila.</p>	<p>uchazečům usnadnily sestavení nabídek. Problematika obchodního tajemství ČD nicméně není přímo předmětem tohoto materiálu. Lze poukázat na skutečnost, že řada údajů souvisejících např. s poskytovanými výnosy, je i v jiných členských státech předmětem obchodního tajemství dopravců.</p> <p>Nelze akceptovat skutečnost, že na základě těchto skutečností by bylo nabídkové řízení netransparentní. Byla zveřejněna kompletní data o nastupujících a vystupujících cestujících na základě přepravních průzkumů z a do všech vlaků na předmětné lince. Vzhledem ke zcela novému provoznímu konceptu je navíc podle názoru předkladatele každý uchazeč nucen odhadnout potenciál trhu na základě svých vlastních odhadů.</p> <p>Jak již bylo uvedeno v materiálu, předkladatel v souvislosti s dalšími nabídkovými řízeními vážně posuzuje možnosti získání některých dat vlastní činností, s následným zveřejněním pro všechny potenciální uchazeče.</p>
6.	<p>K bodu 18 - Nelze souhlasit s avizovaným omezováním komerční železniční (i autobusové) dopravy tam, kde může úspěšně působit a šetřit veřejné prostředky. Řešením není byrokratizace a nadměrná reglementace trhu železniční osobní dopravy, nýbrž omezení nabídkových řízení na spoje a časové relace, kde nelze dopravu provozovat na komerční riziko dopravce, a přitom je doprava ve veřejném zájmu nutná. To je nakonec vlastním obsahem závazku veřejné služby tak, jak je definován v příslušných právních předpisech.</p> <p>Odůvodnění: Text bodu je v rozporu s jeho odůvodněním v následujícím odstavci a ze všeho nejvíce odráží bezradnost příslušných specialistů ministerstva ohledně působení tržních vztahů, s nimiž se setkali jako poslední z celého veřejného sektoru. Jasně se prokázalo, že nejvyšší kvalitu ve prospěch cestujících přináší komerční železniční doprava, založená na konkurenčních vztazích. V závazku veřejné služby sice může objednatel nadiktovat kvalitativní parametry, ale dlouhodobě stabilizovaný monopol a limitování výše zisku ve vztahu k provozním aktivům (viz § 7 vyhlášky č. 296/2010 Sb.) vytvářejí účinné bariéry proti dalšímu zvyšování kvality služeb cestujícím. Rozhodnutí ministerstva zrušit při vstupu</p>	<p>Neakceptováno. Otevírání veřejných služeb musí být podle názoru předkladatele doprovázeno určitými regulačními mechanismy, jinak ztrácí smysl a vede k neefektivnímu vynakládání veřejných prostředků. Předkladatel v tomto konstatování nespatřuje žádný rozpor s následujícím odstavcem, tím méně koncepční „bezradnost“, nýbrž naopak nutnost čitelného tržního prostředí pro všechny zúčastněné subjekty. Podnikání v železniční dopravě není podnikání na jedno období platnosti jízdního řádu a vozidla nemusí být a v řadě případů nejsou bezproblémově převoditelná na jiné dopravní výkony s ohledem na svou specifickou (trakce, kapacita). Proto je určitá stabilita na trhu nezbytná. Diskuse o těchto pravidlech není předmětem tohoto materiálu, nýbrž je diskusí nad právními předpisy. Předkladatel je připraven vést diskuzi k danému tématu v rámci připravovaných koncepčních materiálů (např. v rámci přípravy věcného záměru zákona o železnicích), nelze však v rámci zprávy o postupu při otevírání trhu</p>

	<p>komerčních železničních dopravců na relaci Praha – Ostrava dotace na tyto spoje bylo v zásadě správné a je třeba tak postupovat i v jiných obdobných případech.</p>	<p>veřejných služeb zcela rezignovat na možnosti regulačních opatření.</p>
7.	<p>Připomínka k bodům popisujícím stanoviska dopravců (zejména body 19 – 21):</p> <p>Zmínku v materiálu si také zaslouží fakt, že ministerstvo jako zadavatel ponechalo celou řadu zásadních podmínek pro provoz Alternativního dopravce (např. přístup k infrastruktuře ČD, zřízení zákaznických center v železničních stanicích, zajištění odstavení, zbrojení a čištění vozidel, vytvoření strojově čitelných jízdních dokladů, úschovu a audit dat z odbavovacího zařízení a aplikační rozhraní pro odbavovací zařízení apod.) „na dohodě dopravců“, ač mu byla dobře známa téměř monopolní pozice ČD, která takové dohody vůbec nemusí uzavřít nebo může přinutit Alternativního dopravce uzavřít je nevýhodně.</p> <p>Odůvodnění: Výše uvedené je výrazným dlouhodobým rizikovým prvkem, který také ovlivnil velmi omezenou účast dopravců-investorů v daném nabídkovém řízení. Je nezbytné, aby ministerstvo pro další nabídková řízení zajistilo dostatečnou podporu vítěze nabídkového řízení tak, aby mohl nerušeně plnit své úkoly v závazku veřejné služby.</p>	<p>Částečně akceptováno, text bude odpovídajícím způsobem upraven, nicméně je třeba upozornit na skutečnost, že řada namítaných skutečností není závislá toliko na dohodě s ČD – například odstavení vozidel, zbrojení a čištění nemusí být, a také již dnes alternativními dopravci v řadě případů není prováděno výhradně na infrastruktuře ČD. Rovněž umístění zákaznických center není objednatelům vyžadováno výhradně v prostorách ČD.</p>
8.	<p>Připomínka k doplnění předkládaného materiálu ve vztahu k zvyšování podílů elektrické vozby:</p> <p>Doporučujeme doplnit materiál o stanovisko k následujícím návrhům:</p> <p>a) Měl by být zpracován elektrizace tratí SŽDC zaměřený na prioritní elektrizaci tratí, na kterých stát objednává dálkovou osobní dopravu, aby soutěži o výběr dopravce předcházela elektrizace trati (typicky: Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice, Opava – Krnov, Šumperk – Jeseník, Brno – Jihlava, Praha – Rakovník, Praha – Turnov, ...),</p> <p>b) Na neelektrifikovaných tratích by neměla být požadována v soutěžích nová vozidla a tím by se mělo předejít dalšímu investování do motorových vozidel, jejichž životnost by o mnoho let přesáhla rok 2030.</p> <p>Odůvodnění: Na neelektrifikovaných tratích nepožadovat v soutěžích nová vozidla a tím předejít dalšímu investování do motorových vozidel, jejichž životnost by o mnoho let přesáhla rok 2030.</p> <p>Státní energetická koncepce, přijatá vládou ČR dne 9. 11. 2012, předpokládá snížení podílu ropy v prvotních energetických zdrojích ČR z dosavadních 20 % na 15 % v roce 2030.</p> <p>Energetická politika státu je závazná i při rezort</p>	<p>Akceptováno, text bude upraven, nicméně upozorňujeme, že úpravy infrastruktury nejsou hlavním meritem tohoto materiálu. Obecně je skuteností, že elektrická trakce je velkým přínosem pro nákladovost veřejné dopravy (ovšem bez ohledu na to, zda je zadávána přímo nebo na základě nabídkových řízení, připomínka je však správná z hlediska dlouhého horizontu přípravy a plnění těchto nabídkových řízení).</p>

	<p>dopravy, tedy je potřebné odpovídajícím způsobem převést část osobní dopravy, dosud zajišťované v motorové vozbě, do vozby elektrické. Je zřejmé, že půjde zejména o dopravu dálkovou. Za tohoto stavu by bylo nesprávné konzervovat dosavadní stav na linkách R6, R10, R11, R12, R14, R15, R16, R17, R18, R21, R22, R23, R24, R26 a R27 tím, že stát uzavře smlouvy na 15 let s dopravci, kteří si nakoupí pro motorový provoz vozidla s životností 30 let. Naopak je potřebné podpořit převod dálkové dopravy do elektrické vozby, neboť zároveň jde i o významný nástroj ke snížení nákladů objednatele na kompenzace (elektrická vozba má ve srovnání s motorovou zhruba třetinové náklady na energii a zhruba poloviční náklady na údržbu). V tomto smyslu je též případně vhodné uvážit změnu linkového vedení (odstranit jízdu vozidel se spalovacími motory pod trakčním vedením), respektive orientaci na nekonvenční řešení vozidel.</p>	
9.	<p>Připomínka k doplnění předkládaného materiálu ve vztahu ke snížení nákladů na pořízení vozidel</p> <p>Doporučujeme doplnit materiál o stanovisko k následujícím bodům:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) zveřejnění požadavků na vozidla pro všechny linky, aby dopravci mohli počty vozidel a jejich přepravní kapacity kumulovat a v tomto smyslu včas a uvážlivě jednat s výrobcí, b) prodloužení dobu mezi vyhlášením soutěže a zahájením provozu tak, aby dopravci a výrobci měli prostor pro potřebné kroky (soutěž podle pro ni zákonem předepsaných pravidel, vývoj vozidla, jeho výroba, zkoušky a homologace). <p>Odůvodnění: Náklady na pořízení vozidel jsou významnou složkou nákladů dopravce a tedy i objednatele. Postupné vyhlásování soutěží na jednotlivé linky tyto náklady zvyšuje trojicí faktorů:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dopravce nemá čas provést řádné výběrové řízení dodavatele vozidla (to se týká nejen státního dopravce, pro kterého je tento postup povinností, ale všech dopravců, neboť řádný výběr vozidla je obecně platnou hodnotou), - vozidla jsou nakupována po malých (několikakusových) sériích, a tedy budou při nákupu i v údržbě drahá, - nelze uplatnit dosud praktikované synergické efekty – vytváření hospodárných oběhů s velkým denním proběhem pro pokrytí více linek, respektive racionální kumulování posilových a záložních vozidel společně pro více linek. 	<p>Částečně akceptováno, stanoviska předkladatele k uvedeným bodům jsou následující:</p> <p>ad a) V zásadě se jedná o vhodný požadavek, nicméně samozřejmě nelze určovat vozidla na provozní soubor, který se bude soutěžit v roce 2025. Určení vozidel před započítáním nabídkového řízení s možnou diskusí, včetně unifikace a kategorizace vozidel je však potřebné a pro MD akceptovatelné.</p> <p>Předkladatel již u připomínky č. 4 uvedl, že při přípravě dalších nabídkových řízení již v předstihu před vypsáním samotné soutěže zveřejní předpokládané kvalitativní požadavky na vozidlový park. K určení definitivních standardů (včetně hlediska unifikace a kategorizace vozidel) pak předkladatel přistoupí až po konzultacích s dotčenými zájmovými skupinami.</p> <p>ad b) Předkladatel se domnívá, že doba 2 ½ roku od vypsání nabídkového řízení do zahájení plnění zakázky nebyla zcela nedostatečná. Nicméně, u dalších provozních souborů si lze představit ještě poněkud delší dobu na přípravu nabídky. Není však skutečností, že dopravci neměli čas provést řádné výběrové řízení. Optimální doba od vypsání zakázky do zahájení realizace je 2 ½ - 3 roky, delší dobu podle názoru předkladatele nelze očekávat.</p>