

Předkládací zpráva

Ministerstvo dopravy (dále jen „MD“) předkládá vládě k projednání materiál obsahující zprávu o plnění Harmonogramu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční osobní dopravy.

Časový plán otevírání trhu byl schválen usnesením vlády č. 423 ze dne 8. června 2011. V návaznosti na zprávu o postupu liberalizace vláda usnesením č. 708 ze dne 18. září 2013 uložila ministru dopravy za úkol podat další zprávu o postupu otevírání trhu veřejných služeb v železniční dopravě v termínu do 31. srpna 2014. Je skutečností, že dosud bylo ze strany MD uskutečněno pouze jedno nabídkové řízení, které navíc muselo být v souladu se zákonem o veřejných zakázkách zrušeno, protože po vyloučení jednoho z uchazečů z důvodu nedoložení požadované kvalifikace zbyla k hodnocení pouze jedna nabídka.

Předložený materiál popisuje aktuální faktický i právní stav ohledně nabídkových řízení v železniční osobní dopravě. Pro smlouvy o veřejných službách uzavřených po 3. prosinci 2009 je základním právním předpisem nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících, které stanoví jako základní způsob výběru dopravce pro veřejné služby nabídková řízení. Přestože toto nařízení umožňuje objednatelům veřejných služeb v oblasti železniční dopravy rozhodnout o přímém uzavření smlouvy s vybraným dopravcem (dle článku 5 odst. 6 nařízení), MD se na základě analýzy aktuálního stavu v železniční dopravě domnívá, že postupná a regulovaná liberalizace veřejných služeb v dálkové dopravě může přinést vyšší kvalitu poskytovaných služeb při efektivnějším vynakládání prostředků. MD hodlá zároveň zajistit odpovídající roli Českých drah, a.s., jako státem vlastněného dopravce, na dalších dopravních výkonech v rámci zajišťovaných veřejných služeb v dálkové dopravě. Předložený materiál proto obsahuje upravený časový plán soutěží, popisuje kroky, které by měly umožnit řádně a za rovných podmínek soutěžit dotované služby, a zároveň vymezuje dopravní služby, na kterých se předpokládá přímé zadání veřejných služeb Českým drahám, a.s. V samostatných částech pak je věnována pozornost zajišťování veřejných služeb z hlediska vozidlového parku a úpravám provozních konceptů objednávek přepravních služeb na relaci Praha – Plzeň – Bavorsko.

V návaznosti na předložený materiál se navrhuje pokračovat v procesu nabídkových řízení podle upraveného časového plánu, zajistit plnění souvisejících úkolů podle návrhu usnesení vlády a předložit vládě další zprávu o postupu otevírání trhu veřejných služeb v termínu do 30. listopadu 2015.

Předložený materiál byl rozeslán do mezirezortního připomínkového řízení dne 30. července 2014. Na jednání vlády je předkládán s rozpor s dvěma připomínkovými místy.

Rozpor s místopředsedou vlády pro vědu, výzkum a inovace je věcně založen na požadavku, aby za prvé z nejbližších nabídkových řízení byly vyňaty ještě dvě významné linky, a za druhé, aby do části sítě, u níž se i v dalším období předpokládá přímá objednávka u dopravce ČD, bylo zařazeno dalších šest významných linek, namísto vyjádření, že o způsobu zadání těchto linek rozhodne až na základě zkušeností z prvních soutěží. Uvedeným požadavkům předkladatel nemůže vyhovět, neboť se odůvodněně domnívá, že navržená liberalizace u prvních čtyř provozních souborů je odpovídající současné situaci na trhu, a pokud se týče jakýchkoliv dalších linek, o způsobu výběru dopravce na nich pokládá za nezbytné rozhodnout teprve v návaznosti na zkušenosti z prvních soutěžených provozních souborů.

Podstatou rozporu s Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže je právě naopak skutečnost, že předmětem nabídkových řízení bude méně linek, než kolik původní harmonogram předpokládal. ÚOHS proto požadoval zdůvodnit, proč jsou některé linky z procesu liberalizace vyloučeny, a počítá se nadále s přímou objednávkou u dopravce ČD. S navrženým zdůvodněním se ÚOHS nespokojil, nadále pokládá za potřebné otevírat trh průběžně s tím, že by měl být nastaven dlouhodobější plán soutěží a ze soutěží by neměly být vyjímány žádné, tedy ani mezinárodní linky.

Protože oběma těmito zcela protichůdným připomínkám nelze vyhovět zároveň, předkladatel navrhuje setrvávat na současném znění materiálu, který je kompromisem mezi oběma požadavky.