

ZPRÁVA O POSTUPU OTEVÍRÁNÍ TRHU VEŘEJNÝCH SLUŽEB V PŘEPRAVĚ CESTUJÍCÍCH V OBLASTI DÁLKOVÉ A NADREGIONÁLNÍ DOPRAVY

A. Důvod předložení

- (1) Dne 14. prosince 2015 schválila vláda České republiky usnesením č. 1050 závěry „Zprávy o postupu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální dopravy“ (dále jen „Zpráva“).
- (2) Vláda České republiky zároveň uložila ministru dopravy předložit do 30. listopadu 2016 další „zprávu o postupu při otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční osobní dopravy.“¹ Plnění tohoto úkolu je předmětem předkládaného materiálu.

B. Základní principy schváleného harmonogramu otevírání trhu veřejných služeb

- (3) Ve Zprávě bylo schváleno, že MD² bude pokračovat v procesu otevírání trhu veřejných služeb na základě vládou schváleného pořadí soutěžených linek, při zohlednění možností čerpání dotací na vozidlový park prostřednictvím OPD³ a při zohlednění výsledku řízení o rozkladu u předsedy ÚOHS⁴ ve věci tzv. „režijního jízdného“.⁵ Režim nabídkových řízení se týkal následujících provozních souborů:
 - linka R16 Plzeň – Most (předpoklad zahájení provozu od jízdního řádu 2016/2017),
 - linka R14 Liberec – Pardubice společně s linkou R15 Liberec – Ústí nad Labem (předpoklad zahájení provozu od jízdního řádu 2018/2019),
 - linka R5 Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb společně s linkou R20 Praha – Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem – Děčín (předpoklad zahájení provozu od jízdního řádu 2018/2019) a
 - linka R27 Ostrava – Opava – Olomouc (předpoklad zahájení provozu od jízdního řádu 2019/2020).
- (4) V případě linky R16 Plzeň – Most bylo schváleno, že bude dále postupováno podle pravomocného výsledku přezkumného řízení u ÚOHS. V případě zamítnutí návrhu ČD⁶ by byly zahájeny kroky k uzavření smlouvy o veřejných službách s vítězným uchazečem, kterým je společnost GW Train Regio, a.s. V případě zrušení nabídkového řízení by byly zahájeny kroky k přímému uzavření smlouvy o veřejných službách se stejným dopravcem, a to v intencích podané nabídky, a to na dobu 10 let od začátku platnosti jízdního řádu pro období 2016/2017.⁷
- (5) V případě linky R13 Brno – Břeclav – Olomouc bylo schváleno, že dojde k přímému uzavření smlouvy o veřejných službách se společností ČD, a to na dobu nejvýše 10 let od začátku platnosti jízdního řádu pro období 2015/2016, případně dobu kratší, s možností využití OPD⁸ k pořízení železničních kolejových vozidel⁹.

1 Bod III usnesení vlády ČR ze dne 14. prosince 2015 č. 1050 k předmětné Zprávě.

2 Ministerstvo dopravy.

3 Operační program Doprava pro programovací období 2014-2020.

4 Úřad pro ochranu hospodářské soutěže.

5 Bod (46) vládou schváleného závěru předmětné Zprávy.

6 České dráhy, a.s.

7 Bod (47) vládou schváleného závěru předmětné Zprávy.

8 Operační program Doprava pro programovací období 2007-2013.

9 Bod (48) vládou schváleného závěru předmětné Zprávy.

- (6) Bylo schváleno, že s ohledem na stanovisko ÚOHS k problematice režijního jízdného budou ze strany MD případně zváženy možnosti dalšího postupu, které by mohly zjednodušit soutěžní prostředí v České republice.
- (7) V následujících částech tohoto materiálu je popsán další postup MD ve vztahu k uzavírání veřejných služeb v přepravě cestujících v době od poslední Zprávy a návrh dalšího postupu v následujícím období.

C. Postup zadání veřejných služeb na lince R16 vedené v relaci Plzeň – Most

- (8) V době od předložení Zprávy pokračovalo nabídkové řízení na zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících na lince nadregionální železniční dopravy R16 vedené v relaci Plzeň – Most. Shrňme-li stručně průběh tohoto nabídkového řízení, řízení bylo zahájeno¹⁰ dne 12. února 2015 a lhůta pro podání nabídek byla stanovena na 8. září 2015. Ve lhůtě pro podání nabídek bylo MD doručeno pět nabídek soutěžitelů. Většina z uchazečů nabídla provoz za nižší kompenzaci z veřejných rozpočtů, než kolik stát za provozování této linky platí v současnosti. Čtyři řádně předložené nabídky byly předány hodnotící komisi, která svou činnost ukončila posouzením a hodnocením nabídek dne 5. listopadu 2015.
- (9) Nabídkové řízení bylo již v průběhu lhůty pro podání nabídek procesně napadeno ze strany ČD. Protože MD uplatněným námitkám nevyhovělo, ČD podaly na ÚOHS návrh na přezkoumání úkonů zadavatele, v tomto případě objednatele veřejných služeb. Prvoinstančním rozhodnutím ze dne 3. listopadu 2015 ÚOHS rozhodl o zrušení nabídkového řízení na lince R16 Plzeň – Most s tím, že podmínky nabídkové dokumentace v oblasti tzv. režijního jízdného (přesněji stanovení tarifu podle § 33 Transformačního zákona¹¹) znevýhodňují ČD.
- (10) Protože bylo MD nadále přesvědčeno, že nastavené podmínky soutěže na lince R16 nebyly diskriminační vůči žádnému soutěžiteli, podalo proti prvoinstančnímu rozhodnutí ÚOHS dne 16. listopadu 2015 rozklad. Na základě § 33 Transformačního zákona stanoví MD ceny jízdného a přepravného a podmínky jejich uplatnění pro určité skupiny cestujících. Aby nedošlo v podmínkách nabídkového řízení na lince R16 k diskriminaci žádného z účastníků, MD v závazném návrhu smlouvy o veřejných službách stanovilo, že *„výše jízdného a přepravného pro zaměstnance ČD, SŽDC a dalších organizací bude odpovídat tarifu dopravce“*, nikoli tedy sníženým hodnotám podle stávajícího systému tzv. režijního jízdného.
- (11) Předseda ÚOHS rozhodnutím ze dne 29. června 2016 potvrdil prvoinstanční rozhodnutí Úřadu ze dne 3. listopadu 2015, kterým bylo předmětné nabídkové řízení zrušeno. Kromě jiného se předseda ÚOHS domnívá, že z dokumentace nabídkového řízení neplyne závazek objednatele, že při úspěchu ČD v nabídkovém řízení stanoví *„tarif režijního jízdného“* ve výši tarifu dopravce, a tedy může být v nabídkovém řízení diskriminován. *„Je nepochybné, že při přepravě zaměstnanců akciové společnosti České dráhy, zaměstnanců státní organizace Správa železniční dopravní cesty, zaměstnanců ministerstva a Drážního úřadu (...) by navrhovatel dosahoval nižších výnosů oproti jiným, k těmto osobám nepovinným dopravcům (...).“* V důsledku toho konstatoval předseda ÚOHS, že byly splněny podmínky pro zrušení nabídkového řízení.

10 Tzv. předběžné oznámení podle článku 7 odst. 2 Nařízení EP a Rady č. 1370/2007 k předmětnému nabídkovému řízení na lince R16 Plzeň – Most bylo zveřejněno v Úředním věstníku Evropské unie dne 9. října 2013. Oznámení o zahájení nabídkového řízení bylo následně zveřejněno ve vnitrostátním systému veřejných zakázek dne 6. února 2015 a v Úředním věstníku Evropské unie dne 12. února 2015.

11 Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů.

- (12) S ohledem na jistotu zajištění veřejných služeb na lince R16 v období od prosince 2016 bylo MD nuceno zveřejnit podle čl. 7 odst. 2 Nařízení PSO¹² předběžné oznámení přímého zadání. MD nabídlo uzavření smlouvy o veřejných službách přímo společnosti GW Train Regio, a.s., a to na dobu deseti let v intencích její nabídky podané v nabídkovém řízení. Nabídka této společnosti by totiž při potenciálním nezrušení soutěže byla vybrána jako vítězná, přičemž absolvovala test porovnatelnosti s nabídkami dalších dopravců. Následně dne 4. února 2016 proběhlo i oznámení o uzavření smlouvy o veřejných službách s touto společností na úřední desce MD. Podle ust. § 19 odst. 3 Zákona o veřejných službách¹³ mohl kdokoli proti oznámenému uzavření smlouvy podat do 15 dnů námitky. Lze konstatovat, že tento postup MD, který byl v souladu s koncepcí schválenou vládou ČR, nikdo nenapadl. V listopadu 2016 bylo proto možné uzavření smlouvy o veřejných službách a dne 11. prosince 2016 byl zahájen provoz vlaků linky R16 Plzeň – Most podle této nové smlouvy.
- (13) Tento postup je jednou z variant, která byla schválena v rámci předchozí Zprávy a nepředstavuje žádnou koncepční změnu oproti schválené části materiálu. Uvedené je předkládáno vládě České republiky pro informaci.

D. Postup přímého uzavření smlouvy o veřejných službách na lince R13 vedené v relaci Brno – Břeclav - Olomouc

- (14) Jak již bylo uvedeno v bodě 5 tohoto materiálu, vedle provozních souborů pro nabídková řízení existuje část sítě, která se i v dalším období předpokládá přímo objednávat u státem vlastněného dopravce ČD. Jednou z takto vybraných linek je i linka R13 Brno – Břeclav – Olomouc. S ohledem na skutečnost, že došlo ke změně OPD1, která umožnila využít evropské finanční prostředky i ke spolufinancování železničních kolejových vozidel, MD podpořilo, aby na předmětné lince R13 došlo k nasazení nových vozidel, spolufinancovaných z evropských dotačních programů.
- (15) MD v návaznosti na provedené předběžné oznámení přímého zadání v Úředním věstníku Evropské unie z října roku 2014 zahájilo jednání o přímém zadání veřejných služeb se společností ČD. Tato společnost deklarovala, že je přichystána na předmětné dopravní výkony nasadit nově pořizované elektrické jednotky obchodního označení *InterPanter*. Vzhledem k tomu, že s Jihomoravským krajem byla sjednána dohoda o provázanosti dopravního řešení linky R13 Brno – Břeclav – Olomouc s linkou R5 IDS JMK Brno – Břeclav – Hodonín, zahrnuje plánovaný rozsah provozu linky R13 i spěšné vlaky oběhově provázané s předmětnou linkou R13. Dne 11. prosince 2015 došlo s ohledem na uvedené k uzavření smlouvy o veřejných službách se společností ČD.
- (16) V zákonné lhůtě proti záměru přímého uzavření smlouvy podaly námitky společnosti RegioJet, a.s. a Leo Express, a.s. Rozhodnutími MD ze dne 30. října byly námitky obou společností ze strany MD zamítnuty. V návaznosti na návrhy na přezkoumání úkonů MD byl postup při přímém uzavření smlouvy o veřejných službách přezkoumán ze strany ÚOHS. Úřad nejprve zamítl návrhy na podání předběžného opatření, spočívajícího v zákazu uzavřít smlouvu. Usneseními z 12. ledna 2016 a 13. ledna 2016 bylo následně správní řízení zastaveno, neboť se návrh na přezkoumání postupu objednatele stal zjevně bezpředmětným. Proti úkonům ÚOHS v těchto řízeních byl podán za strany obou dopravců rozklad, o kterém bylo rozhodnuto ze strany ÚOHS dne 24. května 2016, resp. 29. června 2016, kdy byla prvoinstanční rozhodnutí předsedou ÚOHS potvrzena a oba rozklady zamítnuty.

12 Nařízení EP a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících a o zrušení nařízení (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70.

13 Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.

- (17) Při zajištění dopravní obslužnosti na lince R13 se jednalo o postup, který byl schválen v rámci předchozí Zprávy, a nepředstavuje žádnou koncepční změnu oproti schválené části materiálu. Uvedené je předkládáno vládě České republiky pro informaci.

E. Postup při zavedení expresních vlaků na lince Ex7 vedené v relaci Praha – České Budějovice – Linz

- (18) Samostatný proces představovala změna provozního konceptu na lince Praha – Linz. V Plánu dopravní obslužnosti území vlaky celostátní dopravy, vypracovaném na základě § 5 Zákona o veřejných službách, byla otázka zajišťování dopravní obsluhy území v souvislosti s modernizací tzv. čtvrtého železničního koridoru¹⁴ věnována prioritní pozornost jako jednomu z klíčových rozvojových projektů objednávky státu.
- (19) Usnesením vlády České republiky ze dne 31. srpna 2016 č. 782 vláda vzala na vědomí návrh nového provozního konceptu dálkové železniční dopravy na lince Praha – České Budějovice – Linz a schválila další postup obsažený v závěru materiálu. Tento postup spočíval v reformě provozního konceptu do tzv. „dvousegmentové“¹⁵ dopravní obsluhy v relaci Praha – České Budějovice. Ten by měl být zaveden postupně přidáním expresních vlaků, které by měly být provozovány v relaci Praha – Linz a měly by být doplněny zejména ve špičkovém období účelnými vnitrostátními expresy.
- (20) MD bylo uloženo, aby realizovalo variantu obsaženou v příloze materiálu, za finančních podmínek zde uvedených a uzavřelo za tímto účelem příslušný dodatek smlouvy o veřejných službách s dopravcem ČD. Ministerstvu financí ve spolupráci s MD uložila vláda uvolnění příslušných finančních prostředků (jedná se celkem o 84,929 mil. Kč) pro účely kapitoly 327, specifický ukazatel „*Financování smlouvy o závazku veřejné služby na zajištění dopravních potřeb státu zabezpečených veřejnou železniční osobní dopravou*“ pro následující kalendářní roky 2017 až 2019. Vlaky expresního segmentu skutečně k 11. prosinci 2016 vyjely.
- (21) Uvedené představuje postup, který byl schválen v rámci jiného materiálu pro jednání vlády a nepředstavuje žádnou koncepční změnu oproti schválené koncepci. Uvedené je předkládáno vládě České republiky pro informaci.

F. Aktualizovaný postup sjednávání veřejných služeb v přepravě cestujících v nadregionální dopravě

F1 Řešení nadregionální dopravy ve spojení Praha – Plzeň – Cheb/Německo/Klatovy

- (22) Podobně jako na lince Ex7/R17 Praha – České Budějovice – Linz se i na relaci současné linky R6 vedené v trase Praha – Plzeň – München/Cheb/Klatovy¹⁶ v souladu s dlouhodobou koncepcí¹⁷ předpokládá rozpojení dopravní obslužnosti do *dvousegmentového řešení*, jehož princip je shodný, jako byl vysvětlen výše na příkladu linky Ex7. Konkrétně to znamená, že budou provozovány expresní vlaky nové linky Ex6 střídavě v relacích Praha – München a Praha – Cheb, přičemž tyto vlaky pojedou bez zastavení v celém úseku Praha – Plzeň a v dalších úsecích (Plzeň –

¹⁴ Čtvrtý tranzitní železniční koridor probíhá v úseku (*Spolková republika Německo*) Dresden – Praha – České Budějovice – Linz (*Rakousko/Itálie*).

¹⁵ Objednávkou „*dvousegmentové obsluhy*“ se rozumí stav, kdy je dálková doprava složena za dvou linek, z nichž každá má samostatný interval, jinou cestovní rychlost, poněkud odlišnou koncepci dosahování uzlů a jinou koncepci zastavování (například expresní linka zajišťuje rychlou dopravu mezi Prahou, Tábořem, Českými Budějovicemi a Lincem, a jiná linka obsluhuje menší rychlíkové stanice, jako jsou například Benešov u Prahy, Olbramovice, Planá nad Lužnicí, Soběslav, Veselí nad Lužnicí a další). Tyto funkce dosud dohromady zajišťuje jediný přepravní segment vlaků kategorie rychlík.

¹⁶ Vlaky jsou objednávány na českém území, od hraničního bodu Furth im Wald, státní hranice je přebírá bavorský objednatel, společnost Bayerische Eisenbahngesellschaft.

¹⁷ Usnesením vlády České republiky ze dne 15. září 2014 č. 758 uložila vláda v bodě III/4 ministru dopravy pokračovat v přípravě nového provozního konceptu vlaků dálkové dopravy v úsecích Praha – Plzeň a Plzeň – München, tj. ve spolupráci s objednatelem vlaků na německé straně a v souladu s předpoklady stanovenými v rámci výstavby III. železničního koridoru připravit nový provozní koncept vlaků dálkové dopravy v úsecích Praha – Plzeň a Plzeň – München s předpokladem zahájení v prosinci 2017.

Domažlice a Plzeň – Cheb) obslouží rychlíkové zastávky jako doposud. Vedle toho bude provozována samostatná rychlíková linka R16 Praha - Klatovy, která obslouží všechny rychlíkové stanice mezi Prahou a Plzní, tj. města Beroun, Zdice, Hořovice, Kažez (=Zbiroh) a Rokycany. Cílem nového řešení je zvýšení atraktivity nabídky a její časové konkurenceschopnosti vůči silničnímu spojení s dopadem na růst podílu železnice v rámci dělby přepravní práce v relaci. Jde o to, aby shodný vlak nezajišťoval např. přepravní potřeby Praha – Beroun i Praha – Regensburg. Obě dvě funkce nemůže shodný vlak dobře zajistit. Toto nové provozní schéma a předpokládané časové polohy vlaků objasňuje podrobněji příloha č. 1 tohoto materiálu.

- (23) Ve spolupráci s bavorským objednatelem, společností Bayerische Eisenbahngesellschaft pověřenou příslušným resortem, Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr¹⁸, budou nově objednány vlaky ve směru Praha – Plzeň – Domažlice – Německo ve dvouhodinovém taktu. Vlaky ve směru Cheb s optimalizovaným přípojem směr Nürnberg pojedou nadále také v taktu 120 minut. Proto se předpokládá vedení expresního segmentu linkou Ex6 v úseku Praha – Plzeň ve vzájemném prokladu těchto dvou subsystémů v úhrnném pravidelném intervalu 60 minut.
- (24) Vlaky linky R16 Praha – Klatovy budou převedeny do nižšího segmentu dálkové dopravy s obsluhou nácestných stanic mezi Prahou a Plzní a s intervalem 60 minut (mimo špičku 120 minut). Tímto opatřením dojde k situaci, že nácestné stanice Beroun, Zdice, Hořovice, Kažez a Rokycany budou nadále obsluhovány linkou R16 Praha - Klatovy. Tím dojde v Berouně, Hořovicích a Rokycanech ke změně počtu zastavujících dálkových vlaků. Nově konkrétně například v Rokycanech bude v pracovních dnech namísto současných 18 párů rychlíků R6 zastavovat toliko 15 párů rychlíků R16 (tyto počty se mohou v průběhu vyjednávání jízdního řádu ještě mírně upravit). Taktová linka Ex6 by však ztratila svůj smysl, pokud by v taktu byly konstruovány přírážky na zastavování v těchto železničních stanicích. MD je kromě toho přesvědčeno, že obslužný interval 60/120 minut je i pro tato významná regionální centra dostačující a odpovídá například situaci na trati Praha – Ústí nad Labem – Děčín, kde obdobný model funguje úspěšně již řadu let.
- (25) Přesná podoba nově zvoleného provozního konceptu bude respektovat možnosti infrastruktury, na které stále bude probíhat stavební činnost. Tento provozní model sleduje cíle modernizace železniční infrastruktury a je přímou reakcí na nutnost využít její přínosy. Je zjevné, že toto řešení bude znamenat dodatečné finanční prostředky, avšak bez realizace tohoto řešení by zůstaly výsledky modernizace třetího železničního koridoru v úseku Praha – Plzeň z velké části nevyužity a cestující v relaci Praha – Plzeň by zvolili jiný způsob přepravy. Proto je realizace tohoto řešení v souladu s usnesením vlády č. 758 z 15. září 2014 hlavní prioritou objednatele dálkové dopravy. Předpokládaný provozní koncept bude v prvních letech stabilizován v souvislosti s dokončením jednotlivých staveb modernizace a obnovy dráhy.
- (26) Provoz expresní linky Ex6 a R16 bude sjednán s dopravcem ČD na základě přímého zadání rozšířením stávající smlouvy o veřejných službách o 1 276 tis. vlakových kilometrů ročně, a to v období od prosince 2017 do doby skončení její účinnosti v prosinci 2019. S možností takového rozšíření stávající smlouva počítá. Uvedené rozšíření představuje dodatečné náklady na státní rozpočet pro rok 2018 ve výši 178 168 tis. Kč¹⁹, přičemž pro následné období se tato částka bude upravovat podle inflační valorizace, která je obvyklá ve stávající smlouvě, také jiná pravidla pro změnu výše kompenzace

18 S ohledem na regionalizaci veřejné dopravy v SRN je partnerem České republiky při jednání o dopravní obslužnosti v daném případě Freistaat Bayern. Tento objednatel předpokládá pro jízdní řád 2025 provést nabídkové řízení na relaci München – státní hranice ČR/SRN. V období až do jízdního řádu 2023/2024 má na základě poptávkového řízení zajišťovat na bavorském území výkony dosavadní společnost NETINERA Deutschland GmbH (Länderbahn), přičemž i na základě zadávací dokumentace je deklarovaným partnerem na českém území dopravce ČD.

19 Na základě oficiální nabídky společnosti ČD ze dne 31. ledna 2017.

budou obvyklá jako ve stávající smlouvě²⁰. Podrobnější nákladová struktura předložená dopravcem ČD je uvedena v příloze č. 2 tohoto materiálu.

F2 Další postup v případě linek určených pro nabídková řízení

- (27) V tomto materiálu se navrhuje následující změny týkající se prioritních provozních souborů určených pro nabídková řízení.
- (28) V případě linky R14 Pardubice – Liberec vyprší stávající smlouva o veřejných službách v prosinci 2018. V souladu se stávající koncepcí by po určité přechodné době měl být zahájen provoz společně s provozně dobře propojitelnou linkou R15 Liberec – Ústí nad Labem na základě nabídkového řízení. MD bude v souladu s dosavadním materiálem usilovat o včasný průběh soutěže, přičemž jako reálné se jeví zahájení provozu novým dopravcem v prosinci 2020. Provoz vysoutěžených vlaků se tedy předpokládá od období platnosti jízdního řádu 2020/2021. Na předmětné lince nebudou požadována nová vozidla. Tyto linky jsou provozovány na tratích, na kterých se uvažuje s možností elektrizace, což bude předmětem studií proveditelnosti, které zadá SŽDC. Případný nákup vozidel poháněných spalovacími motory paku bude řešen i ve vztahu k případnému zmaření investic.
- (29) V případě linky R27 Ostrava – Opava – Olomouc se ve světle vývoje situace jeví jako reálné vysoutěžit ke stejnému datu, tedy k prosinci 2020. Provoz vysoutěžených vlaků se tedy předpokládá od období platnosti jízdního řádu 2020/2021.
- (30) V souladu s dosavadní koncepcí se předpokládalo provedení nabídkového řízení na linkách R5 Praha – Ústí nad Labem - Cheb a R20 Praha – Děčín. S ohledem na provedené konzultace, při kterých byl vzat v úvahu i názor společnosti ČD vlastněné Českou republikou, se navrhuje zaměnit tento provozní soubor za jiný soubor v elektrické traktaci srovnatelného významu, a sice na komplex linek R10 v úseku Praha – Hradec Králové, R23 Kolín – Ústí nad Labem a R9 Praha – Havlíčkův Brod – Brno. Zahájení provozu na tomto provozním souboru se navrhuje od prosince 2021.

F3 Předpokládaný vývoj pro roce 2019

- (31) I po roce 2019 předpokládá Česká republika využívat na vymezené části sítě přímé zadání u ČD. Rovněž dopravce ČD k tomu vyjádřil připravenost svým dopisem z 18. srpna 2016, kdy uvedl, že *„chceme v této souvislosti zřetelně deklarovat, že společnost České dráhy, a.s. je připravena po vypršení stávající smlouvy i nadále zajišťovat služby veřejné dopravy v nadregionální dopravě ve stejném rozsahu jako nyní, ať už formou přímého zadání nebo nabídkového řízení, jak je definováno v usnesení vlády č. 758/2014 „zpráva o postupu otevírání trhu“*. Společnost ČD rovněž následně svým dopisem z 11. října 2016 předložila strategické cíle své společnosti a rozvojové plány pro další období.
- (32) Zásadní dopad v uvedené oblasti bude mít Nařízení EP a Rady (EU) č. 2016/2338, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici. Toto nařízení bylo uveřejněno v Úředním věstníku EU dne 23. prosince 2016 a vstoupí v platnost dne 24. prosince 2017. Přechodná ustanovení stanoví, že za šest let vstoupí v účinnost články omezující možnost přímého zadání v železniční dopravě a do šestnácti let od vstupu tohoto nařízení v platnost musí skončit účinnost veškerých smluv uzavíraných na železnici přímo podle článku 5. odst. 6 nařízení PSO. Stejnými termíny jsou tedy prosinec 2023 (kdy končí obecná možnost přímého zadání v železniční dopravě) a prosinec 2033 (kdy by veškeré veřejné služby v přepravě cestujících obecně měly být zadány na základě nabídkových řízení). Lze tedy očekávat, že v následujících letech se trh veřejných služeb v České republice i na železnici výrazně promění.

²⁰ Například dostavbou tzv. ejpovického tunelu lze předpokládat zkrácení jízdní dráhy vlaků a tedy i úspory vlakových kilometrů, které povedou v odpovídající úsporu kompenzace podle smlouvy.

(33) Ke způsobu sjednávání smluv o veřejných službách se vyjádřil ve svém Sdělení²¹ rovněž ÚOHS, který konstatoval, že Nařízení PSO dalo do dispozice každému členskému státu, včetně České republiky, aby přímé uzavření smlouvy o veřejných službách jako výjimečný institut, týkají-li se přepravy na železnici, případně zakázal. Vzhledem k tomu, že v České republice k tomu nedošlo, je v souladu s právním řádem, pokud příslušný orgán přímého uzavření smlouvy, resp. ustanovení o prodlužování těchto přímo uzavřených smluv využije. To však neznamená, že objednatel může takto postupovat vždy a bez splnění dalších podmínek. K přímému uzavření smlouvy lze přistoupit jen v odůvodněných případech, poněvadž představuje výjimku z obecného pravidla, kterou je povinnost provést nabídkové řízení. To, že je zde výrazný zájem na transparentním postupu, nachází mimo jiné svůj odraz i v přímo předepsaných uveřejňovacích povinnostech. Uveřejňovací povinnost týkající se oznámení záměru příslušného orgánu jeden rok předem není, jak v předmětném Sdělení uvádí ÚOHS, samoučelná, neboť *„dílem transparentní postup posiluje ochranu před korupcí a protekcionářstvím, dílem takový postup vede k nalákání širšího spektra případných uchazečů s možností předložení výhodnějších nabídek.“*²²

(34) S ohledem na lhůty pro sjednávání smluv o veřejných službách MD očekává, že v příští zprávě o otevírání trhu, jejíž předložení se navrhuje v termínu do 28. února 2018, bude podána informace o uskutečněné prenotifikaci přímých zadání²³, přičemž délka smlouvy u jednotlivých linek se bude řešit ve vztahu k návrhu harmonogramu otevírání trhu po roce 2019, který bude rovněž součástí příští zprávy o otevírání trhu. Tato zpráva bude muset respektovat i vývoj legislativy EU na trhu veřejných služeb v přepravě cestujících. V souladu s principem postupného otevírání trhu tedy bude třeba nastavit v příští zprávě návrh časového plánu soutěží na vybraných linkách dálkové dopravy, přičemž na dalších relacích, zejména linkách expresního charakteru bude předvídan režim přímého zadání u ČD i s ohledem, aby nedocházelo ke kolizím s realizovanými investicemi do vozidel.

V této souvislosti je vhodné uvést, že dlouhodobou vizí společnosti ČD je být předním zaměstnavatelem a úspěšným dopravcem na plně liberalizovaném trhu veřejné dopravy a doprovodných služeb, být ziskovou společností, řízenou podle mezinárodních principů *corporate governance*, která dlouhodobě ob stojí oproti konkurenci, a zároveň být společností, která respektuje princip udržitelnosti v oblasti životního prostředí. Tomu odpovídá i obchodní model společnosti, který reflektuje na potřeby objednatelů v oblasti zajištění dopravní obslužnosti České republiky i jednotlivých krajů, založený na dlouhodobých smluvních vztazích o poskytování služeb v rámci veřejných služeb v přepravě cestujících. Společnost ČD si je vědoma svého významu postavení na trhu osobní železniční dopravy a v tomto kontextu plánuje i svůj další rozvoj, tj. udržení maximálně možného podílu na trhu dálkové i regionální dopravy. Stávající smluvní vztahy končí převážně v roce 2019 a další rozvoj společnosti závisí na způsobu liberalizace v rámci České republiky.

Z toho plyne, že další obchodní strategie ČD bude s ohledem na vývoj evropské legislativy především závislá na dohodě o části trhu podléhajícího po určitá časová období přímému zadání veřejných služeb a na úspěšnosti této společnosti v rámci nabídkových řízení.

(35) Zároveň je třeba uvést, že předseda ÚOHS konstatoval svým dopisem ze dne 9. dubna 2015, že *„Úřad předpokládá, že bude pokračovat proces liberalizace českých železnic a dojde k dalšímu otevírání železnic pro přístup konkurence. (...) V zájmu dostatečně rychlého šetření (...) stížností by Úřad přivítal, kdyby byla společnostmi České dráhy, a. s.,*

21 Sdělení Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže k zajišťování veřejných služeb v železniční přepravě ze srpna 2015.

22 Přestože lze služby v oblasti železniční dopravy zadávat přímo, s ohledem na uveřejňovací povinnost může případná srovnatelná alternativní nabídka jiného dopravce samotný proces přímého uzavírání smlouvy zásadním způsobem ovlivnit.

23 Podle ust. článku 7 odst. 2 Nařízení PSO je povinen každý příslušný orgán nejpozději jeden rok před zahájením nabídkového řízení nebo přímým uzavřením smlouvy zveřejnit v Úředním věstníku EU stanovené informace o připravované smlouvě či nabídkovém řízení.

uložena povinnost, aby vedla své údaje tak, aby byla zjistitelná a doložitelná (a to i po delším časovém období) podrobnější struktura skutečných nákladů a výnosů vynaložených touto společností za určité (co nejkratší) časové období. Náklady a výnosy kalkulované souhrnně za všechny spoje společnosti České dráhy, a.s., objednané Ministerstvem dopravy na základě Smlouvy o závazku veřejné služby v drážní osobní dopravě ve veřejném zájmu na zajištění dopravních potřeb státu, (...) jsou pro šetření Úřadu nedostatečné a netransparentní.“

- (36) V této souvislosti je třeba připomenout rovněž požadavek, který vyplynul z kontrolního závěru NKÚ²⁴ z kontrolní akce 15/22 „Peněžní prostředky státního rozpočtu poskytované na veřejnou službu v drážní osobní dopravě“. NKÚ v principu konstatoval, že nebyly vytvořeny podmínky pro provedení kontroly nákladů a výnosů, neboť značný rozsah vstupních dat a nemožnost rozboru jednotlivých operací kontrolu mimořádně ztěžuje.
- (37) Z uvedených skutečností vyplývá, že v případě trvání přímého zadání bude nezbytné, aby náklady a výnosy (a to předpokládané i skutečné) byly dopravcem ČD kalkulovány v podrobnější struktuře. Prozatím nelze předjímat, zda půjde po roce 2019 o jednu smlouvu či více přímo zadáných smluv, avšak již nyní je zřejmé, že MD bude požadovat rozdělení předpokládaných i skutečných nákladů a výnosů v detailu podle jednotlivých linek. Tato povinnost bude proto v rámci nově uzavřených smluv po roce 2019 vyžadována.
- (38) Detailní informace o rozsahu přímého zadání a postupu otevírání trhu veřejných služeb pro hospodářskou soutěž budou obsaženy včetně informace o uskutečněné prenotifikaci přímých zadání v návaznosti na provedená jednání a reálný dopad právních předpisů EU v předmětné oblasti v průběhu roku 2016 a 2017 v příští zprávě o otevírání trhu.

G. Zajištění rovných a nediskriminačních podmínek pro účastníky nabídkových řízení

- (39) Od poslední Zprávy došlo k výraznému posunu nastavení provozních podmínek v prostředí české železnice. Budovy železničních stanic jsou v současné době (až na marginální výjimky) opětovně ve vlastnictví České republiky, a jejich provozování tedy není přímo závislé na žádném z dopravců. Novela zákona o dráhách²⁵ jakož i přijetí samostatného zákona o zřízení regulačního orgánu²⁶, který bude mít v České republice podobu Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, vytváří otevřené prostředí, v rámci kterého bude proces nabídkových řízení i následný provoz vysoutěžených dopravců výrazně strukturovanější a předvídatelnější.
- (40) Je třeba otevřeně uvést, že rozhodnutím ÚOHS ve věci nabídkového řízení na lince R16 se plně otevřel problém „režijních jízdenek“. MD považuje potřebné danou problematiku pro další otevírání trhu řešit, přestože ÚOHS uvedl, že sama existence zmocnění v § 33 Transformačního zákona nevede k nelegálnosti nabídkových řízení. Podle vnímání MD však nerovnost na dopravním trhu mezi soutěžiteli vytvářená zákonným ustanovením, které ukládá povinnost akceptovat tzv. „režijní jízdné“ jednomu provozovateli bez poskytnutí jakékoliv náhrady, je nadále obtížně udržitelná. Vyřešení této otázky je v důsledku toho předpokladem úspěšného provedení dalších nabídkových řízení.
- (41) Rovněž NKÚ ve své zprávě²⁷ uvedl, že MD úspěšně nedokončilo ve sledovaném období žádné nabídkové řízení, což bylo mj. zaviněno nedořešenou otázkou tzv. režijního jízdného. Nápravným opatřením je úkol prověřit potřebnost zákonem stanoveného státního benefitu zaměstnackého jízdného na české železnici. Smyslem opatření není

24 Nejvyšší kontrolní úřad.

25 Zákon č. 319/2016 Sb. kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony

26 Zákon č. 320/2016 Sb. o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře.

27 Kontrolní závěr NKÚ z kontrolní akce 15/22 „Peněžní prostředky státního rozpočtu poskytované na veřejnou službu v drážní osobní dopravě“

zrušení zaměstnackého jízdného, ale zvážení skutečnosti, zda tento benefit má být uložen jednomu dopravci zákonem, přičemž jiným dopravcům uložen není.

- (42) Z mála racionálních cest se jako nejpravděpodobnější jeví ta, kdy tento benefit nebude dále poskytován jako státní závazek, přičemž MD jako objednatel nebude bránit dopravcům, aby svým zaměstnancům poskytovali zaměstnanecké jízdné, a nebude požadovat úhradu tohoto výpadku tržeb z hlediska ztráty z provozování veřejných služeb, aby tak podpořilo možnost zaměstnanců se k takovým benefitům dostat. V případě provozovatele dráhy či objednatelů je na jejich aktivitě, aby případně svým zaměstnancům sjednali síťové jízdní doklady jako zaměstnanecký benefit. Uvedené bude potřebné řešit samostatným procesem před vypsaním dalších nabídkových řízení.
- (43) MD zahájilo řešení problematiky tarifní integrace železničních služeb na území ČR. Byly vypracovány dvě zprávy (jedna přímo MD a druhá v rámci výzkumné aktivity financované Technologickou agenturou ČR²⁸) které určují další možný postup prací. Otázky spojené s tarifní integrací lze rozdělit na dopravně-inženýrské (zejm. celistvost přepravní smlouvy a problematika universální použitelnosti jízdních dokladů), technologické (zejména standard jízdního dokladu) a finanční (clearingové vypořádání mezi vydavatelem jízdenky, prodejcem jízdenky a použitým dopravcem s prostorem pro dohodu o uplatnění komerčních slev). Předpokládá se, že práce na tarifní integraci budou v dalším období pokračovat. Z pohledu MD se to jeví jako nezbytné.

H. Shrnutí

(44) V návaznosti na výše uvedené skutečnosti se navrhuje, aby:

- a) **Ministerstvo dopravy přistoupilo ke změně provozní koncepce na lince Ex6 Praha – Plzeň – Cheb/Mnichov a R16 Praha - Klatovy, se zahájením provozu od jízdního řádu 2017/2018, a uzavřelo za tím účelem dodatek smlouvy s dopravcem České dráhy, a.s. (body 22 až 26 materiálu),**
- b) **Ministerstvo dopravy zajistilo uvolnění příslušných finančních prostředků v rámci svého schváleného rozpočtu pro následující kalendářní roky 2018 a 2019,**
- c) **Ministerstvo dopravy pokračovalo v procesu otevírání trhu veřejných služeb na základě navrženého pořadí soutěžených linek (body 27 až 30 materiálu),**
- d) **Ministerstvo dopravy aktivně řešilo tarifní integraci v oblasti železniční veřejné dopravy a přistoupilo k řešení problematiky tzv. „režijního jízdného“ (body 40 a 43 materiálu), aby uvedené problematiky byly dořešeny do konce platnosti jízdního řádu 2018/2019, kdy končí stávající dlouhodobá smlouva o veřejných službách s ČD.**

28 Projekt Technologické agentury České republiky č. TB0200MD065 „Stabilizace veřejné dopravy ve vztahu ke koncepčním dokumentům státu.“

Příloha č. 2 - Související náklady na rozšíření provozní koncepce na linkách Ex6 a R16

Položka	Nárůst kompenzace pro linky Ex6 a R16	
	(období platnosti jízdního řádu 2017/2018)	
	v tis. Kč	v Kč/vlkm
Trakční energie	51 346,7	40,227
Opravy a udržování (včetně materiálu)	51 293,7	40,185
Ostatní služby	38 785,1	30,386
Osobní náklady	20 646,7	16,175
Odpisy a finanční náklady vozidel	56 132,7	43,976
Dodatečné náklady bez dopravní cesty celkem	218 204,9	170,950
Použití železniční dopravní cesty (dodatečný příjem SŽDC, s.o.)	28 608,1	22,413
Dodatečné výnosy celkem	71 113,1	55,713
Přiměřený zisk (ve výši 1,00 % celkových nákladů)	2 468,1	1,934
Nárůst kompenzace	178 168,0	139,583
Dopravní výkon v tis. vlkm	1 276,4	