

Analýza

současného stavu veřejných služeb v přepravě cestujících v Jihočeském kraji a možnosti zajištění veřejné dopravy v rámci závazku veřejné služby v Jihočeském kraji po roce 2019

Obecně

Jihočeský kraj stanoví ve své samostatné působnosti rozsah dopravní obslužnosti regionu a zajišťuje dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a jejich propojením podle § 3 odst. 1 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a změně dalších zákonů. Pro zajištění dopravní obslužnosti uzavírá kraj jako objednatel smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících s dopravci podle § 8 zákona č. 194/2010 Sb.

Pro smlouvy o veřejných službách uzavřené po 3. prosinci 2009 je klíčovým právním předpisem nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70. Toto nařízení stanoví nabídkové řízení jako základní způsob výběru dopravce pro veřejné služby a obsahuje některé výjimky pro možnost objednatele sjednat smlouvu o veřejných službách na základě přímého zadání.

Přímé zadání je v současné době možné bez omezení v železniční dopravě, dále při přerušení služeb (až na 2 roky), při průměrné roční hodnotě zakázky do výše 1 mil. EUR nebo provozním výkonu do 300 tis.km/rok. Pokud by se jednalo o malý resp. střední podnik (do 23 provozovaných vozidel), může být průměrná roční hodnota zakázky zvýšena do 2 mil. EUR resp. 600 tis. km. Za stanovených podmínek lze zakázku přímo zadat vnitřnímu provozovateli (v Jihočeském kraji se jedná pouze o Dopravní podnik města České Budějovice).

Současná legislativa umožňuje v železniční dopravě při splnění stanovených podmínek, zejména poskytne-li provozovatel významný majetek, prodloužení stávajících smluv až o ½ doby trvání (tj. v našem případě 5 let). Jedná se pouze o možnost takového postupu, k jehož realizaci je nutná shodná vůle obou stran. Místo prodloužení stávajících smluv se jeví jako vhodnější využít možnosti nabídkového řízení nebo přímého zadání podle zák. č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících, při dodržení zásad transparentnosti a rovného zacházení. Nabídkové řízení i přímé zadání (realizované na základě smluvního příslibu) umožňuje využití evropské podpory (OPD2) pro pořízení nových kolejových vozidel, ať již budou pořízena státem, krajem, či dopravcem.

Možnost pořízení vozidel státem v případě nabídkového řízení i přímého zadání aktuálně navrhuje krajům Ministerstvo dopravy ČR. Toto řešení má být realizováno při pořízení vozidel a následného výběru dopravce v dálkové dopravě v souladu s vládou schváleným harmonogramem otevírání trhu. MD navrhuje, že by rovněž pro regionální dopravu pořídil stát vozidla požadovaná krajem (s podporou OPD2) a smluvně zajistil jejich periodickou údržbu. K projednání této možnosti s krajem připravuje MD ČR seminář v měsíci červnu.

Nabídkové řízení je upraveno zákonem č. 194/2010 Sb., který obsahuje i konkrétní úpravu procesu a podmínek, podle kterých mají tato řízení probíhat. V oblastech, kde není tento proces řešen, aplikuje se zákon č. 136/2007 Sb. o veřejných zakázkách v platném znění. Na základě nového zákona o zadávání veřejných zakázek č. 637/2016 Sb., který nabývá účinnosti od 1. 10. 2016, bude nutná aktualizace zákona č. 194/2010 Sb. a ze strany MMR a MD je příslib vydání metodiky pro organizaci nabídkových řízení v dopravě.

Řada členských států Evropské unie v návaznosti na obecné zásady nařízení č. 1370/2007 (přes absenci právní povinnosti) postupně zavádí nabídkové řízení jako základní způsob výběru dopravce i v oblasti železniční dopravy. Výběr dopravců v nabídkových řízeních již proběhl např. v Německu, ve Velké Británii, v Nizozemsku či ve Švédsku. V této souvislosti lze pro příklad uvést, že ve Spolkové zemi Bavorsko, kterou lze velikostně srovnávat s Českou republikou, existuje plán nabídkových řízení do roku 2023. Např. v Bavorsku došlo u relací vysoutěžených organizátorem dopravní obslužnosti, společností Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG), k výraznému zvýšení kvality poskytovaných

služeb a poklesu jednotkové ceny dopravního výkonu (k nárůstu výkonů bez navyšování kompenzací). V ČR jsou zatím zkušenosti zejména s nabídkovými řízeními ve veřejné linkové dopravě, v železniční dopravě jen u jednotlivých tratí a menších provozních souborů. Úspěšná nabídková řízení v železniční dopravě proběhla v Libereckém kraji – na provozní soubor Jizerskohorské železnice a linku Liberec – Zittau – Rybníště. Vyhlášená nabídková řízení ve veřejné linkové dopravě i železniční dopravě jsou ve značné míře blokována neúspěšnými dopravci a mnohdy končí bez pozitivního výsledku.

Současný stav v Jihočeském kraji

Veřejné služby v přepravě cestujících objednávané Jihočeským krajem jsou zajišťovány na základě přímo uzavřených smluv platných do počátku prosince 2019 (10 let ode dne jejich účinnosti):

- ve veřejné linkové dopravě aktuálně (po realizovaných akvizicích) s 11 dopravci
- v drážní dopravě se 3 dopravci

Současné smlouvy s dopravci umožňují, ještě v průběhu jejich platnosti, využít formu nabídkového řízení pro 25 % objemu provozních výkonů zajišťovaných společností ČD a.s. a 30 % objemu provozních výkonů zajišťovaných dopravci ve veřejné linkové dopravě.

Železniční dopravu zajišťuje dominantně v Jihočeském kraji akciová společnost České dráhy. V roce 2015 realizovaly ČD 20,4 % dopravních výkonů v kraji, ale čerpají na úhradu prokazatelné ztráty 56,5 % celkového objemu finančních prostředků určených pro veřejnou dopravu, přičemž úhrada na jednotku výkonu činila cca 112 Kč/vlkm. Prodloužení dosavadní smlouvy o polovinu délky jejího trvání je v kontextu současné právní úpravy komunitárního a národního práva nadále možné, nicméně jeví se však pro budoucí období jako nevyhovující.

Tato téměř monopolní situace není pro Jihočeský kraj jako objednatele příznivá, protože neumožňuje převzetí části služeb jiným dopravcem v případě, že služby současným dopravcem by byly poskytovány za méně výhodných podmínek, než které by umožnila existence tržní situace. Přímé uzavření smluv s sebou dále podle nařízení č. 1370/2007 přináší povinnost vyhovět přísnějším podmínkám pro určení výše kompenzace. Tyto podmínky jsou uvedeny zejména v příloze nařízení a jsou spojeny s měřením tzv. čistého finančního dopadu na náklady a výnosy při plnění veřejných služeb. Takový postup je legislativně možný, určení a kontrola výše čistého finančního dopadu je obtížná zejména v případě převažujícího monopolu dominantního dopravce.

Na základě nabídkového řízení vyhlášeného Jihočeským krajem pro výběr dopravce v rámci Provozního souboru Šumava (25 % objemu provozních výkonů ČD a.s.) projeví zájem o poskytování veřejných služeb v regionální dopravě objednávané krajem vedle ČD a.s. dva další dopravci s výrazně nižší jednotkovou cenou služeb a zajištěním požadované kvality. V případě výběru nového dopravce je předpokládána roční úspora financování dopravní obslužnosti cca 30 mil. Kč. Obdobně lze očekávat, že nabídková řízení na železnici mohou přinést úspory využitelné na rozvoj a zkvalitnění dopravní obslužnosti, resp. provoz integrovaného dopravního systému. Další přínos může spočívat ve zvýšení tržeb vzhledem k zatraktivnění a vyššímu využití veřejné dopravy.

V situaci, kdy existuje více potenciálních zájemců o poskytování veřejných služeb, jeví se z pohledu hospodárného vynakládání finančních prostředků kraje jako vhodné provést (v převážné části segmentů) formalizovaný výběr mezi uchazeči na základě předem stanovených podmínek, v případě veřejných služeb v přepravě cestujících tedy na základě nabídkových řízení.

Společnost JIKORD posoudila rovněž možnost využití nabídkového řízení pro 30 % výkonů jednoho (nebo více) autobusových dopravců ještě před rokem 2019. S ohledem na komplikace, které by tato možnost přinesla v souvislosti s uvažovanou komplexní úpravou vedení jednotlivých autobusových linek v kraji v návaznosti na železniční dopravu, ve vztahu k přípravě IDS, plánované výstavbě přestupních terminálů, tento postup nedoporučuje. Pro přípravu nabídkových řízení návazně na současné desetileté smlouvy bude možno využít jak existující zkušenosti z jiných krajů, tak i vlastní zkušenosti s realizovaným nabídkovým řízením v železniční dopravě na Provozní soubor Šumava.

Vymezení souborů pro nabídková řízení resp. přímé zadání

Návrh provozních souborů pro nabídková řízení resp. přímé zadání v regionální železniční osobní dopravě a pro nabídkové řízení v regionální veřejné linkové osobní dopravě je vymezen takto:

Železniční osobní doprava:

Orientační kompenzace byla vypočítána na průměrnou výši rozdílu mezi náklady a výnosy u provozních souborů 2a a 2b ve výši 112,- Kč/vlkm u souboru 3 ve výši 75,- Kč/vlkm

provozní soubor	trakce	čísla tratí	dopravní výkon (vlkm/rok)	orientační hodnota kompenzace (Kč/rok)
1	elektrická trakce	190, 195, 196, 199, 202, 220, 225	2 040 000	228 480 000
2a	motorová trakce Šumava	194, 197, 198	1 337 000	149 744 000
2b	motorová trakce mimo Šumavy	191, 200, 201, 203, 224, 226, 227	1 727 000	193 424 000
3	motorová trakce úzkokolejná železnice	228, 229	176 500	13 237 500
celkem			5 280 500	584 885 500

Veřejná linková osobní doprava:

Orientační nákladová cena byla vypočítána na průměrnou cenu dopravního výkonu výši 34,30 Kč/km

Orientační kompenzace byla vypočítána na průměrnou výši rozdílu mezi náklady a výnosy 21,50 Kč/km

provozní oblast	dopravní výkon (ujkm/rok)	orientační nákladová cena (Kč/rok)	orientační hodnota kompenzace (Kč/rok)
České Budějovice	4 539 000	155 687 700	97 588 500
Český Krumlov	2 224 000	76 283 200	47 816 000
Jindřichův Hradec	3 689 500	126 549 850	79 324 250
Písek	2 614 500	89 677 350	56 211 750
Prachatice	2 245 000	77 003 500	48 267 500
Strakonice	2 523 500	86 556 050	54 255 250
Tábor	2 658 500	91 186 550	57 157 750
celkem	20 494 000	702 904 200	440 621 000

Orientační hodnota kompenzace v cenách roku 2015 bude dále upravena v závislosti na revizi provozních konceptů, vývoji inflace, změnách v cenové i legislativní oblasti (např. výše podpory regionální železniční dopravy ze strany státu, ceny zařízení služeb, problematika podpory pořízení vozidel a související výše odpisů atd.) Je uvedena jako maximální, přičemž v případě úspěšného nabídkového řízení lze očekávat její snížení vůči plánované hodnotě kompenzace v době uzavření smlouvy.

Navržený dopravní výkon veřejné linkové dopravy zahrnuje rovněž regionální spoje, které v současné době nejsou zahrnuty do závazku veřejné služby, je tedy o 910 000 km vyšší, než stav v roce 2015. Jde o maximální výši, do závazku veřejné služby by měly být zařazeny pouze zastávkové spoje nezbytné pro dopravní obslužnost regionu. Lze očekávat, že v této souvislosti nedojde na základě nabídkového řízení k absolutnímu nárůstu výše kompenzace.

V železniční dopravě závisí rozdělení provozních souborů na výsledku nabídkového řízení pro výběr

dopravce pro Provozní soubor Šumava (2a) resp. uzavření smlouvy s vybraným dopravcem. Navrhuje se pro účely předběžného oznámení soubory 2a a 2b v motorové trakci spojit. V případě úspěchu

nabídkového řízení souboru 2a budou údaje o dopravním výkonu a orientační hodnotě kompenzace upraveny změnovým oznámením.

V případě neúspěchu nabídkového řízení souboru 2a, případně jeho dalšího neúměrného prodloužení (do r. 2017), se navrhuje současně s úpravou předběžného oznámení pro motorovou trakci podat předběžné oznámení na přímé zadání Provozního souboru Šumava vybranému dopravci od období JŘ 2019/2020 za podmínek aktualizovaného závazného návrhu smlouvy zpracovaného pro nabídkové řízení.

Smlouvy na železnici v rámci nabídkového řízení mohou být uzavírány na období 15 let s možností prodloužení o 7,5 roku z důvodu pořízení nových či modernizovaných vozidel. V rámci využití OPD2 budou požadována nová vozidla (program nepřípouští modernizace). Ostatní poptávaná vozidla by neměla být v roce zahájení provozu zásadně starší 10 let, požadováno bude maximální využití provozních parametrů tratí, doplňkové výkony nestandardních vozidel by neměly přesáhnout 15 %. Podrobně bude specifikována kvalita vozidel, jejich vnitřní vybavení, informační a odbavovací systémy. Ke změně v rozdělení výkonů mezi provozními soubory elektrické a motorové trakce může dojít v případě elektrizace tratě 226 Veselí n/L. – České Velenice a části tratě 201 v úseku Písek – Písek-město. Termín realizace těchto investičních akcí požadovaných Jihočeským krajem není v současné době stanoven, v obou případech bylo zahájeno zpracování přípravné dokumentace.

Provozní soubor 1 (elektrická trakce) lze zajistit nabídkovým řízením, případně přímým zadáním současnému dopravci České dráhy a.s. V případě pořízení vozidel dopravcem by bylo nutno jej v obou případech zavázat k pořízení 5-6 nových nízkopodlažních jednotek (obdobně typu RegioPanter) pro zajištění provozu na elektrizované síti kraje 25 kV 50 Hz s výjimkou tratě č. 195 Rybník – Lipno nad Vltavou a smluvně zajistit řešení elektrického provozu 1500 V ss na trati č. 202 Tábor – Bechyně.

Provozní soubor 3 (motorová trakce – úzkokolejky) je navrženo vzhledem k vlastnickým právům (současný vlastník dráhy i její provozovatel JHMD a.s.) a s ohledem na malý rozsah výkonů a specifickou provozu řešit formou přímého zadání na dobu do 15. 10. 2024. Na tuto dobu prodloužil dodatkem č. 11 současnou smlouvu Kraj Vysočina.

Ve veřejné linkové dopravě se navrhuje rozdělení na 7 provozních souborů/částí (výchozí linky dle okresů České Budějovice, Český Krumlov, Prachatice, Strakonice, Písek, Tábor a Jindřichův Hradec), které mohou být soutěženy samostatně anebo v rámci jedné dělené zakázky. Smlouvy by měly být uzavřeny na období 10 let s možností prodloužení o 5 let. Průměrné stáří vozového parku by nemělo přesáhnout 4 roky, maximální stáří 10 let. Součástí nabídkového řízení bude i požadavek na minimální procento zastoupení nízkopodlažních a malokapacitních autobusů. Současná orientační nákladová cena 34,30 Kč/ujkm i orientační hodnota kompenzace 21,50 Kč/ujkm může při vhodnější nabídce veřejné dopravy a vyšším počtu ujetých kilometrů na vozidlo poklesnout o 10-15 %, což jsou reálné výsledky z krajů, kde již soutěže úspěšně proběhly.

Smluvní zajištění městské hromadné dopravy (MHD) České Budějovice je specifické. Lze předpokládat, že Statutární město České Budějovice využije ustanovení čl.5 odst.2 písm.b) nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a uzavře přímo smlouvu o přepravě cestujících se svým vnitřním provozovatelem – Dopravním podnikem města České Budějovice (DPM ČB). Vnitřní provozovatel může za stanovených podmínek provozovat i vnější linky mimo území svého příslušného místního orgánu, pokud se jedná o služby druhotné povahy. Za ně lze považovat vzhledem k objemu výkonů vyjádřenému počtem ujetých kilometrů i současné služby mimo obvod města. Na tyto služby se navrhuje uzavřít smlouvu o kompenzaci v předem dohodnutém rozsahu přímo se Statutárním městem České Budějovice, byly by tak ukončeny stávající smlouvy na trolejbusovou a autobusovou dopravu mezi krajem a DPM ČB.

Smluvní zajištění MHD v extravilánu v Táboře a Strakonících je zajištěno smlouvami Jihočeského kraje s dopravci COMETT plus s.r.o., resp. ČSAD STTRANS a.s. V tomto případě je vhodnější řešení participovat na nabídkových řízeních objednatelů MHD a uzavřít smlouvy přímo s nimi na kompenzaci dohodnutého rozsahu výkonů. V ostatních MHD v kraji je možný obdobný postup.

Výsledkem celkového posouzení je tato varianta:

		varianta B	
✓ Železnice – motorová trakce		NŘ	
✓ Železnice – elektrická trakce		NŘ	
✓ Železnice – úzkokolejky		PZ	
Veřejná linková doprava		NŘ – 7 provozních souborů/částí	

NŘ – nabídkové řízení, PZ – přímé zadání

Pro další postup je navržena tato varianta z následujících důvodů:

- Nabídkové řízení je upřednostňováno z důvodu transparentnosti postupu a zjištění odpovídající výše kompenzace při dosažení kvality vozového parku požadované v zadávací dokumentaci.
- OPD2 pro modernizaci vozového parku v rámci Jihočeského kraje (pořízení nových vozidel) lze využít u nabídkového řízení jak v případě pořízení vozidel pro regionální dopravu státem, tak v případě pořízení vozidel dopravcem či krajem.
- U souboru úzkokolejných tratí jde z hlediska celkového rozsahu výkonů i finančního objemu o marginální záležitost, postup je nutno koordinovat s Krajem Vysočina, který s formou nabídkového řízení v současné době nepočítá. Bazální je otázka existence dopravce, v krajním případě je možné zahrnout veřejnou dopravu obsluhovanou železničním dopravcem do provozního souboru veřejné linkové dopravy Jindřichův Hradec.
- V případě přímého zadání lze sjednat podmínky kontraktu (cena, kvalita vozového parku, přepravní podmínky atd.) analogicky jako při stanovení zadávacích podmínek nabídkového řízení. Kromě úzkokolejných tratí lze tento postup využít i při přímém zadání Provozního souboru Šumava, pokud bude probíhající NŘ neúměrně protahováno.

Postup nabídkových řízení:

Přípravu a realizaci nabídkových řízení se doporučuje zajistit externím subjektem vzešlým z výběrového řízení. S ohledem na administrativní a organizační náročnost se navrhuje vybrat jeden subjekt pro všechna nabídková řízení realizovaná do roku 2019. S ohledem na průnik legislativy, kterou se NŘ řídí a problémy při jeho přípravě a realizaci je žádoucí vybrat zkušenou právnickou osobu, která bude garantem správnosti a úplnosti jednotlivých kroků. Vybraný subjekt musí pracovat v úzké součinnosti s KÚ (ODSH, OREG, OLVV) a společnostmi JIKORD.

S ohledem na nabídkové řízení v drážní dopravě, které realizoval Jihočeský kraj a na průběh a výsledky nabídkových řízení, které byly realizovány ostatními kraji se doporučuje uskutečnit nabídkové řízení jako vícekolové (s jednáním o nabídkách). Prostřednictvím takového NŘ lze prokazatelně dosáhnout neekonomičtější nabídky. Zároveň bude na zvážení, zejména u NŘ na linkovou osobní dopravu a předpokládaný významný počet uchazečů o takovou veřejnou zakázku, využití možnosti systému elektronické aukce.

Technickou a technologickou přípravu (technickou část zadávací dokumentace) bude zajišťovat společnost JIKORD ve spolupráci s ODSH KÚ. Vhodná bude spolupráce s vysokými školami, zejména VŠTE České Budějovice resp. ČVUT Praha a Univerzitou Pardubice. V případě schválení projektu AMOD v programu Interreg DANUBE bude možnost zadání nabídkové dokumentace externímu subjektu s podporou EU do výše 85 % (rozhodnutí o projektu, na němž participuje společnost JIKORD je předpokládáno do 30. 6. 2016, projekt již postoupil do 2. kola dvoukolové výzvy).

V případě, že se některé z nabídkových řízení případně přímé zadání nepodaří realizovat ve stanoveném termínu, lze využít ustanovení čl. 5 bodu 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a přijmout mimořádné opatření formou přímého uzavření smlouvy nebo formální dohody o rozšíření smlouvy o veřejných službách na dobu nejdéle 2 let.

Časový harmonogram a odpovědnost

Obecně je nutno vyjít ze skutečnosti, že nabídkové řízení může být podle příslušných předpisů unijního práva zahájeno nejdříve rok po předběžném oznámení v Úředním věstníku EU (TED). Důležitým

faktorem je také časový rozdíl mezi zveřejněním a zahájením plnění u jednotlivých provozních souborů, který vyplývá především z předpokládané dostupnosti potřebného technického vybavení dopravce vybraného k plnění zakázky, zejména pořízení požadovaných kolejových vozidel, kde je časová dostupnost podstatně horší, než u pořízení autobusů. Obvyklá dostupnost modernizovaných či nových kolejových vozidel je cca 1,5 -2 roky, autobusů cca 6 měsíců – 1 rok.

Vzhledem k této skutečnosti a rovněž pro případ průtahů nabídkových řízení z důvodu námitek, odvolání apod., je žádoucí dodržet rámcový časový harmonogram, odpovědnost a postup projednávání, které jsou uvedeny v příloze č. 4 tohoto návrhu.

V železniční dopravě by termíny přímého zadání měly být shodné s termíny pro nabídkové řízení, pro případné přímé zadání Provozního souboru Šumava od JŘ 2019/2020 je s ohledem na zpracovanou dokumentaci včetně závazného návrhu smlouvy možný časový posun.

Dle operativní potřeby se jeví jako vhodné v příslušném čase zároveň informovat o zahájení případně o průběhu nabídkových řízení též Dopravní výbor a Zastupitelstvo kraje.

Finanční rámec pro regionální dopravu

Uzavírání smluv na dobu 10 - 15 let neznámá nutnost zcela konstantního rozsahu služeb, vyžaduje však stabilní finanční rámec v rámci rozpočtu Jihočeského kraje, který bude moci zachytit nejen inflaci, ale i případné další výkyvy související např. se změnami v daňové, cenové či legislativní oblasti. Spolufinancování regionální železniční dopravy ze strany státu je zajištěno na základě usnesení vlády ČR č. 191 ze dne 9. 3. 2016. Pro léta 2020-2034 má být na základě připravované smlouvy mezi státem a kraji zajištěno spolufinancování regionální železniční dopravy ve výši 30,229 % jejího finančního objemu.

Základní principy a vymezení objednávky veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti regionální osobní dopravy

Regionální doprava musí navazovat na koncepční změny v dálkové dopravě objednávané MD ČR. Po dokončení 4. TŽK Praha – České Budějovice dojde k úpravě koncepce nabízených služeb pro cestující veřejnost, která bude využívat parametry modernizované infrastruktury. V menším rozsahu se úprava konceptu regionální dopravy dotkne i dalších tratí na modernizované železniční infrastruktuře (např. tratí České Budějovice – Volary, Veselí nad Lužnicí – České Velenice, České Budějovice - Plzeň).

Je třeba očekávat změny vyvolané koncepčními úpravami jiných objednatelů, a to jak regionální dopravy v sousedních krajích, tak i v Horním Rakousku a Dolním Rakousku. Na tyto změny bude přiměřeným způsobem reagovat i objednávka veřejné dopravy Jihočeského kraje.

V souvislosti se zavedením a rozvojem IDS dojde ke koncepční úpravě vedení linek - posílení páteřních železničních linek se zajištěním přestupních návazností vlak-autobus.

Ve veřejné linkové dopravě bude nutno s využitím dopravního modelu Jihočeského kraje, jehož zpracování je součástí schváleného projektu RUMOBIL v rámci programu Interreg Central Europe, posoudit před vyhlášením nabídkového řízení trasy linek a v souladu se zásadami kvality poskytovaných služeb stanovit minimální počty spojů v pracovní dny a dny pracovního klidu. Dořešit je nutné problematiku využití nedotovaných spojů.

Do doby realizace nabídkových řízení je nutno vymežit a zpřesnit rozsah a financování MHD. Vlastní řešení spolupráce kraje s MHD je navrženo v bodech 23. a 24.

Při přípravě zadávacích podmínek jednotlivých NŘ bude nutno ve spolupráci s dotčenými kraji a s přihlédnutím k vydavateli licence řešit problematiku linek vedených přes hranice kraje v rámci těchto možností:

- vzájemná výměna výkonů
- úhrada výkonů vysoutěžených na území sousedního kraje
- společné nabídkové řízení

Jednání se sousedními kraji v tomto směru jsou vedena již od počátku tohoto roku s cílem dosáhnout příslušných dohod do 12/2016.

Při přípravě zadávacích podmínek jednotlivých NŘ bude potřeba rozhodnout, jakého charakteru budou tyto podmínky, zdali bude přenesena odpovědnost za tržby na dopravce a bude „soutěžena“ pouze cena dopravního výkonu (soutěž brutto) nebo zda bude odpovědnost za tržby ponechána na objednateli (soutěž netto). Oba principy mají své silné a slabé stránky a bude tedy potřeba vyhodnotit nejen

nabídkové řízení na železniční dopravu pro provozní soubor Šumava, ale i zkušenosti ostatních krajů při přípravě a realizaci nabídkových řízení ve veřejné linkové dopravě.

Při přípravě zadávacích podmínek jednotlivých NŘ bude potřeba posoudit rozsah tzv. dodatečných dopravních výkonů, které by mohly být v průběhu plnění zakázky doobjednány za „vysoutěženou“ cenu dopravního výkonu. Jako odpovídající se jeví 10 – 15 % současných ročních provozních výkonů v jednotlivých segmentech.

Přímé zadání v železniční dopravě

Smlouvu lze uzavřít na dobu 15 let a za stanovených podmínek ji lze prodloužit až o ½ délky trvání. Právní předpisy žádným způsobem neomezují sjednání dělby nákladových a výnosových rizik při uzavírání smlouvy o veřejných službách. Je tedy možné sjednat jak čistou („netto“) smlouvu, při které rizika a příležitosti v oblasti výnosů jsou na straně dopravce, tak i hrubou („brutto“) smlouvu, při které rizika a příležitosti v oblasti výnosů jsou na straně objednatele. Pokud se nesjedná jinak, určuje kompenzační vyhláška 296/2010 Sb. základní pravidla pro rozdělování nákladových a výnosových rizik v případě přímého zadání.

Přímo uzavírané smlouvy o veřejných službách podléhají zvýšené transparentnosti. Povinný obsah smluv je shodný v případě nabídkového řízení i přímého zadání. Před uzavřením smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících přímým zadáním dopravce předloží objednateli finanční model nákladů, výnosů a čistého příjmu, které mají vyplynout ze smlouvy (dále jen „finanční model“). Na základě finančního modelu je objednatel povinen zkontrolovat, zda navrhovaná kompenzace není nadměrná. Na základě finančního modelu, který obsahuje poskytnutí nadměrné kompenzace, nelze uzavřít smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících. Pokud by přesto byla smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících uzavřena, je neplatná. Objednatel musí být schopen prokázat, že výše kompenzace je přiměřená, zohledňuje požadavek účinnosti a kvality služeb.

Objednatel musí nejpozději jeden rok před přímým uzavřením smlouvy zveřejnit v Úředním věstníku Evropské unie alespoň tyto informace:

- a) název a adresa příslušného orgánu,
- b) typ plánovaných smluv,
- c) služby a oblasti, na něž se možné smlouvy vztahují.

Pokud se tyto informace po zveřejnění změní, zveřejní co nejdříve opravu. Touto opravou nesmí být dotčeno datum přímého uzavření smlouvy.

Objednatel musí nejpozději 2 měsíce před uzavřením smlouvy zveřejnit na své úřední desce a způsobem umožňujícím dálkový přístup oznámení o:

- a) identifikačních údajích dopravce, s nímž má být smlouva uzavřena,
- b) předpokládané průměrné roční hodnotě veřejných služeb,
- c) předpokládaném rozsahu veřejných služeb.

Osoba, která má zájem o uzavření stejné smlouvy o veřejných službách přímým zadáním a které v důsledku porušení zákona postupem objednatele hrozí nebo vznikla újma na jejích právech, může podat písemně zdůvodněné námitky objednateli do 15 dnů ode dne zveřejnění oznámení. V námitkách musí stěžovatel uvést, v čem je spatřováno porušení zákona nebo přímo použitelného předpisu Evropských společenství, jaká újma stěžovateli v důsledku domnělého porušení zákona hrozí nebo vznikla a čeho se stěžovatel domáhá.

Objednatel přezkoumá námitky do 10 dnů a pokud jim nevyhoví, může dotčená osoba podat u ÚOHS do 10 dnů od doručení rozhodnutí objednatele návrh na přezkoumání jeho úkonů (další postup se řídí §111 ZVZ). Nedodrží-li objednatel postup stanovený zákonem nebo přímo použitelným předpisem Evropských společenství, přičemž tento postup podstatně ovlivnil nebo mohl ovlivnit uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících přímým zadáním, a dosud nedošlo k uzavření smlouvy, Úřad uloží nápravné opatření tím, že zruší příslušný úkon objednatele. S podáním návrhu je navrhovatel povinen složit na účet Úřadu kauci ve výši 1 % z předpokládané hodnoty veřejných služeb, které jsou předmětem smlouvy, nejméně však ve výši 50 000 Kč, nejvýše ve výši 2 000 000 Kč (v případě, že ÚOHS nevyhoví, kauce propadá státu).

Do 1 měsíce po uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících přímým zadáním je objednatel povinen zveřejnit na své úřední desce a způsobem umožňujícím dálkový přístup oznámení o tom, že smlouva byla uzavřena, a v oznámení uvést údaje o uzavřené smlouvě.

Objednatel zveřejní do jednoho roku od uzavření smlouvy:

- a) označení smluvní strany, její vlastnictví a v případě potřeby označení osoby nebo osob vykonávajících právní kontrolu,
- b) dobu trvání smlouvy o veřejných službách,
- c) popis služeb v přepravě cestujících, které mají být poskytovány,
- d) popis parametrů finanční kompenzace,
- e) cíle kvality, jako je přesnost a spolehlivost, a příslušné odměny a sankce,
- f) podmínky související se základním majetkem.

Na rozdíl od nabídkového řízení je nutno každoročně hodnotit, zdali výše kompenzace není nadměrná. Podkladem pro kontrolu výše kompenzace je vyhláška MD č. 296/2010 Sb. Tato vyhláška stanoví i podmínky změny výše kompenzace v případě, že se skutečné náklady nebo skutečné výnosy odchájí od výchozích nákladů nebo výchozích výnosů. Pokud smlouva o veřejných službách nestanoví jinak, změna kompenzace z důvodu snížení skutečných nákladů oproti výchozím nákladům nebo zvýšení skutečných výnosů oproti výchozím výnosům zahrnuje vždy polovinu z těchto odchylek.

Po dobu trvání závazku ze smlouvy nesmí celková roční výše vyplácených kompenzací přesáhnout částku, v jejímž důsledku by podíl čistého příjmu k provozním aktivům převýšil maximální dovolenou míru výnosu na kapitál.

Situace v krajích ČR

Předběžná oznámení zakázek regionální železniční dopravy zadaná kraji ve Věstníku Evropské unie (TED) v letech 2015 – 2016

kraj	číslo TED	datum zveřejnění	popis zakázky	datum zahájení provozu	způsob zadání	doba trvání smlouvy
Plzeňský	2015/S 053-091756	17.3.2015	Tratě 190 Plzeň – ČB a 170 Plzeň – Cheb v územní působnosti Plzeňského kraje	11.12.2016	přímé zadání	10 let
Ústecký	2015/S 251-459914	29.12.2015	Tratě mezi ČR a SRN (Děčínsko, Šluknovsko)	15.12.2019	otevřené řízení	15 let
Ústecký	2015/S 251-459915	29.12.2015	Páteřní a příměstské linky – elektrická trakce	15.12.2019	otevřené řízení	15 let
Ústecký	2015/S 251-459915	29.12.2015	Ústí n/L. – spojení Lounska, Litoměřicka, Českolipska – motorová trakce	15.12.2019	otevřené řízení	15 let
Ústecký	2015/S 251-459915	29.12.2015	Linka Osek – Most – Louny – Rakovník – motorová trakce (ve spolupráci se Středočeským krajem)	15.12.2019	otevřené řízení	15 let
Liberecký	2016/S 041-066332	27.2.2016	Ještědská železnice – vybrané páteřní žel.linky motorová trakce (ve spolupráci s Královéhradeckým, Ústeckým a Středočeským krajem)	15.12.2019	otevřené řízení	15 let
Moravskoslezský	2016/S 051-083993	12.3.2016	Linka Ostrava hl.n. – Frýdek – Frenštát p.R.	12/2018	přímé zadání	10 let

Pořízení vozidel z OPD2

Ve všech uvedených případech je předpokládáno využití prostředků OPD2 pro pořízení nových vozidel. Aktuálně je alokováno pro kraje 10 mld. Kč, což by bylo vyčerpáno v rámci uvedených zakázek + Středočeského kraje a hl. m. Prahy na elektrické příměstské jednotky a Jihomoravského kraje na přímé pořízení vozidel krajem. Plzeňský kraj má již schváleno z OPD2 850 mil. Kč, České dráhy mají zpracovány projekty regionální dopravy pro využití OPD2 pro všechny kraje, které zveřejnily předběžná oznámení.

AK ČR požaduje navýšení alokace pro kraje o dalších 14 mld. Kč na celkových 24 mld. Kč, do doby závazného příslibu MD o převedení těchto prostředků v rámci OPD2 (zřejmě z infrastruktury kvůli EIA) by neměl být dán souhlas s dalším čerpáním pro regionální dopravu.

Podle ústní informace z jednání DK AKČR 6. 5. 2015 většina ostatních krajů předpokládá přímé zadání Českým drahám a.s. s pořízením vozidel prostřednictvím dopravce.