

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

Kopie:  
Ing. Dan Ťok, ministr dopravy ČR

čj.: 338/2017-O16

V Praze dne 13. ledna 2017

Vážený pane výkonný řediteli,

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

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

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

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

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

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

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

Vážený pane výkonný řediteli,

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

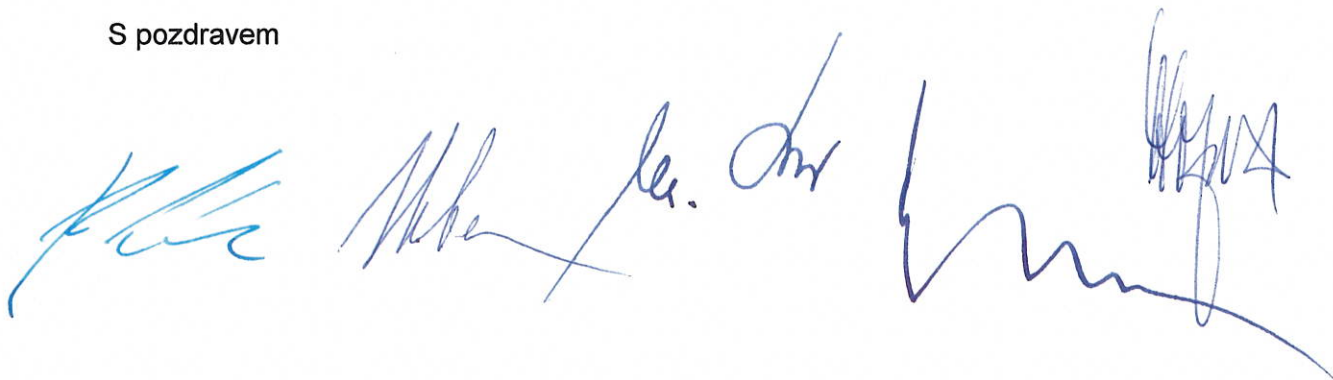
- o čerpání prostředků z OPD na obnovu ŽKV rozhodla vláda ČR již v roce 2015 vládním usnesením č. 923/2015. **Rozhodnutí vlády ČR podporujeme a pokládáme za potřebné čerpat prostředky z OPD2 na obnovu ŽKV** a k tomu opakovaně sdělujeme, že čerpání i dotační pravidla pro tento účel již bylo schváleno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

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

Vážený pane výkonný řediteli,

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

S pozdravem

The image shows four handwritten signatures in blue ink, arranged horizontally. The signatures are stylized and cursive. The second signature from the left includes the text 'le. Dr.' written in the middle of the line.