

Role státu při zajišťování dopravní obslužnosti v železniční dopravě po roce 2019 a dopady nové legislativy na společnost ČD

Úvod

- (1) V současné době, zejména v souvislosti s přijetím tzv. *čtvrtého železničního balíčku*, souboru unijních právních předpisů výrazně upravujících právní podmínky v oblasti železničního sektoru v Evropské unii, je diskutována problematika trhu železniční osobní dopravy a přístupu k němu. Z hlediska České republiky je třeba na jedné straně vnímat **výrazné změny právního prostředí**, které čtvrtý železniční balíček do oblasti železniční dopravy přináší, jakož i na druhé straně **důsledky, které tyto změny mohou mít na dopravce**, zejména majoritního dopravce, který dnes dopravní služby na železnici poskytuje, státem vlastněnou akciovou společností ČD¹.
- (2) Tento materiál **shrnuje provedené změny právních předpisů** a **popisuje situaci**, ve které se železniční doprava v České republice nachází. **Navrhuje postup** v této oblasti po roce 2019, kdy skončí většina v minulosti uzavřených a dnes účinných smluv o veřejných službách, jejichž předmětem je zajišťování dopravní obslužnosti v železniční dopravě.

Právní podmínky provozování služeb v osobní železniční dopravě

- (3) Při posuzování právních podmínek provozování služeb v železniční dopravě je třeba důsledně odlišit problematiku **přístupu na infrastrukturu** od problematiky **přístupu k veřejným službám**. Míra otevřenosti trhu železniční dopravy je nastavena zejména volbou těchto dvou parametrů².

Přístup na infrastrukturu

- (4) Pokud jde o **přístup na infrastrukturu** v oblasti osobní dopravy provozované na železničních dráhách³, došlo z hlediska evropského unijního práva nejprve k otevření **mezinárodní železniční dopravy**. To se stalo v rámci tzv. *třetího železničního balíčku* Evropské unie. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES⁴ stanovila, že se železničním podnikům udělí právo na přístup k infrastruktuře ve všech členských státech pro účely provozování mezinárodní osobní dopravy. Tato směrnice rovněž stanovila, že
 - a) „*příslušný regulační subjekt (...) na žádost příslušných orgánů nebo dotčených železničních podniků rozhodnou o tom, zda je hlavním účelem dané dopravní služby přeprava cestujících mezi stanicemi umístěnými v různých členských státech*“ a
 - b) členské státy mohou omezit právo na přístup, týkající se spojů mezi výchozí a cílovou stanicí, na něž se vztahuje jedna nebo více smluv na veřejné služby v souladu s právními předpisy Společenství. Toto omezení nesmí mít dopad na oprávnění k nástupu a výstupu

¹ České dráhy, a.s.

² Například při použití obecného, často uváděného pojmu *liberalizace*, je vždy při jeho užití nutné upřesnit, ke které z výše uvedených skupin se vztahuje. Liberalizací „*přístupu na infrastrukturu*“ rozumíme možnost dopravců provozovat dopravní služby a poskytovat služby cestujícím, liberalizací „*veřejných služeb*“ rozumíme rovný, nediskriminační přístup ke smlouvám o veřejných službách, a tedy i ke kompenzacím z veřejných rozpočtů, které jsou v současné době poskytovány na drtivou většinu služeb v osobní železniční dopravě.

³ Z ohledem na znění českého práva máme označením „*osobní doprava provozovaná na železničních dráhách*“ na mysli osobní dopravu na dráze celostátní a dráhách regionálních, popřípadě na vlečce, nikoliv však na dráhách speciálních a dráhách jiných než železničních (tramvajová, trolejbusová a lanová dráha). Na těchto jiných dráhách platí zcela odlišná pravidla pro přístup.

⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES ze dne 23. října 2007, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury, s platností od 4. prosince 2007.

cestujících na kterékoli železniční stanici „s výjimkou případů, kdy by uplatnění tohoto práva **ohrozilo hospodářskou vyváženost smlouvy na veřejné služby**“⁵.

- (5) V podmínkách **českého vnitrostátního práva byl přístup na infrastrukturu** již Zákonem o dráhách⁶ v době transpozice předmětné směrnice, respektive dokonce **již k okamžiku vstupu České republiky do Evropské unie v roce 2004 otevřen**, a to pro oblast provozování **vnitrostátní osobní dopravy**⁷. Na základě této vnitrostátní úpravy začali v České republice provozovat dopravní služby tzv. *komerční* či *open access* dopravci na hlavních železničních trasách mimo smlouvy o veřejných službách. To nastalo zejména na lince Praha – Ostrava s dalším pokračováním do Slovenska a Polska. Od prosince 2016 komerční dopravci vstupují rovněž na klíčovou linku Praha – Brno⁸ s dalším pokračováním do oblasti jižní Moravy a Slovenska.
- (6) Tito *komerční* či *open access* dopravci provozují své služby na několika ekonomicky zajímavých trasách **bez nároku na kompenzaci z veřejných rozpočtů a bez uzavření smlouvy o veřejných službách**⁹. Provozní koncepci, časové rozložení spojů i zastavovací strategii si stanovují sami. Koordinaci tras provádí provozovatel dráhy, tedy na dráhách vlastněných státem státní organizace SŽDC, avšak tato koordinace je prováděna primárně z technologického (konstrukce tras), nikoliv primárně přepravního či obchodního hlediska (přestupy)¹⁰. Komerční dopravci mohou provozování svých služeb **bez závažných omezení zahájit, změnit či ukončit**, přičemž mantinely pro možnost těchto změn tvoří toliko pravidla a harmonogramy provozovatele dráhy, týkající se přidělování kapacity železniční dopravní cesty, uvedená např. v tzv. *prohlášení o dráze*¹¹. **Podmínky provozu těchto služeb stanoví právní předpisy, při jejich splnění na přístup na infrastrukturu zákonný nárok**. Tyto všechny skutečnosti vedou k tomu, že poskytování těchto služeb přináší vysoký inovativní potenciál, ale zároveň značně vyčerpává kapacitu, a vlaky nemusí být nutně vedeny v trasách optimalizujících přípoje na jiné vlaky, rovnoměrně rozkládající nabídku v občanském dni a podobně.
- (7) Čtvrtý železniční balíček, konkrétně další přijatá směrnice Evropského parlamentu a Rady 2016/2370¹², otevře rovněž trh **vnitrostátní osobní dopravy v celé unii** pro hospodářskou soutěž. **To co nyní je realitou v České republice bude tedy nyní platit v celé Unii**. Tato směrnice nastavila zároveň doprovodné mechanismy, jejichž cílem je regulovat možný ekonomický dopad komerčních služeb, využívajících možnosti volného přístupu na infrastrukturu, na veřejné služby. Nejvýznamnějším regulačním mechanismem je možnost vyvolání **testu hospodářské vyváženosti veřejných služeb**, který mohou při zahájení nové dopravní služby iniciovat příslušné orgány, tj. objednatelé veřejných služeb, provozovatelé infrastruktury nebo dopravci. Tento test, který byl již instituován pro otevření mezinárodní železniční dopravy¹³, bude aplikovatelný i na vnitrostátní nové dopravní služby. Smyslem

⁵ Novelizační bod 8 předmětné směrnice 2007/58/ES. K provádění testu ekonomické vyváženosti bylo vydáno prováděcí nařízení Komise (EU) č. 869/2014 ze dne 11. srpna 2014 o nových službách v osobní železniční dopravě.

⁶ Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů.

⁷ V této souvislosti je potřebné připomenout, že problematika „vnitrostátních“ a „mezinárodních“ dopravních služeb je v železniční oblasti poněkud specifická v tom, že historicky většina dopravců provozuje služby pouze na území státu, ve kterém je tento dopravce usazen. Vlaky průjezdem hraničního bodu tedy zpravidla mění svého dopravce. Tak například vlak EuroCity Praha – Berlín je v úseku z Prahy na státní hranici mezi Českou republikou a Německem vlakem ČD a ze státní hranice do Berlína vlakem společnosti Deutsche Bahn AG.

⁸ Na relaci Praha – Ostrava jezdí v současné době komerčně společnosti České dráhy, a.s., RegioJet, a.s. a Leo Express, a.s. Na relaci Praha – Brno začala v prosinci 2016 působit vedle společnosti České dráhy, a.s. také společnost RegioJet, a.s.

⁹ S výjimkou úhrady státem nařízených slev.

¹⁰ Úkolem SŽDC je primárně provádět technologickou koordinaci tras, přičemž při zajištění přestupů apod. vychází z požadavků dopravců při snaze maximálně využít možností infrastruktury.

¹¹ § 33 Zákona o dráhách.

¹² Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2370 ze dne 14. prosince 2016, kterou se mění směrnice 2012/34/EU, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici a správu a řízení železniční infrastruktury, jejíž transpoziční období uplyne k 25. prosinci 2018.

¹³ Viz výše, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES.

tohoto testu je v principu ověřit, a to v optimálním případě ještě před tím, než bude nová služba na trh připuštěna, zda jejím zavedením nedojde k závažným ekonomickým důsledkům pro veřejné služby, které jsou na trhu etablovány. Jde zejména o případ, kdy nedojde k výraznému snížení nákladů pro objednatele veřejných služeb, ale přitom dojde k výraznému snížení výnosů.

- (8) Nyní česká legislativa, rovněž s ohledem na dlouhé transpoziční období čtvrtého železničního balíčku poněkud dříve než evropská, ale ve věcném souladu s ní, zapracovala doprovodné regulační mechanismy k **regulaci vlivu dopravců open access na veřejné služby**¹⁴. Test ekonomické vyváženosti veřejných služeb bude pro nové vnitrostátní služby na železnici s ohledem na přechodné období **aplikovatelný od přidělování kapacity železniční dopravní cesty pro období platnosti jízdního řádu 2018/2019**¹⁵.
- (9) **Lze shrnout, že v České republice a transpozicí čtvrtého železničního balíčku plně i v Evropské unii je otevřen přístup na infrastrukturu a dopravci mohou poskytovat své služby volně, bez sjednání smluv o veřejných službách, pokud nevyžadují hrazení kompenzace. Přístup na trh je pro komerční dopravce nárokový a je garantován zákonem. Jedinou omezující podmínkou, která se při vstupu komerčních dopravců na trh bude od jízdního řádu 2018/2019 posuzovat, je skutečnost, zda komerční služba má dopad na dopravu provozovanou na základě smlouvy o veřejných službách (dopravní obslužnost).**

Přístup k veřejným službám

- (10) Zatímco liberalizace přístupu na infrastrukturu umožňuje *open access* dopravcům na infrastrukturu provozovat vlaky a poskytovat komerční, tedy samofinancovatelné¹⁶ služby cestující veřejnosti, míra otevřenosti **přístupu k veřejným službám výrazně ovlivňuje reálný přístup dopravců k železničním službám v osobní dopravě**. Naprostá většina dopravních služeb na železnici je totiž provozována v rámci **veřejných služeb**, tj. jsou na ně uzavřeny smlouvy o veřejných službách a zpravidla je za jejich provozování dopravcům vyplácena kompenzace.
- (11) Právní pravidla sjednávání smluv o veřejných službách stanoví unijní **Nařízení PSO**¹⁷. Toto nařízení předpokládá nabídkové řízení jako základní způsob výběru dopravce zajišťujícího veřejné služby v oblasti veřejné osobní dopravy. Jeho hlavním cílem v roce 2007 nebylo otevření trhu veřejných služeb v železniční dopravě, proto obsahuje mimo jiné i obecnou výjimku pro železniční dopravu, umožňující **přímé zadání v případě jakýchkoliv služeb provozovaných na železniční dráze** s výjimkou dráhy speciální¹⁸.
- (12) I když objednatelé v České republice v současnosti nemají obecnou právní povinnost provádět výběr dopravce pro veřejné služby na železničních dráhách na základě nabídkového řízení, je již dnes nutné spatřovat **zásadní limity při sjednávání smluv přímým zadáním**:
- Přímé zadání podléhá **výrazně vyšší míře transparentnosti**¹⁹, přičemž v této souvislosti je třeba připomenout rovněž **požadavek, který vyplynul z kontrolního závěru NKÚ**²⁰ z kontrolní akce 15/22 „*Peněžní prostředky státního rozpočtu poskytované na veřejnou*

¹⁴ Například zákon č. 319/2016 Sb. kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.

¹⁵ Bod 5 přechodných ustanovení k zákonu č. 319/2016 Sb. kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony

¹⁶ Dopravní služby, k jejichž zajištění v odpovídající četnosti a kvalitě, s výjimkou úhrady státem nařízených slev, není potřebná kompenzace z veřejných rozpočtů.

¹⁷ Nařízení EP a Rady č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících a o zrušení nařízení (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70.

¹⁸ Článek 5 odst. 6 Nařízení PSO.

¹⁹ Například příloha Nařízení PSO.

²⁰ Nejvyšší kontrolní úřad.

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*. Přitom právě **otázka kontroly je klíčová u přímých zadání předmětného rozsahu**, s kompenzací v řádu miliard Kč, které nemá obdobu v jiných odvětvích.

- Důležitým limitem je rovněž hledisko **hospodárnosti vynakládání veřejných prostředků**, jehož splnění může být v některých případech v případě přímého zadání velmi obtížné až nemožné prokázat, zejména v případě, že objednatel obdrží v průběhu prenotifikační lhůty tzv. „**alternativní**“ nabídku, která by potenciálně mohla být pro veřejný sektor výhodnější²¹.
- (13) Zásadní dopad pro zajišťování veřejných služeb na železnici bude mít v rámci čtvrtého železničního balíčku přijatá **Novela nařízení PSO**²². Konkrétním cílem tohoto nařízení je zvýšit kvalitu, transparentnost, účinnost a výkonnost veřejných služeb v přepravě cestujících po železnici²³. Novela nařízení PSO byla uveřejněna v Úředním věstníku EU dne 23. prosince 2016 a vstoupí v platnost dne 24. prosince 2017. Její přechodná ustanovení stanoví, že
- a) od 25. prosince 2023 **nebude již možnost používat obecnou výjimku pro přímé zadání v železniční dopravě**, sjednání smluv o veřejných službách přímým zadáním bude nadále možné i na železnici pouze ve specifických, odůvodněných případech a
 - b) do 25. prosince 2033 **musí být skončena účinnost veškerých smluv uzavíraných na železnici přímo** podle výše uvedené obecné výjimky.
- (14) I po vstupu Novelu nařízení PSO v účinnost zůstane členským státům možnost zadávat veřejné služby v přepravě cestujících v železniční dopravě **v některých případech přímo**. Podmínky pro využití přímého zadání však budou značně omezené. Od 3. prosince 2019 bude nově umožněno zadat zakázku přímo v železniční dopravě v případě
- a) malých zakázek (limity činí méně než 7,5 mil. EUR nebo méně než 500 000 kilometrů ročně),
 - b) přerušení služeb nebo v případě bezprostředního rizika vzniku takové situace,
 - c) přechodného zadání souvisejícího s nabídkovým řízením,
 - d) nezájmu dalších dopravců a neexistence žádné vhodné alternativy,
 - e) zadání odůvodněného strukturálními a geografickými charakteristikami sítě, nebo
 - f) zadání dopravci, který je zároveň správcem dotyčné železniční infrastruktury, která je nezávislá nebo určená pouze pro městskou popř. příměstskou železniční dopravu²⁴.
- (15) Protože se blíží časový okamžik, ke kterému končí dosavadní smlouva o závazku veřejné služby sjednaná s ČD, musí Česká republika **nastavit další režim zadávání veřejných služeb**. V dané souvislosti je třeba brát v potaz podmínky vyplývající z Novelu nařízení PSO. V rámci přijetí

²¹ K tomu Evropská komise uvedla v dopise z 26. července 2016: „Therefore, it is essential that the PSO costs are properly assessed, the need for the PSO itself is duly justified and the compensation paid for the discharge of a PSO does not result in overcompensation. In our view, this can be achieved solely through an open tender for the PSO contract. This is necessary not only to obtain the best economic conditions (value for money) for the support of the PSO services but also to ensure a non-discriminatory access to public resources for all railway operators. A direct award should be an option only for routes where the publication of the intention to launch an open tender encounters the interest of an insufficient number of service providers to submit a bid.“ V českém překladu: „Proto je nutné, aby byly náklady spojené se závazky veřejné služby posouzeny, jeho potřeba řádně podložena a aby náhrady vyplacené za výkon závazku veřejné služby neměly za následek nadměrné vyplácení náhrad. Dle našeho názoru je toho možné docílit pouze vypsáním otevřené veřejné soutěže na smlouvu o veřejných službách. To je nutné nejen pro získání těch nejlepších hospodářských podmínek (nejlepší poměr hodnoty k ceně) pro podporu veřejných služeb, ale i pro zajištění nediskriminačního přístupu k veřejným zdrojům pro všechny provozovatele železniční dopravy. K přímému zadání by mělo docházet pouze v případě těch tras, kdy zveřejnění záměru vyhlásit veřejnou soutěž nepřiláká dostatečný počet zájemců o předložení nabídky z řad poskytovatelů železničních služeb.“

²² 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.

²³ Bod 5 preambule Novelu nařízení PSO.

²⁴ Případy přímého zadání podle čl. 5 odst. 3a, 3b, 4, 4a, 4b a 5 Nařízení PSO v novelizovaném znění.

Novely Nařízení PSO je předpokládáno, že členské státy režim zadávání veřejných služeb **přizpůsobí novým podmínkám postupně**. Do 2. prosince 2019 mají členské státy za úkol přijmout opatření, aby postupně dosáhly souladu s článkem 5 a tím se vyhnuly vážným strukturálním problémům, zejména v souvislosti s přepravní kapacitou. Do šesti měsíců od 25. prosince 2020 pak musí členské státy **předložit Evropské komisi zprávu o pokroku** zdůrazňující uzavírání smluv o veřejných službách, které jsou v souladu s Novelou PSO.

- (16) Při rozhodnutí o způsobu zadání veřejných služeb v dalším období řízení je třeba dbát na **transparentnost zadání**. To, že je Nařízením PSO kladen výrazný důraz na transparentní postup zadavatelů, nachází mimo jiné svůj odraz i v předepsaných uveřejňovacích povinnostech. Podle 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 Evropské unie** stanovené informace o připravované smlouvě či nabídkovém řízení (název a adresu příslušného orgánu, typ plánovaných smluv, služby a oblasti, na něž se možné smlouvy budou vztahovat, plánované datum zahájení a dobu trvání smlouvy o veřejných službách).
- (17) **Uveřejňovací povinnost** týkající se oznámení záměru příslušného orgánu jeden rok předem není i podle **Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže** 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.*“²⁵. Přestože lze služby v oblasti železniční dopravy zadávat přímo, je třeba zdůraznit, že případná **alternativní nabídka jiného dopravce reagující na uveřejnění záměru přímého zadání v Úředním věstníku EU podle článku 7 odst. 2 Nařízení PSO může tedy samotný proces přímého uzavírání smlouvy zásadním způsobem ovlivnit**.
- (18) Konkrétně to znamená, že přímé zadání není do roku 2033 vyloučeno, ale v případě, že objednatel obdrží případnou „alternativní“ nabídku na zajišťování určitého souboru služeb, který má objednatel v úmyslu sjednat prostřednictvím smlouvy o veřejných službách přímo, je nutné se touto nabídkou **zabývat a posoudit, zda taková nabídka může být pro objednatele veřejných služeb výhodnější** a přinést v konečném důsledku vyšší užitek pro cestující než smlouva, o které je dosud jednáno. **Nejen jednotliví dopravci, ale i stát a kraje by při zadávání veřejných služeb měly postupovat „s péčí řádného hospodáře“**. Obdobné posouzení by objednatel měl provést i v případě, kdy od alternativního dopravce neobdrží konkrétní nabídku, ale deklaraci dopravce, že je připraven nabídku podat, a že žádá o sdělení konkrétních požadavků objednatele na předmětné dopravní služby.
- (19) Smyslem roční prenotifikační lhůty v nařízení 1370/2007 zcela zřejmě je, aby byl vytvořen prostor na vyjádření se případných jiných subjektů, kteří by měli zájem oznámené dopravní služby zajišťovat. **Zejména pokud MD nebude činit jasné kroky k otevírání trhu, mohou případné „alternativní“ nabídky proces přímých zadání již v roce 2019 výrazně zkomplikovat**.
- (20) **Lze shrnout, že v České republice je v současné době přímé zadání na železnici možné, je však již nyní zásadně limitováno za prvé požadavkem na vysokou míru transparentnosti a za druhé požadavkem na průkaznost hospodárného vynakládání veřejných prostředků při zajišťování veřejných služeb. Obecná výjimka pro přímé zadání bude použitelná pouze šest let, její použitelnost vyprší v roce 2023. Všechny přímo uzavřené smlouvy podle obecné výjimky pro železniční dopravu budou muset skončit svou účinností do roku 2033. Z toho vyplývá na poměry železniční dopravy mimořádně krátké přechodné období šestnácti let, ve kterém se musí trh veřejných služeb nejen v České republice zásadním způsobem proměnit od monopolního trhu s jedním dominantním poskytovatelem služeb k otevřenému trhu s regulovanou konkurencí. Uvědomíme-li si lhůty, ve kterých se železniční zakázky zadávají a**

²⁵ Sdělení Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže k zajišťování veřejných služeb v železniční přepravě ze srpna 2015.

reálnou kapacitu trhu, je nutné nyní aktuálně jednat a přikročit k plánovitým, systémovým krokům.

Zajišťování veřejných služeb osobní železniční dopravou v České republice v současné době

- (21) V České republice **zajišťují veřejné služby** železniční dopravou na základě Zákona o veřejných službách²⁶ stát, kraje a ve zcela marginálním rozsahu obce. Například v roce 2016 podle průzkumu realizovaného Ministerstvem dopravy²⁷ stát objednal železniční dopravní služby v rozsahu cca 34 mil. vlakových kilometrů ročně s kompenzací v rozsahu **cca 4,48 mld. Kč**, kraje dopravní služby v rozsahu cca 83 mil. vlakových kilometrů s kompenzací v rozsahu **cca 9,44 mld. Kč**. Průměrná kompenzace na jeden vlakový kilometr v případě objednávky státu činila cca 130 Kč a v případě krajů cca 114 Kč²⁸.
- (22) Pokud se týká objednávky státu, ta je aktuálně zajišťována prostřednictvím **čtyř smluv o veřejných službách**. Tzv. „*velkou*“ smlouvu, zajišťující dopravní služby na většině linek dálkové dopravy v České republice, jakož i smlouvy pro linky R13 Brno – Břeclav – Olomouc a R14 Pardubice – Liberec zajišťuje dopravce České dráhy, a.s. Provoz na lince R25 Plzeň – Most zajišťuje dopravce GW Train Regio a.s. Tyto smlouvy byly uzavřeny přímým zadáním.
- (23) Zcela odchylně od situace v některých jiných evropských zemích je v současné době v České republice, především u veřejných služeb v oblasti objednávky státu, prakticky **jakýkoliv pokus uzavřít novou nebo rozšířit stávající smlouvu přímým zadáním napaden ze strany jiných dopravců předložením „alternativních“ nabídek**. Tato situace nastala prakticky při jakémkoliv postupu vedoucím k uzavření smlouvy, a to s kterýmkoliv dopravcem (v *případě rozšíření objednávky na lince Praha – Plzeň – Bavorsko, u úpravy provozního konceptu Praha – Linz, při sjednávání nové smlouvy na linku R13 Brno – Olomouc, při sjednávání nové smlouvy na linku R25 Plzeň – Most*). Tato situace není srovnatelná s žádnou jinou středoevropskou zemí a s jistým zjednodušením lze uvést, že je to **výsledek velmi otevřeného přístupu na infrastrukturu, který byl součástí české legislativy již v okamžiku vstupu do Evropské unie v roce 2004, při plně uzavřeném přístupu k veřejným službám, protože nabídková řízení jsou i na železnici sice možná, ale téměř žádný objednatel v České republice je reálně dosud nevypisuje**.
- (24) **Odkládání otevírání trhu veřejných služeb po dobu převyšující deset let zradikalizovalo alternativní dopravce do takové míry, že reálně hrozí, že budou napadat jakýkoliv postup vedoucí k přímému zadání**. Obdrženými „*alternativními*“ nabídkami **se úřady musí zabývat**. Předložení „*alternativní*“ nabídky často vede k situaci, kdy je „*alternativní*“ nabídka s nabídkou budoucího předpokládaného smluvního dopravce obtížně porovnatelná (což je o důvod více k provádění transparentních nabídkových řízení), přesto však signalizuje zájem jiných subjektů se na zajišťování služeb podílet, a to **mnohdy údajně za výhodnějších podmínek pro stát**. Tato situace **musí vést k potřebě reflexe nad způsobem sjednávání veřejných služeb v České republice bez jakékoliv transparentní výběrové procedury**, pokud je opakovaně deklarován zájem jiných dopravců se státem takové smlouvy uzavírat a na zajištění dopravní obslužnosti v České republice participovat. Uvedené je třeba dát i do souvislosti s pozicí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže k problematice „*alternativních*“ nabídek, uvedené v bodě 17 materiálu.
- (25) Pokud se týká objednávky na **krajské úrovni**, ta je věcně plně řízena kraji, finančně zajišťována sdruženými prostředky státu a krajů. Kromě přímého zajišťování dopravních služeb v dálkové železniční dopravě se tedy stát podílí rovněž na podpoře regionální železniční dopravy formou účelových dotací, poskytovaných jednotlivým krajům. Tyto dotace jsou poskytovány na základě usnesení vlády ČR č. 1132 ze dne 31. srpna 2009 a *Memorandem o zajištění stabilního*

²⁶ Zákon č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších předpisů, ve znění pozdějších předpisů.

²⁷ Přehled ekonomického posouzení zajištění dopravní obslužnosti v letech 2013 a 2014.

²⁸ Kromě dopravy na dráze speciální v Hlavním městě Praze.

financování dopravní obslužnosti veřejnou regionální železniční osobní dopravou a každoročně se navyšují o inflaci. Pro rok 2017 činí celková výše podpory ze strany státu 2,8 mld. Kč. Dotace je vypočtena na základě povinné spoluúčasti krajů na zajištění regionální železniční dopravy na svém území, která je stanovena v rozmezí 53 – 74 % podle dohody z roku 2009. Většina smluv o veřejných službách v krajích je uzavřena na základě přímého zadání, pouze výjimečně na základě nabídkového řízení (např. linka Liberec – Rybníště).

Zajišťování veřejných služeb osobní železniční dopravou v České republice po roce 2019

Regionální doprava

- (26) V oblasti regionální dopravy **přísluší organizace dopravní obslužnosti plně krajům** jako objednatelům dopravní obslužnosti. Do výkonu samostatné působnosti krajů, pod níž patří i zajišťování dopravní obslužnosti, může stát zasahovat jen omezeným způsobem²⁹. Obecně lze uvést, že **kraje budou z hlediska právní situace v prakticky shodném postavení jako stát**, jak je popsáno dále, se skutečně spíše marginálními rozdíly vzhledem k postavení tzv. *příslušného místního orgánu* z hlediska Nařízení PSO.
- (27) Stávající vztah mezi státem a kraji ve věci podpory regionální železniční dopravy platí do roku 2019 včetně. Pro následující období po roce 2019 **uzavřel stát v souladu s usnesením vlády České republiky č. 191 ze dne 9. března 2016³⁰ smlouvu** upravující způsob poskytování účelových dotací na regionální železniční dopravu v letech 2020 - 2034. Principy, platné pro poskytování účelové dotace na základě této smlouvy vycházejí z dosavadních zvyklostí v rámci stávajícího memoranda. Podíl státního příspěvku však bude sjednocen pro všechny kraje na 30,469 % z celkových prostředků alokovaných na zajištění tohoto segmentu dopravy příslušným krajem.

Dálková doprava

- (28) V oblasti dálkové dopravy objednávané státem je s ohledem na výše uvedené třeba nastavit podmínky na trhu tak, aby došlo **k řízenému a postupnému otevírání trhu** veřejných služeb a v roce 2033 po skončení přechodného období čtvrtého železničního balíčku byl trh veřejných služeb sjednáváných Ministerstvem dopravy plně otevřen hospodářské soutěži. To však může být problematické a je třeba tomuto procesu věnovat zvýšenou pozornost.
- (29) Cílovým stavem trhu veřejných služeb v osobní železniční dopravě je s ohledem na znění čtvrtého železničního balíčku a s ohledem na prostředí s řadou uchazečů o veřejné služby v České republice **otevřený trh s regulovaným přístupem prostřednictvím dlouhodobých smluv o veřejných službách**, uzavíraných na dobu cca 10-15 leté období platnosti jízdního řádu. Dopravní obslužnost železniční dopravou bude tedy postupně zajišťována prostřednictvím smluv o veřejných službách uzavřených **na základě nabídkových řízení** otevřených pro všechny poskytovatele³¹.
- (30) Je třeba otevřeně uvést, že **v důsledku všech skutečností uvedených výše se v současnosti objektivně zvyšuje rozdílnost názorů a narůstá tedy i napětí mezi akciovou společností ČD a tzv. „alternativními dopravci“ (dopravci jinými než ČD)**. Toto napětí může být vyvoláno

²⁹ Například ust. § 2 zákona č. 129/2000 Sb., o krajích, ve znění pozdějších předpisů „*Státní orgány mohou do samostatné působnosti zasahovat, jen vyžaduje-li to ochrana zákona, a jen způsobem, který stanoví zákon. Rozsah samostatné působnosti může být též omezen zákonem.*“

³⁰ Usnesení vlády České republiky č. 191 ze dne 9. března 2016 o způsobu řešení organizace a financování regionální železniční dopravy po roce 2019 smlouvu o zajištění stabilního financování regionální železniční osobní dopravy.

³¹ Drobné části sítě, nikoliv však zásadní linky, budou i po roce 2033 uzavírány přímo s využitím výjimek uvedených v Novele nařízení PSO. To se týká výhradně dílčích částí objednávky, například linky R29 Cheb – Nürnberg, která na české území zasahuje jen nepatrnou částí mezi Chebem a blízkou státní hranicí se Spolkovou republikou Německo.

zejména skutečností, že ČD vnímají, že nesou staré zátěže, které je mohou dostat mimo zcela rovné postavení pro soutěže s ostatními dopravci, na druhé straně alternativní dopravci se domnívají, že trh se dost rychle neotevívá a oni nemají prostor pro podnikání v ČR, na které se připravují být cítí. Úkolem tohoto materiálu nemůže být posouzení oprávněnosti těchto názorů, ale je třeba konstatovat, že pokud toto napětí bude dále eskalovat, může **efektivně blokovat racionální jednání státu v oblasti objednávky dálkové dopravy**, neboť „alternativní“ dopravci budou více či méně úspěšně blokovat přímá zadání formou podávání „alternativních“ nabídek a dopravce ČD bude napadat nabídková řízení, jako tak dosud učinil ve všech případech nabídkových řízení vypisovaných MD, v jednom případě již úspěšně³². Tento stav lze označit spíše jako nežádoucí, neboť z něj neprofitují dopravci, státní správa a nakonec z něj dlouhodobě **nebudou profitovat ani cestující**.

- (31) Tato situace na trhu však nemusí být pouze rizikem, ale mohla by být i příležitostí. Při ideálním řízení celého procesu by zájem všech dopravců o trh mohl vyvolat nikoliv jen blokační procesy, ale naopak příznivý tržní tlak, ze kterého by mohly všechny zájmové skupiny, zejména cestující, vytěžit určitý přínos. Optimální úlohou státu by mělo být tedy především využít tento tržní tlak pro poskytování kvalitních přepravních služeb pro cestující. Nerozhodná pozice státu by naopak mohla přinést pro Českou republiku **závažné ekonomické důsledky** například v případě, že by tempo vypisování soutěží vinou nerozhodnosti v počátku procesu v poslední fázi otevírání trhu překračovalo kapacitu trhu, což by mohlo mít vliv na navyšování tržní ceny veřejných služeb na železnici v tomto období. MD potřebuje stanovit postup po roce 2019 i z důvodu, aby jiní dopravci než ČD, kteří opakovaně uvedli, že mají o provozování veřejných služeb na železnici v České republice zájem, vnímali jasný směr směrem k otevření trhu veřejných služeb v železniční dopravě.
- (32) Zejména pokud takový směr nebude zřejmý, lze očekávat, že jakékoliv přímé zadání bude komplikováno zasláním „alternativních“ nabídek. V případě **obdržení takové nabídky musí MD posoudit**, zda taková nabídka nevede k efektivnějšímu zajištění předmětných veřejných služeb. V takovém případě má Ministerstvo dopravy **dvě základní varianty postupu**:
- a) sjednat smlouvu přímým zadáním pouze po omezenou dobu a vypsát na předmětný provozní soubor standardní nabídkové řízení, nebo
 - b) po dobu přechodného období, umožní-li to právní předpisy, uzavřít smlouvu o veřejných službách přímo na základě neformálního výběru mezi jednotlivými nabídkami dopravců.
- (33) V této situaci je důležité, aby stát přijal **jasný plán otevírání trhu, který by stanovoval, v jakém roce bude pro jaké dopravní služby v objednávce státu vypsáno nabídkové řízení**, a konkrétními kroky deklaroval, že podle tohoto plánu se postupně otevírání trhu bude skutečně realizovat. V případě jasného postupu státu lze potenciálně předejít velkému počtu alternativních nabídek, které v souvislosti se zadáním veřejných služeb po roce 2019 mohou být Ministerstvu dopravy doručeny.
- (34) S ohledem na plné otevření trhu musí MD vyřešit způsob zajišťování síťových funkcí, které jsou v tuto chvíli přeneseny a ČD. Těmito **síťovými funkcemi** potřebnými pro funkci dopravního železničního systému jsou především:
- a) zajištění **přímého tarifního odbavení** v rámci České republiky, včetně souvisejících rezervačních systémů (zahrnujícího i rezervace pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace), přičemž tato funkce by měla být zajištěna i po roce 2019 prostřednictvím státního projektu, zabývajícího se tarifní integrací,

³² Nabídkové řízení na lince R25 Plzeň – Most bylo úspěšně u ÚOHS napadeno dopravcem ČD. ÚOHS rozhodl o zrušení řízení, protože ČD byly podle názoru úřadu diskriminovány v oblasti režijního jízdného.

- b) existující síť **prodejních míst** po celé České republice, s ohledem na zajišťování služeb na většině tratí v České republice, přičemž v budoucnosti lze očekávat, že požadavky na obchodní místa budou konkrétně stanoveny ve smlouvách o veřejných službách a hrazeny v rámci kompenzace,
 - c) vlastnictví **technické základny pro údržbu vozidel**, které je do budoucna využitelné i pro jiné dopravce potenciálně zajišťující veřejné služby v České republice³³, jakož i případně dalších zařízení služeb, která jsou ve vlastnictví dopravce ČD, budoucí pravidla pro provozování těchto zařízení detailně vyplývají z příslušných ustanovení právních předpisů, zabývající se problematikou zařízení služeb³⁴.
 - d) působnost v **mezinárodních organizacích**, přičemž je potřebné jednotlivě analyzovat, zda se jedná o vztah České republiky, provozovatele infrastruktury či dopravců a tomu odpovídajícím způsobem přizpůsobit zastoupení v těchto organizacích,
 - e) zajišťování **dopravy v krizových stavech** je stanoveno požadavků Krizového zákona³⁵. Zajištění **dopravní obslužnosti pro funkce obrany státu** je plně v kompetenci Ministerstva obrany.
- (35) **Při řešení předmětné problematiky je zapotřebí brát v úvahu ekonomickou situaci ČD a faktory ovlivňující stabilitu firmy v návaznosti na dopady, které se týkají liberalizace železniční dopravy.** Skutečnosti předložené ze strany ČD jsou uvedeny v příloze 1 tohoto materiálu. K uvedenému lze doplnit, že ČD je dopravce, který v minulosti **investoval do vozidlového parku**³⁶. Při hledání modelu liberalizace je vhodné dále zohlednit ekonomickou životnost těchto investic ve vztahu k zajišťování veřejných služeb. Jedná se v oblasti závazku veřejné služby zejména o nová vozidla, používaná na linkách Ex3 (zejména na větvi Praha – Brno – Rakousko), R13 (Brno – Olomouc), R19 (Praha- Česká Třebová – Brno), jakož i modernizace, které mají delší období amortizace (provedené například na lince Ex5 (Praha – Ústí nad Labem – SRN).
- (36) ČD mají dlouhodobé vztahy s historickými síťovými **dopravci v sousedních státech**, které se týkají zajišťování mezinárodní železniční dopravy. Vlaky jsou v pohraničních přechodových bodech dosud předávány zahraničním dopravcům a probíhá naturální výměna náležitostí (vozů a lokomotiv) mezi dopravci v obou státech. Tyto vztahy a dlouhodobé mezinárodní projekty je třeba při otevírání trhu zohlednit (například úspěšný projekt vlaků obchodní značky *railjet* Praha – Wien – Graz, projekt modernizovaných vlaků *EuroCity* Praha – Berlín a podobně).
- (37) ČD musí poskytovat **jízdní výhody** podle Transformačního zákona³⁷, které jiní dopravci poskytovat nemusí. Tato nerovnost, na kterou ČD poukázaly a byla důvodem zrušení nabídkového řízení na lince R25 musí být odstraněna úpravou Transformačního zákona tak, aby ČD byly právně ve shodném postavení jako ostatní dopravci. **Tato problematika musí být před zahájením nabídkových řízení vyřešena, neboť neřešení této situace by mělo za důsledek nemožnost vypsání soutěží**, což by neprospělo nikomu, především ne stávajícímu železničnímu sektoru, který by na konci přechodného období čekaly velmi významné sociální otřesy spojené s rychlou a živelnou liberalizací.

³³ Tato základna však v některých případech technologicky nedopovídá potřebám současných nových vozidel uváděných do provozu.

³⁴ Část čtvrtá Zákona o dráhách a související prováděcí předpisy.

³⁵ Zákon č. 240/2000 Sb. o krizovém řízení a o změně některých zákonů (krizový zákon) ve znění pozdějších předpisů.

³⁶ Podle informací ČD v oblasti osobní dopravy tento dopravce realizoval investice v dálkové dopravě ve výši 17 mld. Kč v období 2010 – 2016. Za stejné období bylo v oblasti regionální dopravy proinvestováno 18,8 mld. Kč.

³⁷ Zákon č. 77/2002, 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.

- (38) Při sjednávání veřejných služeb budou postupně požadovány **kvalitativní parametry vozidel**, které byly již Ministerstvem dopravy zveřejněny způsobem umožňujícím dálkový přístup³⁸. Na vybraných provozních souborech, zejména v dieselové trakci, bude ze strany Ministerstva dopravy hledán konsensus nad přípustností užitých vozidel pro zajišťování veřejných služeb tak, aby nedocházelo ke ztraceným investicím například při následné elektrizaci dráhy. Mezi standardní požadavky bude patřit zajištění přístupu osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Vlaky budou provozovány podle objednatel stanovené provozní koncepce a ošetřena bude rovněž problematika čekacích dob na jiné vlaky v železničních stanicích a další kvalitativní podrobnosti, které by měly podpořit síťové chování celého systému železniční dopravy. Zároveň bude požadována určitá úroveň staničního servisu při nástupu a výstupu cestujících do vozidel podle významu železniční stanice, jakož i úroveň palubního servisu.
- (39) **Po provedených konzultacích s jednotlivými dopravci, kteří v České republice v současné době aktivně působí, byl připraven harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách pro roce 2019. Navržený harmonogram je uveden jako příloha 2 tohoto materiálu.** Předpokládá se, že z tohoto harmonogramu bude vyplývat též harmonogram předběžných oznámení, týkajících se jak soutěžených souborů, tak i přímého zadání. Pro dopravní výkony, které nebudou předmětem soutěže, se předpokládá pro plnění od prosince 2019 sjednání samostatných smluv o veřejných službách, popřípadě jedné smlouvy, jejíž přílohou by však byly finanční modely podle jednotlivých linek dálkové dopravy.

Závěr

- (40) **Právní prostředí i faktická situace v sektoru železniční dopravy v České republice bude klást na řadu subjektů v sektoru železniční dopravy v následujícím období zvýšené požadavky. Od roku 2023 nebude možné přímé uzavírání smluv v železniční dopravě na základě obecné výjimky v Nařízení PSO, od roku 2033 musí být účinnost takových smluv ukončena.**
- (41) **V této situaci je důležité najít konsensus nad postupným otevíráním trhu veřejných služeb v dálkové dopravě tak, aby síťové funkce důležité pro uživatele systému byly zachovány a nedošlo k otřesům systému veřejné železniční dopravy. Proto je pro všechny zúčastněné strany důležité se dohodnout na postupném otevírání trhu v průběhu přechodného období, který je obsažen v příloze tohoto materiálu. V rámci nabídkových řízení budou požadovány kvalitativní parametry, které umožní další provozování veřejných služeb odpovídající kvality a síťové chování železničního systému i v dalším období.**
- (42) **Konsensus nad postupným otevíráním trhu může přispět k nižšímu počtu „alternativních“ nabídek, které může objednatel v případě přímého zadání obdržet v průběhu roční prenotifikační lhůty dle nařízení 1370/2007. Stát i kraje musí při zadávání veřejných služeb postupovat s péčí řádného hospodáře, v případě obdržení „alternativní“ nabídky je nutné se nabídkou zabývat a zvážit, zda nabídka nevede k efektivnějšímu zajištění předmětných veřejných služeb, případně posoudit, zda není vhodné uzavřít smlouvu přímým zadáním pouze po omezenou dobu a vypsát na předmětný provozní soubor nabídkové řízení. Z pohledu objednatele je tak vhodnější s dotčenými subjekty předem dojednat jasný plán postupného otevírání trhu.**
- (43) **V oblasti regionální dopravy pro následující období po roce 2019 uzavřel stát v souladu s usnesením vlády České republiky č. 191 ze dne 9. března 2016 smlouvu o zajištění stabilního financování regionální železniční osobní dopravy, regulující způsob poskytování účelových dotací na regionální železniční dopravu v letech 2020- 2034. Principy, platné pro poskytování účelové dotace na základě této smlouvy vycházejí z dosavadních zvyklostí v rámci stávajícího memoranda. Podíl státního příspěvku však bude sjednocen pro všechny**

³⁸ Dokument je k dispozici na internetové adrese: <http://www.mdcr.cz/Dokumenty/Verejna-doprava/Financi-ucast-statu/Nabidkova-řízení-na-vyber-dopravcu-v-dalkove-zelez?return=/Dokumenty?mssfd=Veřejná doprava%26page=3%26aliaspath=/Dokumenty>.

kraje na maximálně 30,469 % z celkových veřejných prostředků alokovaných na zajištění tohoto segmentu dopravy příslušného kraje.

Přílohy:

Příloha 1: Ekonomická situace ČD a faktory ovlivňující stabilitu firmy v návaznosti na dopady, které se týkají liberalizace železniční dopravy

Příloha 2: Harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách po roce 2019.

Příloha 1: Ekonomická situace ČD a faktory ovlivňující stabilitu firmy v návaznosti na dopady, které se týkají liberalizace železniční dopravy

České dráhy, a.s., patří mezi největší společnosti v České republice, jak z hlediska obratu, tak z hlediska rozsahu zákazníků a v neposlední řadě i z hlediska počtu zaměstnanců.

Ekonomická i obchodní situace Společnosti je dlouhodobě stabilní, což umožňuje Společnosti, jakožto důvěryhodnému subjektu, přístup k externím finančním zdrojům pro realizaci svých rozvojových záměrů.

Stabilita Společnosti je každoročně a kontinuálně ověřována nezávislou ratingovou agenturou Moody's.

Stabilitu Českých drah, a.s., mimo jiné potvrzuje úspěch v roce 2016, kdy se Českým drahám, a.s., podařilo úspěšné obhájení/zvýšení hodnocení ratingu Společnosti od agentury Moody's na úroveň Baa2 se stabilním výhledem a úspěšné navýšení volných finančních prostředků.

Pozice Českých drah, a.s., a jejich přispění k vytvoření stabilního trhu

České dráhy, a.s., v oblasti osobní dopravy realizovaly investice v dálkové dopravě ve výši 17 mld. Kč v období 2010 - 2016. Za stejné období bylo v oblasti regionální dopravy proinvestováno 18,8 mld. Kč.

České dráhy, a.s., se svou koncepcí obnovy ŽKV (železniční kolejová vozidla – dále jen „ŽKV“) jsou schopny i nadále zvyšovat standart cestování a k tomu hodlají využít i Operačního programu Doprava II (viz. Operační program Doprava 2014 – 2020), pokud bude zajištěno stabilní a rychlé čerpání.

Realizované investice do vozidlového parku v dálkové dopravě dosáhnou v době platnosti Smlouvy více než 20 mld. Kč, což znamená, že více než 80% turnusovaných vozidel v dálkové dopravě projde v období do roku 2019 modernizací či obměnou v rámci pořizování ŽKV.

ČD taktéž aktuálně realizují veřejnou zakázku na vybavení až 663 kusů vozidel systému ETCS pro dálkovou dopravu a částečně regionální dopravu. I přes možnost dotace, se však bude od roku 2020 jednat o navýšení oprávněných nákladů ČD o cca 100 mil Kč ročně.

Rozvoj Českých drah, a.s., i mimo klíčové oblasti

České dráhy, a.s., zvyšují standard a kvalitu dopravy pro své cestující nejen obnovou ŽKV, ale i ostatními doprovodnými aktivitami jako jsou např. rozvoj odbavovacích systémů, flexibilní cenová politika, případně ČD Taxi, ČD Auto a jiné.

Z pohledu Udržení hodnoty Společnosti a zajištění ochrany investic jsou klíčové následující oblasti:

- **Plné využití Operačního programu Doprava II**

Je potřeba plně využít potenciál OPD II a začít urychleně čerpat finanční prostředky, aby nedošlo k nárazovému čerpání, jež by snížilo možnost kvalitního čerpání prostředků.

Očekávání budoucího stavu: České dráhy, a.s., předpokládají výrazné čerpání z OPD II a jsou připraveny ke spolufinancování ve výši 15%.

- **Využití institutu transparentního oddlužení (Ve smyslu Pokynů Společenství ke státním podporám železničních podniků (2008/C 184/07), kapitoly 4) a redukce přirážky na podporu výroby energie z obnovitelných zdrojů** může v prvním případě přinést Českým drahám, a.s., 1,1 mld. Kč a zpětně oddlužit České dráhy, a.s., k rozhodnému datu 1. 5. 2004. Z pohledu redukce platby za obnovitelné zdroje lze dosáhnout snížení plateb až o 280 mil. Kč – k redukci za platby za OZE (obnovitelné zdroje energie) již v zahraničí dochází a Českým drahám, a.s., je tak uměle snižována konkurenceschopnost.

- **Dofinancování osobní dopravy** - Klíčovým aspektem zachování hodnoty Českých drah, a.s., je respektování závazků ze strany objednatelů. V současnosti dosahuje výše nedofinancovaných závazků cca 1,2 mld. Kč. České dráhy, a.s., očekávají v tomto případě silnou podporu majitele ve vyřešení dofinancování osobní dopravy.

Závazek veřejné služby, regionální doprava

Za období trvání smluv v závazku veřejné služby s jednotlivými kraji (od 2010 do IV. 2016), České dráhy, a.s., pořídily nebo modernizovaly v rámci obnovy vozidlového parku pro regionální dopravu, vozidla **v celkové hodnotě 18,8 mld. Kč** bez DPH (z toho celkem 7,7 mld. Kč v rámci projektů ROP – Regionální operační program, za příspěví dotace EU 3,1 mld. Kč a zároveň v hodnotě 11,1 mld. Kč mimo ROP.

Klíčovým aspektem pro České dráhy, a.s., je respektování Memoranda o zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti. V současnosti dosahuje výše nedofinancovaných závazků ze strany objednatelů v souhrnu cca 1,2 mld. Kč. České dráhy, a.s., očekávají silnou podporu majitele ve vyřešení současné situace.

Finanční podmínky po roce 2019

1. Usnesení Vlády ČR ze dne 9. března 2016 č. 191 (o způsobu řešení organizace a financování regionální železniční dopravy po roce 2019), vláda schválila účast státu na financování regionální železniční dopravy na léta 2020 až 2034 s tím, že uložila ministru dopravy, poskytnout krajům a hlavnímu městu Praze v letech 2020 až 2034 finanční prostředky, zapracované do přípravy návrhů státního rozpočtu České republiky a střednědobých rozpočtových výhledů na léta 2020 až 2034, v kapitole 327 – Ministerstvo dopravy v rámci specifického ukazatele Drážní a kombinovaná doprava finanční prostředky na kompenzaci veřejných služeb ve veřejné drážní osobní dopravě určené na financování dopravní obslužnosti regionální železniční osobní dopravy pro kraje a hlavní město prahu.
2. V návaznosti na to, vláda svým usnesením ze dne 20. července 2016 č. 645 (k právnímu zajištění spolufinancování regionální železniční dopravy po roce 2019), schválila návrh Smlouvy o zajištění stabilního financování regionální železniční osobní dopravy mezi Českou republikou, kraji a Asociací krajů České republiky a to včetně věcných a finančních závazků pro Ministerstvo dopravy ČR a Ministerstvo financí ČR.
3. V rámci dluhopisového programu, byly v květnu 2016 vydány společností České dráhy, a.s., mezinárodní dluhopisy, na období dalších sedmi let za 400 miliónů EUR s nižším úrokem než dosud, což umožnilo splatit první veřejně obchodovatelnou emisi dluhopisů z roku 2011 ve výši 300 miliónů EUR, snížit výši obsluhy dluhu o cca 200 mil. Kč ročně a zajistit stabilizované hospodaření Společnosti na následující období (další emise dluhopisů ve výši cca 4 mld. Kč je splatná v roce 2018).

Příloha 2: Harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách po roce 2019

2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
															Ex1
													10	Ex1	
													Ex3		
													R19		
													Ex4		
													R13		
							R13					9			
													Ex5		
											8		R15		
													Ex2		
													R20		
											7				
													R8		
													R12		
											6				
													R25		
													R11B		
													Ex7		
													R17		
													Ex6		
													R11A		
													R16		
													3		
													R21		
													R22		
													2		
													R9		
													R23		
													R24		
													R26		
													1		
													R27		
													R10		
													14+15		

- smlouva na základě přímého zadání podle čl. 5 odst. 6 (použitelnost tohoto typu přímého zadání skončí 25. prosince 2023)
- smlouva na základě nabídkového řízení

- Ex1 (Praha –) Ostrava – *Polsko/Slovensko*
 Ex2 Praha – Pardubice – Olomouc – *Slovensko*
 Ex3 Praha – Pardubice – Brno – *Rakousko/Slovensko*
 Ex4 *Rakousko/ Slovensko* – Břeclav – Otrokovice – Ostrava – *Polsko*
 Ex5 Praha – Ústí nad Labem – *Německo*
 Ex6 Praha – Plzeň – Cheb/*Německo*
 Ex7 Praha – České Budějovice – *Rakousko*

 R8 Brno – Ostrava – Bohumín
 R9 Praha – Havlíčkův Brod – Brno/Jihlava
 R10 Praha – Hradec Králové – Trutnov (s možností rozdělení v Hradci králové)
 R11 Brno – Jihlava – České Budějovice – Plzeň (s možností rozdělení v Českých Budějovicích)
 R12 Brno – Olomouc – Šumperk
 R13 Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc
 R14 Pardubice – Liberec – Ústí nad Labem
 R15 Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb
 R16 Praha – Plzeň – Klatovy
 R17 Praha – Tábor – České Budějovice
 R18 Praha – Pardubice – Česká Třebová – Olomouc – Luhačovice
 R19 Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno
 R20 Praha – Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem – Děčín
 R21 Praha – Mladá Boleslav – Turnov – Tanvald
 R22 Kolín – Mladá Boleslav – Česká Lípa – Rumburk
 R23 Kolín – Ústí nad Labem
 R24 Praha – Rakovník
 R25 Plzeň – Žatec – Chomutov – Most
 R26 Praha – Beroun – Příbram – Písek – České Budějovice
 R27 Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc/Jeseník
 R29 Cheb – *Německo*