

Řízení na výběr dopravce pro provoz regionálních vlaků v Plzeňském kraji

Ing. Marcela Benediktová
Krajský úřad Plzeňského kraje
Odbor dopravy a silničního hospodářství
Oddělení veřejné dopravy
marcela.benediktova@plzensky-kraj.cz

Úvod

V první polovině roku 2009 začal Plzeňský kraj uvažovat o dalším postupu smluvního zajištění výkonů regionální železniční dopravy v závazku veřejné služby pro budoucí období. Pro rok 2009 nemá Plzeňský kraj s dopravce ČD, a. s. stále uzavřenu smlouvu, výkony se realizují na základě vyplácených záloh ze smlouvy předchozí, která je uzavřena na dobu neurčitou a každoročně se aktualizuje dodatky. Do oblasti uzavírání smluv tohoto charakteru vstupují další faktory, jako např. počátek účinnosti nařízení EP a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici dne 3. 12. 2009, usnesení vlády ČR č. 1132/2009 ze dne 31. 8. 2009 o finanční účasti státu na zajištění dopravní obslužnosti veřejnou železniční osobní dopravou, memorandum o zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti veřejnou regionální železniční osobní dopravou či možnost čerpání dotací na obnovu vozového parku z ROP Jihozápad z kapitoly 1.3. Na základě těchto faktorů se předpokládá uzavření smlouvy dlouhodobé, tedy na dobu minimálně 10 let. Otázkou však zůstává, jakým způsobem tuto smlouvu uzavřít a za jakých podmínek.

1. Uzavírání smluv o závazku veřejné služby přímým zadáním nebo na základě výběrového řízení

V otázce způsobu výběru dopravce bylo pro Plzeňský kraj zpracováno stanovisko nezávislé advokátní kanceláře, která doporučila přistoupit k uzavření dlouhodobé smlouvy na základě řízení na výběr dopravce. Plzeňskému kraji bylo doporučeno nepostupovat dle zákona č. 137/2006 Sb. o zadávání veřejných zakázek, neboť to je vyloučeno zvláštní úpravou, tedy existencí koncesního zákona. Podle § 3 písm. h) koncesního zákona (zákon č. 139/2006 Sb.) se zákon nevztahuje na smlouvy, jejichž předmětem je závazek veřejné služby podle zvláštních předpisů. To znamená, že smlouvy sice spadají pod předmět

koncesního zákona, ale podle výslovné úpravy se jím neřídí. Na základě toho byl Plzeňskému kraji navržen postup, který je ve své podstatě obchodní veřejnou soutěží podle § 281 a následujících obchodního zákoníku. Tento postup také ctí nařízení EP a Rady (ES) č. 1370/2007, které připouští více způsobů zadání. Dále je nutné respektovat zásady smlouvy o založení EU.

S ohledem na předpokládané brzké vypsání výzvy pro čerpání dotací z ROP Jihozápad z kapitoly 1.3 na obnovu vozového parku drážních vozidel bylo zapotřebí vybrat dopravce pro provoz regionálních vlaků na vybraných tratích v Plzeňském kraji co nejdříve. Pro uzavření smluv s drážním dopravcem, na jejímž základě by mělo dojít k čerpání dotace z ROP, je nutný spravedlivý a transparentní výběr dopravce. Vycházíme-li z dosud dostupných podkladů, a to zejména z Přílohy č. 1 notifikačního formuláře (na základě kterého bylo vydáno rozhodnutí EK č. N 409/2008 ve věci notifikace veřejné podpory pro železniční kolejová vozidla) – „popis Regionálních operačních programů, způsobů a podmínek poskytování dotací“, nalezneme v odstavci E. „Další podmínky poskytnutí podpory“ informace o tom, za jakých podmínek mohou být vozidla v závazku veřejné služby provozována. Odstavec mimo jiné uvádí: „Závazek veřejné služby je udělen tomu zájemci, který prokáže nejlepší podmínky z hlediska kvality a finanční efektivity pro poskytování závazku veřejné služby.“ V případě udělení přímé smlouvy „z ruky“ nebude tato podmínka notifikace naplněna, protože prokazování nejlepších podmínek předpokládá srovnání s jinými zájemci.

Na základě výše uvedeného a dále na základě jakékoli absence metodického pokynu či jiné legislativní opory pro způsob přímého zadání a metodiku výběru dopravce osloveného přímo bylo rozhodnuto o vypsání řízení na výběr dopravce pro vybrané tratě v územní působnosti Plzeňského kraje.

2. Výhody uzavření smlouvy na základě řízení na výběr drážního dopravce

Ze zkušeností s výběrovými řízeními na dopravce ze zahraniční (např. z SRN) i z České republiky vyplývá, že realizace výběrového řízení přinese vždy objednateli lepší cenu a vyšší kvalitu oproti současnému stavu. Příkladem může být realizace výběrového řízení v Libereckém kraji na zajištění dopravy z Liberce přes Žitavu do Varnsdorfu, které bylo vyhlášeno společně Libereckým a Ústeckým krajem a německým dopravním svazem ZVON. Od konce příštího roku zde bude provozovat moderní příměstské soupravy

společnost Arriva za nákladovou cenu 112 Kč za vlkm (vlakový kilometr), ČD za poslední čtvrtletí loňského roku vykázaly Libereckému kraji náklady na stejnou trať ve výši 136 Kč na vlkm při nasazení stávajícího vozového parku¹.

V případě uzavírání smlouvy s dopravcem vybraným ve výběrovém řízení má objednatel možnost nadefinovat ustanovení budoucí smlouvy již v zadávací dokumentaci konkrétní zakázky. Uchazeči ve své nabídce následně musí požadavky smlouvy akceptovat. Tím se objednatel vyhne zdlouhavým jednáním s dopravcem, která jsou tradičně podstupována v případě přímého zadání smlouvy a která jsou vždy kompromisem obou smluvních stran, což objednateli neumožňuje plně dosáhnout znění původně předpokládaných ustanovení a požadavků na dodržování kvalitativních či jiných ukazatelů. Uzavření smlouvy na základě výběrového řízení tedy přinese objednateli lepší kvalitativní podmínky, které v praxi ocení hlavně uživatelé železniční dopravy daného regionu.

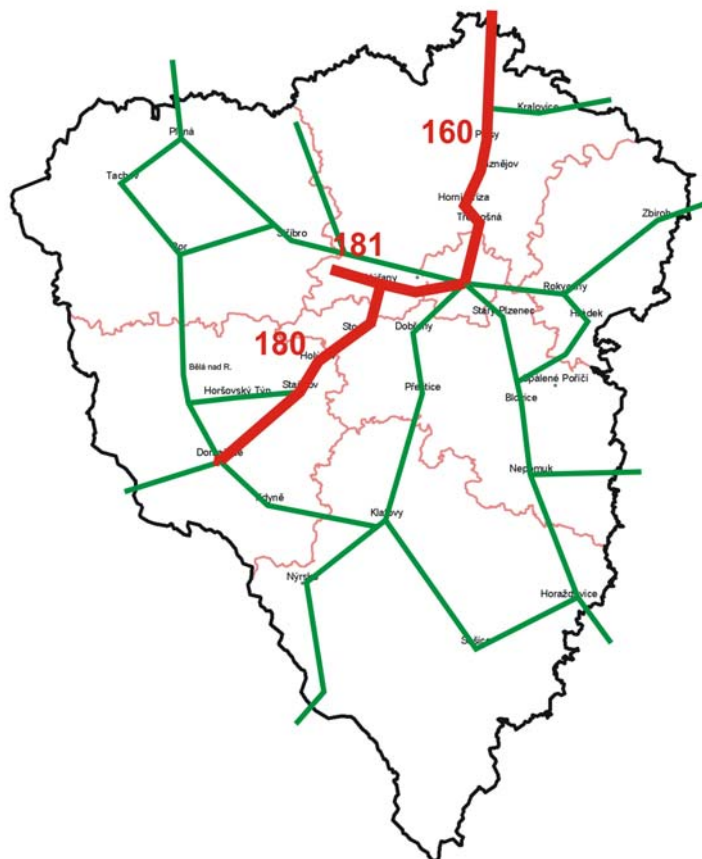
3. Parametry zakázky vypsané v Plzeňském kraji

Předmětem řízení na výběr dopravce v Plzeňském kraji je provoz na tratích č. 180 (Plzeň – Domažlice s částečným zajištěním na trať č. 184 v úseku Domažlice – Domažlice město), č. 181 (Nýřany – Heřmanova Huť) a 160 (Plzeň – Žatec). Uvedené tratě jsou znázorněny na Obrázku 1, pro tyto tratě byl v rámci zakázky navržen nový koncept vedení vlaků. Začátek provozu je předpokládán od počátku platnosti jízdního řádu 2011/2012. Smluvní objem dopravy se v rámci tohoto řízení předpokládá v rozsahu 1 812 tis. vlkm ročně.

V požadavcích na kvalitu nasazených vozidel jsou rozlišeny 2 kategorie. Kategorie A předpokládá provoz nových vozidel s konstrukční rychlostí alespoň 120 km/h, tato vozidla musí splňovat emisní limity minimálně ekvivalentní EURO III. Dále je na vozidla této kategorie kladen např. požadavek na minimálně 40% nízkopodlažnost, polstrovaná sedadla s opěrkami hlavy a rukou, klimatizovaný interiér či další požadavky na vizuální a akustický informační systém. V případě vozidel kategorie B mohou uchazeči nabídnout vozidla, která nejsou nová, s konstrukční rychlostí minimálně 80 km/h, splňující emisní limity minimálně ekvivalentní EURO II. Tato vozidla musí být vybavena kotoučovou brzdou (vyjma vozidla pro provoz na trati 181) a centrálním ovládním dveří. Samozřejmostí je požadavek na polstrovaná sedadla s opěrkami hlavy a rukou. Je na samotném uchazeči,

¹ Zdroj: ČTK 16. 3. 2009 <http://www.ceskenoviny.cz/regiony/liberecky/zpravy/liberecky-kraj-hrozi-pokutou-za-zpozdovani-vlaku/365872>

jak kapacitní vozidla pro svou nabídku zvolí. Zadavatel pouze definuje minimální nabízenou kapacitu u vybraných spojů v ranní a odpolední špičce. Dále jsou uchazečům k dispozici data z jarních průzkumů sčítání frekvence cestujících.



Obrázek 1: Předmět řízení na výběr dopravce v Plzeňském kraji – tratě 180, 181 a 160

Součástí zadávací dokumentace je návrh znění smlouvy. Zadavatel (objednatel) bude dopravci hradit kompenzaci za poskytování dopravních služeb v závazku veřejné služby na základě nákladové ceny uvedené v nabídce. Tržby z prodeje jízdného budou první dva roky provozu příslušet objednateli (tzv. brutto-smlouva), po přechodném období 2 let (tj. počínaje JŘ 2013/2014 včetně) budou náležet dopravci (tzv. netto-smlouva).

Případní zájemci o provozování regionálních vlaků na těchto tratích mohli odevzdat své nabídky do 19. 10. 2009. Předpokládá se, že s vítězem řízení na výběr dopravce bude uzavřena dlouhodobá smlouva na období 15 let s ohledem na možnosti odpisování vozidel. Tím se odpisy vozidel rozprostřou na delší časové období, což přinese snížení nákladů pro kraj. Vybraný dopravce na základě této smlouvy požádá o dotaci na kolejová vozidla z ROP. Nabídka zúčastněných dopravců bude obsahovat 2 varianty financování:

s předpokladem přidělení dotace i s předpokladem, že dotace dopravci přidělena nebude. Projekt by měl být realizován, ať už nastane kterákoli z uvedených variant. Prioritou Plzeňského kraje je zajistit efektivní provoz na tratích ve svém územním obvodu vozidly evropského standardu. Provoz lokomotiv a vozů o velké hmotnosti s sebou přináší vysoké provozní náklady (především trakční náklady a náklady na údržbu). Za srovnatelné finanční prostředky je možné zajistit provoz lehkými moderními nízkopodlažními jednotkami. Tyto motorové jednotky jsou šetrné k životnímu prostředí, spotřeba pohonných hmot je výrazně menší a provoz pak celkově levnější, zejména z důvodu nižších nákladů na opravy a údržbu. Další výhodou je, že pořízení nových jednotek zajišťuje zdroje na průběžnou obnovu vozového parku formou odpisů.

4. Smluvní zajištění ostatních výkonů v kraji

Na ostatních tratích Plzeňský kraj předpokládá přechod k postupnému vypisování výběrových řízení dle vybraných provozních celků. Do doby, než budou všechny smlouvy tzv. vysoutěženy, tedy po dobu přechodného období, bude uzavřena smlouva s ČD na celé území Plzeňského kraje, a to přímým zadáním na dobu 10 let. Smlouva by měla upravovat provoz v roce 2009, 2010 a 2011 s tím, že pro rok 2012 (JŘ 2011/2012) již nebude obsahovat provoz na tratích, které jsou předmětem řízení na výběr dopravce, neboť tyto výkony budou předmětem smlouvy vzešlé z tohoto řízení. Dále bude smlouva obsahovat předpokládaný harmonogram výběrových řízení dle jednotlivých let a provozních celků. Pokud Plzeňský kraj vybere ve výběrovém řízení dopravce na další celek, bude nový soubor tratí vyňat z této původní smlouvy (provoz vlaků nebude pro další roky na těchto tratích objednan). Celý postup se bude opakovat až do doby, kdy bude provoz na tratích v územní působnosti Plzeňského kraje zajištěn kompletně na základě smluv vzešlých z výběrových řízení. V případě tratí, kde je provoz zajišťován ve spolupráci s dalšími objednateli, bude nutná úzká spolupráce s těmito objednateli. Možnou variantou je akceptace dopravního konceptu druhého objednatele a přijetí výsledků jím realizovaného řízení či spolupráce několika objednatelů při společném vypsání řízení na výběr dopravce.

Závěr

V otázce uzavření dlouhodobé smlouvy o závazku veřejné služby v drážní dopravě zvolil Plzeňský kraj variantu, která předpokládá přechod k postupnému vypisování řízení na výběr dopravce pro provoz vlaků regionální železniční dopravy dle vybraných provozních celků. Do doby, než budou v kraji všechny smlouvy uzavřeny na základě řízení na výběr dopravce, tedy po dobu přechodného období, bude uzavřena smlouva s ČD, a. s. na celé území Plzeňského kraje, a to přímým zadáním na dobu 10 let. Rozdělení Plzeňského kraje do ucelených přepravních a provozně-technologických celků včetně předpokládaného harmonogramu realizace řízení na výběr dopravce pro jednotlivé celky tratí v Plzeňském kraji bude přílohou této smlouvy.