

Odborové organizace na ČD řeší společný postup proti dosavadním krokům Ministerstva dopravy při výběru dopravců na rychlíkové linky

V úterý 8. září odpoledne se v sídle OSŽ v Domě Bohemika v Praze Vysočanech sešly ke společnému jednání odborové organizace působící v rámci Českých drah, a.s., aby se domluvily na společném postupu a vyjádřily znepokojení nad situací kolem výběru dopravce pro rychlíkové linky R14 Pardubice – Liberec – Ústí nad Labem a R27 Olomouc – Krnov – Ostrava. Zatímco v Evropě se považuje za standardní pro výběr dopravce a jeho reálně založené angažmá doba 2 – 3 let, v případě linek R14 a R27 jej Ministerstvo dopravy (MD) řeší ještě 3 měsíce před zahájením provozu za nových podmínek, které se neustále mění a prověří je již nový jízdní řád 2020/2021 od 13. prosince letošního roku.

Otevřena byla i záležitost dosavadního přidělu rychlíkových linek alternativním dopravcům, kteří začali jezdit na 5 linkách se současně platným jízdním řádem 2019/2020, aniž si MD ověřilo jejich skutečnou připravenost, čímž došlo od poloviny prosince a na začátku letošního roku k výraznému ohrožení bezpečnosti železničního provozu i k závažnému snížení kvality, resp. spolehlivosti služeb a výrazné eliminaci možností přepravy imobilních občanů.

Zástupci odborových centrál se obrátili na předsedu Podnikového výboru OSŽ při ČD, a.s. Vladislava Vokouna, který je zástupcem zaměstnanců v dozorčí radě ČD, aby využil jejího čtvrtletního jednání k apelu na představenstvo ČD i dozorčí radu a ČD využily všech zákonných prostředků dopravce a korporátní společnosti k hájení svých obchodních zájmů a neopakovala se situace ze závěru roku 2018, kdy ČD nevyužily žádných opravných prostředků a nechaly se MD paralyzovat. Vedle toho se jasně ukázalo, že dopravci Arriva vlaky s.r.o., který převzal 4 rychlíkové linky, nestačil na rozjezd ani rok a v současnosti má být nový dopravce připraven ani ne 2,5 měsíce od plánovaného otevření obálek s nabídkami 30. září, přičemž ani v tu dobu nebude angažmá dopravce jisté díky možným opravným prostředkům.

Další jednání odborových centrál je svoláno po jednání dozorčí rady ČD na pátek 11. Září od 10 hodin. Pokud to bude nutné, odborové centrály vyzvou vládu ČR a MD k jednání s cílem zajistit, aby MD neprodleně začalo plnit poslání ústředního orgánu státní správy ve věcech dopravy, garantujícího zájmy České republiky a dodržování našich i evropských norem a standardů.

Krkolomný a stále nekončící příběh výběru dopravce pro linky R14 a R27 vadí shodně všem odborovým centrálám a vyvolává celou řadu otázek. Na počátku roku MD prezentovalo, že nechystá oslovení více dopravců a na všech 3 linkách bude jednat o přímém zadání se stávajícím dopravcem ČD. Přestože dopravce Arriva vlaky s.r.o. doposud neplní kvalitativní parametry smlouvy o závazku veřejných služeb a nezveřejňuje svoje výsledky podle zákona o účetnictví, podal začátkem července nabídku, že by od 13. prosince letošního roku rád převzal provoz na zmíněných linkách R14 a R27. V této souvislosti byl záhy zahájen nábor nových zaměstnanců pro nová střediska, kde se dopravce nevyskytuje, s vysvětlením oslovovaným i vlastním zaměstnancům, že ČD nemají o linky zájem, a následně že ČD nemohou podat konkurenceschopnou nabídku.

V případě linek R14A a R14B v souvislosti s koncem roční notifikační lhůty podaly 25. srpna ČD nabídku na 7 let přesně podle délky období, které bylo poptáváno a zveřejněno v Úředním věstníku EU. Nabídka obsahovala od jízdního řádu 2024/2025 i nové poptávané motorové jednotky s mobilní částí evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS, což mělo logiku díky zajištění linek R14 na koridorové tratě do Pardubic a na úsek Děčín hl. n. – Ústí nad Labem. hl. n., kde se vybavení ETCS předpokládá podle národního implementačního plánu od 1. 1. 2025. Arriva však podala nabídku pouze se staršími upravenými německými jednotkami řady 845 bez ETCS a na 4 roky. Zatímco ve vyspělé

Evropě a v právním státě by byla nevyžádaná nabídka Arrivy na kratší dobu vyřazena, MD vyzvalo ČD k úpravě nabídky tak, aby byla porovnatelná s Arrivou, tzn. jen na 4 roky a bez nových vozidel s ETCS! Přestože jsme v souvislosti s četnými železničními nehodami ještě nedávno denně slyšeli o nutných investicích do bezpečnosti na železnici a právě ETCS, v daném případě záměrně MD ETCS nepožaduje, protože jej evidentně preferovaná konkurence nenabídla.

Následně MD s odkazem na alternativní nabídku a „pěči řádného hospodáře“ vyzvalo začátkem září dopravce prostřednictvím dopisu sekčního náměstka Ladislava Němce k tzv. „rozstřelu“ bez pravidel a kritérií – podání nabídek, u kterých rozhodne nejnižší cena kompenzace, resp. součet kompenzací za 7 let plnění (u R27 2 roky). Lhůta pro podání nabídek je 30. září do 10 hodin s tím, že v 10.15 hodin dojde k otevírání obálek.

Vágní zadávací dokumentace je v mnoha ohledech výhodná pro Arrivu a diskvalifikuje ČD, když vnitrostátní osobní pokladny, kde do této doby MD požadovalo obsazení osobním pokladníkem s určeným rozsahem provozní doby, mohou být nahrazeny prodejními automaty. Doplňkové služby jako WC, čekárny a úschovna jsou sice určeny, ale jejich nezajištění nebude sankcionováno, pokud to bude MD předem oznámeno. MD náhle rezignovalo na své původní požadavky, projednávané s ČD, včetně bezpečnosti a ETCS, aby to měl konkurent co nejsnazší a mohl nabídnout co nejnižší cenu. Protože zpočátku kontraktu ČD počítají s motorovými vozy řady 843 a MD to dobře ví, vyřazuje je požadavek MD na uzavřený systém WC, který MD u linek R14 i R27 uvádí a náhodou jej mají německé motorové jednotky Arrivy 845.

Kroky MD, které bez projednání se sociálními partnery stanovuje možnost náhrady osobních pokladen prodejními automaty, představují obrovský dopad do zaměstnanosti a kvality služeb. Velkým hazardem a nekompetentností lze nazvat rozhodnutí z počátku září o jakémsi „rozstřelu“ a možnosti podat nabídky do 30. září, ze kterých bude vybrán dopravce pro výkony od 13. prosince letošního roku. Zástupci odborů se shodli, že jde o právně nepředvídatelný postup, který však následoval po předchozím „soutěžním divadle“, které bylo ukončeno po té, kdy jedinou relevantní nabídku na celé poptávané období 7 let podaly ČD.

Nesmyslnost kroků MD je umocněna tím, že jsou uzavřeny jízdní řády a oběhy vozidel, již nasmlouvaných s objednateli. V případě linky R14A Pardubice – Liberec jsou na rychlících realizovány v úseku Pardubice – Rosice nad Labem tzv. závěsy, dochází ke společnému vedení osobních a spěšných vlaků v relaci Pardubice – Chrudim, objednávané Pardubickým krajem, a tyto vlaky nemají po konci příjmu žádostí o kapacitu dopravní cesty ani jiné řešení. Podobná situace je i u linky R27, jejíž vozba je provázaná s Jesenickem a Opavskem, přičemž i tam se využívá návozu náležitostí pro osobní vlaky v části linky formou závěsu.

Jindřich Berounský

Svaz Odborářů Služeb a Dopravy