

## **Odbory na železnici společně protestují proti postupu Ministerstva dopravy při výběru dopravců na rychlíkové linky R14 a R27**

Ve středu 30. září se uskutečnila videokonference Ministerstva dopravy (MD) se zástupci železničních odborů. Za MD se jí zúčastnil vicepremiér a ministr dopravy Karel Havlíček, jeho náměstkyně Jan Sechter a Ladislav Němec, zároveň ředitel odboru veřejné dopravy Ondřej Michalčík. Odborové sdružení železničářů zastupovali Martin Malý a Vladislav Vokoun, Federaci strojvůdců ČR Jaroslav Vondrovic a Pavel Semecký, Svaz Odborářů Služeb a Dopravy Jindřich Berounský.

**Odborové organizace vyzvaly Ministerstvo dopravy ke zrušení tzv. „rozstřelu“ pro výběr dopravců na linky R14 a R27 z důvodu netransparentnosti a porušení platných termínů pro zpracování jízdního řádu podle § 34a zákona o drahách a Prohlášení o dráze Správy železnic na rok 2021.**

**Jako jediné a regulérní východisko doslova z „nouzového stavu“, který MD svým postupem způsobilo, považujeme pokračování angažmá stávajícího dopravce ČD a vypsaní regulérní veřejné soutěže na 15 let mj. s ohledem na potřebné investice do bezpečnosti (ETCS).**

Dopravce Arriva vlaky s.r.o. doposud ve velké míře neplní kvalitativní parametry smlouvy o závazku veřejných služeb, nezveřejňuje svoje výsledky podle zákona o účetnictví a podal začátkem července nabídku na linky R14 a R27. V této souvislosti byl záhy zahájen nábor nových zaměstnanců pro nová střediska dopravce Arriva vlaky, s.r.o., kde tento nepůsobí, s vysvětlením oslovovaným i vlastním zaměstnancům, že ČD nemají o linky zájema nebo 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 podle MD rovněž na 7 let.

Namísto logického vyřazení nevyžádané nabídky Arrivy MD vyzvalo ČD k úpravě nabídky tak, aby byla porovnatelná s Arrivou, tzn. nepochopitelně bez nových vozidel s ETCS! Náměstek Němec s ředitelem odboru veřejné dopravy Michalčíkem skandálně prezentovali, že díky ETCS a novým vozidlům ČD nabídly něco, co se po nich nechtělo. Vyšlo zároveň najevo, že prioritou státu v jejich pojetí je jen elektrická trakce a o nezávislou vůbec nejde. 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 překvapivě MD ETCS nově nepožaduje, což se na první pohled jeví ve zřejmé souvislosti s tím, že jej evidentně preferovaná konkurence nenabídla.** Jaroslav Vondrovic jako člen komise pro bezpečnost na železnici, zřízené ministrem, upozornil na to, že ČD zahrnutím nových vozidel s ETCS do nabídky logicky reagovaly v souladu s aktuálními závěry komise.

MD s odkazem na alternativní nabídku a „péči 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 byla 30. září do 10 hodin s tím, že v 10.15 hodin dojde k otevírání obálek. Na dotaz předsedy OSŽ Martina Malého, jak bude MD postupovat a kdy jde očekávat vyhodnocení nabídek, vicepremiér a ministr dopravy Havlíček řekl, že to nebude otázka hodin, ale nejbližších dnů a na základě posouzení všech argumentů vybere férově přímo on pro stát lepší nabídku, aby šňal břemeno rozhodnutí z exponovaných a napadaných nejvyšších úředníků ministerstva.

Vágní zadávací dokumentace je 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. Jak praxe ukazuje, to samé se týká mezinárodních pokladen, kde jsou dopravci Arriva vlaky doposud tolerovány prodejními automaty. MD překvapivě rezignovalo na své původní požadavky, projednáváné s ČD, včetně bezpečnosti a ETCS, což umožňuje konkurentovi nabídnout co nejnížší cenu a podle odborů nejde o výběr, ale hledání způsobů jak legalizovat již dohodnuté angažmá Arrivy.

Paradoxem celého procesu výběru je, že **autor dopisu dopravcům s výzvou k tzv. „rozstřelu“ – sekční náměstek Ladislav Němec je místopředsedou Řídicího výboru Českých drah, kdezároveň vykonává práva státu ve své státní akciové společnosti, k jejímuž majetku musí přistupovat s péčí řádného hospodáře a musí v souladu se zákonem č. 77/2002 Sb. dbát o to, aby akciová společnost ČD poskytovala přepravní služby, které jsou v souladu s jejím podnikatelským plánem a obchodním zájmem, tzn. jde o evidentní střet zájmů.**

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 jakémisi „rozstřelu“ a možnosti podat nabídky do 30. září, ze kterých bude vybrán dopravce pro výkony od 13. prosince letošního roku. **Jde o právem 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 ani jiné řešení. Podobná situace je i u linky R27, jejíž vozba je provázána s Jesenickem a Opavskem, přičemž i tam se využívá návozu náležitostí pro osobní vlaky v části linky formou závěsu. Náměstek ministra Němec spolu s ředitelem odboru veřejné dopravy Michalčíkem na opakovaný dotaz ministra dopravy Havlíčka, zda není problém v termínech a zákonu o drahách po vyhýbavých reakcích, které vypadaly jako by dotaz nechtěli slyšet, řekli, že se ještě stále v tuto dobu nic neděje a porušování termínů uzávěrek jízdních řádů podle § 34a zákona o drahách a Prohlášení o dráze Správy železnic na rok 2021 je běžné. Tomu zástupci odborů oponovali s tím, že ještě nikdy takovýto stav nenastal.

MD zvolená cesta výběru dopravce, spočívající v rezignaci na evropské standardy a zvyšování bezpečnosti, představující postupný rozklad dosavadního systému služeb včetně úplné eliminace imobilních občanů a praktické destrukce vlastního dopravce, je v Evropě unikátní a pro odborové centrály zcela nepřijatelná. V průběhu jednání se ukázalo, že sekční náměstek Němec ani ředitel odboru veřejné dopravy Michalčík nemají ponětí o tom, jak doslova již současným angažmá dopravce Arrivy a zapojením motorových jednotek řady 845 eliminovali jakékoliv možnosti přepravy imobilních cestujících, jejichž podmínky se měly

podle §36e zákona o drahách zlepšovat a nikoliv likvidovat. Údajné ministerské kontroly ještě nezjistily, že „vozíčkáři“ jsou personálem Arrivy u rychlíků odkazováni na následné osobní vlaky ČD, kterými budou bez problémů dopraveni.

Skandální vystupování sekčního náměstka Němce a ředitele odboru veřejné dopravy Michalčíka, kteří působili doslova jako lobbisté Arrivy a oháněli se stanoviskem ÚOHS, že musí brát vážně nevyžádanou nabídku Arrivy, kolem které se ve skutečnosti nepochopitelně vše točí, zapadá do současné situace veřejné dopravy v České republice, která je v rozkladu a původně fungující systém je stále intenzivněji likvidován. Paradoxem je, že náměstek ministra Němec má z titulu funkce místopředsedy řídicího výboru ČD přístup k důvěrným ekonomickým informacím o ČD a jeho střet zájmů je nepřehlédnutelný. Zástupci odborů se přesvědčili, že náměstek ministra Němec ani ředitel odboru veřejné dopravy nemohou vicepremiérovi a ministru dopravy přenést relevantní informace o realitě železničního provozu, do kterého evidentně ze svých kanceláří na nábřeží u Vltavy nedohlédnou.

Jindřich Berounský

Svaz Odborářů Služeb a Dopravy