

Odborové sdružení železničářů
Federace strojvůdců ČR
Svaz Odborářů Služeb a Dopravy
Unie železničních zaměstnanců
Federace vozmistrů
Federace vlakových čet
Cech strojvůdců ČR
Federace železničářů ČR
Odborové sdružení zaměstnanců síťových odvětví
Demokratická unie odborářů
Odborová organizace odpovědných zaměstnanců státu
Pro Libertate

Naše značka:
OC/1/2023

Vyřizuje:
OSŽ/ Štěpán Lev

E-mail:
stepan.lev@osz.org

Dat. schránka:
akqc2n

Věc: Dopis ministru dopravy ČR - Reakce odborových organizací sektoru železniční dopravy na aktuální vývoj při zadávání zakázek v závazku veřejné služby

Vážený pane ministře,

se znepokojením jsme v médiích zaznamenali informace o budoucí ztrátě výkonů Českých drah na lince R9, souboru linek jih v Jihomoravském kraji a linky P2 Jih v Plzeňském kraji.

Domníváme se, že tyto výsledky soutěží či rozstřelů jsou do značné míry důsledkem způsobu výběru dopravců, který vnímáme jako problematický a z dlouhodobého pohledu nekonceptní. Rozstřely a soutěže mají totiž často velmi široké zadání, pro které existuje více variant řešení po stránce typu vozidel, jejich stáří, rozsahu investic, organizace provozu a dalších faktorů, které lze ve svém souhrnu jen obtížně porovnat a jediným hodnotícím kritériem se pak nakonec stává cena vztažená k dané soutěžené zakázce.

Další, dle našeho soudu negativní okolností je, že se většinou soutěží jednotlivé linky, nikoliv celé provázané provozní soubory. Při tomto způsobu objednávání služeb od dopravců se potom významně zmenšují nebo zcela negují možné synergické efekty, jako například provázané oběhy vozidel a personálu, usnadnění a zlevnění oprav a údržby při používání stejných nebo podobných typů vozidel, optimální umístění opravárenských kapacit, pokladen a dalšího servisu pro cestující apod.

Přítom železnice je ze své podstaty síťovým systémem, kde je možnost využívání těchto synergických efektů každému na první pohled zřejmá. Pokud je navíc jedním z hlavních argumentů pro konání soutěží nebo neformálních rozstřelů úspora nákladů objednatelů, je podle našeho názoru velmi pravděpodobné, že zadávání výkonů po malých částech různým dopravcům, s různými vozidly a provozními postupy bude ve svém souhrnu pro objednatele nakonec nákladnější, než by tomu bylo v případě zadávání logicky ucelených provozních souborů.

Obáváme se, že výsledkem celého procesu výběru dopravců na české železnici tak v konečném efektu bude namísto jednotně fungující, optimálně nastavené a zákaznický přívětivé kolejové dopravy (jako je tomu například u pražské dopravy tj. metra a tramvaji) nesourodá struktura různých typů a stáří vozidel, provozních postupů a zákaznického servisu. Negativní příklad (ne)fungování železniční dopravy ve Velké Británii je varující. Pozitivní příklad fungující železniční dopravy, nejen ve Švýcarsku, je inspirující.

Domníváme se také, že za stávající soutěžní a zejména „rozstřelové“ praxe stále nejsou ze strany státu dostatečně zajištěny rovné podmínky dopravců, neboť státní dopravce České dráhy je zatížen řadou povinností, které na konkurenční privátní dopravce nedopadají. Jedná se například o povinnosti soutěžit své nákupy dle zákona o zadávání veřejných zakázek, povinnosti v oblasti kybernetické bezpečnosti, povinnosti při obraně státu, povinnosti z informačního zákona, stejně jako určité spoléhání se na to, že České dráhy někde budou ke své tíži udržovat určité rezervy, aby mohly vypomoci v případě přírodních kalamit nebo výpadku jiných dopravců apod. České dráhy také na jedné straně například musí poskytovat svým konkurentům síťové služby, například služby čerpacích stanic, na druhé straně způsob vypisování soutěží na jednotlivé linky jim neumožňuje promítnout do své nabídky ekonomický přínos synergických efektů a úspor z rozsahu. Argumentace, že u nás dochází k naplňování evropského zákonodárství týkajícího se liberalizace železničního trhu, vnímáme jako odvedení pozornosti od negativního přístupu státu k vlastnímu majetku. Příklady z Belgie, Lucemburska, Rakouska, Německa i Francie svědčí o možném férovém přístupu státu k vlastním národním dopravcům. Není nám známo, že by v těchto zemích docházelo k cílenému rozbíjení provozních celků. Stejně tak nám není známo, zda konkurenční dopravci dbají na ekologickou stránku dopravy tak, jako České dráhy.

Stejně tak k zajištění potřebného zázemí pro zaměstnance dopravců, minimalizaci času dojíždění do zaměstnání a neproduktivních dob mezi jednotlivými pracovními výkony je tento způsob soutěžení relativně malých částí jednoznačně změnou k horšímu.

Jako odborové organizace zastupující zaměstnance Českých drah se proto na Vás obracíme s žádostí o větší podporu pro zajištění skutečně rovných podmínek pro výběr dopravců. Zlepšení by v tomto směru určitě mohla přinést standardizace základních podmínek požadovaných v rámci jednotlivých kategorií vlaků (mezinárodní, dálkové, regionální, příměstské) a to jak co do vlastností a vybavení vozidel, zajištění ekologických standardů a provozní bezpečnosti včetně ETCS, tak také požadovaných služeb zákaznického servisu. Stejně tak zavedení auditu dodržování těchto požadavků.

Závěrem bychom chtěli konstatovat, že v mediálním prostoru je od politických představitelů hodně slyšet slova o investicích do železniční infrastruktury a podpoře konkurenčního prostředí na železnici ale jen velmi málo o tom, co by stát jako vlastník Českých drah měl udělat pro jejich další rozvoj a prosperitu. Přitom se jedná o jednoho z největších a nejviditelnějších zaměstnavatelů ve vlastnictví státu s mnohaletou tradicí, který si zaslouží řádnou péči o další rozvoj. Tento nedostatečný zájem značné části politické scény o rozvoj národního dopravce vnímáme s velkými obavami také proto, že ve vlastnických strukturách některých významných konkurentů, jako např. Arrivy nebo Leo Expressu vystupují také silné zahraniční státní železniční podniky, které jim mohou v soutěžení s Českými drahami různými formami poskytnout účinnou pomoc.

O objektivní posouzení výkonů alternativních dopravců a plnění smluvních závazků jsme vás marně žádali v rámci našeho společného jednání 6. února 2023 a dosavadní postoj Ministerstva dopravy se nám jeví jako kontraproduktivní.

Evropská legislativa, resp. směrnice (EU) 2016/798 o bezpečnosti železnic obsahuje pojem audit, který nebyl aplikován do naší legislativy. Jaký byl důvod nepoužití jedné ze základních možností zjištění skutečného stavu služeb i bezpečnosti v naší legislativě?

Stejně tak je dosud nezodpovězenou otázkou proč stát u některých dopravců dlouhodobě přehlíží neplnění právních povinností v oblasti vykazování finančních informací, resp. finanční způsobilosti.

Vážený pane ministře, Ministerstvo dopravy ČR prezentuje problematiku železniční dopravy především z pohledu zajištění co nejlepších služeb pro zákazníky a potažmo veřejné objednatele. Jsme však přesvědčeni, že stát v roli vlastníka Českých drah by měl i v podmínkách liberalizace nakládat s majetkem daňových poplatníků jako řádný hospodář a vyvíjet maximální úsilí pro úspěch státního dopravce na liberalizovaném trhu.

V zájmu zaměstnanců na železnici a zachování sociálního smíru Vás žádáme o konkrétní reakci na výše uvedené záležitosti.

V Praze, dne 24.04.2023:

Odborové sdružení železničářů
Štěpán Lev, místopředseda pro ČD

Federace strojvůdců ČR
Jaroslav Vondrovic, prezident

Svaz Odborářů Služeb a Dopravy
Jan Kadečka, předseda

Unie železničních zaměstnanců
Ing. Jarmila Shejbalová, viceprezidentka

Federace vlakových čet
Robert Benda, prezident



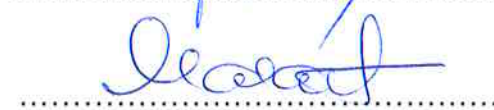
Federace vozmistrů
Luboš Malík, prezident



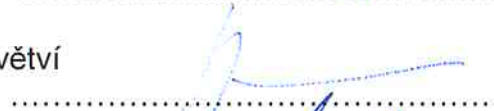
Cech strojvůdců ČR
Vlastimil Jelínek, předseda



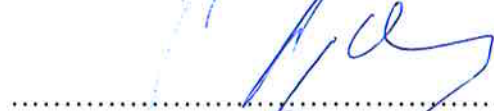
Federace železničářů ČR
Petr Markvart, viceprezident



Odborové sdružení zaměstnanců síťových odvětví
JUDr. Tomáš Sunegha, předseda



Demokratická unie odborářů
Zdeněk Fojtík, předseda



Odborová organizace odpovědných zaměstnanců státu
Bc. Lubomír Oškrdal za OO OZS



Pro Libertate
Mgr. Ondřej Svoboda, místopředseda

