

Společné stanovisko odborových svazů a žádost o jednání s ministrem dopravy ČR

Odborové sdružení železničářů
Federace strojířů ČR
Svaz odborářů služeb a dopravy
Unie železničních zaměstnanců
Federace železničářů ČR
Federace vozmistrů
Federace vlakových čet
Cech strojířů ČR
Odborové sdružení zaměstnanců síťových odvětví
Demokratická unie odborářů
Odborová organizace odpovědných zaměstnanců státu
Odborová organizace pracovníků bezpečnosti Českých drah

Vyřizují: Vladislav Vokoun a Jindřich Berounský

Vážený pane ministře,

odborové organizace působící na železnici s velkými obavami sledují dosavadní kroky Ministerstva dopravy při výběru dopravce pro rychlíkové linky R14 Pardubice – Liberec – Ústí nad Labem a R27 Olomouc – Krnov – Ostrava pro období od 13. prosince letošního roku. Dosavadní postup ministerstva v této záležitosti totiž podle dostupných informací prakticky téměř neumožňuje Českým drahám, které dosud dopravu na těchto linkách zajišťují, ucházet se za rovných podmínek o možnost pokračování zajišťování dopravy na těchto rychlíkových linkách, což bude mít logicky za následek propouštění nemalého počtu zaměstnanců ČD, kteří dosud na těchto linkách pracují. Odborové organizace přitom mají vážné obavy z toho, že dosavadní postup odpovědných úředníků Ministerstva dopravy při výběru budoucího dopravce nejeví znaky úsilí o zvyšování úrovně služeb a technologické úrovně zajištění bezpečnosti provozu na těchto linkách, ale je z něj naopak podle našeho názoru zřejmá pouze maximální snaha o výměnu dopravce a to i za cenu poklesu úrovně doplňkových služeb poskytovaných cestujícím, stagnace v oblasti technologie zajištění bezpečnosti a vzniku zjevných provozních nelogičností.

Odborové organizace se proto na Vás obrací s naléhavou žádostí o jednání se zástupci odborových organizací o této velice citlivě vnímané problematice v co nejkratším termínu, aby tak bylo ještě možné po vyjasnění situace včas učinit ze strany MD účinné kroky k zastavení tohoto z pohledu odborových organizací hájících zájmy zaměstnanců státem stoprocentně vlastněných ČD jednoznačně negativního a nežádoucího vývoje.

K výše uvedenému hodnocení situace a požadavku na urychlené jednání ve věci nás vedou zejména tyto skutečnosti:

Na počátku roku 2020 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 oslovaným 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, která obsahovala od roku 2025 i nové poptávané motorové jednotky s mobilní částí evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS, což mělo logiku díky zajíždění 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. Namísto logického vyřazení této nevyžádané nabídky Arrivy na kratší dobu 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 překvapivě MD vybavení vozidel ETCS nově nepožaduje, což se nám na první pohled jeví ve zřejmé souvislosti s tím, že je konkurence nenabídla.**

Následně MD s odkazem na alternativní nabídku a „péči řádného hospodáře“ vyzvalo začátkem září dopravce prostřednictvím dopisu sekčního náměstka Ladislava Němce k zákonem neupravenému 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 podle našeho názoru 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. Doplnkové služby jako WC, čekárny a úschovna jsou sice určeny, ale jejich nezajištění nebude sankcionováno,** pokud to bude MD předem oznámeno. MD překvapivě rezignovalo na své původní požadavky, projednávané s ČD, včetně bezpečnosti a ETCS, což umožňuje konkurentovi 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.

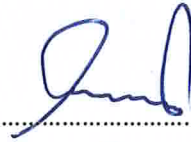
Kroky MD, které bez projednání se sociálními partnery stanovuje možnost náhrady osobních pokladen prodejními automaty, což představuje výrazný dopad do zaměstnanosti a kvality služeb, a na začátku září rozhodne 30. září vybrat dopravce pro výkony od 13. prosince letošního roku, považujeme za nepřijatelné. Jejich zjevná nelogičnost je navíc umocněna tím, že jsou uzavřeny jízdní řády a oběhy vozidel, již nasmlouvaných s objednateli, a doladují se turnusy provozních zaměstnanců ČD. **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.**

MD zvolená cesta výběru dopravce, které s sebou přináší omezení důrazu na evropské standardy a zvyšování bezpečnosti a postupný rozklad dosavadního systému služeb poskytovaných státem stoprocentně vlastněným dopravcem, je v Evropě neobvyklá a pro odborové centrály rozhodně nepřijatelná.

V Praze dne 14. 9. 2020

Podpisy Odborových centrál:

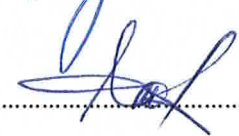
Odborové sdružení železničářů



Unie železničních zaměstnanců



Federace strojířů ČR



Federace železničářů ČR



Federace vozmistrů



Federace vlakových čet



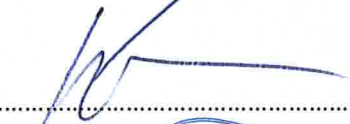
Cech strojířů České republiky



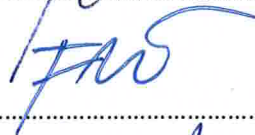
Svaz odborářů služeb a dopravy



Odborové sdružení zaměstnanců síťových odvětví



Demokratická unie odborářů



Odborová organizace pracovníků bezpečnosti ČD, a.s.



