

VÁŠ DOPIS Č. J.:

ZE DNE:

09. 12. 2022

NAŠE Č. J.:

MMB/0602496/2022

SPIS. ZN.:

OVV/MMB/0602496/2022

VYŘIZUJE:

TELEFON:

E-MAIL:

DATUM:

22. 12. 2022

POČET LISTŮ:

04

Vážený pan

Žádost o informace dle zákona č. 106/1999 Sb. – poskytnutí informací

Vážený pane magistře,

Statutární město Brno, se sídlem Dominikánské náměstí 196/1, 602 00 Brno (dále též „SMB“ nebo „povinný subjekt“), obdrželo dne 9. 12. 2022 jakožto povinný subjekt podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „InfZ“), žádost o poskytnutí informace podle tohoto zákona od žadatele

(dále jen „žadatel“). Povinný subjekt tímto níže poskytuje veškeré jemu známé informace k jednotlivým dotazům žadatele, a to formou odpovědí na otázky, které následují po uvedení plného znění otázky.

Otázka č. 1:

S ohledem na účel, celkovou koncepci a zejména ust. § 3 odst. 3 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů („ZVS“) zajišťují obce ve své samostatné působnosti rozsah dopravní obslužnosti „ve svém územním obvodu“.

Je Objednatel povinným orgánem pro zajištění dopravní obslužnosti na daném úseku trasy, tedy části úseku tratě Brno hl. n. - Břeclav/státní hranice?

Pokud ano, dovoluje si Žadatel požádat o upřesnění, z čeho vyplývá povinnost Objednatele zajistit dopravní obslužnost na tomto úseku.

Odpověď na otázku č. 1:

SMB není podle § 3 odst. 3 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZVS“), povinným subjektem k zajištění dopravní obslužnosti na úseku tratě Brno hl. n. – Břeclav/státní hranice. Při splnění podmínek dle citovaného ustanovení je však oprávněným subjektem k zajištění dopravní obslužnosti na tomto úseku.

Otázka č. 2:

V návaznosti na předchozí dotaz a s ohledem na právní úpravu v ZVS je Objednatel odpovědným potažmo oprávněným orgánem zejména k zajištění dopravní obslužnosti na úseku „Břeclav/státní hranice – letiště Vídeň“?

Pokud ano, dovoluje si Žadatel požádat o bližší upřesnění legislativního rámce a/nebo smluvního vztahu, na základě, kterého má Objednatel povinnost právo zabezpečovat dopravní obslužnost na území Rakouska.

Odpověď na otázku č. 2:

SMB odkazuje na odpověď na předchozí dotaz. I ve vztahu k úseku Břeclav/státní hranice – letiště Vídeň platí, že SMB je při splnění podmínek dle § 3 odst. 3 ZVS oprávněným subjektem k zajišťování dopravní obslužnosti na tomto úseku.

Otázka č. 3:

V předběžném oznámení o přímém zadání veřejné zakázky na zajištění spojení Brno hl. n. – letiště Vídeň, které bylo uveřejněno v Úředním věstníku Evropské unie (TED) pod ev. č. 2022/S 111-314010

(„Prenotifikace“) vyplývá, že plánována doba trvání smlouvy je deset let. Z Prenotifikace dále vyplývá, že „Rozsah zakázky (frekvence spojení apod.) bude stanoven na základě vyhodnocení potřeb objednatele z hlediska dopravní obslužnosti statutárního města Brna.“

Prosíme o sdělení konkrétnějších dodatečných parametrů týkajících se hlavně počtu vlaků, počtu najetých kilometrů a očekávaného jízdního řádu této dlouhodobé (desetileté) zakázky v režimu přímého zadání, která by měla navazovat na Prenotifikaci. V případě, že tyto konkrétní parametry ještě nejsou k dispozici ve finální podobě, prosíme o sdělení nyní dostupných, zvažovaných parametrů (tj. dostupné předběžné návrhy) o minimálním počtu vlaků, ujetých kilometrech a předpokládaném jízdním řádu.

Odpověď na otázku č. 3:

SMB k tomuto dotazu sděluje, že žádné rozhodnutí ohledně konkrétních parametrů prenotifikovaného spojení zatím nepadlo. I na základě zkušebního provozu bude SMB vyhodnocovat potřebu města nadále zajišťovat dopravní obslužnost na uvedené trati.

Otázka č. 4:

V návaznosti na uveřejněnou Prenotifikaci a předchozí dotaz.

Dospěl již Objednatel k výběru konkrétního dopravce pro toto přímé zadání, případně kdy lze očekávat, že Objednatel bude rozhodovat o tomto dlouhodobém kontraktu a výběru vhodného dopravce?

Umožní Objednatel na tento dlouhodobý (desetiletý) kontrakt soutěž vícero dopravců?

Odpověď na otázku č. 4:

SMB k tomuto dotazu uvádí, že k výběru konkrétního dopravce, kterému bude případně zadána nová smlouva na poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících na dotčeném úseku, dosud nedospělo. SMB předpokládá oslovení více dopravců k jednání.

Otázka č. 5:

Bude se Rakouská republika finančně spolupodílet na zajištění dočasného (pilotního) a/nebo dlouhodobého dopravního spojení mezi Brnem hl. n. a letištěm Vídeň?

Očekává Objednatel případně další, jakékoliv jiné spolufinancování uvedeného spojení – tj. mimo finanční prostředky samosprávy města?

Odpověď na otázku č. 5:

SMB k tomuto dotazu sděluje, že na zkušebním provozu se Rakouská republika podílet nebude, ohledně parametrů případné spolupráce na dlouhodobém provozu zatím nebylo s rakouskou stranou jednáno.

K další části dotazu SMB připomíná, že v říjnu 2022 bylo uzavřeno „Memorandum o spolupráci při podpoře rozvoje dopravní dostupnosti JMK prostřednictvím leteckého spojení na brněnské letiště a přímého železničního spojení Brna a vídeňského letiště“ mezi SMB a Jihomoravským krajem, jehož plné znění je dostupné v registru smluv pod tímto odkazem: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/22261977?backlink=khztv>. Nad rámec této obecně deklarované spolupráce nepředpokládá SMB žádné jiné spolufinancování dotčeného spojení.

Otázka č. 6:

Z dostupných informací vyplývá, že vhodné vlakové spojení mezi Brnem a letištěm Vídeň je zajištěno přibližně 8krát denně. Při zohlednění autobusové dopravy je dostupné spojení na letiště Vídeň zajištěno až 20krát denně.

Při zohlednění stávajících, většinou nevyužitých kapacit dopravců, prosí Žadatel o poskytnutí finančního modelu či jiného podkladu či zdůvodnění, ze kterého bude vyplývat ekonomická výhodnost, případně dlouhodobá účelnost vynaložených veřejných prostředků?

Má objednatel zpracovaný jakýkoliv finanční model/analýzu související se zajištěním tohoto vlakového spojení, a to zejména takový model, který bude prokazovat, že vlakové spojení je nutné a ekonomicky výhodné? Pokud ano, dovoluje si Žadatel požádat o poskytnutí finančního modelu/analýzy.

Odpověď na otázku č. 6:

SMB i ve spolupráci s Jihomoravským krajem dlouhodobě deklaruje záměr podpořit dopravní dostupnost z Brna na vídeňské letiště, které je obyvateli města i celého kraje široce využíváno jako jeden ze základních letištních uzlů pro mezinárodní lety. V zájmu města je podpořit přímé železniční spojení, které jednak představuje udržitelnější způsob veřejné dopravy než silniční doprava, především je však pohodlnější pro cestující a méně náchylné na dopravní komplikace.

V čase, kdy se začalo aktivně připravovat zajištění přímé železniční linky Brno – letiště Vídeň, takové přímé spojení neexistovalo. Podpora navíc směřuje výhradně do spojení v okrajových částech dne (brzký ranný odjezd z Brna a pozdní večerní odjezd z Vídně), ve kterých chybí spojení zajišťované soukromými dopravci na jejich komerční riziko. Objednané spoje přitom mají význam pro zajištění návaznosti na brzké ranní odlety z Vídně pozdní večerní přílety do Vídně.

Konkrétní finanční model nebo analýza zatím vyhotovena nebyla, jedná se však o dlouhodobý příslib města, jehož skutečná životaschopnost bude mj. prověřena v zahájeném zkušebním provozu.

Otázka č. 7:

Z veřejně dostupných informací vyplývá, že mezi Objednatelem a RegioJet by měla být uzavřena smlouva na pilotní provoz v rozsahu 49.980 vlakových km/rok. Z tiskové zprávy zveřejněné dne 5.10.20221 dále vyplývá, že v období cca 6 měsíců bude Objednatel vyhodnocovat dosavadní provoz, resp. rozhodne se, zda spojení zachová i do budoucna.

Jaké konkrétní údaje nebo zkušenosti budou ověřovány prostřednictvím tohoto pilotního provozu, a to nad rámec informací, které lze nyní získat z dostupných dat o stávajícím provozu a poptávce?

Odpověď na otázku č. 7:

SMB k tomuto dotazu sděluje, že v rámci zkušebního provozu bude sledovat vyhodnocovat zejm. parametry stability provozu, poptávky a obsazenosti objednaných vlaků.

Otázka č. 8:

Z relevantních veřejně dostupných zdrojů (Věstník veřejných zakázek, Úřední věstník Evropské unie, webové stránky města, apod.) nevyplývá, že by Objednatel jakkoliv publikoval svůj zájem uzavřít samostatnou smlouvu v režimu pilotního provozu (do 50 tis. Km) na období od 12/2022 do 06/2023. I s ohledem na publikovanou Prenotifikaci lze předpokládat, že v úvahu přicházející relevantní dopravci mohli očekávat a následně i projevit zájem o pilotní provoz v případě širší propagace a včasného zveřejnění zvažovaného postupu Objednatele při uzavření dočasného kontraktu.

Zároveň lze s ohledem na čl. 7 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 („Nařízení“) upozornit, že rozsah 50 tis. Km v režimu přímého zadání je nutné dodržet v rámci ročního limitu. Rozhodující je tedy kumulativní rozsah vlakových výkonů na daném spojení za celý rok. Pokud by tedy v roce 2023 došlo nebo hrozilo překročení hodnoty 50 tis. Km, nebudou dodrženy podmínky Nařízení a ani ZVS.

Počítá Objednatel s tím, že po překročení 50 tis. Km v rámci pilotního provozu již nebude možné v roce 2023 uzavřít s ohledem na Nařízení a národní právní úpravu v ZVS na stejnou linku dlouhodobou smlouvu s dopravcem? Můžete upřesnit zvažovaný postup Objednatele po ukončení smlouvy na pilotní provoz?

Odpověď na otázku č. 8:

SMB k tomuto dotazu sděluje, že, obdobně jako tomu je i při zajišťování zkušebního provozu, i v případném dlouhodobém provozu počítá s tím, že se bude řídit platnou právní úpravou.

S pozdravem

v z. Mgr. Matěj Dolák

Vedoucí Oddělení majetkového a právního

Ing. Bc. Pavel Pospíšek

vedoucí odboru

PŘÍLOHY: 0