

Hodnotící zpráva dostupnosti vozidel **(„Hodnotící zpráva“)**

ve smyslu článku 5a odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70, ve znění pozdějších předpisů („Nařízení“)

Poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti jednotkami BEMU v Plzeňském kraji

Tato Hodnotící zpráva je zpracována v souvislosti s nabídkovým řízením veřejné zakázky s názvem „Výběr dopravce pro uzavření Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na celek BEMU¹“ („**Veřejná zakázka**“ nebo „**Nabídkové řízení**“), která bude zadávána objednatelem – Plzeňský kraj, IČO: 70890366, se sídlem: Škroupova 1760/18; 306 13 Plzeň („**Objednatel**“).

Na základě článku 5a odst. 1 Nařízení Objednatel vyhodnotí, zda je třeba přijmout opatření k zajištění účinného a nediskriminačního přístupu k vhodným kolejovým vozidlům. Objednatel je povinen posoudit situaci týkající se přístupu ke kolejovým vozidlům před zahájením Nabídkového řízení. Výkladové pokyny Evropské komise upřesňují, že Objednatel musí analyzovat, zda jsou dostupná vozidla „vhodná“ (tj. splňující technické požadavky) a zda je přístup k nim „nediskriminační“ (zda někteří provozovatelé nemají přístup za méně výhodných podmínek). V rámci posouzení je nutno mj. zohlednit, zda jsou na příslušném trhu přítomny leasingové společnosti, které poskytují pronájem kolejových vozidel, nebo jiní tržní aktéři poskytující pronájem kolejových vozidel.²

Hodnotící zpráva pro úplnost taktéž zahrnuje popis základních požadavků Objednatele na Veřejnou zakázku a vysvětlení a shrnutí Objednatelem provedených předběžných tržních konzultací, z nichž mimo jiné Objednatel při hodnocení vycházel.

Objednatel požaduje výhradně nová vozidla, tj. nově vyrobená vozidla, která dosud nebyla registrována v České republice ani v jiném státě. Z tohoto důvodu se Hodnotící zpráva věnuje výhradně otázkám souvisejícím s dodávkami nových kolejových vozidel.

¹ BEMU – Battery Electric Multiple Unit, tj. baterioelektrická vlaková jednotka.

² Objednatel při zpracování též zohlednil závěry plynoucí ze Sdělení komise o výkladových pokynech pro nařízení (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici (2023/C 222/01).

Hodnotící zpráva se zpřístupňuje veřejnosti. Z toho důvodu bude tato Hodnotící zpráva zveřejněna nejpozději společně se zadávací dokumentací Veřejné zakázky na profilu zadavatele (Objednatele).

Účel Veřejné zakázky a preferovaný model provozu

Objednatel předpokládá pořízení 6ks BEMU vozidel k zahájení plnění smlouvy na zajištění dopravní obslužnosti od prosince 2030. Následně plánuje pořízení dalších 6 ks BEMU vozidel k prosinci 2033. V období od prosince 2030 do prosince 2033 objednatel předpokládá v rámci smlouvy na zajištění dopravní obslužnosti zasmulvnění 6 ks vozidel a následně od prosince 2033 do konce plnění smlouvy celkem 12 ks vozidel.

Objednatel předpokládá, že provozovatel veřejných služeb v přepravě cestujících na železnici – vybraný dopravce („**Dopravce**“) pořídí vozidla a v rámci jejich pořizování dodrží všechny podmínky požadované pro čerpání finanční podpory z programu TRANSGov č. 1/2024³ („**Dotační program**“), a to jak u vozidel pořízených k prosinci 2030, tak vozidel pořízených k prosinci 2033 (s ohledem na možné vypsání dalšího návazného obdobného dotačního programu a možnost čerpat finanční podporu, což by Objednatel případně dále upřesnil).

1) Význam provedených předběžných tržních konzultací

Objednatel provedl v průběhu roku 2025 několik předběžných tržních konzultací („**PTK**“), a to jak s výrobcí BEMU vozidel („**Výrobce**“), tak s Dopravci. Objednatel využil závěry PTK pro účely nejvhodnějšího nastavení zadávacích podmínek, aby byly rovné, transparentní, nediskriminační a zároveň zajistily co nejlepší možný soulad předmětu plnění se všemi právními předpisy, odůvodněnými požadavky Objednatele a požadavky relevantních dotačních titulů.

Předmětem PTK bylo zejména projednání získání vybraných technických a provozních informací od Výrobce a Dopravce za účelem odpovědného nastavení požadavků Veřejné zakázky. PTK měly za cíl vyjasnit technické možnosti trhu, dodací lhůty, provozní parametry, standardy vybavení, kompatibilitu vozidel s požadavky Objednatele včetně zohlednění dotačních podmínek a klimatické vhodnosti, problematiku nejvhodnějšího modelu zasmulvnění, vlastnictví a převodů vozidel a dalších parametrů.

³ <https://sfzp.gov.cz/dotace-a-pujcky/modernizacni-fond/vyzvy/detail-vyzvy/?id=35>
<https://sfzp.gov.cz/dotace-a-pujcky/modernizacni-fond/vyzvy/detail-vyzvy/?id=50>

Z Výrobců bylo jednáno se společnostmi:

- ALSTOM Czech Republic a.s., IČO: 49902083, se sídlem Václavské náměstí 2132/47, 110 00 Praha 1;
- Stadler Praha s.r.o., IČO: 28981090, se sídlem Kutvirtova 339/5, 150 00 Praha 5;
- Siemens Mobility, s.r.o., IČO: 06931995, se sídlem Siemensova 2715/1, 155 00 Praha 5;
- ŠKODA TRANSPORTATION a.s., IČO: 62623753, se sídlem Emila Škody 2922/1, 301 00 Plzeň.

Z Dopravců bylo jednáno se společnostmi:

- České Dráhy a.s., IČO: 70994226, se sídlem Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1;
- ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA a.s., IČO: 27368815, se sídlem Křižíkova 148/34, 186 00 Praha;
- GW Train Regio a.s. IČO: 70994226, se sídlem Tovární 975/3, 400 01 Ústí nad Labem;
- Die Länderbahn CZ s.r.o., IČO: 08342849, se sídlem U Studánky 39/1, Krásné Březno, 400 07 Ústí nad Labem;
- LeoExpress Tenders s.r.o., IČO: 24848131, se sídlem Řehořova 908/4, 130 00 Praha 3;
- RegioJet a.s., IČO: 28333187, se sídlem Náměstí Svobody 17, 602 00 Brno.

Na základě provedených PTK byly nastaveny požadované parametry poptávaných vozidel BEMU tak, aby splňovaly všechny legislativní požadavky včetně požadavků Dotačního programu a zároveň umožnily co nejširší hospodářskou soutěž za rovných a férových podmínek pro všechny potenciální dodavatele za podmínky splnění minimálních standardů požadovaných Objednatel. Tyto jsou shrnuty v dokumentu „Požadavky na vozidla“, který bude součástí zadávací dokumentace Nabídkového řízení a který je již od 5. 1. 2026 uveřejněn na profilu zadavatele (Objednatele).⁴

2) Dostupnost nových kolejových vozidel na trhu

Mimo jiné na základě proběhlých PTK Objednatel konstatoval, že na trhu existuje pluralita relevantních výrobců kolejových vozidel, kteří jsou způsobilí vyrobit nová kolejová vozidla splňující Objednatel uvažované požadavky a modifikace, a to ve lhůtách, které jsou v souladu s harmonogramem realizace veřejných služeb v přepravě cestujících na základě Veřejné zakázky.

Při provádění PTK taktéž Objednatel posoudil, zda je vhodnější model vlastnictví Objednatele nebo Dopravce. Dopravci k této problematice uvedli své preferované modely vlastnictví, ovšem mnozí výslovně uvedli, že nastavení modelu vlastnictví nemá na dostupnost jejich služeb a případnou účast v Nabídkovém řízení na Veřejnou zakázku zásadní vliv.

⁴ https://ezak.cnpk.cz/document_download_131152.html

Objednatel na základě výše uvedeného v souvislosti se závěry PTK konstatuje, že přístup k vhodným kolejovým vozidlům jeví jako účinný a nediskriminační a nepředstavuje nepřiměřenou bariéru vstupu pro potenciální účastníky – dopravce.

V rámci zajištění kontinuity poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících i po skončení smluvního vztahu s Dopravcem, který bude nyní vybrán v Nabídkovém řízení, Objednatel požaduje, aby po ukončení smlouvy byla všechna vozidla převedena na nového dopravce, což je i podmínka Dotačního programu.

S ohledem na tento požadavek musí být zvoleno takové schéma všech procesních postupů, které převod vlastnického práva k vozidlům umožňuje. Objednatel předpokládá, že pořízení vozidel bude částečně financováno z veřejných zdrojů, zejména z Dotačního programu, příp. z jiného dotačního titulu, pokud bude v relevantním období vypsán, a tudíž Dopravce musí zajistit veškeré procesní postupy v souladu s Dotačním programem, popř. jiným dotačním titulem.

Objednatel současně nedospěl k závěru, že by požadovaný majetkoprávní vztah k vozidlům sám o sobě bránil účasti v Nabídkovém řízení. Dopravci nevnímali volbu vlastnického modelu (vlastnictví Dopravce vs. Objednatele) jako rozhodující překážku účasti. Z tohoto důvodu Objednatel neidentifikoval potřebu zavádět zvláštní opatření podle čl. 5a Nařízení. Uvedené skutečnosti budou promítnuty do zadávacích a smluvních podmínek.

Dostupnost použitých vozidel na trhu z výše uvedených důvodů neposuzoval.

3) Leasingové společnosti

Objednatel konstatuje, že na území EU existuje „dostatečná a vysoce konkurenční nabídka“ leasingových služeb a zároveň velmi rozvinutý trh pronajímání železničních vozidel specializovanými společnostmi.

Na základě aktuální situace na trhu, veřejně dostupných informací a zkušeností s obdobnými nabídkovými řízeními dospěl Objednatel k závěru, že existují běžně dostupné a funkční způsoby financování pořízení vozidel, které umožňují účast v Nabídkovém řízení i dopravcům, kteří nejsou současnými vlastníky vozidel. Výše uvedené podmínky tak nepředstavují překážku pro efektivní a nediskriminační přístup k vhodným vozidlům.

Objednatel na základě výše uvedeného konstatuje, že na území Evropské unie je trh leasingu/pronajímání železničních vozidel rozvinutý. Objednatel neidentifikoval žádné relevantní indikace monopolizace trhu jednou leasingovou společností, ani ohrožení hospodářské soutěže více leasingovými společnostmi. Z tohoto důvodu Objednatel neidentifikoval potřebu zavádět zvláštní opatření podle čl. 5a Nařízení.

Výsledné hodnocení

Na základě výše uvedených skutečností dospěl Objednatel ve smyslu článku 5a odst. 1 Nařízení k závěru, že pro účely plnění Veřejné zakázky je zajištěn efektivní, spravedlivý a nediskriminační přístup k vhodným kolejovým vozidlům. Objednatel využije závěry PTK a Hodnotící zprávy k takovému nastavení zadávacích podmínek, aby tyto nevytvářely nepřiměřené technické ani ekonomické bariéry a umožnily účast širokému okruhu dopravců. Objednatel v rámci svého posouzení neidentifikoval ani žádné relevantní finanční, technické, regulatorní či jiné překážky objektivní povahy, které by dopravcům mohly v efektivním, spravedlivém a nediskriminačním přístupu k vhodným kolejovým vozidlům bránit. Z tohoto důvodu Objednatel nepřistoupil k žádným zvláštním opatřením podle článku 5a odst. 2 Nařízení.

Uveřejnil: Mgr. Richard Volín, Centrální nákup Plzeňského kraje, příspěvková organizace, Plzeň, 17. 2. 2026