

Plzeňský kraj jako objednatel (dále též jako „**Objednatel**“) v rámci budoucího nabídkového řízení veřejné zakázky „*Výběr dopravce pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na celek BEMU*“ (dále jen „**nabídkové řízení**“ nebo „**veřejná zakázka**“) obdržel od společnosti Leo Express Tenders s.r.o., se sídlem Řehořova 908/4, Žižkov, 130 00 Praha 3, IČO: 248 48 131 (dále zkráceně jen „**společnost Leo Express**“) dokument s názvem „Vyjádření společnosti Leo Express k PTK“ (dále jen „**Vyjádření**“), který je reakcí na uveřejnění a obsah dokumentu „*Závazné požadavky na vozidla pro budoucí nabídkové řízení VZ PK – BEMU*“ ze dne 5. 1. 2026 (dále jen jako „**Závazné požadavky na vozidla**“).¹

Společnost Leo Express v rámci Vyjádření uvádí ve vztahu k Závazným požadavkům na vozidla mj. následující.

S ohledem na své dosavadní zkušenosti v oblasti dopravní obslužnosti společnost Leo Express identifikuje tři oblasti, ve kterých považuje požadavky na vozidla pro budoucí nabídkové řízení za „problematické“, přičemž uvádí, že tyto požadavky mohou mít zásadní dopad na ekonomiku i reálnou provozní efektivitu budoucího plnění závazku ze smlouvy na veřejnou zakázku.

1) Požadavek minimální rychlosti 160 km/h pod trolejí

Společnost Leo Express uvádí, že stanovení minimální konstrukční rychlosti 160 km/h pod trakčním vedením nepovažuje za provozně odůvodněné, pokud z jízdních řádů a charakteru obsluhovaných tratí vyplývá, že této rychlosti nebude možné v reálném provozu dosahovat – a to z důvodu hustoty zastávek, konceptu obslužnosti a kontextu infrastruktury.

Dle Vyjádření takový parametr nepřispívá ke zvýšení kvality dopravní obsluhy, ale naopak zvyšuje technickou složitost vozidla, jeho hmotnost i pořizovací cenu. Konstrukční dimenzování na rychlost 160 km/h bude znamenat vyšší nároky na podvozky, brzdové systémy i trakční výzbroj, aniž by tato přidaná hodnota byla reálně využitelná v provozu a vedla ke zkrácení jízdních dob.

Společnost Leo Express dále uvádí, že pro daný charakter tratí je plně dostačující rychlost 120 km/h, kdy je třeba zohlednit jízdní dynamiku vozidla, která je v úsecích s vysokou hustotou zastávek na trati klíčovým faktorem pro úsporu jízdní doby. Společnost Leo Express je přesvědčena, že při zohlednění návrhu na snížení požadované rychlosti se zvýší potenciální okruh výrobců kolejových vozidel (dále také jen jako „**výrobci**“) a dojde k podstatnému snížení celkových nákladů.

2) Minimální kapacita 130 míst k sezení

¹ https://ezak.cnpk.cz/document_download_131152.html.

Společnost Leo Express uvádí, že požadavek na minimální kapacitu 130 sedadel se odlišuje od všech dosavadních obdobných soutěží vypsaných v České republice, kde byly kapacitní parametry stanoveny se spodní hranicí 121 sedadel a zpravidla flexibilněji ve vztahu k dopravnímu konceptu či možnostem dodavatelů.

Dle Vyjádření je limit minimálního počtu 130 sedadel o 9 sedadel vyšší, než uvádí Katalog vozidel programu TRANSGov (dále jen „**program TRANSGov**“) pro jednotky typu EMU/BEMU 130, a má potenciál nepřiměřeně omezovat konstrukční řešení dvouvozového vozidla, které zároveň musí plnit požadavky na místa pro kola, kočárky a osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

Společnost Leo Express dále uvádí, že má za to, že pro daný charakter tratí je plně dostačující minimální kapacita 121 sedadel podobně jako v ostatních obdobných tendrech dalších krajů a s ohledem na hodnoty uvedené v katalogu vzorových vozidel v příloze č. 2 Výzvy z programu TRANSGov.

3) Náklady životního cyklu a bateriové systémy

Společnost Leo Express uvádí, že požadavky podle jejího názoru dostatečně nezohledňují celkové náklady životního cyklu vozidla, zejména u bateriových jednotek. Dle Vyjádření společnosti Leo Express je u BEMU klíčovým parametrem životnost a garance bateriového systému, který tvoří významnou část pořizovacích i budoucích obnovovacích nákladů, a to i s ohledem na garantovaný dojezd jednotky. Pokud je v zadávací dokumentaci požadována životnost baterie pouze v délce 10 let, vzniká zde podle společnosti Leo Express významné technické i finanční riziko – buď na straně dopravce, nebo nepřímo na straně Objednatele prostřednictvím vyšší nabídkové ceny, která musí zohlednit budoucí výměnu baterií.

Společnost Leo Express dále uvádí, že má za to, že pokud by byla podpořena flexibilita, aby výrobce mohl nabídnout garanci životnosti baterie na delší období až např. 15 let, a tato skutečnost by se transparentně promítla do nabídkové ceny, Objednatel by se tím vyhnul potenciálním dodatečným nákladům spojeným s předčasnou výměnou bateriového systému a celková ekonomika projektu by byla udržitelnější v kontextu odpovědného nakládání s veřejnými rozpočty.

Na závěr Vyjádření a pro shrnutí výše uvedených bodů uvádí společnost Leo Express následující. Nastavené požadavky mohou dle jejího názoru omezit okruh výrobců schopných podat nabídku. Podle společnosti je u dvouvozových jednotek technicky obtížné současně splnit požadavky na kapacitu i maximální rychlost tak, jak jsou aktuálně definovány.

V dané věci tak může dle tvrzení společnosti docházet k neúmyslnému omezení některých výrobců, a to nikoliv na základě objektivních provozních potřeb, ale v důsledku kombinace technických parametrů, které nemusí být plně odůvodněny

provozním konceptem dotčených tratí. Společnost Leo Express dále zdůrazňuje, že tato situace se nemusí projevit pouze na úrovni výrobců, ale může mít dopad i na samotné dopravce.

V případě zúžení okruhu dodavatelů – výrobců se zbývajícím výrobcem podle společnosti Leo Express dostávají do silnější vyjednávací pozice, což se může promítnout do obchodních podmínek, dostupnosti výrobních kapacit i cenové politiky. V konečném důsledku tak může dojít k omezení flexibility dopravců při optimalizaci nákladů a potenciálně i k růstu nabídkových cen směrem k Objednateli.

V návaznosti na výše uvedené společnost Leo Express žádá o přehodnocení technických a provozních požadavků na vozidla, která mají být předmětem budoucího nabídkového řízení, a to ve smyslu tohoto Vyjádření.

Objednatel k obsahu Vyjádření uvádí následující.

Objednatel na úvod uvádí, že společnost Leo Express – vystupující v pozici dopravce v rámci PTK v rámci své prezentace a navazující diskuse deklarovala soulad s projednávanými technickými požadavky.

V tomto kontextu platí, že Objednatel realizoval dotčená PTK mj. právě s cílem nastavit na základě učiněných zjištění a přijatých závěrů Závazné požadavky na vozidla optimálně a přiměřeně tak, aby odpovídaly objektivním potřebám Objednatele.

Ad 1) K požadavku na minimální rychlost 160 km/h pod trolejí

Objednatel uvádí, že tento parametr byl zvolen s ohledem na vedení linek v traťovém úseku Rokycany – Plzeň, kde by nasazení vozidel s nižší rychlostí neumožnilo využití plného rychlostního profilu trati.

Objednatel předpokládá, že na lince P21, na niž budou tato vozidla mj. nasazována, nebudou v úseku Rokycany – Plzeň hl.n. vedena jako vlaky zastávkové, ale tímto úsekem budou projíždět bez zastavení v jakémkoliv tarifním bodě, z čehož vyplývá snaha Objednatele klást důraz i na traťovou rychlosti 160 km/h ($V_{\max} = 160 \text{ km/h}$).

Nadto vozidla s nižší maximální rychlostí nemusí umožnit konstrukci rovnoběžného jízdního řádu a jejich jízda tak odčerpává vyšší část kapacity dráhy, než je nezbytně nutné.

Objednatel dále poukazuje na to, že v rámci zamýšleného zajištění vozidel i na traťový úsek Plzeň – Domažlice se předpokládá postupné otevírání modernizovaných traťových úseků rovněž s traťovou rychlostí 160 (200) km/h; prvním by měl být úsek Plzeň – Stod. Výrazné zlepšení traťových parametrů se dá očekávat i na zbývajícím úseku trati (dle volby výsledné varianty modernizace). Během celého 30letého životního cyklu vozidel, kdy by tato vozidla by dle podmínek programu TRANSGov měla být provozována především na výkonech zajišťovaných Plzeňským krajem –

Objednatelem, se dá očekávat otevírání dalších úseků s vyšší traťovou rychlostí než 120 km/h.

Z výše uvedených důvodů je patrné, že požadavek na $V_{\max} = 160$ km/h byl zvolen s ohledem na maximalizaci využití investice státu do modernizace železničních tratí, a dále i s ohledem na skutečnost, že vozidla budou provozována v poměrně dlouhých úsecích drah celostátních, nejen tedy regionálních drah, kde by jinak maximální konstrukční rychlost $V_{\max} = 120$ km/h mohla být v hypotetické rovině postačující. Opačný přístup, tj. pořízení vozidel, jež nejsou s ohledem na svou konstrukci schopna traťovou rychlost využít, by mařil veřejné finanční prostředky vynaložené na modernizaci infrastruktury, a to i s přihlédnutím k a aspektu efektivního využití plánované dotační podpory u významné části vozidel. Objednatel navíc v této věci musí zvážit i skutečnost, že s ohledem na předpokládanou dotační podporu je povinen provozovat vozidla na jím zajišťovaných výkonech 30 let; mj. i z toho důvodu musí požadovat tomu poplatné a odpovídající parametry vozidel – ta mohou být následně nasazena v průběhu 30 let i na jiných výkonech, kde bude rychlost vyšší než 120 km/h využitelná.

Lze tak uzavřít, že na dotčený požadavek je namísto nahlížet jako na odůvodněný, zcela legitimní a nediskriminační.

Ad 2) K minimální kapacitě 130 míst k sezení

Objednatel uvádí, že v rámci přípravy Závazných požadavků objednatele (a před vyhodnocením závěrů PTK) pracoval původně s požadavkem na obsaditelnost vozidel ve výši 140 sedadel, který byl odvozen od přepravních potřeb v regionu při zohlednění dané provozní koncepce a charakteru území, kde se provoz vozidel předpokládá (významná část výkonů v plzeňské aglomeraci, kde se dá očekávat pozitivní demografický vývoj).²

Na základě provedených PTK provedl Objednatel snížení na 130 sedadel, což je parametr, který považují za splnitelný hned tři výrobci, kteří se účastnili PTK. Objednatel tak upravil Závazné požadavky na vozidla s cílem zajistit co možná nejširší hospodářskou soutěž, a to i na úrovni veřejných zakázek na výběr výrobců kolejových vozidel (tedy nejen nabídkových řízení na výběr samotných dopravců).

Objednatel zvolil dotčený požadavek na počet sedadel ve výši 130 s ohledem na to, že by nižší počet měl jednoznačně negativní dopad na celkovou nabízenou přepravní kapacitu a znemožnil by rezervu v obsaditelnosti požadovanou Objednatelem pro předpokládané navýšení poptávky po přepravě při plánované provozní koncepci (vč. plánovaných oběhů vozidel), kterou lze sledovat na jiných linkách, stejně jako v dalších

² Viz mj. otázka E38 v rámci PTK s výrobcí: „*Je při udržení minimálního počtu míst k sezení (140) možné nabízet dále kapacitu pro přepravu alespoň 12 jízdních kol a 2 dětských kočárků (kočárky mohou být umístěny v místě pro kola a kola v místě pro kočárky, kola nebo kočárky nesmí být umístěny v místě stání pro invalidní vozíky)? Jakým způsobem jsou jízdní kola umístěna?*“

krajích, kde je cestujícím nabídnuto nové vozidlo, kratší cestovní doby a atraktivní provozní koncept.

K tomu Objednatel dále uvádí, že poptávaná vozidla BEMU mají na tratích, které jsou předmětem nabídkového řízení, nahrazovat dosavadní vozidla stávajícího dopravce právě s kapacitou 120 míst k sezení (částečně i vozy klasické stavby jako ještě kapacitnější soupravy, přičemž u části vlaků v provozním souboru bude Objednatel tuto potřebu řešit zdvojováním jednotek ve špičkových časech). Navýšení kapacity ze 120 na 121 míst ve většině uvažovaných případů, tedy toliko o pouhé jedno místo k sezení, by v praktické rovině nepředstavovalo jakékoliv relevantní zvýšení kapacity. S ohledem na očekávaný významný rozvojový potenciál dotčené lokality a s tím související poptávku po dopravě Objednatel dospěl k závěru, že nastíněný nárůst (ze 120 na 121) se jeví z dlouhodobého hlediska dopravní obslužnosti jako neudržitelný a neakceptovatelný.

Požadavek na alespoň 130 míst je pro Objednatele zásadní, jelikož při předpokládaném nárůstu poptávky po přepravě existují oprávněné obavy z nedostatečné kapacity jednotlivých spojů. To by mohlo vést k potřebě posilovat spoje dalšími vlakovými jednotkami, s nimiž současné oběhy nepočítají a které by bylo třeba zajistit mj. i bez možnosti čerpání dotace.

Lze tak shrnout, že na dotčený požadavek na 130 sedadel není možné nahlížet jako na svévolný či účelově diskriminační, ale naopak jako na odůvodněný a zcela legitimní.

Ad 3) K problematice životního cyklu a bateriových systémů

Objednatel v rámci Závazných požadavků na vozidla nikterak neomezil dopravce v pořízení vozidel s delší životností baterií. Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na celek BEMU uzavřená na základě nabídkového řízení stanoví toliko povinnost dopravce zajistit dopravní obslužnost po dobu trvání smlouvy za stanovených podmínek. Objednatel tak ponechává (v Objednatelem výslovně nelimitovaných aspektech) na dopravcích, aby zvolili, jakým způsobem dopravní obslužnost po dobu trvání smlouvy zajistí, přičemž servis vozidel, obměňování funkčních komponent (např. i baterií) aj. je odpovědností dopravce.

V kontextu výše řečeného nepovažuje Objednatel připomínku (zejména pak co do pasáže „*pokud by byla podpořena flexibilita, aby výrobce mohl nabídnout garanci životnosti baterie na delší období až např. 15 let*“) za odůvodněnou.

Závěr:

Obecně lze konstatovat, že Objednatel přistoupil k přípravě Závazných požadavků na vozidla s maximální péčí s tím, že realizoval PTK jak s výrobcí, tak i následně s dopravci. Závazné požadavky na vozidla byly dále připraveny ve spolupráci

s odborníky z Českého vysokého učení technického v Praze Fakulty dopravní tak, aby naplňovaly budoucí přepravní potřeby v řešené oblasti.

K argumentaci společnosti Leo Express ohledně potenciálního omezení okruhu výrobců a technické náročnosti současného splnění požadavků na kapacitu a rychlost Objednatel uvádí, že tyto parametry nejsou stanoveny svévolně, nýbrž vycházejí z objektivních provozních potřeb a dlouhodobé koncepce rozvoje dopravy v regionu. Požadavek na rychlost 160 km/h pod trolejí je nezbytný pro efektivní využití modernizované infrastruktury (např. úsek Rokycany – Plzeň či budoucí modernizace trati na Stod, jak je v podrobnostech popsáno výše). Stejně tak minimální kapacita 130 míst k sezení reflektuje očekávaný demografický vývoj a potřebu nahradit stávající soupravy adekvátní náhradou, která zajistí dostatečnou rezervu pro nárůst poptávky; pouhé zachování současného stavu 120 míst je z dlouhodobého hlediska neudržitelné. Objednatel zdůrazňuje, že na základě předběžných tržních konzultací jsou tyto parametry prokazatelně splnitelné minimálně třemi různými výrobci.

Objednatel se v kontextu všeho výše řečeného nedomnívá, že by docházelo k neoprávněnému omezení trhu; v návaznosti na výše uvedené argumenty se proto rozhodl nepřistoupit k úpravě Závazných požadavků na vozidla, které považuje za odůvodněné a legitimní.