



Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

čj. 508/2019-042 x 100/3

POVED s.r.o.
Vážená paní
Ing. Zdeňka Kmochová
jednatelka společnosti
Nerudova 25
301 00 Plzeň

Váš dopis značky / ze dne
PO20190623-PUR /
20. června 2019

Naše značka
80/2019-190-VD/2

Vyřizuje / linka
[REDACTED]

Praha
23.07.2019

Věc: Odpověď Ministerstva dopravy - integrace linky Ex6 v Plzeňském kraji

Vážená paní jednatelko,

obdrželi jsme Váš dopis s žádostí o koordinaci v oblasti tarifní integrace dálkové železniční dopravy na lince Ex6 do systému Integrované dopravy Plzeňska (dále jen „IDP“) a s žádostí o vyjádření v otázce uznávání režijního jízdného v regionální dopravě objednávané v režimu tzv. „brutto“ smluv, u kterých je výnosové riziko přeneseno na objednatele. K tomuto dopisu uvádíme následující vyjádření Ministerstva dopravy.

K Vaším prvním dvěma otázkám, které směřují k integraci linky prvního přepravního (expresního) segmentu do regionálního systému IDP, uvádíme, že integraci vlaků prvního přepravního segmentu do integrovaných systémů regionální dopravy obecně náš úřad nepředpokládá. Vhodná je naopak integrace dálkových vlaků druhého přepravního segmentu. Je však skutečností, že v úseku mezi Plzní a státní hranicí nebo Chebem je situace specifická tím, že expresní vlaky tu do určité míry plní i funkci klasických rychlíků, neboť jiné dálkové vlaky na dané infrastruktuře provozovány nejsou. To konkrétně znamená, že:

- v úseku Plzní a hranicí Plzeňského kraje ve směru Cheb vnímáme tento argument jako poměrně silný; obslužná funkce linky Ex6 jako druhého přepravního segmentu tvoří nezanedbatelný podíl přepravovaných cestujících a Ministerstvo dopravy již dříve tarifní integraci všech spojů linky Ex6 v tomto úseku podpořilo;
- v případě úseku Plzeň – Domažlice sice vnímáme uvedené argumenty pro tarifní integraci spojů linky Ex6, ale zároveň provozní koncept linky je v tomto úseku založen na krátké cestovní době mezi uzly Plzeň a Schwandorf a minimalizaci nezanedbatelných omezujících vlivů, čemuž je uzpůsobeno specifické řešení celé linky (např. řazení krátkých vlakových souprav, abnormální požadavky na kvalitu vybavení vlaků, omezená sedadlová kapacita); pokud dopravce nemá v úmyslu integraci podpořit, jeho stanovisku rozumíme a uvádíme, že náš úřad při vzniku nového provozního konceptu požadavek na povinnou integraci nevznesl; případná změna narativního stanoviska je možná pouze v případě souhlasu dopravce s řešením včetně integrace.

Doporučujeme vstoupit do přímého jednání s dopravcem, přičemž v případě potřeby jsme v průběhu těchto jednání připraveni poskytnout nezbytnou součinnost.

Pokud se týče otázky uznávání režijních dokladů ve spojkách s výhradní platností integrovaného tarifu, kde riziko tržeb nese objednatel, je třeba uvést, že v současné době neexistuje



pravidlo, které by objednateli umožnilo u smluv zavřených na základě přímého zadání režijní jízdné vyloučit. Můžeme Vás však informovat o projednávaném záměru zařadit do tarifu jízdného a přepravného dle § 33 zákona č. 77/2002 Sb. ustanovení, které by stanovovalo výjimku pro uznávání režijního jízdného ve vlacích ČD a.s., jejichž provoz je „zajišťován v režimu veřejné služby dle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících na základě přímého zadání krajů nebo obcí, u nichž tak určí příslušný objednatel veřejných služeb“. Toto ustanovení by umožnilo Plzeňskému kraji řešit problém popsany ve třetím bodu Vašeho dopisu.

Vážená paní jednatelko, vítáme Vaši spolupráci v otázkách integrace dálkové dopravy a věříme, že uvedené skutečnosti přispějí k rozvoji IDP. V případě potřeby jsme připraveni k další diskusi o jednotlivých otázkách.

S pozdravem

v z. Ing František Vichta
zástupce ředitele

JUDr. Ondřej Michalčík
ředitel
Odbor veřejné dopravy