



Multikriteriální analýza provozování městské hromadné dopravy

Prosinec 2015
Statutární město Frýdek-Místek

Multikriteriální analýza provozování městské hromadné dopravy

Prosinec 2015

Statutární město Frýdek-Místek

Radniční 1148, 738 22 Frýdek-Místek

Seznam revizí

Revize	Datum	Vypracoval	Kontroloval	Schválil	Popis
A	26.11.2015	Daniel Šesták David Dvořák Darja Kosmáková	Ondřej Šanca	Ondřej Kokeš	Pracovní verze
B	21.12.2015	Daniel Šesták Martina Vokřínková Karel Hájek Zdeněk Jarolín David Dvořák Darja Kosmáková	Ondřej Šanca	Ondřej Kokeš	Verze k připomínkám
C	03.02.2016	Daniel Šesták Martina Vokřínková Karel Hájek Zdeněk Jarolín David Dvořák Darja Kosmáková	Ondřej Šanca	Ondřej Kokeš	Finální verze

Tento dokument byl vypracován pro jmenovaný projekt nebo jeho uvedenou část a nemělo by se na něho spoléhat nebo ho užívat k jakémukoliv jinému projektu bez provedení nezávislé kontroly jeho vhodnosti a bez získání předchozího písemného souhlasu od firmy Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. (dále jen „Mott MacDonald“). Mott MacDonald nemůže přijmout zodpovědnost či odpovědnost za důsledky z užití tohoto dokumentu pro jiný účel než ten, pro který byl objednan. Každá osoba, která použije tento dokument pro jiný účel, souhlasí a bude takovým použitím nebo odkazem zavázána potvrdit dohodu o poskytnutí náhrady škody firmě Mott MacDonald za veškeré ztráty nebo škody z tohoto vyplývající.

Mott MacDonald nepřijímá odpovědnost za tento dokument žádné jiné straně nežli osobě objednatele. Mott MacDonald nepřijímá žádnou odpovědnost za ztráty nebo škodu vzniklé klientovi – ať už smluvních či vyplývajících z obecných ustanovení o náhradě škody - v rozsahu, v jakém je tato zpráva založena na informacích poskytnutých třetími stranami, přičemž závěry na základě těchto informací třetích stran byly použity pro vypracování této zprávy.

Mott MacDonald CZ, spol. s r.o., zapsaná do obchodního rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl C, vložka 14051

Obsah

Kapitola	Název	Strana
1.	Úvod	1
1.1	Zadání analýzy _____	1
1.2	Metodika _____	3
1.3	Podklady _____	4
1.4	Harmonogram _____	4
2.	Provozní plán	5
2.1	Návrh provozního plánu _____	5
2.2	Síť linek a jízdní řád _____	5
2.3	Provozní ukazatele _____	11
2.4	Provozní personál _____	14
2.5	Tarif jízdného _____	16
2.6	Zákaznický servis _____	17
3.	Technické zázemí	19
3.1	Vozovna autobusů _____	19
3.2	Denní ošetření vozidel _____	22
3.3	Vozový park _____	24
3.4	Opravy a údržba vozidel _____	25
3.5	Zastávky a autobusová nádraží _____	27
3.6	Odbavovací, řídicí a informační systém _____	27
4.	Finanční plán	29
4.1	Nákladová kalkulační jednice _____	29
4.2	Benchmark s jinými dopravci _____	31
4.3	Finanční model _____	32
4.4	Citlivostní analýza _____	41
4.5	Výstupy finanční části _____	43
5.	Právní analýza	46
5.1	Legislativní východiska _____	46
5.2	Varianty zajišťování dopravní obslužnosti – stručný popis _____	47
5.3	Uveřejnění předběžného oznámení v OJEU _____	50
5.4	Výběr dopravce v zadávacím řízení dle nového ZZVZ _____	52
5.5	Přímé uzavření smlouvy – obecně _____	52
5.6	Přímé zadání – in-house výjimka _____	53
5.7	Dopravní obslužnost in-house dopravcem pro okolní obce _____	58
5.8	Zajišťování autobusových linek „místo“ kraje a spolufinancování linek krajem _____	60
5.9	Stručný popis procesu založení nové společnosti _____	61
5.10	Otázka kompenzací (z hlediska právního) _____	63
5.11	Současné smluvní závazky a jejich další využívání _____	65
5.12	Přehled dalšího postupu přípravy a implementace _____	67
5.13	Analýza rizik z právního hlediska _____	67
6.	Závěr	69

6.1	Multikriteriální analýza	69
6.2	Doporučená varianta	74
6.3	Další postup	75
Appendix A. Seznam zkratk		77
A.1.	Legislativní zkratky	77
A.2.	Ostatní zkratky	77
Appendix B. Studie vozovny		78
B.1.	Situace areálu – Varianta A	78
B.2.	Situace areálu – Varianta B	78
B.3.	Půdorys 1.NP administrativní budovy	78
B.4.	Půdorys 2.NP administrativní budovy	78
B.5.	Půdorys demolic	78

Manažerský souhrn

Analýza provozování MHD ve Frýdku-Místku se zabývá čtyřmi důležitými oblastmi:

1. **Provozní plán** – rozsah provozu, personální zajištění, potřebný počet vozidel;
2. **Technické zázemí** – zajištění vozovny, údržby a technického vybavení dopravce;
3. **Finanční plán** – nákladová kalkulace, citlivostní analýza, srovnání s ostatními městy / provozovateli;
4. **Právní analýza** – právní zajištění vztahu k dopravci a kraji, rizika přípravy a běhu smlouvy.

Multikriteriální analýza hodnotí následující čtyři varianty:

- **Interní varianta** - vlastní městský dopravní podnik zajišťující plný rozsah obslužnosti, ze své podstaty využívající technické zázemí pro autobusy (vozovnu) v majetku města;
- **Externí varianta se zázemím** - výběr dopravce v otevřené soutěži pro plný rozsah obslužnosti, využití technického zázemí pro autobusy (vozovny) v majetku města;
- **Externí varianta bez zázemí** - výběr dopravce v otevřené soutěži pro plný rozsah obslužnosti, přičemž i vybudování technického zázemí pro autobusy (vozovny) je ponecháno na vybraném dopravci;
- **Kombinovaná varianta** – zajištění vnitroměstské dopravy interně a příměstské dopravy externě, přičemž interní dopravce využívá technické zázemí pro autobusy (vozovnu) v majetku města, zatímco externí dopravce musí vybudovat a používat zázemí vlastní.

Výkony MHD ve Frýdku-Místku navrhujeme v hodnotě přibližně **2,4 mil. km ročně**, což je mírné navýšení o 3% v porovnání se stavem v roce 2015. U kombinované varianty připadá na vnitroměstské linky celkem 1,8 mil. km ročně, zatímco zbývajících 0,6 mil. km ročně by bylo zajišťováno v příměstské dopravě. Linkové vedení odpovídá výhledovému stavu pro rok 2016.

Celkový počet vozidel nutných pro zajištění bezproblémového provozu MHD ve Frýdku-Místku v plánovaném rozsahu je **45 standardních autobusů**. Se započtením manipulačních jízd je průměrný roční nájezd vozidla na úrovni 56.400 km. Pouze 5 vozidel z celkového počtu je drženo jako provozní rezerva ve špičkovém provozu pracovních dnů. Autobusy jsou uvažovány v jednotném provedení standardní délky 12 metrů, plně nízkopodlažním, se třemi vstupními dveřmi a bezbariérovým přístupem.

Součástí analýzy je také studie adaptace stávajícího autobusového nádraží na **vozovnu autobusů**, která by mohla sloužit pro interního i externího dopravce. Studie prokázala dostatečnou kapacitu pro vytvoření plnohodnotné vozovny za podmínek rozšíření na pozemky Českých drah, adaptace stávající výpravní budovy a výstavby nové haly pro servis a mytí vozidel. Náklady na stavební úpravy jsou odhadovány na 28 mil. Kč, potřebné technologie pak dalších 8 mil. Kč. Potřebná doba pro přípravu technického zázemí činí minimálně 18 měsíců.

Ve **finančním plánu** je naplněna struktura nákladové kalkulační jednice pro dopravce MHD na základě zvoleného technického / provozního řešení a získaných dat od dodavatelů vozidel, technologií nebo obdobných dopravních podniků v ČR. Součástí je také porovnání se stávajícím provozovatelem MHD, souborem jiných dopravců MHD nebo veřejné linkové dopravy. Výsledná nákladová kalkulace Interní varianty ve výši 40,61 Kč/km zapadá mezi tyto posuzované oblasti. Závěrečná citlivostní analýza hodnotí vliv změny ujetých kilometrů na změnu vynaložených nákladů při různých provozních situacích.

Právní analýza podrobně komentuje postup jak pro otevřené soutěžení dopravce na trhu, tak i založení vlastního dopravce se zadáním na principu „in-house“. Zkoumána je také vazba mezi městem Frýdek-Místek, obcemi obsluženými MHD a Moravskoslezským krajem jako garantem veřejné linkové dopravy a ODIS. Závěrem právní analýzy není jednoznačná podpora některé z variant, ale upozornění na výhody a nevýhody jednotlivých řešení spolu s riziky, která mohou nastat po implementaci zvoleného modelu.

Závěrečná kapitole shrnuje formou multikriteriální analýzy, jak si ve čtyřech hodnocených oblastech vedou čtyři zvolené varianty. V celkovém pohledu se v nejlepším světle jeví varianty založené na vybudování technického zázemí městem, tedy **Externí varianta se zázemím** a v těsném zástupu pak **Interní varianta**.

Tabulka 1.1: Výsledky multikriteriální analýzy variant (blíže v kapitole 6.1)

Oblast	Interní	Externí se zázemím	Externí bez zázemí	Kombinovaná
Provoz	1	2	0	-2
Technika	2	2	-2	-1
Finance	-1	1	2	-2
Právo	0	-2	0	-1

Zdroj: Mott MacDonald

Externí varianta se zázemím (vozovnou) je výhodná ve všech oblastech s výjimkou právní, kde je na přípravu nejsložitější, neboť kombinuje náročnější výběr dopravce v otevřené soutěži a přípravu technického zázemí ze strany města. Výhody jsou však zřejmé – od potřebné flexibility v provozu přes dostatečně široké servisní zázemí přímo v provozovně dopravce až po předpoklad finančně výhodného řešení pro město, stanoveného na celé smluvní období s předvídatelným vývojem nákladů. Z právního pohledu je nutné klást důraz na kvalitní přípravu zadávacího řízení i samotné smlouvy, včetně mechanismu k transparentnímu řízení smlouvy při změně počátečních podmínek (nárůsty / poklesy dopravních výkonů, změna potřebného počtu vozidel apod.). Do zadávacího řízení vstupuje i prvek technického zázemí města, který by měl otevřít možnost účasti širšímu okruhu zájemců o provozování MHD ve městě. V neposlední řadě město nebude zatěžováno vybudováním nového subjektu, ani další starostí o jeho existenci, díky přenosu rizika provozování na externí soukromý subjekt.

Interní varianta se v provozním a technickém prakticky rovná Externí variantě se zázemím, dosahuje tedy dobrého hodnocení. Horší pozici předpokládáme ve finanční oblasti, kde ze strany města dochází k větší nejistotě v možném vývoji nákladů v budoucích letech. Interní dopravce pak pravděpodobně v některých oblastech nedosáhne na ekonomicky nejvýhodnější řešení, protože nebude jednat z pozice velkého subjektu, ale lokálního dopravce s limitovaným rozvojem (tj. bez úspor z rozsahu). V právní oblasti vyzdvihujeme možnost relativně jednoduchého založení společnosti a přímého výkonu práv města z titulu vlastníka v průběhu smlouvy, na druhou stranu však upozorňujeme na přenos rizik z provozování MHD na město. Lze rovněž předpokládat, že založení městského dopravce je věc dlouhodobá a město nebude mít vůli k jiným řešením v následujícím období i při nepříznivém vývoji hospodaření společnosti.

Externí varianta bez vozovny ztrácí body v oblasti provozní a technické, neboť pravděpodobně nedokáže naplnit požadavek na efektivní a spolehlivý provoz MHD v takové míře jako předchozí varianty. Přestože zadávací řízení na dopravce v podmínkách veřejné linkové dopravy na úrovni krajů bývají běžně organizována bez poskytnutého zázemí, domníváme se, že absence zázemí pro systém MHD v rozsahu Frýdku-Místku již může některé uchazeče z řad privátních dopravců odradit. Na druhou stranu můžeme předpokládat, že ve finanční rovině lze dosáhnout výhodného výsledku pro město, neboť dopravce může řídit své náklady optimálním způsobem a není mu žádné řešení předepisováno (doprovce tedy přirozeně zvolí cestu nejlevnější). Otázkou pak zůstává udržitelnost takového řešení.

Kombinovaná varianta neprokázala výhody ani v jedné z hodnocených oblastí. Rozvíjení této myšlenky dále nedoporučujeme.

1. Úvod

1.1 Zadání analýzy

Město Frýdek-Místek zvažuje možnosti zajištění dopravní obslužnosti ve městě a okolí. Rozhoduje se mezi založením dopravního podniku ve svém vlastnictví nebo výběrem soukromého dopravce v otevřené soutěži. Pro posouzení výhodnosti je nutné analyzovat možné varianty řešení provozování MHD ve městě a vybrat optimální variantu z hlediska provozního, technického, ekonomického i právního.

Posouzení bude provedeno plnohodnotně pro následující varianty:

- I. **Externí varianta** - výběr dopravce v otevřené soutěži pro plný rozsah obslužnosti;
- II. **Interní varianta** - vlastní dopravní podnik zajišťující plný rozsah obslužnosti;
- III. **Kombinovaná varianta** – zajištění vnitroměstské dopravy interně a příměstské dopravy externě.

Kritéria posouzení (podrobněji rozpracovaná dále):

5. Rozsah provozu, personální zajištění, vozidla – viz Provozní plán.
6. Zázemí provozu a údržby pro dopravce – viz Technické zázemí.
7. Finanční náročnost z hlediska zadavatele – viz Finanční model.
8. Právní zajištění a rizika přípravy a běhu smlouvy – viz Právní analýza.

Historické centrum Frýdku



Zdroj: Mott MacDonald
360057

1.1.1 Provozní plán

Zkoumané oblasti:

- Rozsah provozu na jednotlivých linkách – město, okolní obce.
- Variabilita provozu – dopravní špička vs. sedlo, včetně závislosti na nadřazeném ODIS.
- Potřebný počet vozidel a řidičů.
- Potřebný počet a struktura doprovodného personálu.
- Zákaznický servis – předprodej jízdních dokladů, informační zdroje.
- Tarif jízdného.
- Přepravní kontrola.

Výstup:

- Doporučení pro úpravy ve srovnání se stávajícím stavem.
- Stanovení výchozích parametrů pro stávající rozsah provozu za účelem dalších analýz.
- Rozdělení do provozních skupin schopných samostatného zajištění pro potřeby citlivostní analýzy (viz Finanční plán).

1.1.2 Technické zázemí

Zkoumané oblasti:

- Administrativní zázemí dopravce.
- Rozsah dílenského zázemí a způsob zajištění služeb pro opravy a údržbu vozového parku a souvisejících zařízení – interní vs. outsourcing.
- Studie uspořádání odstavné plochy pro autobusy a dílenského / administrativního zázemí ve vazbě na jeho rozsah.
- Způsob zajištění provozních vozidel – autobusů, dispečerských a dílenských vozidel (nákup, leasing, pronájem...).
- Odbavovací systém a výběr jízdného / dispozice s tržbami.
- Vybavení a provoz zastávek a nového autobusového nádraží v prostoru před železniční stanicí.
- Elektronický informační systém (panely na zastávkách).

Výstup:

- Vyhodnocení variant pro stávající rozsah provozu a dále pro provozní skupiny v citlivostní analýze (viz Provozní plán a Finanční plán).
- Výpočet nákladů spojených s každou položkou technického zázemí.
- Doporučení optimálního zajištění pro každou z variant I. až III.
- Sestavení modelového řešení pro každou z variant I. až III. a vstupů do Finančního plánu.

1.1.3 Finanční plán

Zkoumané oblasti:

- Benchmark se srovnatelnými dopravci / smlouvami na zajištění dopravní obslužnosti.
- Porovnání variant na základě rozboru položek ve formě nákladové kalkulační jednotice (Kč/vozokm).
 - Pohonné hmoty a oleje, přímý materiál a energie.
 - Opravy a udržování – interní vs. externí vs. kombinované zajištění pro jednotlivé varianty.
 - Odpisy – s ohledem na poskytnutý / nově pořízený majetek.
 - Leasing (pronájem) – na základě zvoleného zajištění vozidel a infrastruktury.
 - Přímé mzdy - náklady na mzdy řidičů, technicko-hospodářských pracovníků a ostatních zaměstnanců přímo zabezpečujících provoz autobusové dopravy.

- Sociální a zdravotní pojištění, cestovné.
- Úhrady za použití infrastruktury, silniční daně, mýtné, pojištění zákonné odpovědnosti.
- Ostatní náklady, včetně režie.

Výstup:

- Propojení na kapitoly Provozního plánu a Technického zázemí.
- Citlivostní analýza při omezení / nárůstu dopravních výkonů a / nebo počtu potřebných vozidel k jednotlivým variantám.
- Doporučení optimálního objemu na zajištění dopravní obslužnosti v novém organizačním zajištění (částečné převzetí, úplné převzetí, navýšení výkonů proti současnosti) z finančního hlediska, zejména s ohledem na růst variabilních vs. fixních nákladů.
- Doporučení jedné z variant I. až III. na základě porovnání celkových nákladů pro město pro stávající rozsah dopravní obslužnosti.

1.1.4 Právní analýza

Zkoumané oblasti:

- Současné smluvní závazky a jejich vypověditelnost ve vztahu k zajištění dopravní obslužnosti, provozování vozidel pořízených z dotačních programů apod.
- Lhůty a proces v přípravě vlastního dopravního podniku nebo otevřené soutěže.
- Analýza rizik ve vztahu k posuzovaným variantám, a to jednak ve fázi přípravy nového provozního zajištění a následně i samotného běhu smlouvy.
- Otevřenost řešení vůči sdílenému financování dopravní obslužnosti mezi městem, Moravskoslezským krajem a samostatnými obcemi, s ohledem na další rozšiřování systému MHD nebo účast dopravce ve smlouvách mimo MHD.

Výstup:

- Doporučení jedné z variant I. až III. z hlediska celkové výhodnosti pro město.
- Návrh následujícího procesu přípravy a implementace až po první rok provozu z právního hlediska.

1.2 Metodika

V souladu se zadáním je analýza založena na porovnání třech variant zajištění dopravní obslužnosti MHD ve Frýdku-Místku a okolních obcích:

- I. **Externí varianta** - výběr dopravce v otevřené soutěži pro plný rozsah obslužnosti;
- II. **Interní varianta** - vlastní dopravní podnik zajišťující plný rozsah obslužnosti;
- III. **Kombinovaná varianta** – zajištění vnitroměstské dopravy interně a příměstské dopravy externě.

Výpočet základních provozních ukazatelů, jako jsou celkový roční dopravní výkon či potřebný počet vozidel, je proveden v Provozním plánu (kapitola 2.3). Protože se však jedná o důležité vstupní údaje pro všechny kapitoly analýzy, uvádíme je na tomto místě v souhrnné tabulce.

Základní provozní ukazatele variant

Varianta	Dopravní výkon městského dopravce	Dopravní výkon soukromého dopravce	Počet vozidel městského dopravce	Počet vozidel soukromého dopravce
Externí varianta	0 vozokm	2 400 000 vozokm	0	45
Interní varianta	2 400 000 vozokm	0 vozokm	45	0
Kombinovaná varianta	1 840 000 vozokm	560 000 vozokm	32	13

Zdroj: Mott MacDonald

Samotná metodika zpracování analýzy je založena na podrobném rozpracování podmínek zajišťování dopravní obslužnosti, využití provozního zázemí, zajištění chodu společnosti a organizace procesů směrem k objednateli, cestujícím a externím dodavatelům služeb. Do značné míry jde o podmínky totožné pro interního či externího dopravce; na odlišnosti je v textu upozorněno. Uvedený rozsah analýzy je předmětem prvních dvou kapitol – provozního plánu a technického zázemí.

Na definici prostředí, ve kterém se dopravce pohybuje, navazuje zpracování finanční analýzy, která navrhované řešení převádí do struktury nákladové kalkulace. Ta je v dokumentu užitá jednoduše, přestože se k její konstrukci přistupuje ze dvou stran – jednak z pohledu porovnání s jinými dopravci v obdobných systémech MHD nebo obdobných smlouvách na zajištění dopravní obslužnosti, jednak z pohledu kalkulace dílčích nákladových položek od jednotlivostí směrem k výsledné ceně za jeden ujetý kilometr.

Právní analýza se soustřeďuje na legislativní rámec, ve kterém budou uvažované varianty prováděny – ať již jde o výběr dopravce v otevřené soutěži, nebo o založení in-house dopravce. S tím souvisejí změny stávajícího smluvního uspořádání, včetně vazby na obce a kraj financující dopravní obslužnost systému frýdecko-místecké MHD. Uveden je také proces přípravy a samotného běhu nového uspořádání pro zajištění dopravní obslužnosti.

1.3 Podklady

Zadavatel předal pro zpracování analýzy následující podklady:

- Úplné znění smlouvy o závazku veřejné služby k zajištění městské hromadné dopravy na území města Frýdku-Místku, včetně Dodatku č. 13 ze dne 18. 12. 2014;
- Vyúčtování smlouvy o závazku veřejné služby MHD Frýdek-Místek za roky 2014, 2013, 2012, 2011;
- Projektová dokumentace autobusového nádraží v ulici Na Poříčí (výpravní budova, zastřešení, komunikace) – Atelier K, 2005;
- Smlouva o nájmu mezi Statutárním městem Frýdek-Místek a ČSAD Frýdek-Místek a.s. k autobusovému nádraží ze dne 8. 10. 2007.

1.4 Harmonogram

V průběhu zpracování analýzy byla zorganizována následující jednání za účasti zadavatele:

- 14. 9. 2015 – schůzka zástupců zadavatele a zhotovitele k rozpracovanému provoznímu plánu, úvod do právní analýzy, dohoda o dalším postupu zpracování analýzy;
- 7. 10. 2015 – schůzky s dodavatelem vozidel pro ověření podmínek na trhu z hlediska nabídky vozidel, zajištění servisních služeb a financování vozového parku (EvoBus Česká republika, MAN Truck & Bus Česká republika, Solaris Czech);
- 18. 11. 2015 – prezentace právní analýzy k závěrečným připomínkám, úprav provozního plánu, technického zázemí a rozpracované finanční analýzy.

2. Provozní plán

2.1 Návrh provozního plánu

Návrh provozního plánu vychází ze stávající sítě MHD ve Frýdku-Místku, vedení linek odpovídá stavu v prosinci 2015. Na základě jednání se zadavatelem uvažujeme, že v tomto rozsahu je systém stabilizovaný i do dalších let, bez předpokladu další expanze či naopak redukce dopravní obslužnosti. Účelem provozního plánu je tedy vypočítat provozní parametry (výkony, počty vozidel, počty řidičů a dalších provozních pracovníků), které následně ovlivňují i finanční a technickou část analýzy.

Za účelem optimalizace provozu z pohledu potřebného počtu vozidel byla provedena úprava ve způsobu zajištění posilových spojů. Stávající praxe prolínání vozidel z veřejné linkové dopravy do MHD na ranní posilové spoje (jde až o 5 vozidel denně) byla nahrazena navýšením pravidelné vypravenosti o dvě vozidla přiřazená na linku 1, s adekvátním navýšením ujetých vozokilometrů v běžném provozu. Posilování provozu na jiných linkách není uvažováno jako garantovaná součást jízdního řádu, ale jako flexibilní zásah dopravce v případě potřeby a disponibility vozidel ve vozovém parku, s navýšením výkonů proti plánu.

Provozní plán je nastaven na užití autobusů standardní délky 12 m, ve třídvéřovém provedení, nízkou podlahou po celé délce vozidla a s uspořádáním interiéru uzpůsobeným pro nárazovou poptávku v ranní špičce, dnes řešenou posilovými spoji (více v kapitole 3.2).

2.2 Síť linek a jízdní řád

Síť linek MHD ve Frýdku-Místku sestává z následujících 19 linek.

Linka č. 1 (865001) Místek, Riviéra točna – Místek, poliklinika – Frýdek, žel.st. – Frýdek, magistrát – Frýdek, u nemocnice – Frýdek, sídliště – Lískovec, Fabík – Lískovec, Hájek – Řepiště, U kříže.

Linka je páteří systému. Celodenní interval je 10 minut.

Linka spojuje městskou část Místek s železniční stanicí, Magistrátem města a nemocnicí. Také zajišťuje vnitřní dopravu v městské části Frýdek - mezi jednotlivými sídlišti. O přepravu na touto linkou je ze strany cestujících velký zájem. Linka přepraví 27% všech cestujících MHD. Na linku jsou však nasazovány pouze 12 metrové vozy, což způsobuje v některých časech kapacitní problémy a vznik větších zpoždění. Další nevýhodou je obsluha zastávky Místek, Poliklinika pouze v jednom směru. Obsluhu v obou směrech neumožňuje infrastruktura města.

Linka v této trase vychází z historické linky, která v obdobných trasách fungovala ve městě již od počátku MHD ve 20. letech minulého století.

Linka č. 2 (865002) Místek, Tesco – Místek, Riviéra točna - Místek, Anenská – Frýdek, Revoluční – Frýdek, žel.st. – Frýdek, Na Veselém – Frýdek, Dobrovského – Nové Dvory, statek.

Linka tvoří spolu s linkami č. 3 a č. 6 druhou páteř systému. Interval je celodenně 30 minut. V úseku Frýdek, Dobrovského – Nové Dvory, statek je vedeno 70% spojů.

Linka zajišťuje alternativní spojení Místku s Frýdkem. Linka je navázána na vlaky ve směru od Místku. Spojení k obchodnímu centru Tesco je zajištěno pouze na směny. Výhodou je takřka stejný jízdní řád v pracovních dnech a o víkendy, což se cestujícím dobře pamatuje.

Linka č. 3 (865003) Hodoňovice, Kamenec – Baška, Obecní úřad – Kunčičky u Bašky, škola - Místek, Letná – Místek, sídl. Riviéra – Frýdek, aut. nádr. – Místek, Poliklinika - Místek, ČSA – Frýdek, Revoluční – Frýdek, žel. st. – Frýdek, Na Veselé – Dobrá, VÚHŽ - Nošovice, střed.

Linka tvoří spolu s linkami č. 2 a č. 6 druhou páteř systému. Interval je celodenně 30 minut. Obsluha Hodoňovic je zpravidla jednou za hodinu. Do obcí Dobrá a Nošovice zajíždí pouze část spojů.

Linka vede z Bašky, projíždí napříč celou městskou částí Místek a jako jediná zajíždí na sídliště ČSA. Dále pokračuje do Frýdku až k městskému hřbitovu. Linka zajišťuje spojení také ve zvláštní, původně pěší, trase uvnitř Místku – mezi poliklinikou a sídlištěm ČSA. Toto spojení je využíváno zejména osobami se sníženou schopností pohybu.

Z důvodu komplikovaného průjezdu křižovatkou se silnicí I/56 v Hodoňovicích bude nutné obsluhu Hodoňovic řešit okružní linkou. Dojde tedy k rozdělení linky č. 3 na 2 části. Linka bude rozdělena v zastávce Místek, Poliklinika. Jako linka č. 3 bude dále označována linka v trase Místek, Poliklinika - Dobrá, VÚHŽ - Nošovice, střed. Pod pracovním označením linka č. 23 bude dále označována okružní linka v trase Místek, Poliklinika - Baška, Obecní úřad - Hodoňovice, Kamenec - Baška, Obecní úřad - Místek, Poliklinika.

Linka č. 4 (865004) Frýdek-Místek - Palkovice - Metylovice - Kozlovice

Linka zajišťuje spojení obcí Kozlovice a Palkovice s Frýdkem-Místkem. Jízdní řád je přizpůsoben potřebám těchto obcí - ve špičce se jedná přibližně o hodinový interval. Obsluha obce Metylovice je zajištěna pouze o víkendech.

Linka č. 5 (865005) Řepiště, U Kříže – Lískovec, samoobsluha – Lískovec, Hájek – Frýdek, sídliště – Frýdek, u nemocnice – Frýdek, magistrát – Frýdek, žel. st. – Místek, Poliklinika – Místek, Anenská – Místek, Olešná – Chlebovice, kostel – Staříč, Důl Staříč 3 – Rychaltice, Pod mostem – Hukvaldy, hotel – Horní Sklenov, restaurace.

Linka spojuje okrajové městské části Lískovec a Chlebovice s centrem města. Zároveň zajišťuje obsluhu obcí Řepiště a Hukvaldy a dopravu zaměstnanců Dolu Staříč 3. Interval na lince je ve špičce 30 minut, v sedle 60 minut. Jedná se o nejdelší linku v systému a druhou nejdelší linku MHD v České republice. Nejdelší spoj má délku 31,8 km.

Linka objíždí všechny důležité instituce ve městě - jak zdravotnická zařízení, tak úřady. Současně zajišťuje obsluhu turistických lokalit na Olešné a na Hukvaldech. Výhodou linky je zejména nabídnutí přímého spojení ve velké části města. Linka je v obou směrech navázána na vlak - vždy v ranní špičce ve směru k vlaku, po zbytek dne ve směru od vlaku. Jízdní řád je také přizpůsoben potřebám zaměstnanců Dolu Staříč 3 a průmyslové zóny Chlebovice. Dále je podle možností dodržována návaznost na linku DPO č. 81 na zastávce Řepiště, U Kříže.

Linka č. 6 (865006) Místek, Pavlíkova – Místek, sídl. Riviéra – Místek, Frýdlantská - Místek, Anenská – Frýdek, Revoluční – Frýdek, u nemocnice – Frýdek, Na Vyhliďce – Frýdek, Dobrovského – Frýdek, Na Veselé – Frýdek, aut. nádr.

Linka obsluhuje okrajové části města a zároveň zajišťuje alternativní spojení Frýdku a Místku. Spolu s linkami č. 2 a č. 3 tvoří druhou páteř systému. Interval je ve špičce 30 minut, v sedle 60 minut.

Linka zajišťuje rychlé spojení s nemocnicí z celého Místku a ze sídliště Slezská. Dalším úkolem linky je zajištění spojení na vlak z lokality Nové Dvory. Linka je navázána na vlaky po celý den.

Linka č. 7 (865007) Místek, Poliklinika – Místek, Anenská – Sviadnov, Husinec – Frýdek, Válcovny plechu – Frýdek, sídliště – Frýdek, Zámecké náměstí – Frýdek, magistrát – Frýdek, aut. nádr. – Místek, sídl. Riviéra – Místek, Letná.

Linka spojuje město s průmyslovou zónou a zároveň zajišťuje obsluhu obce Sviadnov. Interval na lince je celodenně 60 minut, v úseku Místek, Poliklinika – Frýdek, žel.st. je špičkový interval 30 minut. V ranních hodinách je linka nahrazena zaměstnaneckou linkou č. 17. Linka je přizpůsobena zejména potřebám zaměstnanců Válcoven plechu a okolní průmyslové zóny.

Linka č. 8 (865008) Ostrava, Nová Bělá, Mitrovice - Paskov, břehy – Paskov, sokolovna – Žabeň, střed – Sviadnov, Husinec - Místek, poliklinika – Frýdek, žel. st. – Staré Město, střed – Skalice, kostel – Skalice, Záhoří.

Linka zajišťuje obsluhu městské části Skalice, obcí Staré Město, Sviadnov, Žabeň, města Paskov a ostravské městské části Nová Bělá. Interval na lince v úseku Místek, Poliklinika – Skalice, Záhoří je ve špičce 30 minut, v sedle 60 minut. V úseku Nová Bělá - Místek, Poliklinika jezdí nepravidelně. Linka je navázána na vlaky ze strany od Skalice.

Linka č. 9 (865009) Místek, poliklinika – Místek, Anenská – Frýdek, Lískovecká – Frýdek, u nemocnice – Frýdek, magistrát – Místek, Frýdlantská – Místek, Poliklinika.

Okružní linka, která zajišťuje rychlé spojení mezi Frýdkem a Místkem. Interval je ve špičce 30 minut, v sedle 60 minut. Linka je na zastávce Místek, Anenská navázána na příjezdy expresních autobusů od Ostravy.

Linka č. 10 (865010) Místek, poliklinika – Místek, Frýdlantská - Frýdek, magistrát – Frýdek, u nemocnice – Frýdek, Lískovecká – Místek, Anenská – Místek, poliklinika.

Okružní linka, která zajišťuje rychlé spojení mezi Frýdkem a Místkem. Interval je ve špičce 30 minut, v sedle 60 minut.

Linka č. 12 (865012) Frýdek-Místek - Sviadnov - Staříč - Fryčovice - Brušperk

Linka zajišťuje spojení obcí Sviadnov, Staříč, Fryčovice a města Brušperk s městem Frýdek – Místek. Vybrané spoje zajišťují obsluhu dolů na území Staříče. Interval je nepravidelný, ve špičce přibližně 30 minut.

Linka č. 13 (865013) Dobrá, VÚHŽ – Frýdek, Na Veselé – Frýdek, Revoluční – Frýdek, sídliště – Frýdek, Válcovny plechu – Sviadnov, Důl Staříč 1/ Staříč, Důl Staříč 2 – Paskov, Biocel.

Jedná se o zaměstnaneckou linku, zajišťující spojení Frýdku s průmyslovou lokalitou Válcoven plechu, s Dolem Staříč 1 a 2 a Biocelem Paskov. Linka je tvořena třemi páry spojů okolo 6h, 14h a 22h.

Linka je přizpůsobena potřebám zaměstnanců. Na zastávce Frýdek, Na Veselé je návaznost na příměstské linky. Ranní spoje do průmyslové zóny musí být posilovány.

Linka č. 14 (865014) Frýdek, Zámecké náměstí – Frýdek, Na Veselé – Staré Město, střed – Staré Město, Zbytky – Baška, Obecní úřad – Pržno, žel.st. - Baška, Malá Baška – Janovice, škola – Janovice, konečná.

Linka zajišťuje spojení obcí Janovice, Baška a Staré Město s městskou částí Frýdek. Linka má v úseku Frýdek, Zámecké náměstí – Baška, Obecní úřad celodenní interval přibližně 60 minut. Do Janovic a Pržna zajíždí nepravidelně. Linka je v provozu pouze v pracovních dnech. Na zastávce Pržno,žel.st. má linka návaznost na příměstské linky ve směrech na Frýdlant n. O. a na Raškovice.

Linka č. 15 (865015) Frýdek, žel.st. - Místek, Poliklinika - Místek, Olešná - Chlebovice, kostel - Palkovice, rest. U Kubalů

Linka zajišťuje spojení Frýdku-Místku a Palkovic přes Chlebovice. Jsou provozovány 4 spoje denně.

Linka č. 16 (865016) Frýdek, Dobrovského - Místek, Poliklinika - Místek, SOŠ - Palkovice, rest. U Kubalů - Zelikovice, Nová Osada - Místek, Olešná - Místek, Poliklinika

Okružní linka, která zajišťuje spojení Frýdku-Místku a obce Palkovice. Linka zajišťuje obsluhu lokality za přehradou Olešná. Je provozováno 6 okružních spojů denně.

Linka č. 17 (865017) Hodoňovice, Kamenec – Baška, Obecní úřad – Kunčičky u Bašky, škola - Místek, Letná – Místek, sídl. Riviéra – Místek, Frýdlantská – Místek, Anenská – Sviadnov, Husinec – Frýdek, Válcovny plechu – Frýdek, sídliště – Frýdek, Revoluční – Frýdek, žel. st.

Jedná se o zaměstnaneckou linku, zajišťující spojení městské části Místek a obce Baška s průmyslovou lokalitou Válcoven plechu. Linka zajišťuje také obsluhu obce Sviadnov. Linka je tvořena šesti páry spojů, zejména okolo 6h, 14h a 22h.

Linka č. 18 (865018) Místek, Poliklinika – Frýdek, žel. st. – Staré Město, střed – Skalice, kostel – Skalice, Záhoří – Raškovice, Hotel Ondráš – Krásná, Nižní Mohelnice, lesní správa – Krásná, Vyšní Mohelnice, Zlatník – Krasná, Vyšní Mohelnice, Hotel Visalaje.

Linka je v provozu pouze o víkendech. Zajišťuje obsluhu městské části Skalice a obcí Staré Město, Raškovice a Krásná. Interval na lince vychází z poptávky cestujících po přepravě do turistické lokality Visalaje a je v ranních hodinách 30 až 60 minut ve směru na Krásnou. V odpoledních hodinách je interval 60 minut ve směru do Frýdku – Místku.

Linka č. 19 (865019) Hodoňovice, Kamenec – Kunčičky u Bašky, škola - Místek, Letná – Místek, sídl. Riviéra – Místek, Frýdlantská – Místek, Anenská – Frýdek, sídliště – Lískovec, Fabík točna.

Linku tvoří jeden školní spoj, který projíždí skrz Místek a dále pokračuje do Frýdku k základním a středním školám.

Linka č. 21 (865021) Místek, Riviéra točna – Místek, poliklinika – Frýdek, žel.st. – Frýdek, magistrát – Frýdek, u nemocnice – Frýdek, sídliště – Lískovec, Fabík – Lískovec, Hájek – Řepišťe, U kříže.

Linka tvoří prázdninovou variantu linky č. 1. Interval mezi spoji je prodloužen na 15 minut. Zavádění této linky je přežitek z doby, kdy dopravce nebyl schopen zavést na lince č. 1 letní jízdní řád. V budoucnu by měla být tato linka zrušena a nahrazena letním jízdním řádem linky č. 1.

2.2.1 Návaznosti provozu na ostatní systémy veřejné dopravy

Železniční doprava

Vazba na železniční dopravu je nejdůležitější vazbou v systému MHD. Hlavní vazba se realizuje na železniční stanici ve Frýdku, kterou projíždí většina linek MHD. Podle časových poloh příjezdů a odjezdů vlaků jsou nastaveny časové polohy spojů linek MHD, včetně pátečních linek 1, 2, 3 a 6. Významnější změna v jízdních řádech vlaků by si vyžádala kompletní změnu jízdních řádů MHD ve Frýdku-Místku.

Další přestupní vazba na železniční dopravu je realizována v zastávce Pržno, žel.st. V této zastávce dochází k přestupům cestujících z obce Janovice, pro které je nádraží v Pržně spádové.

Na ostatních nádražích (v Bašce a v Lískovci) nejsou přestupní vazby mezi vlakem a MHD realizovány.

Dopravní podnik Ostrava (DPO)

Vazba mezi linkami MHD ve Frýdku-Místku a linkami Dopravního podniku Ostrava jsou sledovány na dvou konečných zastávkách. Vazba mezi linkou MHD č. 8 a linkou DPO č. 39 na společném úseku v Paskově není sledována z důvodu odlišných intervalů obou linek.

V zastávce Řepiště, u kříže dochází k přestupní vazbě mezi linkami MHD č. 1 a 5 a linkou DPO č. 81. Vazba je důležitá pro cestující v relacích Lískovec - Ostrava a Vratimov - Frýdek-Místek. Z důvodu odlišných intervalů na linkách se vazbu nedaří vždy realizovat a v některých částech dne není přestup mezi linkami možný.

V zastávce Ostrava, Nová Bělá, Mitrovce dochází k přestupní vazbě mezi linkou MHD č. 8 a linkou DPO č. 55. Vazba je důležitá pro cestující v relaci Nová Bělá - Frýdek-Místek. Přestup mezi linkami je zpravidla možný do 10 minut.

Regionální linky ODIS

Vazby mezi regionálními linkami ODIS a systémem MHD ve Frýdku-Místku pozbyly na důležitosti zejména po rozšíření MHD do okolních obcí. Původní vazby se tak staly vazbami uvnitř MHD. Přesto zůstalo několik zastávek, kde jsou přestupní vazby sledovány.

V zastávce Brušperk, střed dochází k přestupní vazbě mezi linkami ODIS a linkou MHD č. 12. Vazba je důležitá pro cestující v relacích Staříč - Ostrava a Stará Ves nad Ondřejnicí - Frýdek-Místek. Z důvodu realizace přestupního terminálu v Ostravě na Dubině v roce 2016 dojde k úpravě jízdních řádů na linkách ODIS vedoucích přes město Brušperk. Z toho důvodu bude nutné následně upravit i jízdní řád linky č. 12, aby mohly být přestupní vazby zachovány.

V zastávce Kozlovice, střed dochází k přestupní vazbě mezi linkami ODIS a linkou MHD č. 4. Vazba je důležitá pro cestující v relacích Měrkovice - Frenštát pod Radhoštěm a Měrkovice - Kopřivnice.

V zastávce Místek, Anenská dochází k přestupní vazbě mezi linkami ODIS a linkami MHD, zejména linkou č. 9. Sleduje se vazba na linky do a z Ostravy. Zpravidla se jedná o expresní linky jedoucí po silnici R56. Přestup mezi linkami je umožněn v řádu minut.

V zastávce Pržno, žel.st. dochází k přestupní vazbě mezi linkou ODIS č. 344 a linkou MHD č. 14. Vazba je důležitá pro cestující v relacích Frýdek-Místek - Janovice, Lubno a Frýdlant nad Ostravicí - Janovice. Autobusy se vždy sjedou ve stejný čas na zastávku a dochází ke vzájemné výměně cestujících. Zároveň je zpravidla realizována i vazba s železniční dopravou.

V zastávce Skalice, Záhoří dochází k přestupní vazbě mezi linkou ODIS 356 a linkou MHD č. 8. Vazba je důležitá pro cestující v relaci Raškovice - Frýdek-Místek. Přestup mezi linkami je umožněn v řádu minut.

Dálkové autobusové linky

Vazba mezi linkami MHD a dálkovými autobusovými linkami není sledována z důvodu nepravidelnosti dálkové autobusové dopravy a častých změn u dálkových autobusových linek.

2.3 Provozní ukazatele

2.3.1 Výkony MHD

Výkony MHD ve Frýdku-Místku navrhujeme v hodnotě přibližně **2,4 mil. km ročně**. Výpočet byl proveden na základě konkrétně sestaveného jízdního řádu jednotlivých linek (viz Tabulka 2.1).

Tabulka 2.1: Návrh výkonů linek MHD ve Frýdku-Místku

linka	Návrh výkonů [km] pracovní dny za rok	Návrh výkonů [km] víkendový den za rok	Návrh výkonů [km] celkem
1 mimo léto	305 894	90 231	396 125
1 pouze léto	43 529	0	43 529
2	160 482	57 666	218 148
3	257 456	56 452	313 908
4	92 726	27 314	120 040
5	261 101	53 710	314 811
6	116 282	40 090	156 372
7	89 183	10 329	99 512
8	128 822	12 832	141 654
9	37 619	0	37 619
10	20 049	0	20 049
12	232 937	50 656	283 593
13	17 111	5 277	22 388
14	89 759	0	89 759
15	11 195	0	11 195
16	26 571	0	26 571
17	36 918	8 125	45 043
18	0	55 005	55 005
19	2 392	0	2 392
celkem	1 930 026	467 687	2 397 713

Zdroj: Mott MacDonald

Přejezdové výkony vykazuje stávající dopravce ČSAD Frýdek-Místek, a.s. ve výši 210 000 km ročně, tj. dalších necelých 9% výkonů.

V případě zajištění dopravní obslužnosti MHD formou **externí varianty** budou výkony MHD ve výši 2,4 mil. km ročně. Přejezdové výkony vždy závisí zejména na umístění odstavné plochy pro autobusy a čerpací či plnicí stanice pohonných hmot. Dá se však předpokládat, že přejezdové výkony budou v podobné výši, jako u stávajícího dopravce, necelých 9%, tedy 210 tis. km ročně.

V případě zajištění dopravní obslužnosti MHD formou **interní varianty** budou výkony MHD ve výši 2,4 mil. km ročně. Odstavná plocha pro autobusy a čerpací stanice pohonných hmot by v tomto případě byly umístěny v areálu stávajícího autobusového nádraží na ulici Na Poříčí (viz kapitola 3.4). Ze stávajícího jízdního řádu a počtu přístavných a odstavných jízd mezi odstavnou plochou a jednotlivými konečnými zastávkami lze vypočítat pravděpodobnou výši přejezdových výkonů. Dá se však předpokládat, že přejezdové výkony budou ve výši do 6%, tedy do 140 tis. km ročně.

V případě zajištění dopravní obslužnosti MHD formou **kombinované varianty** budou linky MHD rozděleny mezi 2 dopravce, stejně jako celkové výkony MHD ve výši 2 400 tis. km ročně

- Interní dopravce by měl obsluhovat převážně vnitroměstské linky a linky s větším obratem cestujících. Jde o linky primárně určené pro obsluhu vnitroměstských vztahů, které by v každém případě plně financovalo město, včetně krátkých přesahů za administrativní hranice Frýdku-Místku:
 - 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 17, 18 a 19;
 - výkony 1 840 tis. km ročně.
- Externí dopravce by měl obsluhovat převážně příměstské linky MHD a linky s nižším obratem cestujících. Jde o linky relativně nezávislé na vnitroměstských přepravních potřebách, které by alternativně mohly být financovány i jiným způsobem než objednávkou města:
 - 4, 12, 14, 15, 16 a 23 (II. část stávající linky č. 3 po rozdělení);
 - výkony 560 tis. km ročně.

Odstavné plochy pro autobusy a čerpací stanice pohonných hmot by v tomto případě byly umístěny na dvou místech. Přejezdové výkony interního dopravce by byly ve výši 6 %, tedy 110 tis. km ročně, přejezdové výkony externího dopravce by byly ve výši 9 %, tedy 50 tis. km ročně. Celkově by přejezdové výkony byly ve výši 6,7 %, tedy 160 tis. km ročně.

2.3.2 Potřebný počet vozidel

Výpočet potřebného počtu vozidel je odvozen z konkrétně sestaveného jízdního řádu jednotlivých linek, kdy navrhovaná pořadí na linkách pokrývají všechny spoje v něm obsažené (viz Tabulka 2.2).

Na zajištění provozu ve **špičce pracovních dnů je potřeba 40 vozů**. V ranní špičce je potřeba vozů nejvyšší, neboť je nutné část spojů posilovat z důvodu vyšších nároků na přepravu při přepravě školní mládeže. Obsluha těchto posilových spojů je dnes řešena pomocí vozů zajišťujících příměstskou autobusovou dopravu. V budoucnu nebude možné tuto možnost využívat, a proto je denní potřeba navýšena o dva vozy proti stávajícímu stavu, přiřazené pevně na linku 1. Posilování provozu na ostatních linkách není uvažováno jako garantovaná součást jízdního řádu, ale jako flexibilní zásah dopravce v případě potřeby a dostupnosti vozidel ve vozovém parku, s navýšením výkonů proti plánu

Na zajištění provozu v **pracovních dnech přes letní prázdniny je potřeba 33 vozů**. Oproti špičce pracovních dní dojde k poklesu o 7 vozidel, tj. o 18 %.

Na zajištění provozu v sedle pracovních dní je potřeba 29 vozů. Oproti špičce pracovních dní dojde k poklesu o 11 vozidel, tj. o 28 %.

Na zajištění provozu o **víkendu je potřeba 23 vozů**. Oproti špičce pracovních dní dojde k poklesu o 17 vozidel, tj. o 43 %. V období letního času je nutné posilovat z důvodů vyšších nároků na přepravu turistické spoje do destinací Visalaje, Hukvaldy a Olešná.

Počet záložních vozidel by měl být ve výši minimálně 10% z nejvyššího počtu potřebných vozidel k zajištění provozu na linkách. V tomto případě bude nutné mít minimálně 5 záložních vozidel, což představuje 12,5 %.

Celkový počet vozidel nutných pro zajištění bezproblémového provozu MHD ve Frýdku-Místku v plánovaném rozsahu je 45.

Tabulka 2.2: Vypravenost na linkách MHD Frýdek-Místek

Linka	Počet vozů			
	špička	léto	sedlo	víkend
Linka 1	9	5	7	4
Linka 2	3	3	3	3
Linka 3	3	3	3	2
Linka 4	2	2	2	2
Linka 5	4	3	3	2
Linka 6	2	2	1	2
Linka 7	3	3	2	1
Linka 8	3	3	2	0
Linka 9	1	1	1	0
Linka 10	1	0	0	0
Linka 12	4	3	2	2
Linka 13	0	0	0	0
Linka 14	2	2	1	0
Linka 15	0	0	0	0
Linka 16	1	1	0	0
Linka 17	0	0	0	0
Linka 18	0	0	0	4
Linka 19	0	0	0	0
Linka 23	2	2	2	1
celkem	40	33	29	23

Provoz na linkách, na které je přiřazen nulový počet kmenových vozidel, je zajišťován přejezdem vozidel z jiných linek.

V případě zajištění dopravní obslužnosti MHD formou kombinované varianty bude nejvyšší počet kmenových vozidel následující:

- interní dopravce 29 vypravených vozidel + 3 záložní, celkem tedy 32 vozidel,
- externí dopravce bude mít 11 vozidel + 2 záložní, celkem tedy 13 vozidel.

2.4 Provozní personál

Provozní personál v obecném pojetí zahrnuje řidiče a technicko-hospodářské pracovníky, plně řídící autobusovou dopravu, a ostatní zaměstnance, zabezpečujících provoz autobusové dopravy (revizoři, přepravní pokladny, informátoři, průvodčí, uklízečky, pracovníci autobusových nádraží atd.).

V podmínkách Frýdku-Místku spadají do provozního personálu jen řidiči a pak dispečeri, kteří jsou přímo potřební k zajištění provozu. Jiné vlastní provozní zaměstnance neuvažujeme z důvodů uvedených v kapitole 3 – předpokládá se jejich zajištění externě formou outsourcingu služeb nebo částečný převod kompetencí právě na řidiče a dispečery. Samostatnou kapitolu jsou pak pracovníci servisu (součást služeb oprav a údržby) nebo administrativy (součást režie firmy).

Řidiči

Počet řidičů vychází ze součtu veškeré pracovní doby za rok, která zahrnuje všechny spoje, bezpečnostní přestávky a manipulace a další činnosti, které se počítají do pracovní doby řidiče. Tento součet se následně podělí fondem pracovní doby jednoho řidiče za rok. Referenční rok je uvažován s 208 plnými pracovními dny, 44 pracovními dny o letních prázdninách a 113 víkendovými dny se státními svátky.

Tabulka 2.3: Výpočet odpracovaných hodin řidičů MHD ve Frýdku-Místku

linka	počet minut	počet dní	celkem za rok	hodin za rok	počet spojů denně	počet dní	celkem spojů za rok	manipulace minut za rok	hodin za rok	hodin celkem
1	4 458	208	927 264	15 454	172	208	35 776	178 880	2 981	18 436
1	3 150	44	138 600	2 310	123	44	5 412	27 060	451	2 761
1	2 349	113	265 437	4 424	89	113	10 057	50 285	838	5 262
2	1 911	252	481 572	8 026	72	252	18 144	90 720	1 512	9 538
2	1 612	113	182 156	3 036	66	113	7 458	37 290	622	3 657
3	2 898	252	730 296	12 172	61	252	15 372	76 860	1 281	13 453
3	1 459	113	164 867	2 748	33	113	3 729	18 645	311	3 059
4	850	252	214 200	3 570	28	252	7 056	35 280	588	4 158
4	449	113	50 737	846	10	113	1 130	5 650	94	940
5	2 614	252	658 728	10 979	51	252	12 852	64 260	1 071	12 050
5	1 169	113	132 097	2 202	32	113	3 616	18 080	301	2 503
6	1 527	252	384 804	6 413	41	252	10 332	51 660	861	7 274
6	1 129	113	127 577	2 126	30	113	3 390	16 950	283	2 409
7	1 138	252	286 776	4 780	32	252	8 064	40 320	672	5 452
7	288	113	32 544	542	14	113	1 582	7 910	132	674
8	1 186	252	298 872	4 981	44	252	11 088	55 440	924	5 905
8	312	113	35 256	588	14	113	1 582	7 910	132	719
9	500	252	126 000	2 100	20	252	5 040	25 200	420	2 520
10	287	208	59 696	995	13	208	2 704	13 520	225	1 220
12	2 024	252	510 048	8 501	59	252	14 868	74 340	1 239	9 740
12	917	113	103 621	1 727	27	113	3 051	15 255	254	1 981
13	181	252	45 612	760	8	252	2 016	10 080	168	928
13	130	113	14 690	245	6	113	678	3 390	57	301

linka	počet minut	počet dní	celkem za rok	hodin za rok	počet spojů denně	počet dní	celkem spojů za rok	manipulace minut za rok	hodin za rok	hodin celkem
14	882	252	222 264	3 704	33	252	8 316	41 580	693	4 397
15	119	252	29 988	500	4	252	1 008	5 040	84	584
16	286	252	72 072	1 201	8	252	2 016	10 080	168	1 369
17	488	252	122 976	2 050	13	252	3 276	16 380	273	2 323
17	218	113	24 634	411	6	113	678	3 390	57	467
18	1 089	113	123 057	2 051	18	113	2 034	10 170	170	2 220
19	36	208	7 488	125	1	208	208	1 040	17	142
suma			6 573 929	109 565			202 533	1 012 665	16 878	126 443

K vypočtenému času 126 443 hodin ročně je ještě nutné připočítat bezpečnostní přestávky a další činnosti. To tvoří dalších 23 000 hodin ročně. Celkem se tedy jedná o 149 443 pracovních hodin ročně.

Fond pracovní doby řidiče autobusu MHD je 40 pracovních hodin týdně. Při 52 týdnech v roce se jedná o 2080 hodin ročně. Od této hodnoty je nutné odečíst 5 týdnů dovolené, tzn. 200 hodin. Zákon stanovuje jako minimum 4 týdny dovolené, standardem v oboru je však 5 týdnů dovolené. Výsledný počet pracovních hodin řidiče je 1 880 hodin za rok.

Z uvedených údajů již lze vypočítat potřebný počet řidičů. **K zajištění všech pracovních hodin v roce je potřeba 80 řidičů.** V případě zajištění dopravní obslužnosti MHD formou kombinované varianty bude počet řidičů rozdělen na dvě části. Interní dopravce bude mít 60 řidičů, externí dopravce bude mít 20 řidičů.

Řidiči budou ke své hlavní činnosti zajišťovat také denní kontrolu a běžný úklid autobusů. Proběhne po směně pomocí centrálního vysavače (interiér), resp. automatické mycí linky (exteriér). Řidič také zajistí doplnění pohonných hmot po skončení každé směny, resp. během dne u vozidel, která pobývají přes noc mimo areál dopravce. Komplexní úklid vozidla bude zajištěn externími úklidovými pracovníky přibližně každých 14 dní (viz kapitola 3).

Dispečerů

MHD je v současné době provozována v pracovních dnech v době od 4 do 23:30 hodin (s výjimkou jednoho spoje linky č. 12), o víkendech v době od 5 do 23:30 hodin. Dispečink by měl být v provozu v pracovních dnech od 3:30 do 24 hodin, o víkendech od 4:30 do 24 hodin. Týdně se jedná o 142 pracovních hodin. Dispečerů by pracovali ve dvousměnném provozu, u kterého je týdenní fond pracovní doby 38,75 hodiny. Výslednou potřebu 4 dispečerů lze splnit i při nepřetržitém provozu 24 hodin denně, kdy dispečer bude mít v krátkém nočním období na starosti pouze provoz v areálu (noční opravy, úklid apod.)

Minimální počet dispečerů je 4.

Provoz dispečinku, rozvrhy směn řidičů, tvorbu turnusů, komunikaci se servisem, plánování vozidel a další činnosti přímo související s provozem bude mít na starosti **Vedoucí dispečer**. Ten bude jeden s běžnou osmihodinovou pracovní dobou.

V případě zajištění dopravní obslužnosti MHD formou kombinované varianty bude muset mít každý dopravce pět dispečerů, včetně vedoucího, celkem tedy bude 10 dispečerů. Celkový počet provozního personálu v případě kombinované varianty bude 90 zaměstnanců.

2.5 Tarif jízdného

Na základě dlouhodobých zkušeností s tarifem MHD ve Frýdku-Místku je možné navrhnout jeho úpravy tak, aby tarif byl přehledný a srozumitelný pro cestující veřejnost. Nepoužívané nebo velmi málo používané typy jízdních dokladů budou zrušeny. Zůstane pouze základní jízdné a dva druhy dlouhodobých jízdních dokladů. Zavedení nových nosičů předplatného jízdného by mělo být kompatibilní se systémem ODIS.

2.5.1 Koordinace s ODIS

Doporučujeme zlepšit integraci se systémem ODIS, neboť stávající systém linek MHD v okolních obcích se zónami ODIS není kompatibilní. To přináší komplikace cestujícím, kteří jsou uživateli jak systému MHD, tak i navazující veřejné dopravy vlakové či autobusové, v podobě dvojích jízdních dokladů. Předplatiteli systému ODIS je v dané zóně znemožněno využití jízdného na linkách MHD Frýdek-Místek, pokud nemá zároveň vyřízeno předplatné jízdné na zvláštní kartě systému MHD Frýdek-Místek, přestože jízdné MHD je prakticky bezplatné.

Doporučujeme zvážit, zda lze pro potřeby příměstských linek MHD ve Frýdku-Místku zřídit speciální tarifní zónu ve stylu Opavy. Zde má číslo 350 a platí v kombinaci s opavskou zónou 30 v síti MHD Opava na území mimoměstské tarifní zóny 35. Držitelé karet systému ODIS by tak kromě standardních tarifních zón pro linky integrované v ODIS mohli mít na své kartě tarif „jízdného zdarma“ dle tarifních podmínek MHD Frýdek-Místek, platný samozřejmě pouze na spojích MHD.

2.5.2 Tarifní podmínky

1. Jednotlivé jízdné

- Jízdné je placeno v hotovosti u řidiče nebo bezkontaktní platební kartou.
- Jednotlivé jízdné je nepřestupné.
- Cestující je povinen přispívat k plynulému odbavení včasným přípravěm vhodných platidel.
- Totéž platí u všech druhů dovozného - zavazadlo, kolo, pes.

2. Časové jízdné

- Časovou jízdenku je možné koupit pouze s čipovou kartou, na kterou bude nahrána.
- Časová jízdenka 7denní je přenosná a platí 7 kalendářních dní od aktivace. Jízdenka se aktivuje prvním přiložením čipové karty k odbavovacímu zařízení v autobuse. Při aktivaci vydá odbavovací zařízení potvrzení o aktivaci s vyznačenou dobou platnosti.
- Časová jízdenka 365denní je nepřenosná, může ji používat pouze cestující, jehož fotografie je natisknuta na povrchu karty. Jízdenka je platná po dobu, na kterou byla v předprodeji aktivována, a která je natisknuta na povrchu karty.
- Časovou jízdenku 365denní si mohou zakoupit pouze cestující registrovaní ve věrnostním programu.
- Registrace do věrnostního programu je zpoplatněna částkou 300 Kč. Podmínkou registrace je prokázání bezdlužnosti vůči městu Frýdek-Místek. Bezdlužnost je nutno prokazovat každých 5 let. Občané starší 70 let jsou zproštěni povinnosti platit registrační poplatek a prokazovat bezdlužnost. Občané, kteří se prokážou platnou čipovou kartou jsou zproštěni povinnosti platit registrační poplatek.
- Nárok na zlevněnou časovou jízdenku 365denní mají občané ve věku od 6 do 26 let.

3. Bezplatně se přepravují

- děti do dovršení 6 let. Přeprava je povolena pouze za doprovodu osoby starší deseti let.
- držitelé průkazů ZTP a ZTP-P, včetně průvodce, osoby nebo psa, včetně invalidního vozíku.
- strážníci Městské policie Frýdek-Místek v uniformě.

- kočárek s dítětem do 6 let věku, resp. saně s dítětem do 6 let věku.
- zavazadlo do rozměru 50x60x80 cm a hmotnosti 25 kg.
- nákupní taška na kolečkách.
- jeden pár lyží s holemi, jeden snowboard.
- jeden smuteční věnec.
- rýsovací prkno, tubus na výkresy, hudební nástroje.

4. Ceny jízdného a dovozného

Druh jízdného	Cena	
Jednotlivé jízdné	Základní jízdné	10,00 Kč
	Dovozné	10,00 Kč
Časové jízdné na čipové kartě	Čipová karta	9,00 Kč
	7 denní přenosná	90,00 Kč
	365 denní obyčejná nepřenosná	1,00 Kč
	365 denní zlevněná nepřenosná	0,50 Kč

2.6 Zákaznický servis

Jednoduchý tarifní systém MHD ve Frýdku-Místku má zásadní vliv na poskytovaný zákaznický servis. Tarif obsahuje prakticky pouze dva druhy dlouhodobých časových jízdenek. 7denní časová jízdenka je cílena spíše na návštěvníky města. Počet vydaných 7denních jízdenek proto nebude příliš velký. 365denní časová jízdenka je cílena zejména na obyvatele města a jeho okolí. Dnes tuto jízdenku využívá cca 22 000 zákazníků. Jelikož se jedná o roční jízdenku, je nutné tento počet zákazníků obsloužit v zákaznickém centru pouze jednou za rok. Zákaznické centrum proto nebude příliš využito.

Standardně bývá zákaznické centrum otevřeno v pracovních dnech a v sobotu - tedy přibližně 300 dní v roce. Při 22 000 zákaznících za rok dojde v průměru k obslužení 75 zákazníků denně. Při průměrné době obsluhy jednoho zákazníka 3 minuty budou všichni zákazníci za den obslouženi za 3,75 hodiny. Během zbývajících otevírací doby by bylo zákaznické centrum nevyužito. Nabízí se tedy spojit tuto službu s nějakou jinou službou a snížit tak náklady na zajišťování této služby. Počet zákazníků není rovnoměrně rozdělen v průběhu roku. Vývoj je zobrazen v následující tabulce.

Tabulka 2.4: Průměrná návštěvnost zákaznického servisu pro roční předplatné jízdné

měsíc	počet zákazníků
leden	1828
únor	1541
březen	2636
duben	3773
květen	1926
červen	1390
červenec	1076
srpen	887
září	2573
říjen	1752
listopad	1208
prosinec	1348
celkem	21938

V případě zajištění dopravní obslužnosti MHD formou interní varianty se nabízí spojit poskytování služeb zákaznického centra s poskytováním turistických informačních služeb, které dnes nabízí městská organizace Beskydské informační centrum Frýdek-Místek, p. o. (BIC). BIC má ve Frýdku-Místku dvě kontaktní místa - na frýdeckém a místeckém náměstí. Využitím těchto kontaktních míst i pro služby zákaznického centra interního provozovatele MHD by došlo ke snížení nákladů na zřízení a poskytování této služby a zároveň k usnadnění přístupu zákazníků k této službě. Informační kancelář na stávajícím autobusovém nádraží by byla zrušena (viz kapitola 3).

V případě zajištění dopravní obslužnosti MHD formou externí varianty bude zákaznické centrum součástí informační kanceláře na autobusovém nádraží. K zajištění této služby během dne v pracovních dnech a v sobotu bude nutné zaměstnat 2 zaměstnance.

V případě zajištění dopravní obslužnosti MHD formou kombinované varianty budou interním provozovatelem využita kontaktní místa BIC. Veškerou činnost související se zákaznickým servisem pro veřejnost by obstarával interní provozovatel MHD. Externí provozovatel by zákaznické centrum neměl. Informační kancelář na stávajícím autobusovém nádraží by byla zrušena (viz kapitola 3).

Minimálně jedno kontaktní místo by mělo být u všech variant otevřeno nejméně v tomto rozsahu:

- Po - Pá 7:00 - 18:00
- So 8:00 - 14:00

Dalšími prostředky komunikace s cestující veřejností by měly být zastávkové označníky, internetové stránky, knižní jízdní řád a letákové informace.

Zastávkové označníky by měly kromě standardních zákonem daných informací o odjezdech autobusů a tarifu, podávat také informace o připravovaných změnách jízdních řádů či další informace, důležité pro cestující veřejnost. Pokud to bude prostorově možné, tak by měly být zastávkové označníky vybaveny i mapou sítě linek MHD (viz kapitola 3.5).

Internetové stránky by měly přinášet komplexní informace o systému MHD. V případě zajištění dopravní obslužnosti MHD formou kombinované varianty by tyto komplexní informace poskytoval pouze interní dopravce.

Knižní jízdní řády budou vydávány jednou ročně, vždy k termínu celostátních změn jízdních řádů v prosinci. V případě zajištění dopravní obslužnosti MHD formou kombinované varianty bude knižní jízdní řády vydávat pouze interní dopravce.

Letákové informace o systému MHD, síti linek a tarifu by měly být k dispozici i na dalších místech s velkým pohybem obyvatel. Může se jednat např. o budovy magistrátu ve Frýdku a v Místku, případně ČD centrum na vlakovém nádraží ve Frýdku.

3. Technické zázemí

3.1 Vozovna autobusů

Za účelem prověření podmínek zřízení nové provozovny dopravce, ať už vlastního Dopravního podniku Frýdek-Místek nebo nově přichozího privátního subjektu, byla zpracována studie **adaptace stávajícího autobusového nádraží na vozovnu autobusů**. Funkce autobusového terminálu by byla přesunuta primárně před železniční stanicí ve Frýdku, sekundárně pak do prostoru bývalého autobusového nádraží při ulici Politických obětí v Místku.

Stávající autobusové nádraží se nachází v přibližném geografickém středu souměstí Frýdek-Místek. Je vymezeno ulicí Na poříčí a kolejištěm železniční stanice. Přestože je situováno v blízkosti železniční stanice, je přestupní vazba mezi autobusy a vlaky poměrně dlouhá. Také pěší dostupnost center Frýdku a Místku není dobrá, vzhledem ke geomorfologii terénu a bariéře kolejiště železniční tratě. Ačkoli je nově vybudované autobusové nádraží v provozu teprve krátce, praxe ukazuje jeho nevhodné umístění, ze kterého plyne malé využití. Z výše uvedených důvodů byla zpracována studie rekonstrukce areálu autobusového nádraží na zázemí dopravního podniku města, jehož vznik je jednou z variant dalšího rozvoje veřejné hromadné dopravy ve městě a regionu.

Studie byla zpracována ve dvou následně popsáných variantách. Obě počítají s umístěním odstavné plochy, servisní haly, čerpací stanice pohonných hmot, myčky, úklidového stanoviště a budovy s administrativním a sociálním zázemím. V obou variantách lze umístit 45 vozidel podle provozního plánu. Odlišují se nároky na zábor pozemků a umístěním myčky v areálu. Výkresy jsou k dispozici v příloze.

3.1.1 Varianta A uspořádání vozovny

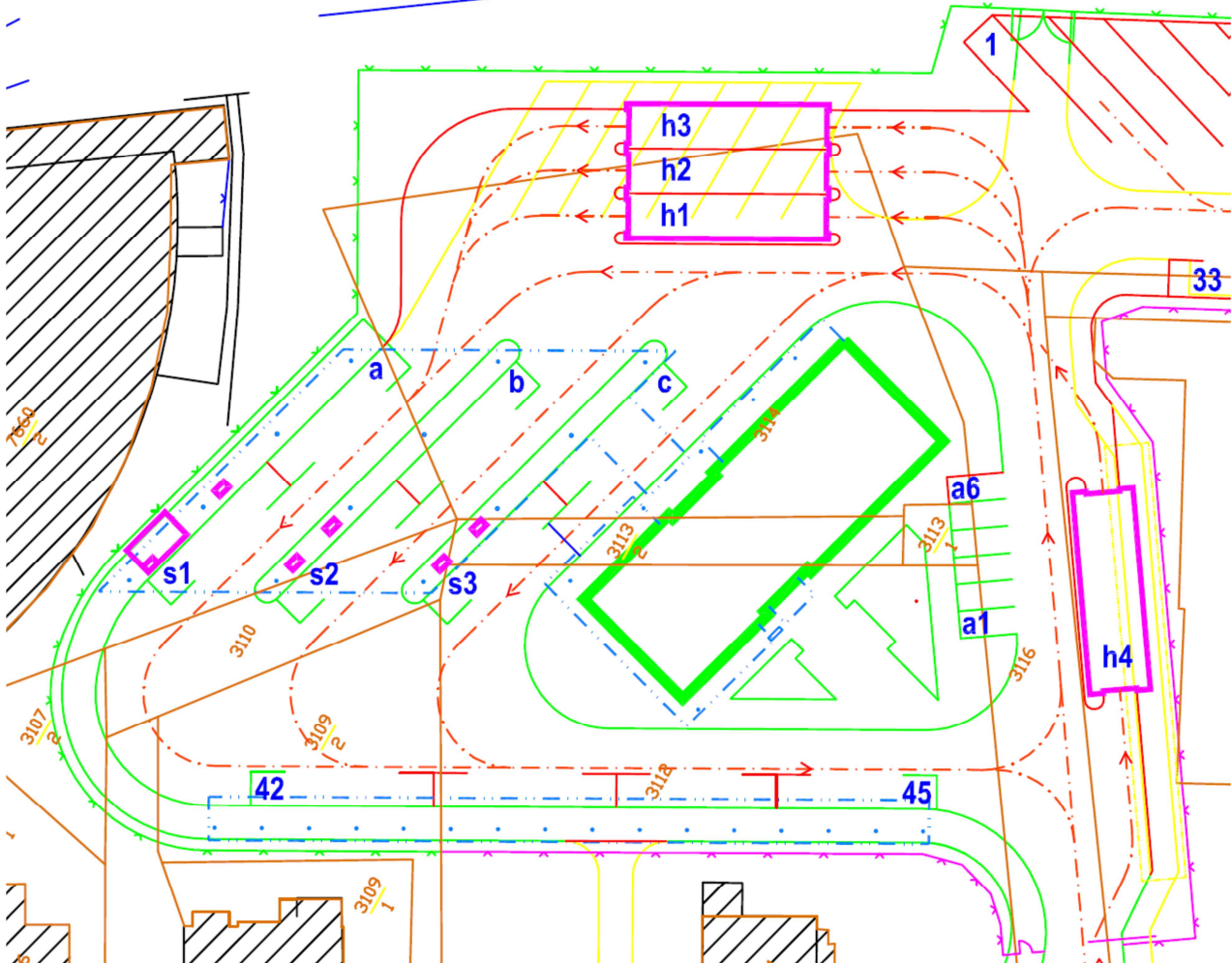
Areál dopravního podniku je přístupný stávajícím obousměrným vjezdem z křižovatky ulic Na poříčí - Přemyslovců. Doplněno je stávající oplocení areálu. K areálu je přičleněna část účelové komunikace podél kolejiště, směrem k podchodu pod stanicí. Na ní je umístěno 41 stání pro standardní 12 m autobusy. Z toho je 32 šikmých pod úhlem 45°. Zbývajících 9 podélných stání lze považovat za provizorní, neboť 9 vozidel bude běžně přebývat mimo vozovnu, odstavených na veřejných komunikacích v okolních obcích. Podélná stání po úpravě délky a redukci počtu umožňují parkování nestandardních, např. kloubových autobusů. Jižním směrem je vytvořen jednosměrný výjezd směrem k podchodu pod nádražím. Tento výjezd umožňuje bezkolizní vnitřní provoz areálu při ranním výjezdu autobusů a zároveň slouží jako záložní pro případ mimořádných událostí.

V místě zálivu se stávajícími třemi výstupními stánkami je situována lehká ocelová montovaná hala **h4** s průjezdnou automatickou myčkou s rotačními kartáči. V místě stávajících odstavných stání v části areálu, přiléhající ke kolejišti, je situována nová servisní hala se třemi průjezdnými stánkami

- stání **h1** je navrženo jako univerzální pro lehký základní servis, příp. ruční mytí;
- stání **h2** je vybaveno montážní jámou; a
- stání **h3** centrálním zvedákem.

U stávajících nástupišť pod centrálním zastřešením je 6 stání. Stání označená **a**, **b**, **c** slouží jako vyčkávací a zároveň pro denní ošetření, úklid interiéru, apod. Stání **s1**, **s2**, **s3** jsou využita pro možnost lehkého úklidu interiéru vozidel a čerpání pohonných hmot. Proto jsou vybavena centrálním vysavačem a výdejnými stojany pohonných hmot.

Výřez situace varianty A se znázorněním myčky, servisní haly, míst denního ošetření a budovy se zázemím.



Zdroj: Mott MacDonald

U stání **s1** je zároveň umístěna kompaktní neveřejná čerpací stanice pohonných hmot. Zařízení slouží k bezpečnému a ekologickému skladování a výdeji hořlavých kapalin všech tříd nebezpečnosti. Systém nadzemní čerpací stanice pro výdej a skladování PHM se skládá z nadzemní ocelové dvouplášťové nádrže, kompletní technologie a výdejního zařízení. Veškeré technologické armatury jsou zakryty pro snížení případných negativních vlivů na životní prostředí.

Ve východní části areálu se nacházejí další čtyři podélná odstavná stání č. 42 - 45. Pro služební automobily dopravního podniku (dispečerská a servisní vozidla) je zajištěno 6 stání (**a1 – a6**). Parkování zaměstnanců není uvažováno v areálu, resp. bylo by upraveno provozním řádem (např. možnost časově omezeného využívání neobsazených stání pro autobusy).

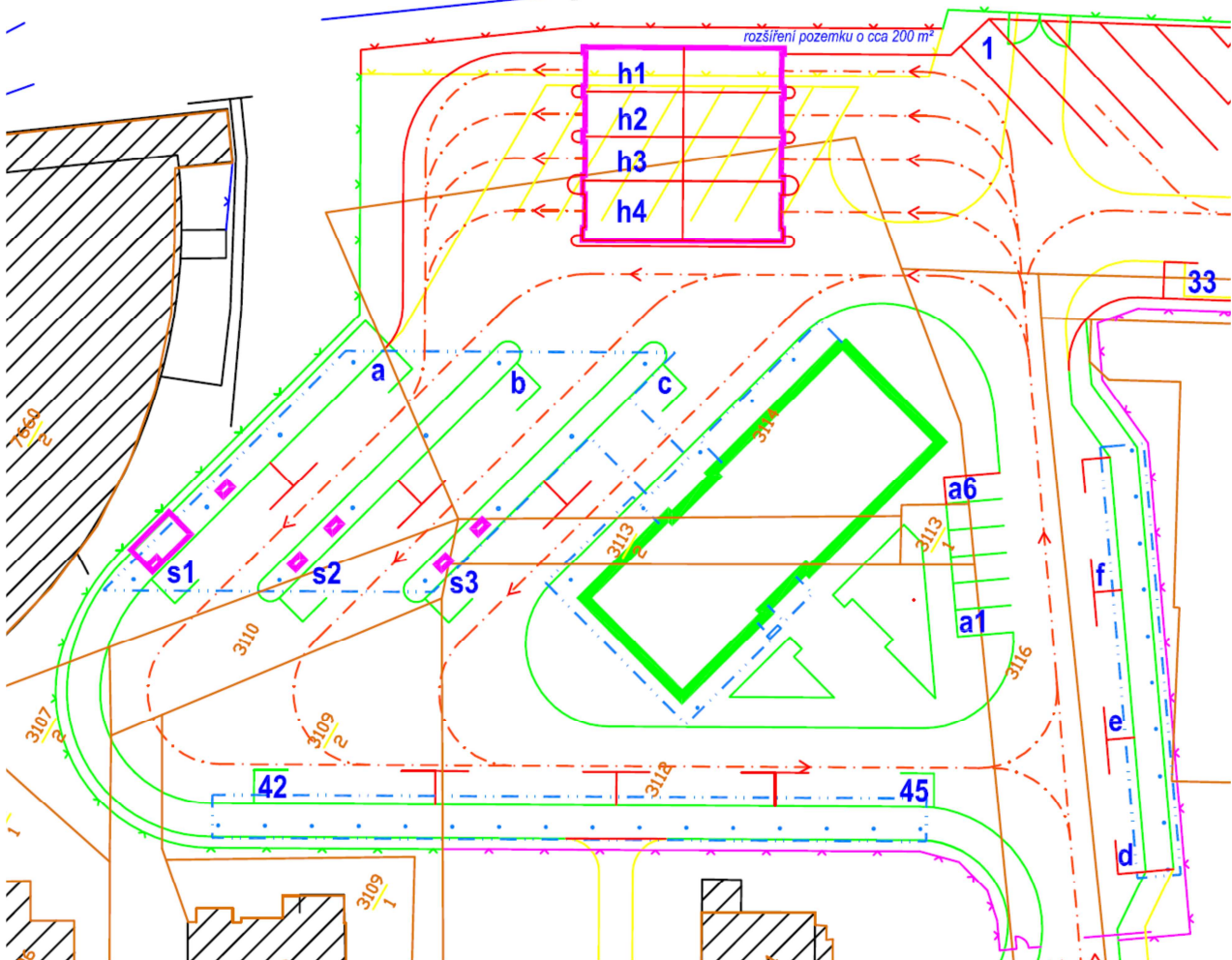
Stávající odbavovací budova autobusového nádraží bude přestavěna na administrativní a sociální zázemí. Dispoziční úpravy stávajícího objektu zahrnují vybudování sociálního a hygienického zázemí, šaten (s celkovou kapacitou 80 míst), umývárny a denní místnosti pro zaměstnance, dispečerského stanoviště řízení provozu, kancelář administrativy, školící místnosti a skladů.

Varianta A překračuje v návrhu stávající hranici pozemků směrem k podchodu pod kolejištěm železniční stanice. Požadované rozšíření pro odstavná stání na stávající účelové komunikaci představuje cca 2420 m². Pozemky jsou v majetku Českých drah, a.s. Majetkově nevyjasněný pozemek č. kat. 3118 není dotčen a do budoucna může sloužit jako územní rezerva pro případný rozvoj areálu.

3.1.2 Varianta B uspořádání vozovny

Areál dopravního podniku je i v této variantě přístupný stávajícím hlavním vjezdem z křižovatky ulic Na poříčí - Přemyslovců. Doplněno je stávající oplocení areálu. K areálu je přičleněna část účelové komunikace podél kolejiště, směrem k podchodu pod stanicí. Na ní je umístěno 41 stání pro standardní 12 m autobusy. Z toho 32 šikmých pod úhlem 45° a 9 podélných (stejně jako ve variantě A jde o místa provizorní). Podélná stání po úpravě délky a redukci počtu umožňují parkování nestandardních, např. kloubových autobusů. Jižním směrem je vytvořen jednosměrný výjezd směrem k podchodu pod nádražím. Tento vjezd umožňuje bezkolizní vnitřní provoz areálu při ranním výjezdu autobusů a zároveň slouží jako záložní pro případ mimořádných událostí. Nevyužívaný vjezd v oplocení do areálu kolejiště je zachován s možností občasného využívání podle potřeby.

Výřez situace varianty B se znázorněním myčky, servisní haly, míst denního ošetření a budovy se zázemím.



Zdroj: Mott MacDonald

Stávající tři výstupní stání jsou vyhrazena jako vjezdová pohotovostní a vyčkávací stání **d, e, f**. V místě stávajících odstavných stání v části areálu, přiléhající ke kolejišti, je situována nová servisní hala se čtyřmi průjezdnými stánými:

- stání **h1** je navrženo jako univerzální pro lehký základní servis, příp. ruční mytí;
- stání **h2** je vybaveno montážní jámou;
- stání **h3** je vybaveno centrálním zvedákem; a
- stání **h4** zahrnuje průjezdnou automatickou myčkou s rotačními kartáči.

U stávajících nástupišť pod centrálním zastřešením je 6 stání. Stání **a, b, c** stání slouží jako vyčkávací a zároveň pro denní ošetření, úklid interiéru, apod. Stání **s1, s2, s3** jsou využita pro možnost lehkého úklidu interiéru vozidel a čerpání pohonných hmot. Proto jsou vybavena vysavačem a výdejními stojany pohonných hmot.

U stání **s1** je zároveň umístěna kompaktní neveřejná čerpací stanice pohonných hmot. Zařízení slouží k bezpečnému a ekologickému skladování a výdeji hořlavých kapalin všech tříd nebezpečnosti. Systém nadzemní čerpací stanice pro výdej a skladování PHM se skládá z nadzemní ocelové dvouplášťové nádrže, kompletní technologie a výdejního zařízení. Veškeré technologické armatury jsou zakryty pro snížení případných negativních vlivů na životní prostředí.

Ve východní části areálu se nacházejí další čtyři podélná odstavná stání č. 42 - 45. Pro služební automobily dopravního podniku (dispečerská a servisní vozidla) je zajištěno 6 stání (**a1 – a6**). Parkování zaměstnanců není uvažováno v areálu, resp. bylo by upraveno provozním řádem (např. možnost časově omezeného využívání neobsazených stání pro autobusy).

Stávající odbavovací budova autobusového nádraží bude přestavěna na administrativní a sociální zázemí. Dispoziční úpravy stávajícího objektu zahrnují vybudování sociálního a hygienického zázemí, šaten (s celkovou kapacitou 80 míst), umývárny a denní místnosti pro zaměstnance, dispečerského stanoviště řízení provozu, kanceláří administrativy, školící místnosti a skladů.

Varianta B překračuje v návrhu stávající hranici pozemků směrem do kolejiště a směrem k podchodu pod kolejištěm železniční stanice. Požadované rozšíření pro servisní halu představuje cca 200 m², pro odstavná stání na stávající účelové komunikaci cca 2420 m², celkem tedy 2620 m². Pozemky jsou v majetku Českých drah, a.s. Majetkově nevyjasněný pozemek č. kat. 3118 není dotčen a do budoucna může sloužit jako územní rezerva pro případný rozvoj areálu.

3.2 Denní ošetření vozidel

Denní ošetření vozidel by mělo být v kompetenci řidiče, aby systém byl dostatečně flexibilní a nevyžadoval zvláštní pracovníky pro zajištění následující činnosti:

- strojní mytí exteriéru autobusu;
- ruční úklid interiéru autobusu vysavačem;
- plnění pohonných hmot, aditiv (AdBlue) a vody do ostřikovačů;
- kontrola a případná výměna žárovek vnějšího osvětlení;
- kontrola stavu hladiny oleje a chladicí kapaliny.

3.2.1 Myčka autobusů

Pro účely mytí autobusů je navrhována bezobslužná mycí linka vozidel s rotačními kartáči. Jedná se o montovanou soustavu pro mytí karoserie vozů (mimo střechy), která může být umístěna jak samostatně (varianta A uspořádání vozovny) tak i případně v servisní hale (varianta B). V případě umístění v servisní hale vedle stání pro lehké opravy vozidel je nutné řešit oddělení prostoru tak, aby nebyla v době provozu myčky narušena možnost opravy vozidel např. odstříkující vodou, mlhou nebo velkou vlhkostí.

Mycí linka je tvořena myčkou autobusů s rotačními kartáči a chemickou čistírnou odpadních vod s recyklací vyčištěné vody. Jako součást mycí linky je doporučována také technologie pro mytí spodků vozidel, která je umístěna v podlaze a voda se recykluje ve stejné technologii jako u ostatních součástí myčky.

V souvislosti s bezobslužným provozem myčky je nutné řešit také průjezd autobusů a polohu jejich zpětných zrcátek. Je třeba požadovat myčku vozidel, která umožní mytí vozidel bez speciálních úprav (např. sklopení zrcátek). Nebo je možné při nákupu vozidel požadovat možnost jednoduchého sklopení zrcátek řidičem pro průjezd myčkou (bez demontáže). Přestože bude myčka bezobslužná, bude nutné důkladné proškolení řidičů pro případ nenadálých událostí a poruch myčky při jejím provozu.

Technologie čištění odpadních vod je tvořena systémem akumulárních jímek, kde dochází ke gravitačnímu odloučení mechanických nečistot, a reaktorem, kde dochází k rozrážení emulze ropných látek. Vyčištěná voda je akumulována v nádrži na vyčištěnou vodu a opakovaně použita pro umývání vozidel. Jímky na znečištěnou vodu jsou podzemní, nádrž vyčištěné vody může být podzemní či nadzemní. Součástí technologie je sklad na chemické směsi používané pro čištění, leštění a sušení, jenž musí být stavebně oddělen. Dle požadavku vodoprávního úřadu musí být zajištěna možnost odběru vzorků odpadních vod z mycí linky, příp. z celého provozu vozovny.

Typ chemické čistírny odpadních vod včetně prostorové dislokace objektů a velikosti jímek a nádrží navrhne s ohledem na režim mytí autorizovaný projektant. Stavba mycí linky a čistírny odpadních vod podléhá stavebnímu a vodoprávnímu řízení.

3.2.2 Vysavač interiéru vozidel

V místě haly denního ošetření bude k dispozici průmyslový vysavač, na stejném stanovišti jako výdejní stojan na PHM. Vysavač musí být průmyslového provedení pro venkovní použití a dostatečně výkonný pro úklid autobusů. Je vhodné pořídit takový vysavač, který umí vysát i vlhké a mokré nečistoty. To bude třeba především v zimních měsících. Vysavač musí mít dostatečně dlouhou hadici a současně být umístěn tak, aby bylo možné uklizení vozidla bez popojíždění. Jako vhodné se nabízí umístění v prostoru prostředních dveří autobusů. Vysavač musí mít také dostatečně velkou nádrž na odpad dle způsobu a četnosti likvidace.

3.2.3 Čerpací stanice pohonných hmot

Čerpací stanice PHM je navržena v místě prostoru původních nástupišť autobusového nádraží, kde se předpokládá toto místo využít jako halu denní údržby a kontrolu vozidla, úklid a současně tankování PHM řidičem. V tomto prostoru se předpokládají tři paralelní stání, přičemž na každém stání lze provést všechny aktivity denního ošetření bez popojíždění.

Tankovací stojan pro plnění PHM bude umístěn na každém stání. Doba potřebná k plnému natankování PHM je do cca 5 minut. Vytvořena je tedy rezerva i při jednorázovém příjezdu většího množství vozidel po konci směny (provozní plán předpokládá až 4 vozidla za 15 minut).

Tankovací stojan bude vybaven dvěma pistolemi umožňujícími plnění nafty a současně AdBlue. Pro výdejní stojany bude k dispozici jedna společná dvouplášťová ocelová nadzemní nádrž se signalizací meziplášťového vakua o objemu min. 20.000 l pro naftu a 1.000 l pro AdBlue. (uvažováno tankování 120 l/den na jeden autobus tzn. cca 4.800 l/den - doplňování paliva do nádrže 2 x za týden).

Stojan bude vybaven tankomatem, který bude umožňovat výdej na speciální kartu, kdy systém zaznamená výdej pro jednotlivé autobusy pro další zpracování. Pro větší bezpečnost a ochranu je vhodné prostor vybavit kamerovým systémem. S externím prodejem PHM se nepočítá. Při pořízení vozidel je nutné požadovat plnicí hrdla pro plnění nafty i AdBlue na pravé straně vozidla.

Systém plnění PHM je navržen jako jednoduchý systém bez složitých jistění. V případě výpadku (poruchy) systému a nutnosti natankování vozidel je ve městě náhradní možnost tankování. Bylo by vhodné s takovou možností již dopředu počítat a mít k dispozici nasmlouvaného některého prodejce PHM, kde bude možné natankovat vozidlo bezhotovostně na kartu vydanou např. dispečerem.

Stáčecí místo musí být havarijně zabezpečeno nepropustnou plochou a havarijní jímkou na úkapy a úniky. Je vhodné zastřešení. Odvodnění této plochy do dešťové kanalizace musí být provedeno přes odlučovač ropných látek. Stavba čerpací stanice podléhá souhlasu vodoprávního úřadu.

3.3 Vozový park

3.3.1 Disponibilita vozidel

Provozní plán počítá s **celkovým počtem 45 vozidel** při maximální denní vypravenosti na úrovni 40 vozidel, přičemž pouze 7 vozidel je určených na dělené směny (tj. s nízkým denním výkonem odpovídajícím jedné směně řidiče). Při celkové ujeté vzdálenosti 2.538.000 km (včetně manipulačních jízd) a celkovém počtu 45 vozidel se v případě interní varianty pohybujeme u průměrného ročního nájezdu vozidla na úrovni 56.400 km. To představuje relativně vysokou dostupnost vozidel. Pouze 12,5 % vozového parku (5 vozidel) je drženo jako provozní rezerva, což je mírně pod hodnotou 15 % běžně doporučenou dopravními podniky.

Nároky na spolehlivost vozidel a plynulost údržby proto budou relativně vysoké, což se promítá do způsobu zajištění servisu s garancí dostupnosti vozidel (více v kapitole 3.4). Příliš nepomůže ani skutečnost, že dopravce nemůže využít jiných svých provozoven pro dočasné vykrytí zvýšené potřeby vozového parku.

3.3.2 Specifikace vozidel

Autobusy samotné jsou uvažovány v provedení **standardní délky 12 metrů**, plně nízkopodlažním, se třemi vstupními dveřmi a bezbariérovým přístupem. Dopravce bude disponovat jedním typem vozidla v celém vozovém parku. Vozidla by měla být přizpůsobena nástupu cestujících předními dveřmi, což znamená vyhrazení větší plochy pro stání v přední části vozidla a soustředění maximálního počtu sedadel do střední a zadní části vozu. Ke zvážení je odlišná konfigurace sedadel pro vozidla určená na městské linky (interní část provozu) a příměstské linky (externí) při zachování jednotného typu vozidla.

Vozidla by měla být vybavena integrovaným řídicím a odbavovacím systémem, uzpůsobeným pro rychlý nástup cestujících s odbavením přes čipovou kartu, kterých bude díky tarifní politice naprostá většina. Ke zvážení proto je umístění dvou čtecích terminálů čipových karet v předních dveřích (na levé a pravé křídlo dveří zvlášť), což by urychlilo nástup cestujících.

Z hlediska komfortu cestujících je vhodné vybavit novou generaci vozidel MHD klimatizací celého interiéru vozidla, kdy se tento prvek pomalu dostává do standardu výbavy vozidel i ve veřejné dopravě v České republice.

3.3.3 Druh pohonu

Pohon autobusu byl zvažován v principu dvojí – CNG a nafta. Účelem této práce nebylo provedení detailní technické a ekonomické analýzy, která by odpověděla na výhodnost daného typu pohonu – porovnání proběhlo ve strategické rovině pro situaci dopravce, který vzniká od základu, buduje jednoduché servisní zázemí a je odkázán v řadě svých činností na outsourcing.

Pro účely této práce byl nakonec vybrán jako **referenční pohon na naftu**, neboť v něm vidíme výhody:

- stejná emisní norma EURO6 jako pro vozy s pohonem na CNG;
- „robustnější“ technologie – vyšší provozní spolehlivost a dostupnost (nižší potřeba zálohových vozů);
- méně zranitelná logistika (v případě jakýchkoliv problémů lze vozidla snáze tankovat náhradním způsobem z náhradních zdrojů);
- nižší pořizovací cena vozidel;
- nižší náklady na servis (cca o 1/3 v porovnání s CNG);
- menší spotřeba času na obsluhu vozidel (rychlé tankování).

Jako výhody pohonu CNG bychom jistě uvedli cenu pohonné hmoty (s odlišnou sazbou spotřební daně) a dotační politiku s možností čerpat finanční podporu na nákup vozidel při souběžném vyřazení starých vozů (což pro nově založeného / rozšiřujícího se dopravce není relevantní).

Nicméně volba pohonu slouží pouze pro potřeby stanovení technologických nároků a finančních předpokladů pro porovnání variant externího a interního zajištění MHD ve Frýdku-Místku a může být v budoucnu překvalifikována v souladu s dalším postupem zadavatele.

3.4 Opravy a údržba vozidel

3.4.1 Servisní smlouva

Předpokládaný vozový park o velikosti 45 vozidel vyžaduje servisní zázemí, které svým rozsahem balancuje na hraně externího a interního zajištění. Pokud budeme uvažovat běžné servisní úkony prováděné na vozidlech dle předepsané údržby, k tomu přiřadíme úkony na odstraňování závad (záruční opravy), dostáváme se u běžného vozidla na průměrnou náročnost 70 hodin ročně, což při vozovém parku 45 vozidel vychází na 2700 hodin. Při zcela novém vozovém parku může v prvních letech náročnost klesnout až na polovinu. Na druhou stranu zde není započteno odstraňování následků dopravních nehod či škod na vozidlech způsobených vandalismem.

Převedeme-li servisní hodiny na personální zajištění, dostaneme se na potřebu jednoho až dvou pracovníků údržby na plný úvazek. Zajistit takto malý tým z hlediska stability (nemocnost, dovolené) i odborných znalostí (školení, univerzální znalost, zastupitelnost) se jeví pro dopravce jako zbytečně komplikované, proto je uvažována podoba tzv. **servisní smlouvy s dodavatelem vozidel**.

Servisní smlouva bývá uzavřena v jednom smluvním balíku s dodávkou či pronájmem vozidel. Smluvním partnerem je přímo prodejce vozidel, který zajistí servisní služby ve svém vlastním zařízení či v provozovně dopravce, pokud potřebné zázemí poskytne (což je případ navržené vozovny ve Frýdku-Místku – viz kapitola 3.1).

Rozsah servisní smlouvy obvykle pokrývá:

- náklady na pravidelnou údržbu dle předpisu výrobce;
- opravy výrobních závad na vozidle (viz záruční podmínky);
- provádění technických prohlídek;
- servisní technologii specifickou pro daný typ vozidla (diagnostika, nářadí);
- odbornou práci servisního mechanika pro výše uvedené úkony.

Servisní smlouva naopak **nezahrnuje**:

- náklady na pohonné hmoty a mazadla, pneumatiky a příslušenství, provozní kapaliny
- náklady na odstranění následků nehod a vandalismu,
- náklady na pronájem či vybudování servisního místa a jeho vybavení;
- náklady na případný převoz vozidla mezi místem parkování a místem servisu, pokud není v místě;
- náklady vzniklé vyšší mocí a ty, které nelze rozumně přičíst k tíži pronajímatele.

Cena servisu se běžně vztahuje k jednomu ujetému kilometru a lze ji uzavřít jako fixní na celou dobu používání / pronájmu vozidel (tj. například na 10 let provozu). Kalkulace nákladů na servisní smlouvu je součástí kapitoly 4.

3.4.2 Servisní hala

Pro opravy autobusů je v areálu vozovny k dispozici servisní hala lehké údržby. Tato hala bude určena především pro servis a údržbu autobusů nad rámec denního ošetření, popsaneho v kapitole 3.2.

Hala lehké údržby se bude skládat ze stání pro opravy a údržbu autobusů a malého zázemí pro pracovníky údržby. Sklad náhradních dílů se předpokládá v administrativní budově. Protože bude prostorově omezený, u větších nebo méně používaných náhradních dílů se předpokládá jejich dovoz až v případě potřeby. V administrativní budově bude k dispozici také sociální zařízení (WC, sprcha), zatímco v hale bude k dispozici jen umyvadlo pro umytí rukou a místo pro poskytnutí první pomoci.

V hale ani v areálu není z prostorových důvodů počítáno se skladováním pneumatik (ať již náhradních nebo zimních). V areálu nebo v hale bude jen základní potřeba pro případ defektu. Předpokládá se, že kompletní pneuservis včetně uskladnění pneumatik bude (alespoň zpočátku) zajištěn buď dodavatelem vozidel, nebo specializovanou firmou.

V hale budou k dispozici tři stání. Jedno bude standardní, druhé vybavené montážní jámou, třetí stání bude vybaveno zvedáky (bez montážní jámy). Veškeré manipulační plochy musí být odolné proti působení ropných látek, montážní jáma musí být osazena bezodtokovou havarijní jímkou na úkapy. Pro účely přístupu na střechu autobusů bude jedno ze stání vybaveno lávkou.

Zvedáky pro vozidla je vhodné pořídit až po objednání vozidel a odsouhlasení jejich specifikace dodavatelem vozidel. Pro potřeby 12metrového vozidla se bude jednat o čtveřici synchronně ovládaných univerzálních zvedáků s dodatečnou nosností pro zvednutí autobusu. Kvůli připojení zvedáků je nutný počítač, rovněž je nutné zajistit dostačnou rezervu příkonu a úpravy v elektrických rozvodech pro připojení tohoto zařízení.

Vjezd do haly bude řešen třemi samostatnými vjezdy a výjezdy s rychloběžnými vraty ovládanými elektricky s otvíráním ve svislém směru ke střeše haly. Hala bude průjezdná. Vytápění haly bude zajištěno teplovzdušným topením.

Osvětlení haly bude zajištěno stropními svítidly, světly umístěnými v montážní jámě a také přenosnými svítidly pro osvětlení částí vozidel ve schránkách. Stropní světla je vhodné umístit tak, aby byla situována mezi jednotlivými stáními a osvětlovala tak místa kontroly a oprav.

Halu je také třeba vybavit systémem odsávání výfukových plynů. Bude se jednat o systém napojený na výfukovou soustavu vozidla a odvádějící exhalace mimo prostor haly. Tímto systémem může být vybaveno jen jedno stání, na kterém bude probíhat údržba vozidla vyžadující odsávání.

Halu je rovněž třeba vhodné vybavit rozvodem tlakového vzduchu.

3.5 Zastávky a autobusová nádraží

V obvodu MHD Frýdek-Místek je 280 označníků, které budou ve správě dopravce. Před zahájením provozu bude nutné všechny označníky osadit na zastávky. Označnick by měl být konstrukčně jednoduchý, aby jeho cena nebyla příliš velká. Cena jednoho označnicku by se měla pohybovat do 4 000 Kč včetně instalace.

Stávající autobusové nádraží se nachází v přibližném geografickém středu souměstí Frýdek-Místek. Přestože je situováno v blízkosti železniční stanice, je přestupní vazba mezi autobusy a vlaky poměrně dlouhá. Také pěší dostupnost center Frýdku a Místku není dobrá, vzhledem ke geomorfologii terénu a bariéře kolejiště železniční tratě. Ačkoli je nově vybudované autobusové nádraží v provozu teprve krátce, praxe ukazuje jeho nevhodné umístění, ze kterého plyne malé využití.

Z výše uvedených důvodů je navržena adaptace areálu autobusového nádraží na zázemí dopravce MHD (viz kapitolu 3.1). Funkce autobusového terminálu by byla přesunuta primárně před železniční stanicí ve Frýdku, sekundárně pak do prostoru bývalého autobusového nádraží při ulici Politických obětí v Místku. Předpokládá se, že nově vzniklé autobusové terminály budou vlastněny a provozovány přímo městem, popřípadě svěřeny vybrané organizaci města (např. Technickým službám). Dopravce MHD nebude provozovatelem těchto terminálů, neboť je ke své funkci nepotřebuje více než jakýkoliv jiný dopravce.

3.6 Odbavovací, řídicí a informační systém

Pro automatizovaný sběr dat z vozidel je navrhován řídicí a informační systém, který zabezpečí automatické zpracování dat a zajistí komunikaci mezi vozidlem a dispečerem. Jedná se především o přenos dat o jízdách řádech a aktuální poloze vozidel. Definovaná data z vozidel budou přenášena v pravidelných intervalech na dispečerské pracoviště, kde budou zpracovávána, archivována a budou sloužit pro potřeby dalšího vyhodnocení. Bude možné je využít například pro sledování kvality dopravy a pro případ řešení stížností.

Vstupní data

Pro možnost sledování dat o dodržování jízdých řádů je nutné pořídit software pro tvorbu grafikonů. Výstupy z něj pak budou sloužit jako vstupní data pro palubní počítač vozidla a dispečerskou aplikaci. Současně je navrhováno pořídit akustické automatizované hlášení jednotlivých zastávek a systém automatizovaných informací pro cestující. Jako možné dodavatele software jízdých řádů lze uvést např. dodavatele CHAPS, Šmíd a Kasal atd.

Výbava vozidel

Součástí výbavy vozidla bude palubní počítač, zařízení pro výdej jízdenek, akustická ústředna, napájecí jednotka, přijímač pro nevidomé a modul pro komunikaci s dispečerem (pomocí mobilního operátora). Všechna zařízení budou součástí jednoho funkčního modulu.

Palubní počítač společně se zařízením pro výdej jízdenek bude jedno kompaktní zařízení s dotykovým LCD displejem a bude sloužit jako rozhraní mezi systémem a řidičem, resp. cestujícím. Po zadání čísla (kódu) služby řidičem bude systém poskytovat na displeji informace o dalších jízdách, odjezdech z jednotlivých zastávek, odchylkách od jízdnicích řádů a zprávách zaslanych dispečerem. Součástí může být také automatické upozornění o zpoždění navazujících vozidel či nutnosti čekání na přípoje. Zařízení bude umožňovat tisk papírových jízdenek a příjem bezkontaktních platebních nebo čipových karet.

Přenos dat mezi vozidly a dispečinkem

Vzhledem k počtu vozidel a obsluhovanému území není efektivní vybudování vlastní privátní sítě, ale je navrhováno využití sítě mobilního operátora, kterou lze přenášet jak datové tak i hlasové informace.

Pracoviště dispečinku

Pro zabezpečení provozu je navrhováno pracoviště pro jednoho dispečera a dále stejné pracoviště vedoucího pracovníka. Jako pracoviště dispečera je navrhován výkonný počítač se dvěma LCD monitory. Na jednom bude zobrazena mapa s vozidly, druhý lze pak využít pro zobrazení ostatních funkcí systému. Jedná se např. o grafiky, tabulkové zobrazení, modul pro datovou a hlasovou komunikaci s vozidly, modul analýzy a výstupů ze systému apod. Data z vozidel a datová komunikace bude archivována pro následné vyhodnocení. Dispečerské pracoviště umožní automatizovaný sběr dat i bez přítomnosti dispečera.

Vzhledem k rozsahu provozu a poměrně vysokým pořizovacím nákladům takového systému je vhodné využít již některý z podobných realizovaných systémů, který bude upraven dle požadavků dopravce.

4. Finanční plán

V části Finanční plán je popsána struktura nákladové kalkulační jednice, která nám říká, co konkrétně tvoří náklady dopravců autobusové dopravy, dále stanovení jejich konkrétní výše pro Interní variantu zajištění dopravy ve městě Frýdek Místek. Součástí je také kapitola zabývající se benchmarkem, kde jsou uvedeny průměrné hodnoty nákladových položek souboru dopravců městské autobusové dopravy a souboru dopravců, kteří se účastnili veřejné soutěže v Moravskoslezském kraji. Na závěr je uvedena citlivostní analýza, která hodnotí vliv změny ujetých kilometrů na změnu vynaložených nákladů.

4.1 Nákladová kalkulační jednice

Pro jednotnou strukturu cenotvorných položek byl použit nástroj převzatý ze Čtvrtletního výkazu o činnosti dopravců autobusové dopravy Dop (MD) 2-04, Oddíl II. Náklady a tržby z přepravní činnosti. Dále jsou pak uvedeny jednotlivé položky kalkulační jednice.

4.1.1 Pohonné hmoty a oleje

Položka zahrnuje spotřebu nafty, oleje, maziva a příměsi. Patří sem také spotřeba pohonných hmot na vytápění vozidel v zimním období dle norem.

4.1.2 Přímý materiál a energie

Zahrnuje přímý materiál spotřebovaný přímo na autobus (např. nové pneumatiky, protektory a příslušenství (duše, ventilký), spotřební materiál na drobné opravy, spojovací materiál, elektromateriál, náklady na denní ošetření vozidel, nemrznoucí směsi.

4.1.3 Opravy a udržování

Zahrnuje náklady za provedené externí opravy, vyjádřené fakturami, nebo opravy ve vlastní režii, snížené o spotřebu materiálu patřící pod položku 4.1.2.

4.1.4 Odpisy

Položka zahrnuje účetní odpisy autobusů, hmotného investičního majetku, který je spojen s linkovou autobusovou dopravou (odbavovací strojky, odpisy budov), a účetní odpisy investičního majetku, souvisejícího s informačním systémem, odpisy technologických zařízení (čerpací stanice, myčka).

4.1.5 Leasing (pronájem)

Obsahuje náklady na leasing na dopravní prostředky a zařízení, související s provozem veřejné linkové dopravy, časově rozlišené dle platných leasingových smluv, případně pronájmy základních prostředků od externích pronajímatelů.

4.1.6 Přímé mzdy

Zahrnuje náklady na mzdy řidičů a náklady na mzdy technickohospodářských pracovníků, plně řídicích autobusovou dopravu, a ostatních zaměstnanců, zabezpečujících provoz autobusové dopravy. Nejsou zde zahrnuty mzdy režijních a dalších pracovníků, ty jsou zahrnuty v položce „režijní náklady“.

4.1.7 Sociální a zdravotní pojištění

Tato kalkulační položka zahrnuje příspěvky hrazené zaměstnavatelem z mezd vyplacených zaměstnancům v položce 4.1.6. Jde o pojistné na sociální zabezpečení, příspěvek na státní politiku zaměstnanosti, pojistné na zdravotní a nemocenské pojištění. Do kalkulace nesmí být zahrnovány náklady nad rámec zákonem stanovené povinnosti.

4.1.8 Cestovné

Obsahuje náklady podle zákona č.262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů, vztažené na zaměstnance v rozsahu odpovídající položce 4.1.6.

4.1.9 Úhrada za použití infrastruktury

Jedná se např. o pronájem infrastruktury vztahující se k veřejné linkové dopravě, poplatky za užívání autobusových nádraží, atd.

4.1.10 Silniční daň

V současné době jsou autobusy zabezpečující linkovou osobní vnitrostátní přepravu od silniční daně osvobozeny za předpokladu, že ujedou pro tento účel více než 80 % kilometrů z celkového počtu kilometrů jimi ujetých ve zdaňovacím období.

4.1.11 Elektronické mýtné

Zahrnuje náklady na mýtné za užívání určených pozemních komunikací dle nařízení vlády č. 484/2006 Sb., v platném znění.

4.1.12 Pojištění zákonné odpovědnosti

Obsahuje náklady na pojistné ze zákonné odpovědnosti za provoz autobusů podle platných právních předpisů vztažené na linkovou autobusovou dopravu, včetně nákladů havarijního pojištění.

4.1.13 Ostatní přímé náklady

Obsahuje ostatní přímé náklady, které lze vztáhnout k autobusové dopravě. Jde zejména o náklady na provoz autobusových nádraží, udržování a provoz zastávek a označků, provoz služebních vozidel, úroky z úvěrů včetně poplatků, technické prohlídky autobusů, uniformy, pracovní a ochranné pomůcky.

4.1.14 Ostatní služby

Položka zahrnuje provoz předprodejních zařízení, školení řidičů, náklady na informatiku, AMS, úklid autobusů.

4.1.15 Režijní náklady

Jde o osobní, věcné a finanční náklady, vznikající provozem autobusové dopravy, nebo na jejichž vzniku se autobusová doprava podílí, které nelze určit v závislosti na smluvním objemu dopravních nebo přepravních výkonů a které nebyly uvedeny v předchozích položkách. Jedná se o režijní náklady vlastního

střediska autobusové dopravy a o podíl režie správní, který odpovídá autobusové dopravě. Tato položka obsahuje náklady na vedení firmy (ředitel, účetní, projektový manažer), externí poradenství (daňový poradce), energie (elektřina, voda, plyn), údržba a revize technologií, telefony, kancelářské potřeby, reklama, ostatní náklady, které se přímo neváží k dopravnímu výkonu.

4.2 Benchmark s jinými dopravci

Cílem je zjistit pozici vlastního dopravního podniku města Frýdek-Místek na trhu a srovnat její hodnoty s hodnotami „konkurence“. Pro srovnání jsme tak zvolili městské dopravní systémy, které mají podobné dopravní výkony, tedy počet ujetých kilometrů, stejně jako privátní dopravce soutěžené podle nové legislativy ve veřejné linkové dopravě.

4.2.1 Systémy MHD

Vybrané dopravní systémy středních a menších měst v České republice, zajišťující MHD se zjištěnými dopravními výkony a jejich jednotkovými náklady jsou uvedeny v následující tabulce.

Město	Dopravní výkon (km)	Jednotkový náklad (Kč/km)
Frýdek - Místek	2 333	40,33
Třebíč	944	55,12
Karlovy Vary	441	39,77
Chomutov a Jirkov	771	53,65
Písek	288	33,86
Prostějov	800	36,59
Děčín	2 047	42,29
Haviřov	2 464	40,59

Zdroj: Mott MacDonald

U vybraných dopravců jsme určili průměrnou výši nákladových položek, jejich minimální a maximální výši. Díky tomu dojde k porovnání výše jednotlivých nákladových položek vlastního dopravního podniku města Frýdek-Místek, zda se vyskytují v rozmezí minimálních a maximálních hodnot, případně zda se přibližují k průměru.

Řádek	Nákladová položka	Průměr	Minimum	Maximum
11	Pohonné hmoty a oleje	10,31	7,25	13,56
12	Přímý materiál a energie	1,66	0,73	3,04
13	Opravy a udržování	3,08	0,97	5,57
14	Odpisy	5,84	4,55	8,45
15	Leasing (pronájem)	0,06	0,00	0,45
16	Přímé mzdy	11,03	7,23	15,27
17	Sociální a zdravotní pojištění	2,68	0,00	4,56
18	Cestovné	0,35	0,00	0,67
19	Úhrada za použití infrastruktury	0,00	0,00	0,00
20	Silniční daň	0,00	0,00	0,00
21	Elektronické mýtné	0,00	0,00	0,00
22	Pojištění zákonné odpovědnosti	0,46	0,13	1,05
23	Ostatní přímé náklady	3,79	1,39	12,66
24	Ostatní služby	0,00	0,00	0,00
25	Režijní náklady	3,51	2,26	6,81
26	Náklady (ř.11 až 25)	42,78	33,86	55,12

Zdroj: Mott MacDonald

4.2.2 Veřejná linková doprava

Druhou analyzovanou skupinou byly dopravci, kteří se účastnili veřejné soutěže k provozování veřejné linkové dopravy v Moravskoslezském kraji, tedy ve stejném regionu, ve kterém se nachází Frýdek-Místek a se srovnatelným dopravním výkonem 1,75 mil. vozokm/rok (systém ve Frýdku-Místku plánujeme na 2,4 mil. vozokm/rok). Soutěžním kritériem zde byla kromě ceny také kvalita, která zahrnovala použité palivo, vybavení klimatizací a vybavení nízkopodlažními autobusy. Výsledné hodnoty těchto dopravců znázorňují výši nákladů, které lze získat z otevřené soutěže na trhu při dobrém vyvážení ceny a kvality.

Řádek	Nákladová položka	Průměr	Minimum	Maximum
11	Pohonné hmoty a oleje	7,32	6,94	7,63
12	Přímý materiál a energie	1,39	0,63	2,37
13	Opravy a udržování	2,33	1,86	2,67
14	Odpisy	3,46	0,01	5,97
15	Leasing (pronájem)	2,26	0,00	6,79
16	Přímé mzdy	7,78	7,24	8,52
17	Sociální a zdravotní pojištění	2,64	2,46	2,87
18	Cestovné	0,45	0,40	0,50
19	Úhrada za použití infrastruktury	0,24	0,03	0,53
20	Silniční daň	0,00	0,00	0,00
21	Elektronické mýtné	0,12	0,00	0,20
22	Pojištění zákonné odpovědnosti	0,36	0,23	0,60
23	Ostatní přímé náklady	0,52	0,11	0,91
24	Ostatní služby	0,40	0,12	0,88
25	Režijní náklady	1,87	1,06	3,34
26	Náklady (ř.11 až 25)	31,14	29,36	33,08

Zdroj: Mott MacDonald

Ve srovnání MHD a veřejné linkové dopravy je však třeba zohlednit, že náklady v MHD budou v principu vyšší, protože je zde dosaženo nižšího kilometrického výkonu na řidiče a vůz, vyšší spotřeby a náročnější konstrukce vozidel i jejich většího opotřebení. Městský dopravce vzešlý z otevřené soutěže by se pak za běžných podmínek s velkou pravděpodobností pohyboval mezi průměrem v sektoru MHD a výše uvedeným průměrem v regionu.

4.3 Finanční model

Finanční model byl vypracován pro případ založení nové městské společnosti zajišťující provoz MHD. V intencích této studie tedy mluvíme o **interní variantě**, přestože řada poznatků by odpovídala i postupu externího dopravce, pokud by se neopíral o zázemí mateřské společnosti, která se díky svému postavení na trhu a variabilitě provozního zázemí může zhostit zajištění některých funkcí odlišným způsobem.

Data do finančního modelu byla sbírána od počátečních nákladů, výpočet kalkulační jednice tedy nevznikl převzetím agregovaných nákladů jiných dopravců (s výjimkou haléřových položek, které se u jednotlivých dopravců nebudou odlišovat). Při sestavení finančního modelu je respektována podoba technického zázemí, navržená v předchozí kapitole. Vstupy do finančního modelu byly konzultovány s vybranými dopravci MHD v České republice a dodavateli vozidel na tuzemském trhu.

Nákladové položky jsou uvažovány v situaci, kdy bude k dispozici **45 vozidel s výkony 2 400 000 km/rok** (bez přejezdových kilometrů). Tyto počáteční podmínky tvoří výchozí variantu modelu.

4.3.1 Pohonné hmoty a oleje

Pohonné hmoty	Kč/km	8,13
---------------	-------	------

4.3.1.1 Spotřeba nafty

Průměrná spotřeba nafty u referenčního městského dopravního podniku s vozovým parkem 28 autobusů a rozsahem dopravní obslužnosti 1,7 mil. vozokm ročně je 35 l/100 km. Průměrná spotřeba nafty pro skupinu devíti dopravců v příměstské dopravě je 26,53 l/100 km. Pro výpočet předpokládané spotřeby vozidel interního dopravce zohledňujeme podíl $\frac{3}{4}$ ujetých vozokilometrů v městském provozu a $\frac{1}{4}$ ujetých vozokilometrů v příměstském provozu. Výpočtová spotřeba vozidel interního dopravce je tedy 32,88 l/100 km. U nových vozidel s moderní technologií EURO 6 se může spotřeba ještě dále snížit.

Průměrná cena nafty u čerpacích stanic v ČR v letech 2010 – 2014 byla 28,71 Kč/l bez DPH.

Cena nafty v ČR

Rok	2010	2011	2012	2013	2014	Průměr
cena nafty bez DPH	25,26	28,31	30,13	29,84	30,01	28,71

Zdroj: Mott MacDonald

Nákupní cena nafty u devíti referenčních dopravců byla v průměru o 8,85 % nižší než průměrná cena nafty u čerpacích stanic v ČR.

Za posledních 12 měsíců (listopad 2014 až říjen 2015) je průměrná cena nafty u čerpacích stanic v ČR 26,64 Kč/l bez DPH. Nákupní cenu nafty pro Dopravní podnik Frýdek-Místek uvažujeme se stejnou úsporou 8,85 %, jakou se podařilo v průměru dosáhnout devíti referenčním dopravcům, tedy v hodnotě 24,28 Kč/l bez DPH.

Cena nafty v ČR za posledních 12 měsíců

	11/14	12/14	01/15	02/15	03/15	04/15	05/15	06/15	07/15	08/15	09/15	10/15	Prům.
Nafta	29,76	28,44	26,36	25,34	26,36	26,62	27,12	27,21	26,91	25,85	25,02	24,68	26,64

Zdroj: Mott MacDonald

Náklady na spotřebu nafty na jeden ujetý kilometr tedy pro interního dopravce vycházejí na **7,98 Kč/km**.

4.3.1.2 Oleje, maziva a příměsí

Položku olejů, maziv a příměsí (včetně AdBlue pro motory plnící emisní normu EURO 6) odvozujeme od údajů třech referenčních dopravců, kde činí v průměru **0,15 Kč/km**.

4.3.2 Přímý materiál a energie

Přímý materiál a energie	Kč/km	0,68
--------------------------	-------	------

4.3.2.1 Nové pneumatiky, protektory a příslušenství (duše, ventilký)

Položka je kalkulována na podkladu jednotkových nákladů referenčního dopravce se srovnatelným počtem ujetých kilometrů na jedno vozidlo (50-60 tis. km ročně). Náklady na tuto položku pro interního dopravce vycházejí při počtu 45 standardních autobusů na 25 000 Kč na vůz/rok, tj. **0,47 Kč/km**.

4.3.2.2 Spotřební materiál na drobné opravy, spojovací materiál, elektromateriál

Položka přímého materiálu na drobné opravy zahrnuje výhradně položky, které nejsou součástí předpokládané servisní smlouvy s dodavatelem vozidel (tj. nevztahují se na ně záruční podmínky ani rozsah periodické údržby předepsaný výrobcem vozidla). Jde tedy o položky, které přímo souvisejí se způsobem provozování vozidla a vycházejí z běžného opotřebení; dopravce je tedy může ovlivnit.

Položka je kalkulována na podkladu jednotkových nákladů referenčního dopravce se srovnatelným počtem ujetých kilometrů na jedno vozidlo (50-60 tis. km ročně). Náklady na tuto položku pro interního dopravce vycházejí při počtu 45 standardních autobusů na 8 000 Kč na vůz/rok, tj. **0,15 Kč/km**.

4.3.2.3 Denní ošetření vozidel

Do denního ošetření vozidel počítáme spotřebu materiálu a energií na úkony, které jsou prováděny rutinně řidičem v závislosti na provozování vozidla. Jde tedy čistě o variabilní náklady. Další složku nákladů, která je fixní, tvoří předepsané periodické čištění vozidel ve velkém rozsahu, náklady na údržbu a revize mycích zařízení apod. (viz kapitolu 4.3.15.4).

Nákladové položky denního čištění a mytí vozidel (variabilní náklady)

Nákladová položka	Roční náklady
Myčka vozidel – spotřeba vody	25 000 Kč/rok
Myčka vozidel – spotřeba elektrické energie	20 000 Kč/rok
Myčka vozidel – spotřeba čisticích prostředků	20 000 Kč/rok
Čerpací stanice pohonných hmot – spotřeba elektrické energie	25 000 Kč/rok
Vysavače vozidel – elektrická energie	15 000 Kč/rok

Zdroj: Mott MacDonald

Výše uvedené variabilní náklady na denní čištění a mytí vozidel vycházejí z kalkulace obdobné technologie používané v českém dopravním podniku, při výkonu 2,4 mil. ujetých kilometrů ročně, předpokladu 5000 mycích cyklů ročně a denního čerpání PHM a vysávání standardních autobusů. Celková položka vychází 105 000 Kč na rok, tj. **0,044 Kč/km**.

4.3.2.4 Nemrznoucí směsi

Položka je kalkulována na podkladu jednotkových nákladů referenčního dopravce se srovnatelným počtem ujetých kilometrů na jedno vozidlo (50-60 tis. km ročně). Náklady na tuto položku vycházejí při počtu 45 standardních autobusů na 1 000 Kč na vůz/rok, tj. **0,019 Kč/km**.

4.3.3 Opravy a udržování

Opravy a udržování	Kč/km	4,58
--------------------	-------	------

Dle indikativní nabídky výrobců vozidel uvažujeme servisní náklady na pravidelnou údržbu a odstraňování závad pro autobus délky 12 metrů ve výši **4,30 Kč/km** (dále jako "servisní smlouva"). Předpokládá se uzavření servisní smlouvy v jednom smluvním balíku s pronájmem vozidel. Specifikace rozsahu:

- Cena servisu zahrnuje náklady na pravidelnou údržbu, opravy závad, provádění technických prohlídek.
- Cena servisu nezahrnuje náklady na pohonné hmoty a mazadla, pneumatiky a příslušenství, provozní kapaliny a náklady na odstranění následků nehod, vandalizmu, náklady vzniklé vyšší mocí a ty, které nelze rozumně přičíst k tíži pronajímatele.

- Cena servisu nezahrnuje náklady na případný převoz vozidla mezi místem parkování a místem servisu, z důvodu neznalosti výběru lokalit. Doporučujeme shodné místo pro parkování, čerpání PHM a servis vozidel.
- Cena servisu nezahrnuje zcela náklady na pronájem či vybudování servisního místa a jeho vybavení, do určité míry jsou však tyto náklady obsaženy v ceně práce vstupující do kalkulace
- Cena servisu je platná po celou dobu pronájmu, tzn., že je kalkulována na 10 let provozu vozidel.

Mimo rozsah servisní smlouvy je nutné navíc kalkulovat servisní náklady na odstranění následků nehod (tj. spoluúčast k havarijnímu pojištění), vandalismu, náklady vzniklé vyšší mocí a ty, které nelze rozumně přičíst k tíži pronajímatele. Náklady na tuto položku lze odhadnout s využitím dlouhodobě sledovaných dat českého dopravního podniku následovně:

- 5 000 Kč na vůz/rok za odstraňování následků vandalismu
- 10 000 Kč na vůz/rok za spoluúčast při opravě škod po dopravních nehodách.

Celkové náklady při počtu 45 vozidel vycházejí na 675 000 Kč/rok, tj. **0,28 Kč/km**.

4.3.4 Odpisy

Odpisy	Kč/km	1,26
--------	-------	------

4.3.4.1 Autobusy

Autobusy nejsou předmětem odpisů, vzhledem k jejich pořízení formou nájemní smlouvy. Blíže v následující kapitole.

4.3.4.2 Odpisy budov

Náklady na adaptaci stávajícího autobusového nádraží na vozovnu interního dopravce zahrnují úpravy stávající výpravní budovy a výstavbu nových objektů, včetně zpevněných ploch a inženýrských sítí. Celkové stavební náklady představují 28 129 tis. Kč, odpisová doba je uvažována 30 let, roční odpisové náklady tedy činí 937,6 tis. Kč/rok, resp. **0,39 Kč/km**.

Náklady na pořízení budov

Zařízení	MJ	Počet	Cena za kus (tis. Kč)	Cena celkem (tis. Kč)
stavební úpravy stávající budovy	m3	2 800	1,1	3 080
servisní hala se třemi stánými	m3	1 540	9,4	14 476
hala myčky	m3	700	2,7	1 890
komunikace a odstavné plochy	m2	4 200	1,6	6 720
chodníky, zpevněné plochy	m2	120	1,3	156
parkové úpravy, zeleň	m2	620	0,2	124
oplocení	m	430	1,1	473
rozvody elektro	m	75	1,2	90
venkovní vodovod	m	50	2	100
splašková kanalizace	m	120	4	480
dešťová kanalizace	m	80	4,5	360
úprava venkovního osvětlení	m	90	2	180
celkem				28 129

Zdroj: Mott MacDonald

4.3.4.3 Odbavovací strojky, odpisy investičního majetku, souvisejícího s informačním systémem

V obvodu MHD Frýdek-Místek, je 280 označků ve správě dopravce. Cena jednoho označků by se měla pohybovat okolo 3 000 Kč/ks, instalace do 1 000 Kč/ks, celkem se jedná o investici ve výši 1 120 000 Kč.

Vozidla budou vybavena integrovaným funkčním modulem řidiče, který v sobě spojuje palubní počítač, zařízení pro výdej jízdenek, akustickou ústřednu, napájecí jednotku, přijímač pro nevidomé a modul pro komunikaci s dispečerem. Dále budou vozidla vybavena LED informačními panely o číslu linky a směru jízdy. Náklady na pořízení informačního a odbavovacího systému, včetně vybavení dispečerského stanoviště jsou celkem 6 540 000 Kč, odpisová doba je uvažována 5 let, roční odpisové náklady tedy činí 1 308 000 Kč/rok, resp. **0,545 Kč/km**.

Náklady na pořízení informačního a odbavovacího systému

Zařízení	Počet	Cena za kus (tis. Kč)	Cena celkem (tis. Kč)
Vozidla – Integrovaný funkční modul řidiče	50	57	2 850
Vozidla – Informační panely LED	45	50	2 250
Dispečink – Počítače	4	25	100
Dispečink – Tiskárny	2	10	20
Dispečink – Software (adaptace systému)	1	200	200
Zastávky - označkové	280	4	1 120
celkem			6 540

Zdroj: Mott MacDonald

Řídící software je uvažován formou adaptace některého ze současných softwarových produktů jiných dopravních podniků. Vývoj zcela nového produktu by mohl dosáhnout až 1 000 000 Kč.

4.3.4.4 Odpisy technologických zařízení – čerpací stanice, myčka

Zařízení myčky a čerpací stanice jsou instalovaná ve vozovně interního dopravce. Investiční náklady představují 7 705 tis. Kč, odpisová doba je uvažována 10 let, roční odpisové náklady tedy činí 770,5 tis. Kč/rok, resp. **0,32 Kč/km**. Technologické vybavení servisu je předmětem servisní smlouvy, nevstupuje tedy do této položky kalkulační jednotice dopravce.

Náklady na pořízení technologických zařízení

Zařízení	MJ	Počet	Cena za kus (tis. Kč)	Cena celkem (tis. Kč)
technologie myčky	ks	1	4900	4 900
kompaktní čerpací stanice pohonných hmot	ks	1	1 000	1 000
zařízení pro vysávání interiérů vozidel	ks	3	35	105
sada zvedáků vozidla do haly lehké údržby	ks	1	1000	1000
technologie stlačeného vzduchu (bez rozvodů)	ks	1	700	700
celkem				7 705

Zdroj: Mott MacDonald

4.3.5 Leasing (pronájem) - bez finančních nákladů

Leasing (pronájem) - bez finančních nákladů	Kč/km	12,10
--	-------	-------

Cena nájmu vozidla při garantovaných parametrech počtu vozidel 45 celkem, ročním výkonu 56 400 km/vozidlo je uváděna bez položky servisní smlouvy, která vystupuje v samostatné kapitole, přestože je s pronájmem vozidel pevně svázána. Autobus délky 12 metrů: **12,10 Kč/km**.

Doplňující informace:

- Cena vozidel je stanovena bez znalosti podrobné technické specifikace požadovaného provedení, bez informačního systému a systému odbavení cestujících.
- Cena pronájmu je kalkulována na 10 let provozu vozidel.
- Údaje pro kalkulaci nájmu vycházejí z konkrétních indikativních nabídek ČSOB a.s. a Kooperativa pojišťovna, a.s..
- Kalkulace předpokládá možnost odkupu vozidel žadatelem po deseti letech provozu v ceně 100 tis. Kč/vozidlo.
- Kalkulace obsahuje splátky úvěru pronajímatele, havarijní pojištění se spoluúčastí 10 %, minimálně 10 tis. Kč, povinné ručení a náklady pronajímatele.

4.3.6 Přímé mzdy

Přímé mzdy	Kč/km	9,2
------------	-------	-----

4.3.6.1 Mzdy řidičů

K zajištění všech pracovních hodin v roce je potřeba 80 řidičů. Výsledný počet pracovních hodin řidiče je 1 880 hodin za rok. Měsíční hrubá mzda řidiče bude odpovídat alespoň 1,5násobku minimální mzdy při plném pracovním úvazku, v souladu s obdobným ustanovením ve výběrových řízeních na dopravce v Moravskoslezském kraji. Pro stanovení mzdových nákladů řidičů jsme vycházeli z průměrné mzdy řidičů autobusů uvedené na <http://www.platy.cz/platy/doprava-spedice-logistika/ridic-autobusu>. Mzdové náklady představují 20 786 880 Kč/rok, tj. **8,66 Kč/km**.

4.3.6.2 Mzdy technicko hospodářských pracovníků

Mzdy technicko hospodářských pracovníků, plně řídících autobusovou dopravu a ostatních zaměstnanců, zabezpečujících provoz autobusové dopravy (v podmínkách interního dopravce navrhujeme 4 dispečery). Dispečink by měl být v provozu v pracovních dnech od 3:30 do 23:30, o víkendech od 4:30 do 23:30 hodin. Týdně se jedná o 138 pracovních hodin. Dispečeri by pracovali ve dvousměnném provozu, u kterého je týdenní fond pracovní doby 38,75 hodiny týdně. Minimální počet dispečerů je 4. Mzdové náklady představují 1 299 456 Kč/rok, tj. **0,54 Kč/km**.

4.3.7 Sociální a zdravotní pojištění

Sociální a zdravotní pojištění	Kč/km	3,12
--------------------------------	-------	------

4.3.7.1 Náklady na sociální a zdravotní pojištění řidičů

Odvozeno od mezd řidičů. Náklady představují 7 067 539 Kč/rok, tj. **2,94 Kč/km**.

4.3.7.2 Náklady na sociální a zdravotní pojištění technickohospodářských pracovníků

Odvozeno od mezd technickohospodářských pracovníků. Náklady představují 441 815 Kč/rok, tj. **0,18 Kč/km**.

4.3.8 Cestovné

Cestovné	Kč/km	0
----------	-------	---

Nulová položka. Náklad není relevantní.

4.3.9 Úhrada za použití infrastruktury

Úhrada za použití infrastruktury	Kč/km	0
----------------------------------	-------	---

Nulová položka. Náklad není relevantní.

4.3.10 Silniční daň

Silniční daň	Kč/km	0
--------------	-------	---

Nulová položka. Náklad není relevantní.

4.3.11 Elektronické mýtné

Elektronické mýtné	Kč/km	0
--------------------	-------	---

Nulová položka. Náklad není relevantní.

4.3.12 Pojištění zákonné odpovědnosti

Pojištění zákonné odpovědnosti	Kč/km	0
--------------------------------	-------	---

4.3.12.1 Pojistné ze zákonné odpovědnosti

Nulová položka. Obsaženo ve smlouvě na pronájem vozidel.

4.3.12.2 Havarijní pojištění

Nulová položka. Obsaženo ve smlouvě na pronájem vozidel.

4.3.13 Ostatní přímé náklady

Ostatní přímé náklady	Kč/km	0,22
-----------------------	-------	------

4.3.13.1 Provoz autobusových nádraží, udržování a provoz zastávek a označnicků

Jedná se zejména o údržbu označnicků a pravidelný výlep jízdních řádů. V obvodu MHD Frýdek-Místek, je 280 označnicků, které budou ve správě dopravce. Tyto náklady se pohybují ve výši cca 500 Kč za označnick ročně. Celkem se tedy jedná o částku 140 000 Kč/rok, tj. **0,058 Kč/km**.

4.3.13.2 Provoz služebních vozidel

Interní dopravce bude pro své potřeby potřebovat jeden dodávkový automobil. Cena takového vozidla se pohybuje okolo 400 000 Kč. Při pořízení formou finančního leasingu vychází měsíční splátka cca 11 000

Kč, ročně se tak jedná o 132 000 Kč. Provoz a údržba dodávkového automobilu bude ročně stát 120 000 Kč. Celkem se tedy jedná o částku 252 000 Kč/rok, tj. **0,105 Kč/km**.

4.3.13.3 Úroky z úvěrů včetně poplatků

Nulová položka. Předpokládá se pronájem vozidel bez vstupní investice, adaptace areálu pro zázemí dopravce pak proběhne v režii města jako majitele.

4.3.13.4 Technické prohlídky autobusů

Nulová položka. Obsaženo v nájemní smlouvě.

4.3.13.5 Uniformy, pracovní a ochranné pomůcky

Tato položka nákladové kalkulace obsahuje z pohledu dopravce pouze náklady na uniformy řidičů a dispečerů. Pracovní a ochranné pomůcky pro pracovní pozice v servisu zajišťuje dodavatel vozidel na základě uzavřené servisní smlouvy, neboť i pracovníci samotní jsou jeho zaměstnanci. Náklady na tuto položku vycházejí při počtu 80 řidičů a 5 dispečerů na 1 500 Kč na osobu/rok, tj. **0,053 Kč/km**.

4.3.14 Ostatní služby

Ostatní služby	Kč/km	0,24
----------------	-------	------

4.3.14.1 Provoz předprodejních zařízení

Předprodej bude zajišťován ve spolupráci s městskou organizací Beskydské informační centrum, která má ve městě 2 pobočky - na frýdeckém a místeckém náměstí. Tyto pobočky jsou díky svému umístění velmi dobře přístupné veřejnosti. Otevírací doba poboček odpovídá potřebám turistického ruchu. Pro potřeby zajišťování předprodeje pro systém MHD bude nutné rozšířit otevírací dobu místecké pobočky. Náklady na rozšíření otevírací doby budou ve výši 200 000 Kč/rok, tj. **0,083 Kč/km**.

4.3.14.2 Školení řidičů

Řidiči MHD musí každý rok podstoupit pravidelnou lékařskou prohlídku a školení profesní způsobilosti. Od 50. roku věku musí také každých 5 let podstoupit psychologické vyšetření. Náklady na tyto činnosti jsou cca 800 Kč na řidiče na rok. Celkem se tedy jedná o 64 000 Kč/rok, tj. **0,027 Kč/km**.

4.3.14.3 Náklady na informatiku, AMS

Náklady na externího informatika se budou pohybovat okolo 5 000 Kč/měsíc. Ročně se tak jedná o částku 60 000 Kč, tj. **0,025 Kč/km**.

4.3.14.4 Úklid autobusů

Úklid autobusů nad rámec denního ošetření řidičem bude prováděn jedním úklidovým pracovníkem každý pracovní den přes noc. Denně se tak umyjí 4 autobusy. Tato služba by byla řešena pomocí outsourcingu. Náklady na tuto službu vycházejí na 240 000 Kč/rok, tj. **0,1 Kč/km**.

4.3.15 Režijní náklady

Režijní náklady	Kč/km	1,09
-----------------	-------	------

4.3.15.1 Vedení firmy (ředitel, účetní, poplatky)

Vedení firmy budou tvořit 3 zaměstnanci - ředitel, projektový manažer a účetní. Náklady na tuto položku pro interního dopravce vycházejí na 1 769 000 Kč/rok, tj. **0,74 Kč/km**.

4.3.15.2 Externí poradenství (daňový poradce)

Nulová položka.

4.3.15.3 Energie (elektřina, voda, plyn)

Položka je kalkulována na podkladu jednotkových nákladů referenčního dopravce se srovnatelným počtem ujetých kilometrů na jedno vozidlo (50-60 tis. km ročně). Nejsou zde uvažovány přímé náklady na energie pro čerpací stanice pohonných hmot a myčku vozidel (viz kapitolu 4.3.2.3). Náklady na tuto položku pro interního dopravce vycházejí na 480 000 Kč/rok, tj. **0,2 Kč/km**.

4.3.15.4 Údržba a revize technologií

Technologie instalované ve vozovně autobusů, tj. myčka vozidel a čerpací stanice, vyžadují náklady na jejich údržbu, pravidelné rozbory a revize. Na rozdíl od přímých nákladů na vodu a energii v kapitole 4.3.2 jde v tomto případě o fixní náklady, které budou vynaloženy bez ohledu na počet ujetých kilometrů. Náklady na tuto položku vycházejí na 20 000 Kč/rok, tj. **0,008 Kč/km**.

Nákladové položky denního čištění a mytí vozidel (variabilní náklady)

Nákladová položka	Roční náklady
Myčka vozidel – chemické rozbory a revize zařízení	10 000 Kč/rok
Čerpací stanice pohonných hmot – chemické rozbory a revize zařízení	10 000 Kč/rok

Zdroj: Mott MacDonald

4.3.15.5 Telefony

Náklady na telefony se budou pohybovat okolo 5 000 Kč/měsíc. Náklady na komunikaci vozidel s centrálním dispečinkem přes síť GSM lze odhadovat na 300 Kč/vozidlo/měsíc. Ročně se tak jedná o částku 222 000 Kč, tj. **0,093 Kč/km**.

4.3.15.6 Kancelářské potřeby

Náklady na kancelářské potřeby se budou pohybovat okolo 10 000 Kč/měsíc. Ročně se tak jedná o částku 120 000 Kč, tj. **0,05 Kč/km**.

4.3.15.7 Reklama

Náklady na reklamu se budou financovat z příjmu za inzerci. Ve výsledku se příjmy a výdaje vyrovnají.

4.3.16 Výsledná kalkulační jednice

Výsledná kalkulační jednice pro interního dopravce ve Frýdku-Místku při počtu 45 vozidel a 2,4 mil. vozokm je v následující tabulce.

Řádek	Ukazatel	tis. Kč	Kč/km
11	Pohonné hmoty a oleje	19 512	8,13
12	Přímý materiál a energie	1 639	0,68
13	Opravy a udržování	10 992	4,58
14	Odpisy	3 012	1,26
15	Leasing (pronájem)	29 040	12,10
16	Přímé mzdy		
	16a Řidiči	20 784	8,66
	16b Ostatní	1 296	0,54
17	Sociální a zdravotní pojištění		
	17a Řidiči	7 056	2,94
	17b Ostatní	432	0,18
18	Cestovné	0	0,00
19	Úhrada za použití infrastruktury	0	0,00
20	Silniční daň	0	0,00
21	Elektronické mýtné	0	0,00
22	Pojištění zákonné odpovědnosti	0	0,00
23	Ostatní přímé náklady	518	0,22
24	Ostatní služby	564	0,24
25	Režijní náklady	3 857	1,09
26	Náklady (ř.11 až 25)	98 702	40,61

Zdroj: Mott MacDonald

4.4 Citlivostní analýza

Pro účely citlivostní analýzy jsme stanovili rozdělení nákladových položek na fixní a variabilní podle toho, zda jsou dané náklady přímo závislé na objemu dopravních výkonů či nikoliv. Následující tabulka znázorňuje toto rozdělení.

Řádek	Ukazatel	Typ nákladu
11	Pohonné hmoty a oleje	variabilní
12	Přímý materiál a energie	variabilní
13	Opravy a udržování	variabilní
14	Odpisy	fixní
15	Leasing (pronájem)	fixní
16	Přímé mzdy	
	16a Řidiči	variabilní
	16b Ostatní	fixní
17	Sociální a zdravotní pojištění	
	17a Řidiči	variabilní
	17b Ostatní	fixní
18	Cestovné	variabilní
19	Úhrada za použití infrastruktury	variabilní
20	Silniční daň	variabilní
21	Elektronické mýtné	variabilní
22	Pojištění zákonné odpovědnosti	fixní
23	Ostatní přímé náklady	fixní
24	Ostatní služby	fixní
25	Režijní náklady	fixní

Zdroj: Mott MacDonald

Pro citlivostní analýzu byly zvoleny čtyři možné scénáře.

Scénář	Dopravní výkon městského dopravce
1 – Základní stav (výchozí)	2 400 000 vozokm
2 – Zrušení externích linek MHD	1 840 000 vozokm
3 – Plošné omezení rozsahu MHD o 10%	2 160 000 vozokm
4 – Posílení víkendového provozu MHD o 25%	2 520 000 vozokm

Zdroj: Mott MacDonald

Scénář 1 odpovídá výchozímu provoznímu plánu pro zajištění dopravní obslužnosti v obvodu MHD Frýdek-Místek, jak ji uvažujeme pro Interní variantu nebo Externí variantu. Na tento scénář jsou primárně nastaveny všechny finanční kalkulace.

Scénář 2 vystihuje potenciální riziko, kdy by dopravce v Interní variantě přestal zajišťovat příměstskou dopravní obslužnost, například po změně dohody s Moravskoslezským krajem o financování veřejné linkové dopravy na Frýdecko-Místecku. Dopravci by však zůstaly vozový park i technické zázemí dimenzované na původní rozsah dopravy. Ujeté kilometry by odpovídaly Kombinované variantě na straně interního dopravce.

Scénář 3 počítá s teoretickým poklesem dopravní obslužnosti dle objednávky města, vyčíslenou poklesem výkonů plošně o 10%. Taková situace může například nastat z důvodu rozpočtové tísně, kdy město bude chtít zachovat jízdní MHD „zdarma“ i za cenu poklesu výkonů, aby snížilo svou dotaci do systému MHD.

Scénář 4 počítá s pozitivním vývojem dopravní poptávky o víkendech, především vlivem rostoucí oblíbenosti linek směřujících do volnočasových lokalit. Cílem scénáře je simulovat vývoj nákladů, pokud by došlo k posílení nabídky spojů v ročním průměru o 25 %.

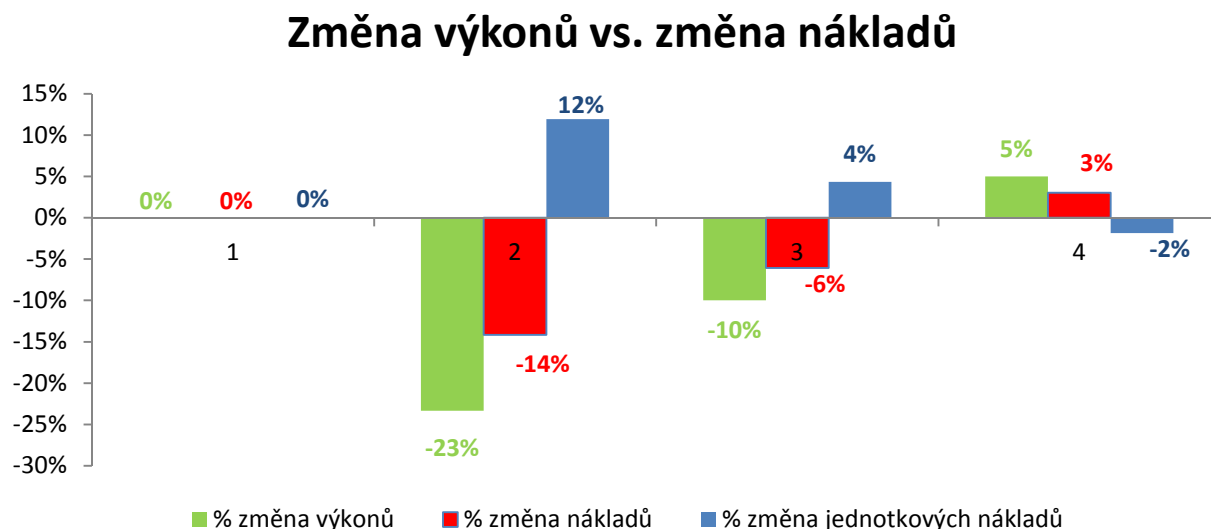
Citlivostní analýza sleduje závislost nákladů na změnu dopravního výkonu na základě výše uvedených scénářů.

Scénář	1	2	3	4
Dopravní výkon (km)	2 400	1 840	2 160	2 520
Celkové náklady (tis. Kč)	97 464	83 468	91 466	100 463
Jednotkové náklady (Kč/km)	40,61	45,36	42,35	39,87
% změna výkonů	0%	-23%	-10%	5%
% změna nákladů	0%	-14%	-6%	3%
% změna jednotkových nákladů	0%	12%	4%	-2%

Zdroj: Mott MacDonald

Následující graf znázorňuje procentní změnu nákladů při vybrané procentní změně dopravního výkonu. Vzhledem k tomu, že některé nákladové položky jsou uvažovány jako fixní náklady (nezávislé na výkonech), není zde přímá úměra změny nákladů ke změně výkonů.

Graf 4.1: Citlivostní analýza



Zdroj: Mott MacDonald

Při poklesu výkonů dojde k poklesu celkových nákladů, avšak nikoliv k poklesu jednotkových nákladů ve vztahu k výchozímu stavu, což je způsobeno tím, že některé nákladové položky mají fixní charakter a při změně výkonů se nemění.

4.5 Výstupy finanční části

Po vytvoření nákladové kalkulační jednotice pro **Interní variantu** jsme dosáhli na úroveň nákladů ve výši **40,61 Kč/km**. Aby taková výše nákladů byla srovnatelná s náklady současného dopravce ČSAD Frýdek-Místek, je třeba připočítat ke kalkulačním nákladům ČSAD Frýdek-Místek ve výši 40,33 Kč/km hodnotu přiměřeného zisku, rovněž hrazeného městem jako objednatelům dopravy. Celkové náklady města na zajištění MHD **současným dopravcem** ČSAD Frýdek-Místek tak představují částku **44,84 Kč/km**.

Přiměřený zisk v pojetí smluvního vztahu mezi městem Frýdek-Místek a společností ČSAD Frýdek-Místek slouží k nákupu vozidel při každoroční obnově vozového parku v případě, že odpisy nestačí k nákupu 4 vozidel určených pro provoz MHD. Částka nutná na obnovu vozového parku činí cca 20 mil. Kč ročně, tj. asi 8,33 Kč/km. Odpisy, kde jsou vozidla majoritní částí, jsou ve výši 4,88 Kč/km. Přiměřený zisk je pak ve výši 4,51 Kč/km. Celkem se tedy jedná o 9,39 Kč/km, což je částka, která by měla zajistit pravidelnou obnovu vozového parku. Tuto částku je pak možné porovnat s náklady Interní varianty v řádku 15 za pronájem vozidel ve výši 12,10 Kč/km, která také vede k plnému zajištění vozového parku, avšak nikoliv ze zdrojů odpisů a dorovnávaného přiměřeného zisku.

Následující tabulka přináší srovnání kalkulační jednotice Interního dopravce města Frýdek-Místek a stávajícího zajištění MHD společností ČSAD Frýdek-Místek. Pokud jsou rozdílové hodnoty znázorněny modrou barvou, pak o tento rozdíl je vyšší hodnota v případě ČSAD FM, pokud zelenou barvou, je vyšší hodnota u interního dopravce. Je patrné, že značný rozdíl je u položky „Leasing (pronájem)“, neboť u interního dopravce se počítá s pronájmem autobusů. Naopak největší nákladový rozdíl má ČSAD FM je v položce „Odpisy“. Příčiny jsou vysvětleny v textu výše.

Tabulka 4.1: Porovnání kalkulační jednotice Interního dopravce a společnosti ČSAD Frýdek-Místek

Řádek	Ukazatel	ČSAD FM 2015	Interní dopravce (finanční model)	Rozdíl
11	Pohonné hmoty a oleje	10,96	8,13	2,83
12	Přímý materiál a energie	0,82	0,68	0,14
13	Opravy a udržování	4,49	4,58	0,09
14	Odpisy	4,88	1,26	3,63
15	Leasing (pronájem)	0,00	12,10	12,10
16	Přímé mzdy	10,19	9,20	0,99
17	Sociální a zdravotní pojištění	3,49	3,12	0,37
18	Cestovné	0,51	0,00	0,51
19	Úhrada za použití infrastruktury	0,00	0,00	0,00
20	Silniční daň	0,00	0,00	0,00
21	Elektronické mýtné	0,00	0,00	0,00
22	Pojištění zákonné odpovědnosti	0,13	0,00	0,13
23	Ostatní přímé náklady	2,53	0,22	2,31
24	Ostatní služby	0,00	0,24	0,24
25	Režijní náklady	2,32	1,09	1,23
26	Náklady (ř. 11 až 25)	40,33	40,61	
	Přiměřený zisk	4,51	0,00	
	Náklady se zahrnutím přiměřeného zisku	44,84	40,61	

Zdroj: Mott MacDonald

V případě benchmarku dopravců zajišťující městskou dopravu je patrné, že hodnoty jednotkových nákladů vlastního dopravního podniku města Frýdek-Místek se pohybují ve většině případů v hranicích minima a maxima. V celkové výši jsou náklady na km v Interní variantě dokonce nižší. Průměrné jednotkové náklady zjištěné při benchmarku činí 42,78 Kč/km.

Z následující tabulky je patrné, že hodnoty jednotkových nákladů vlastního dopravního podniku města Frýdek-Místek se pohybují ve většině případů v hranicích minima a maxima. Důvodem odchylek může být odlišný obsah jednotlivých nákladových položek, především v položkách „Ostatní přímé náklady“ a „Ostatní služby“. Rozdíl v položce „Odpisy“ je způsoben formou vlastnictví autobusů, které v případě Interní varianty budou pronajímány. Proto je naopak nejvýraznější položkou Interního dopravce „Leasing (pronájem)“.

Tabulka 4.2: Porovnání kalkulační jednotice Interního dopravce a vybraných dopravců MHD v ČR

Řádek	Nákladová položka	Průměr	Minimum	Maximum	Interní dopravce
11	Pohonné hmoty a oleje	10,31	7,25	13,56	8,13
12	Přímý materiál a energie	1,66	0,73	3,04	0,68
13	Opravy a udržování	3,08	0,97	5,57	4,58
14	Odpisy	5,84	4,55	8,45	1,26
15	Leasing (pronájem)	0,06	0,00	0,45	12,10
16	Přímé mzdy	11,03	7,23	15,27	9,20
17	Sociální a zdravotní pojištění	2,68	0,00	4,56	3,12
18	Cestovné	0,35	0,00	0,67	0,00
19	Úhrada za použití infrastruktury	0,00	0,00	0,00	0,00
20	Silniční daň	0,00	0,00	0,00	0,00
21	Elektronické mýtné	0,00	0,00	0,00	0,00
22	Pojištění zákonné odpovědnosti	0,46	0,13	1,05	0,00
23	Ostatní přímé náklady	3,79	1,39	12,66	0,22
24	Ostatní služby	0,00	0,00	0,00	0,24
25	Režijní náklady	3,51	2,26	6,81	1,09
26	Náklady (ř.11 až 25)	42,78	33,86	55,12	40,61

Zdroj: Mott MacDonald

5. Právní analýza

5.1 Legislativní východiska

5.1.1 Základní legislativa

Základním právním předpisem vytvářejícím právní rámec pro veřejné služby v přepravě cestujících obecně a pro zajištění dopravní obslužnosti včetně výběru konkrétního dopravce je **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007** z 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 (dále jen „Nařízení“), které nabylo účinnosti 3. prosince 2009. Jedná se o nařízení (regulation), tedy druh evropské legislativy, který je na celém území EU, tedy rovněž v České republice přímo aplikovatelný a vymahatelný a má tak přednost před národní právní úpravou. V této souvislosti je vhodné pro úplnost zmínit rovněž **Sdělení Komise o výkladových pokynech pro nařízení (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici** (2014/C 92/01) ze dne 29. března 2014 (dále jen „Sdělení Komise“), které je důležitým výkladovým vodítkem pro aplikaci Nařízení.

Na české národní úrovni je oblast veřejných služeb v přepravě cestujících upravena vedle výše zmíněného Nařízení primárně v **zákoně č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících** a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZVSPC“), kterým došlo k adaptaci právního řádu České republiky na Nařízení. Z hlediska vzájemného vztahu Nařízení a ZVSPC pak platí, že zákon doplňuje nařízení tam, kde to Nařízení výslovně předpokládá, popř. upravuje samostatně Nařízením neupravené oblasti. V případě rozporů mezi oběma právními předpisy či výkladových nejasností ZVSPC obecně platí výše uvedená aplikační přednost Nařízení. Vedle ZVSPC jsou to dále rovněž jednotlivé prováděcí právní předpisy, které byly k tomuto zákonu přijaty. Konkrétně se jedná o následující **prováděcí předpisy k ZVSPC**:

- nařízení vlády č. 295/2010 Sb., o stanovení požadavků a postupů pro zajištění propojitelnosti elektronických systémů plateb a odbavení cestujících;
- vyhláška č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace;
- vyhláška č. 297/2010 Sb., o stanovení vzoru formuláře pro uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení pro výběr dopravce k uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících;
- nařízení vlády č. 63/2011 Sb., o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících, ve znění pozdějších předpisů.

5.1.2 Související legislativa

Vedle výše uvedených základních právních předpisů obsahujících přímo úpravu veřejných služeb v přepravě cestujících a zajištění dopravní obslužnosti, se problematice veřejné silniční přepravy osob po věcné stránce věnují i příslušné oborové předpisy, konkrétně zejména **zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě**, ve znění pozdějších předpisů, a jeho prováděcí předpisy.

Ve vztahu k vlastnímu výběru konkrétního dopravce je pak relevantní rovněž právní úprava zadávání veřejných zakázek. Ke dni zpracování této právní analýzy je to primárně **zákon č. 137/2006 Sb., o**

veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZVZ“) a jeho prováděcí právní předpisy, který na národní úrovni transponuje evropské zadávací směrnice z roku 2004¹. S účinností od 17. dubna 2014 byly zadávací směrnice z roku 2004 nahrazeny na evropské úrovni novými zadávacími směrnicemi², jejichž transpozice do národního právního řádu je v současné době v legislativním procesu v podobě připravovaného nového zákona o zadávání veřejných zakázek (dále jen „ZZVZ“).

5.2 Varianty zajišťování dopravní obslužnosti – stručný popis

Z Nařízení a ZVSPC vyplývají tři základní varianty zajišťování dopravní obslužnosti, resp. tři základní způsoby výběru konkrétního dopravce pro zajišťování dopravní obslužnosti ve veřejné osobní linkové dopravě, a to:

- I. zadávací řízení dle ZVZ (tzv. „**brutto smlouva**“)
- II. nabídkové řízení dle ZVSPC (tzv. „**netto smlouva**“)
- III. přímé zadání

Ad A. Zadávací řízení dle ZVZ (tzv. „brutto smlouva“)

Postupem upraveným v ZVSPC mohou být zadávány pouze ty smlouvy na zajištění dopravní obslužnosti ve veřejné osobní linkové dopravě, které mají fakticky charakter koncesí na služby, tj. které splňují níže uvedené definiční znaky konkrétně vymezené v ustanovení § 21 odst. 1 písm. a) až c) ZVSPC:

- a. cestující platí dopravci jízdné,
- b. dopravci je uděleno výlučné právo nebo poskytována za předem sjednaných podmínek z veřejných rozpočtů kompenzace a
- c. kompenzace nevylučuje obchodní riziko dopravce spojené s výší tržeb z jízdného za zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících.

Pokud nejsou kumulativně splněny všechny tři podmínky uvedené v ustanovení § 21 odst. 1 pod písm. a) až c) ZVSPC, nebude mít předmětná smlouva povahu koncese na služby. Taková smlouva bude mít charakter veřejné zakázky na služby, jak je definována ve směrnici 2004/17/ES nebo ve směrnici 2004/18/ES, resp. v ZVZ a musí tak být dle čl. 5 odst. 1 Nařízení a § 21 odst. 2 ZVSPC zadána v souladu s postupy stanovenými pro zadání veřejných zakázek, tj. postupy podle uvedených směrnic, resp. v některém zadávacím řízení dle ZVZ.

V případě tzv. „brutto smluv“ dopravci zpravidla náleží předem pevně stanovená odměna za zajištění dopravní obslužnosti. Tržby z jízdného hrazeného jednotlivými cestujícími jsou příjmem objednatele, který nese v plné míře riziko vývoje těchto tržeb. Toto riziko není přenášeno na dopravce.

¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/18/ES ze dne 31. března 2004, o koordinaci postupů při zadávání veřejných zakázek na stavební práce, dodávky a služby, ve znění pozdějších předpisů a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/17/ES ze dne 31. března 2004, o koordinaci postupů při zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb, ve znění pozdějších předpisů.

² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání veřejných zakázek a o zrušení směrnice 2004/18/ES a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb a o zrušení směrnice 2004/17/ES.

Tzv. brutto smlouvy, které nemají charakter koncesí na služby, musí být zadány dle platných a účinných právních předpisů upravujících zadávání veřejných zakázek, tj. k datu zpracování této právní analýzy v některém ze zadávacích řízení upravených v ZVZ. Obecně přichází v úvahu zejména otevřené řízení dle ustanovení § 27 ZVZ nebo užší řízení dle ustanovení § 28 ZVZ. Za splnění podmínek stanovených v ustanovení § 22 ZVZ pak případně rovněž jednací řízení s uveřejněním. Výběr příslušného zadávacího řízení i samotné zadávací řízení se v tomto případě řídí plně ZVZ.

Vedle provedení zadávacího řízení dle ZVZ přichází v tomto režimu v úvahu využití výjimek, které ZVZ upravuje, zejména se jedná o výjimku pro veřejné zakázky malého rozsahu dle § 18 odst. 5 ZVZ (v případě veřejných zakázek na zajištění dopravní obslužnosti, jako veřejných zakázek na služby do 2 mil. Kč bez DPH) a výjimky pro tzv. in-house nebo interní zadání dle § 18 odst. 1 písm. e) ZVZ (blíže viz kap. 6 analýzy).

Ad B. Nabídkové řízení dle ZVSPC (tzv. „netto smlouva“)

Druhým možným způsobem zadání smlouvy o veřejných službách v autobusové dopravě je nabídkové řízení realizované postupem upraveným obecně v Nařízení³, konkrétně pak v ustanoveních § 10 až 17 ZVSPC. Nabídkové řízení dle ZVSPC lze využít výhradně tehdy, pokud jsou kumulativně splněny podmínky definované v ustanovení § 21 odst. 1 písm. a) až c) ZVSPC a smlouva tak má charakter koncese na služby.

Nabídkové řízení dle ZVSPC je specifickým koncesním řízením, které je samostatnou právní úpravou ve vztahu k zákonu č. 139/2006 Sb., o koncesních smlouvách a koncesním řízení (koncesní zákon), ve znění pozdějších předpisů. Na zadávání těchto smluv v režimu ZVSPC se proto obecná právní úprava obsažená v koncesním zákoně nepoužije⁴.

V případech tzv. „netto smluv“ je jízdné vybíráno a stává se příjmem dopravce, přičemž dopravce nese rovněž riziko vývoje, resp. riziko nesprávného odhadu vývoje těchto tržeb⁵. Vedle jízdného může být, resp. je příjmem dopravce i objednatelům současně hrazená kompenzace, která však musí být stanovena takovým způsobem, aby zachovala základní znaky koncese na služby, tj. primárně přenos obchodního rizika za výši tržeb z jízdného na stranu dopravce. Pokud by podmínka přenosu obchodního rizika na dopravce, jako jeden ze základních znaků koncesních smluv, nebyla splněna, jednalo by se o veřejnou zakázku na služby, která by musela být zadána postupem dle ZVZ.

Samotné nabídkové řízení je v ZVSPC upraveno jako speciální jednofázové řízení s možností následného jednání o podaných nabídkách. V řadě institutů však ZVSPC neobsahuje vlastní úpravu a odkazuje na obdobné použití příslušných ustanovení ZVZ. Příkladem lze uvést požadavky na způsob poskytování dokumentace nabídkového řízení (zadávací dokumentace), požadavky na zadávací lhůtu, technické podmínky, klasifikaci předmětu smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, dodatečné informace, kvalifikaci obecně (včetně požadovaného rozsahu, způsobu prokazování splnění a posouzení), otevírání

³ V Nařízení jsou ve vztahu k nabídkovému řízení obsaženy základní a obecné principy nabídkového řízení, jehož konkretizace je ponechána na vnitrostátní úpravu. Základní principy definované Nařízením pak jsou otevřené řízení, spravedlivý, transparentní a nediskriminační proces a možnost jednání po podání nabídek.

⁴ V souladu s ustanovením § 3 písm. h) koncesního zákona se tento zákon nevztahuje na smlouvy uzavírané zadavateli, jestliže jejich předmětem je závazek veřejné služby podle zvláštních právních předpisů, např. dle § 19 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

⁵ Dopravce musí při poskytování veřejných služeb nést určité riziko, tj. kompenzace poskytovaná dopravci příslušným orgánem nesmí riziko vyloučit, popř. je zcela marginalizovat (k tomu viz např. rozsudky C-458/03 Parking Brixen, C-410/04 ANAV nebo C-382/05 Komise proti Itálie).

obálek s nabídkami, oznámení o výběru dopravce, podávání námitek a způsob jejich vyřízení včetně zákazu uzavření smlouvy apod.

V případě požadavků na obsah dokumentace nabídkového řízení vymezuje ZVSPC vedle odkazu na analogické použití ZVZ rovněž zvláštní požadavek na obsah dokumentace s ohledem na specifický charakter předmětu plnění. Objednatel je povinen vymezit veřejné služby v přepravě cestujících tak, aby tvořily ucelené technické a provozní soubory a v případě veřejné drážní dopravy na dráze celostátní nebo regionální nenarušovaly síťový charakter drážní dopravy a současně byly dopravně provázané s jinými veřejnými službami v přepravě cestujících.

Specifikem nabídkového řízení je pak např. způsob hodnocení nabídek připouštějící výhradně hodnocení nabídek dle hodnotícího kritéria ekonomické výhodnosti nabídek nebo možnost zrušení nabídkového řízení, vedle důvodů vymezených taxativně v ZVZ, obecně rovněž v případě, pokud si to objednatel vyhradí v oznámení o zahájení nabídkového řízení.

Ad C. Přímé zadání

V souladu s ustanovením § 9 odst. 1 ZVSPC může být za splnění podmínek stanovených v § 18 ZVSPC smlouva s dopravcem uzavřena přímým zadáním. S ohledem na působnost ustanovení § 9 ZVSPC vymezenou primárně v ustanovení § 21 ZVSPC se přímé zadání u veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou a na dráze tramvajové neuplatní u tzv. „brutto smluv“ spadajících do režimu ZVZ, s výjimkou přímého zadání v mimořádných situacích dle § 22⁶.

Posledním samostatným způsobem zadání smlouvy o veřejných službách je tak přímé zadání plnění dopravci, a to v případě, kdy jsou splněny podmínky stanovené v čl. 5 odst. 2 a 4 až 6 Nařízení a v § 18 ZVSPC. V souladu s ustanovením § 18 ZVSPC lze přímým zadáním uzavřít smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících s dopravcem, který má zajišťovat:

- a. veřejnou drážní dopravu na dráze celostátní nebo regionální,
- b. veřejné služby v mimořádné situaci podle § 22 (mimořádné situace),
- c. veřejné služby, u nichž průměrná roční hodnota nebo počet kilometrů za rok nepřesáhne hodnoty uvedené v Nařízení (služby malého rozsahu), nebo
- d. veřejné služby jako vnitřní provozovatel, je-li objednatel kraj nebo obec (in-house zadání).

V případě přímého zadání je smlouva o veřejných službách s dopravcem uzavírána přímo, bez provedení předchozího nabídkového řízení. Uzavření smlouvy bez realizace předchozího nabídkového řízení je však při splnění stanovených podmínek možností, nikoli povinností uloženou objednateli.

⁶ V souladu s ustanovením § 21 odst. 1 ZVSPC se při zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou a na dráze tramvajové § 9 až 20 použijí jen v případech, kdy jsou kumulativně splněny výše uvedené 3 podmínky uvedené v ustanovení § 21 odst. 1 pod písm. a) až c) ZVSPC, které jsou charakteristické pro koncesní povahu služby. Mimořádné situace jsou vymezeny v ustanovení § 22 ZVSPC, které již dle ustanovení § 21 odst. 1 ZVSPC nespadá mezi ustanovení zákona použitelná výhradně v případech koncesních smluv. V této souvislosti je však vhodné upozornit na určitou nekonzistentnost ZVSPC a Nařízení a z toho pramenící výkladovou nejistotu ohledně aplikace podmínek přímého zadání a mimořádných situací při zadávání plnění dle ZVZ. Zatímco článek 5 odst. 1 Nařízení vylučuje v případě postupu dle zadávacích směrnic z aplikace veškeré výjimky pro přímé zadání výslovně upravené v čl. 5 odst. 2 až 6 Nařízení, tedy včetně výjimek v případě mimořádných situací, jsou mimořádné situace a odkaz na možnost přímého zadání v takovém případě v ZVSPC upraveny v ustanovení § 22, tedy až za ustanoveními výslovně vyloučenými z aplikace při zadávání plnění dle ZVZ. S ohledem na znění Nařízení a rovněž vyloučení možností přímého zadání v případě zadávání plnění postupem dle ZVZ bude zřejmě vhodnější případné mimořádné situace řešit u tzv. brutto smluv prostřednictvím příslušných výjimečných postupů upravených v ZVZ, tj. primárně prostřednictvím jednacního řízení bez uveřejnění dle § 23 odst. 4 písm. b) ZVZ.

5.3 Uveřejnění předběžného oznámení v OJEU

5.3.1 Předběžné oznámení dle ZVSPC a Nařízení

Ustanovení § 19 odst. 1 ZVSPC upravuje v souladu s čl. 7 odst. 2 Nařízení institut **předběžného oznámení v Úředním věstníku Evropské unie** a s ním spojené povinnosti objednatele. V souladu s ustanovením § 19 odst. 1 ZVSPC je objednatel povinen uveřejnit toto předběžné oznámení:

- nejméně 1 rok před zahájením nabídkového řízení⁷ nebo
- nejméně 1 rok před uzavřením smlouvy o přepravě cestujících přímým zadáním.

K uveřejnění informací dochází výhradně v Úředním věstníku Evropské unie, tj. předběžné oznámení dle ustanovení § 19 odst. 1 ZVSPC a čl. 7 odst. 2 Nařízení se neuveřejňuje v informačním systému na národní úrovni⁸. V tomto informačním systému je následně uveřejňováno až oznámení o zahájení nabídkového řízení dle § 10 odst. 1 ZVSPC.

Náležitosti předběžného oznámení a minimální rozsah informací v něm uvedených jsou stanoveny přímo v čl. 7 odst. 2 Nařízení, na který ustanovení § 19 odst. 1 ZVSPC pouze odkazuje, a jsou jimi:

- a. název a adresa příslušného orgánu,
- b. typ plánovaných smluv,
- c. služby v oblasti, na něž se možné smlouvy vztahují.

V případě, že dojde ke změně informací až po jejich zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie, je příslušný orgán povinen co nejdříve uveřejnit opravu. Opravou nesmí být dotčeno datum přímého uzavření smlouvy nebo zahájení nabídkového řízení.

Předběžné oznámení v Úředním věstníku Evropské unie Nařízením nevyžaduje:

- v případě smluv o veřejných službách, jejichž předmětem je poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících v rozsahu méně než 50 000 km/rok;
- v případě přímého zadání z důvodů mimořádné situace (§ 18 písm. b) ZVSPC a čl. 5 odst. 5 Nařízení).

Z formulace povinnosti uveřejnit předběžné oznámení, která je obsažena v § 19 odst. 1 ZVSPC a v čl. 7 odst. 2 Nařízení, se může jevit minimálně sporné, zda se tato povinnost předběžného oznámení vztahuje na všechny případy zadání smlouvy o veřejných službách, tj. jak na netto smlouvy, tak na brutto smlouvy. Povinnost předběžného oznámení je obsažena v § 19 odst. 1 ZVSPC, tj. mezi ustanoveními, které se v souladu s ustanovením § 21 ZVSPC použijí jen v případech netto smluv. Rovněž čl. 7 odst. 2 Nařízení v souvislosti s notifikační povinností hovoří o nabídkovém řízení.⁹

⁷ Nabídkové řízení se zahajuje uveřejněním oznámení o zahájení nabídkového řízení v informačním systému podle zákona o veřejných zakázkách (Věstník veřejných zakázek), resp. v případě, že předpokládaný rozsah veřejných služeb v přepravě cestujících v daném nabídkovém řízení překročí 50 000 km za rok, pak rovněž v Úředním věstníku Evropské unie prostřednictvím Úřadu pro úřední tisky. Pro účely uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení se použije formulář dle vyhlášky č. 297/2010 Sb., o stanovení vzoru formuláře pro uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení pro výběr dopravce k uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících.

⁸ Informační systém dle ustanovení § 157 ZVZ (Věstník veřejných zakázek).

⁹ Cizojazyčné verze v tomto směru rovněž příliš nepomohou, neboť používají pro označení nabídkového řízení velmi obecné termíny srovnatelné s naším pojmem „výběrové řízení“ (např. angl. competitive tendering procedure, něm. wettbewerbliches Vergabeverfahren, franc. mise en concurrence, slov. verejná súťaž). Není tedy jednoznačné, kdy zákonodárce měl na mysli jen nabídkové (koncesní) řízení a kdy výběrové řízení obecně.

K uvedené problematice se vyjadřoval dvakrát rovněž ÚOHS. V druhostupňovém rozhodnutí sp. zn. R142/2014 ze dne 12. 07. 2015 se předseda ÚOHS zabýval konkrétně otázkou povinnosti uveřejňovat předběžné oznámení dle čl. 7 odst. 2 Nařízení u brutto smluv, a to s negativním závěrem. V jiném druhostupňovém rozhodnutí, sp. zn. R391/2013 ze dne 29. 12. 2014, se předseda ÚOHS v kontextu jiného problému vyjadřoval k významu pojmu „nabídkové řízení“ v Nařízení a dospěl k závěru, že když Nařízení hovoří o nabídkovém řízení, je jím myšleno řízení nabídkové, nikoli zadávací (zejm. bod 77 rozhodnutí¹⁰). Tyto závěry jsou však dovozeny z jazykového srovnání pojmů, s nímž nesouhlasíme. Nařízení a zadávací směrnice sice používají odlišnou terminologii, nicméně tato terminologie není primárně protikladná, ale stojí na odlišných stupních obecnosti. Nařízení totiž v jiných jazykových verzích používá pro zvolený termín „nabídkové řízení“ pojmy, které lze spíše přeložit v tom nejobecnějším smyslu soutěžního uzavírání smlouvy, tedy nejspíše jako „výběrové řízení“.¹¹

Jak vyplývá z výše uvedeného, zůstává otázka povinnosti uveřejnění předběžného oznámení dle čl. 7 odst. 2 Nařízení u brutto smluv při použití všech dostupných podkladů nejasnou. Můžeme však rozlišit dvě roviny. Na vnitrostátní úrovni není s ohledem na znění ZVSPC a citovaných rozhodnutí ÚOHS za předpokladu konstantní rozhodovací praxe ÚOHS příliš pravděpodobné, že by neuveřejnění předběžného oznámení dle čl. 7 odst. 2 Nařízení bylo považováno za porušení ZVSPC, resp. Nařízení. Uvedené však neznamená, že by neuveřejnění předběžného oznámení nemohlo být považováno za porušení práva EU, u něhož nelze vyloučit napadení ze strany Evropské komise před SD EU (tedy problém principiálně pro Českou republiku jako celek, byť za ně nehrozí pokuta).

S ohledem na účel a smysl této povinnosti a ne zcela jednoznačný výklad ustanovení upravujících tuto povinnost, je z důvodů předběžné opatrnosti nezbytné doporučit předběžně oznamovat záměr zadat smlouvu o veřejných službách s ročním předstihem rovněž u smluv zadávaných podle ZVZ, tj. u tzv. brutto smluv.

5.3.2 Předběžné oznámení dle ZVZ

V případě, že jsou veřejné služby v přepravě cestujících veřejnou zakázkou na služby (tedy nejsou naplněny podmínky pro koncesní typ služby dle § 21 odst. 1 písm. a) až c) ZVSPC) a jsou tak zadávány postupem dle ZVZ, je zadavatel současně v souladu se ZVZ, primárně s ustanovením § 86 ZVZ povinen uveřejnit předběžné oznámení ve Věstníku veřejných zakázek a v případě nadlimitních veřejných zakázek rovněž v Úředním věstníku Evropské unie, a to minimálně 1 měsíc před zahájením zadávacího řízení.

Pro úplnost doplňujeme, že aktuální znění návrhu ZZVZ s touto povinností do budoucna již nepočítá.

¹⁰ „K tomuto závěru lze dospět na základě jazykového výkladu. Jak jsem již uvedl, čl. 5 odst. 2 písm. b) nařízení používá výlučně termín „nabídková řízení“, přičemž zadávací směrnice 2004/18/ES a 2004/17/ES používají termín „zadávací řízení“. Rovněž další jazykové verze uvádí odlišnou terminologii pro řízení nabídková a zadávací. Např. anglická verze používá pro nabídková řízení pojem *competitive tendering procedures* a pro zadávací řízení *public procurement procedures*, francouzská verze *les procédures de mise en concurrence/ les procédures de passation des marchés publics*, německá verze *wettbewerbliches Vergabeverfahren/ Verfahren zur Vergabe eines öffentlichen Auftrags*. Jelikož evropský zákonodárce (nejen) terminologicky odlišil nabídková a zadávací řízení, přičemž čl. 5 odst. 2 písm. b) nařízení hovoří výlučně o nabídkových řízeních, mám za to, že zákaz vyplývající z tohoto ustanovení nelze bez dalšího rozšířit i na zadávací řízení. Pokud by evropský zákonodárce chtěl zakázat vnitřním provozovatelům účast v zadávacích řízeních, nepochybně by to v citovaném ustanovení výslovně stanovil.“

¹¹ Např. německý termín „Vergabeverfahren“ se zcela běžně používá i pro označení „zadávacího řízení“; např. směrnice 2004/18/ES ho používá 18krát; nová směrnice 2014/24/EU pak zcela běžně – vyhledávač uvádí více než 100 použití.

5.4 Výběr dopravce v zadávacím řízení dle nového ZZVZ

Jak již bylo výše uvedeno, připravuje se v souvislosti s přijetím nových evropských zadávacích směrnic účinných od 17. dubna 2014 jejich povinná transpozice do právního řádu ČR ve formě připravovaného nového zákona o zadávání veřejných zakázek („ZZVZ“), který nahradí stávající právní úpravu ZVZ, a to s předpokládanou účinností v druhé polovině roku 2016.¹²

Zadávací řízení veřejných zakázek na služby (tzv. „brutto smlouvy“) zahájená do účinnosti ZZVZ se v souladu s přechodnými ustanoveními ZZVZ dokončí podle stávající právní úpravy, tj. podle ZVZ. Veřejné zakázky na služby, jejichž zadávací řízení bude zahájeno až po účinnosti ZZVZ, budou plně realizovány již dle nové právní úpravy ZZVZ.

Nový ZZVZ (dle aktuálního znění návrhu) nepředstavuje zásadní změnu koncepce zadávacího procesu, spíše určitou evoluci některých ustanovení a institutů. V obecné rovině by měl návrh zavádět flexibilnější zadávací řízení, které bude oprostěno od zbytečných formalit, posiluje odpovědnost zadavatele a mělo by vést k lepšímu výběru kvalitní nabídky (best value for money). Návrh ruší řadu formalistických povinností (např. již neobsahuje ustanovení ohledně složení hodnotící komise), resp. povinností zavedených tzv. transparenční novelou č. 55/2012 Sb., které se v praxi příliš neosvědčily (povinné předběžné oznámení, odůvodňování zadávacích podmínek, kategorie významných veřejných zakázek, povinnost zrušení řízení při jedné nabídce apod.). Návrh dále např. umožní doplňování nabídek ve všech částech, které nemají přímý vliv na hodnotící kritéria. V neposlední řadě navrhuje podstatně flexibilnější systém následných změn uzavřených smluv (vč. tzv. změny de minimis v rozsahu do 10 % ceny původní zakázky, která nebude vázána na splnění žádných podmínek). Finální podoba zákona však bude záviset na jeho projednání v Parlamentu ČR. S ohledem na skutečnost, že návrh je zařazen do prvního čtení v Poslanecké sněmovně až na schůzi, která začíná 24. 11. 2015, je již téměř jisté, že datum transpozice v dubnu 2016 splněno nebude a spíše lze očekávat nabytí účinnosti kolem či po polovině roku 2016.

Rekodifikací v oblasti veřejného zadávání v souvislosti s transpozicí nových evropských zadávacích směrnic, bude dotčen rovněž ZVSPC, který mimo jiné u postupů v nabídkovém řízení (tzv. „netto smlouvy“) v celé řadě případů odkazuje na právní úpravu ZVZ a je tak s právní úpravou v oblasti zadávání veřejných zakázek značně provázán. Změnu souvisejících právních předpisů dotčených přijetím ZZVZ, tedy rovněž změnu ZVSPC, řeší tzv. změnový zákon¹³, jehož návrh je v současné době v legislativním procesu.

Na rozdíl od stávající právní úpravy, kdy ZVSPC odkazuje na ZVZ formou obecných odkazů na jednotlivé postupy (odkaz na obsah zadávací dokumentace, zadávací lhůtu, jednání, posouzení a hodnocení nabídek apod.), je ve změnovém zákoně v souvislosti s přijetím ZZVZ uvažováno určité zpřesnění, a to formou odkazu na jednotlivá konkrétní ustanovení ZZVZ, s cílem posílení jistoty adresátů právních norem. S výjimkou výše uvedeného zpřesnění ve formě odkazu na konkrétní ustanovení ZZVZ nejsou prozatím uvažovány v souvislosti s přijetím ZZVZ žádné další změny v ZVSPC. Základní koncepce nabídkového řízení v ZVSPC by tak ani v souvislosti s přijetím ZZVZ v budoucnu neměla doznat zásadnějších změn.

5.5 Přímé uzavření smlouvy – obecně

Jak již bylo uvedeno výše v kap. 2, je při uzavírání smlouvy na zajištění dopravní obslužnosti autobusovou dopravou rozhodné, zda služba bude poskytována v tzv. netto (koncesním) či brutto režimu (tedy jako

¹² Sněmovní tisk č. 637 (viz <http://www.psp.cz/sqw/historie.sqw?o=7&T=637>)

¹³ Zákon, kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o zadávání veřejných zakázek (sněmovní tisk č. 638).

veřejná zakázka na služby). Pouze v případě netto (koncesního) režimu, tedy v případě, že smluvní vztah splňuje podmínky § 21 odst. 1 ZVSPC, se uplatní § 18 ZPSPC a čl. 5 odst. 2, 4, 5 a 6 Nařízení týkající se přímého zadání smlouvy o veřejných službách (vnitřnímu provozovateli, z důvodu malého rozsahu, na dráze či v mimořádných situacích). V případě tzv. brutto (zakázkového) modelu pak čl. 5 odst. 1 Nařízení a § 21 odst. 2 ZVSPC odkazují na použití směrnice 2004/18/ES (v případě veřejného zadavatele),¹⁴ resp. ZVZ. Naopak čl. 5 odst. 1 Nařízení v takovém případě výslovně vylučuje použití čl. 5 odst. 2 až 6 Nařízení. Pro veřejné služby v přepravě cestujících, které mají charakter veřejné zakázky (brutto režim), jako je tomu v posuzovaném případě, tudíž není možné přímé zadání dle Nařízení využít.

Jestliže však Nařízení a ZVSPC odkazují na použití zadávací směrnice, resp. ZVZ, znamená to, že zadavatel je oprávněn postupovat nejen v zadávacím řízení dle ZVZ, ale je oprávněn využít veškeré výjimky z tohoto postupu, které mu ZVZ nabízí. Ve vztahu k zajišťování dopravní obslužnosti lze tak uvažovat zejména o:

- in-house výjimce dle § 18 odst. 1 písm. e) ZVZ;
- veřejné zakázce malého rozsahu (§ 12 odst. 3 a § 18 odst. 5 ZVZ), pokud by hodnota služeb nepřekročila 2 mil. Kč bez DPH;
- přímém zadání v jednacím řízení bez uveřejnění z důvodu krajní nouze dle § 23 odst. 4 písm. b) ZVZ.

S ohledem na předmět této právní analýzy se jako smysluplné jeví využití pouze in-house výjimky, která bude proto dále rozebrána, a to i s ohledem na připravovanou právní úpravu v novém ZZVZ.

5.6 Přímé zadání – in-house výjimka

Právo veřejných zakázek umožňuje za určitých okolností uzavření smlouvy s třetí osobou bez výběrového řízení (tzv. vnitřním nebo in-house dodavatelem¹⁵), pokud jsou kumulativně splněny 2 podmínky, podmínka ovládnutí a podmínka omezené účasti na hospodářské soutěži.

Podmínky pro využití této výjimky byly nejprve formulovány pouze v judikatuře Soudního dvora Evropské unie (dále jen „SD EU“)¹⁶, aktuální evropské směrnice upravující zadávání veřejných zakázek 2004/18/ES a 2004/17/ES tuto výjimku neobsahují. V platné české právní úpravě však z důvodu právní jistoty nalezly podmínky formulované SD EU svůj odraz v ustanovení § 18 odst. 1 písm. e) ZVZ. Nová generace evropských zadávacích směrnic, která musí být do vnitrostátního právního řádu transponována do 17. dubna 2016 (směrnice 2014/24/EU, 2014/25/EU a 2014/23/EU¹⁷) již tuto výjimku výslovně upravují, přičemž některé podmínky upřesnily odlišně od předchozí judikatury SD EU (viz dále).

14 Od 17. dubna 2014 nahrazenou směrnicí 2014/24/EU.

15 Z důvodu odlišení od zčásti odlišně formulovaných podmínek Nařízení je v právní analýze používán v případě přímého zadání dle ZVZ (ZZVZ) termín „in-house výjimka“ a dle kontextu „in-house dodavatel“ či „in-house dopravce“; fakticky se však jedná o synonyma.

16 Základní podmínky byly definovány rozsudkem ve věci C-107/98 Teckal Srl. proti Comune di Viano a Azienda Gas Acqua Consorziale AGAC di Reggio Emilia, konkrétní aspekty podmínek byly dále dotvářeny zejména rozsudky C-26/03 Stadt Halle a RPL Lochau proti TREA Leuna, C-458/03 Parking Brixen GmbH proti Gemeinde Brixen a Stadtwerke Brixen, C-340/04 Carbotermo SpA a Consorzio Alisei proti Comune di Busto Arsizio a AGESP SpA, C-295/05 Asociación Nacional de Empresas Forestales (Asemfo) proti Transformación Agraria SA (Tragsa), Admistración del Estado a C-324/07 Coditel Brabant SA proti Commune d'Uccle.

17 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU, ze dne 26. února 2014, o zadávání veřejných zakázek a o zrušení směrnice 2004/18/ES, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU, ze dne 26. února 2014, o zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb a o zrušení směrnice 2004/17/ES a nová směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/23/EU, ze dne 26. února 2014, o udělování koncesí.

Nařízení obsahuje v odst. 18 preambule a v čl. 2 písm. j) a v čl. 5 odst. 2 svoji vlastní specifickou úpravu podmínek pro uzavření smlouvy na zajištění dopravní obslužnosti s vnitřním provozovatelem¹⁸, jež se od obecných podmínek definovaných výše zmiňovanou judikaturou SD EU v některých aspektech liší. Na ni pak navazuje odkazem ZVSPC v § 18 písm. d). Jak již bylo uvedeno výše, dle čl. 5 odst. 1 Nařízení (a shodně § 21 odst. 1 ZVSPC) se však specifické podmínky pro přímé zadání vnitřnímu provozovateli využijí jen v případě netto (koncesního) modelu. V námi posuzovaném případě brutto (zakázkového) modelu je proto třeba vycházet z judikatury SD EU a ustanovení § 18 odst. 1 písm. e) ZVZ, resp. pro futuro z nové zadávací směrnice 2014/24/EU a návrhu ZZVZ.

5.6.1 Podmínky pro in-house výjimku v judikatuře SD EU

Poprvé byla sledovaná výjimka formulována v bodě 50 rozsudku SD EU C-107/98 Teckal Srl proti Comune di Viano a Azienda Gas Acqua Consorziale (AGAC) di Reggio Emilia z 18. 11. 2009, v němž SD EU stanovil (pro konkrétní okolnosti rozsudku), že použití zadávacího řízení není třeba, pokud „místní úřad vykonává nad dotčenou osobou kontrolu obdobnou, jakou vykonává nad svými vlastními organizačními útvary a pokud zároveň tato osoba vykonává podstatnou část svých činností s kontrolujícím místním úřadem nebo úřady“.

V rámci uvedeného rozhodnutí SD EU zakotvil obecný princip, dle něž soutěž o veřejnou zakázku nemusí podstupovat subjekty, které *de facto* plní roli organizační složky veřejného zadavatele a pouze z formálního či praktického hlediska mají samostatnou právní subjektivitu.

Rozsudek *Teckal* zároveň obecně vymezil dvě základní podmínky, které musí být pro aplikaci dané výjimky kumulativně splněny:

- kontrola zadavatele nad osobou, které má být veřejná zakázka zadána;
- výkon podstatné části činnosti ve prospěch veřejného zadavatele.

SD EU ve své judikatuře v podstatě učinil výjimku z pravidla, že každé plnění, kdy je mezi zadavatelem a dodavatelem uzavřena smlouva, podléhá zadávacímu režimu, a dovodil, že mezi zadavatelem a „in-house dodavatelem“ smlouva *de facto* uzavřena není (pro jiné situace doposud nebyl takový závěr SD EU dovozen). To znamená, že SD EU považuje situaci, v níž jsou splněny podmínky pro aplikaci in-house výjimky (tj. výlučná majetková účast umožňující kontrolu ze strany zadavatele a výkon převážné části činnosti ve prospěch kontrolujícího zadavatele), za případ, kdy v důsledku nadřazené kontroly „in-house dodavatel“ nevyjadřuje svou vlastní vůli, ale *de facto* vůli zadavatele.

Pro úplnost dodáváme, že pro posouzení oprávněnosti použití výjimky in-house není rozhodující, co je předmětem konkrétní zadávané veřejné zakázky. Pokud je příslušný subjekt vůči zadavateli z hlediska splnění výše uvedených podmínek v in-house vztahu, může mu být na základě výjimky zadána veřejná zakázka na jakýkoli druh plnění.

Ad i) kontrola zadavatele

Rozsudkem ve věci Stadt Halle SD EU jednoznačně stanovil, že **vlastníkem společnosti**, jíž má být veřejná zakázka zadána, **musí být výlučně veřejný zadavatel**, jakákoli (byť minimální či nevýznamná)

¹⁸ Pojem „vnitřní provozovatel“ je definován v čl. 2 písm. j) Nařízení jako „právně samostatný subjekt, nad kterým vykonává příslušný místní orgán, nebo v případě skupiny přinejmenším jeden příslušný místní orgán, kontrolu podobnou té, kterou vykonává nad svými vlastními útvary“. Stejná textace je zároveň zopakována v čl. 5 odst. 2 Nařízení v kontextu definice podmínek pro přímé zadání vnitřnímu provozovateli.

přítomnost soukromého kapitálu použití výjimky znemožňuje. Citovaný závěr byl odůvodněn tak, že vztah mezi veřejným orgánem (subjektem), který je zadavatelem, a jeho vlastními organizačními složkami se řídí úvahami a požadavky specifickými při dosahování veřejného (obecného) zájmu. Účast soukromého subjektu do vztahu vnáší požadavky jiné (zaměřené primárně na dosahování zisku) a tak vylučuje, aby tento zadavatel mohl vykonávat nad touto společností kontrolu obdobnou té, kterou vykonává nad svými organizačními útvary. Při absenci této podmínky nelze zadávat veřejné zakázky bez zadávacího řízení.¹⁹

Pro úplnost dodáváme, že k této změně vlastnictví, tedy vstupu soukromého subjektu do in-house dodavatele nemůže dojít ani následně. Taková změna by byla tzv. podstatnou změnou ve smyslu § 82 odst. 7 ZVZ a vyžadovala by provedení nového zadávacího řízení, jinak by byla se zákonem v rozporu.²⁰

Ad ii) výkon podstatné části činnosti ve prospěch veřejného zadavatele

Pro aplikovatelnost výjimky in-house je dále nutné splnění požadavku omezené/vyloučené účasti in-house dodavatele na hospodářské soutěži. Smyslem je, aby subjekt, který získává významnou výhodu tím, že nemusí o zakázku soutěžit, nenarušoval hospodářskou soutěž (neboť přímé zadávání veřejné zakázky lze považovat za veřejnou podporu sui generis). Konkrétně je tato podmínka vyjádřena jako požadavek, aby in-house dodavatel vykonával podstatnou část své činnosti pro příslušného veřejného zadavatele.

Obsah uvedeného pojmu byl upřesněn především rozsudkem ve věci Carbotermo. Zde SD EU, mimo jiné, uvedl, že „...pro uplatnění výjimky z působnosti směrnic je tedy nezbytné, aby plnění subjektu ve prospěch zadavatele byla z podstatné části určena pouze tomuto zadavateli a aby jakákoliv jiná činnost měla pouze marginální (okrajový) charakter.“²¹

Je třeba zejména upozornit, že judikatura SD EU nedospěla ke stanovení konkrétního číselného vyjádření objemu činnosti, který splňuje podmínky výkonu „podstatné části“ ve prospěch zadávajícího veřejného zadavatele.²² Dle rozsudku Carbotermo je třeba k posouzení vykonávané činnosti přistoupit **nikoliv výlučně z kvantitativního, ale také z kvalitativního hlediska skutečné činnosti in-house dodavatele.** Není proto rozhodující jen procento činnosti vykonávané pro jiné subjekty, ale rovněž její charakter z toho hlediska, zda se jedná např. o víceméně nahodilé využití aktuálně volné kapacity, nebo naopak o cílené naplňování určitého objemu činnosti na volném trhu.²³ Toto kvalitativní posouzení přitom bude tím důležitější, čím vyšší procento činnosti in-house dodavatel vykonává pro jiné subjekty než zadávajícího zadavatele.

Dle rozsudku Carbotermo je dále třeba při posuzování rozhodné činnosti zohlednit veškerou činnost, kterou subjekt uskutečňuje na základě zadání kontrolujícího (zadávajícího) zadavatele (tedy z vůle tohoto zadavatele) bez ohledu na to, kdo je beneficentem, ať již tento zadavatel nebo jiní uživatelé plnění. Za činnost realizovanou „ve prospěch zadavatele“ je ve světle tohoto rozsudku třeba pokládat i činnost

19 Nařízení naproti tomu pro netto (koncesní) režim výslovně stanoví, že není vyžadováno 100% vlastnictví vnitřního provozovatele příslušným orgánem veřejné správy, pokud veřejný vliv převažuje a pokud je možné kontrolu určit podle jiného hlediska (na základě zejména následujících faktorů: míra zastoupení objednatele ve správních, řídicích nebo dozorčích orgánech vnitřního provozovatele, související upřesnění ve stanovách, vlastnictví vnitřního provozovatele, skutečný vliv a kontrola nad strategickými rozhodnutími a jednotlivými rozhodnutími v rámci řízení vnitřního provozovatele.).

20 Viz rozsudky SD EU C-29/04 Komise proti Rakouské republice a C-537/07 Sea s.r.l. v. Comune di Ponte Nossa).

21 Nařízení je v této podmínce přísnější než obecná úprava a čl. 5 odst. 3 písm. b) a c) Nařízení proto vnitřnímu provozovateli (a všem propojeným osobám) omezuje výkon činnosti ve veřejné přepravě cestujících pouze na území v působnosti objednatele a zakazuje mu účastnit se výběrových řízení týkajících se poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících mimo území v působnosti objednatele. Zároveň je omezeno i využití subdodavatelů.

22 Nelze přitom použít analogii s tzv. koncernovou výjimkou dle § 19 odst. 3 až 6 ZVZ, platnou pro sektorového zadavatele, která stanoví hranici 80 %.

23 Lze tak například dovodit, že in-house dodavatel by se v zásadě neměl ucházet o veřejné zakázky v soutěži s jinými dodavateli.

vykonávanou např. pro veřejnost (či jinak vymezené uživatele služeb), a to dokonce i v případě, že tito uživatelé poskytované služby dodavateli hradí. Rozhodující je výhradně to, zda je činnost vykonávána na popud (resp. na základě zadání) ze strany příslušného zadavatele.

5.6.2 Podmínky pro in-house výjimku v ZVZ

Znění ustanovení § 18 odst. 1 písm. e) ZVZ, upravující tzv. in-house výjimku, je v podstatě shrnutím výše uvedených závěrů vyplývajících z judikatury SD EU. Ustanovení § 18 odst. 1 písm. e) ZVZ stanoví, že veřejný zadavatel není povinen zadávat v režimu ZVZ veřejné zakázky, „jejichž předmětem je poskytnutí dodávek, služeb nebo stavebních prací veřejnému zadavateli osobou, která vykonává podstatnou část své činnosti ve prospěch tohoto veřejného zadavatele a ve které má veřejný zadavatel výlučná majetková práva; veřejný zadavatel má výlučná majetková práva v určité osobě, zejména pokud disponuje sám veškerými hlasovacími právy plynoucími z účasti v takové osobě nebo pokud taková osoba má právo hospodařit s majetkem veřejného zadavatele, nemá vlastní majetek a výlučně veřejný zadavatel vykonává kontrolu nad hospodařením takové osoby.“

Dle tohoto zákonného ustanovení může být výjimka uplatněna, pokud současně platí, že:

- je veřejná zakázka zadávána veřejným zadavatelem,
- je veřejná zakázka zadávána osobě, která vykonává podstatnou část svojí činnosti ve prospěch zadávajícího veřejného zadavatele, a
- veřejný zadavatel má v dané osobě výlučná majetková práva, tj. zejména
 - disponuje veškerými hlasovacími právy v této osobě, nebo
 - taková osoba má právo hospodařit s majetkem veřejného zadavatele, nemá vlastní majetek a veřejný zadavatel vykonává výlučnou kontrolu nad hospodařením takové osoby.

S ohledem na povinnost tzv. eurokonformního výkladu právních předpisů (výkladu v souladu s právem EU), je třeba ustanovení § 18 odst. 1 písm. e) ZVZ vykládat v duchu uvedeném pod písmenem a) této kapitoly, tedy v duchu příslušné judikatury SD EU.

5.6.3 Podmínky pro in-house výjimku v nových zadávacích směrnicích EU

Nové zadávací směrnice EU 2014/24/EU (veřejní zadavatelé), 2014/25/EU (sektoroví zadavatelé) a 2014/23/EU (koncese) poprvé kodifikovaly in-house výjimku ve svém normativním textu. Tato právní úprava shrnuje a navazuje na výše uvedenou dosavadní judikaturu SD EU, zároveň však ji určitým způsobem modifikuje.

Pro město je rozhodující čl. 12 odst. 1 směrnice 2014/24/EU, který stanoví²⁴:

„Veřejná zakázka zadaná veřejným zadavatelem soukromoprávní či veřejnoprávní právnické osobě spadá mimo oblast působnosti této směrnice, pokud jsou splněny všechny tyto podmínky:

- a. veřejný zadavatel ovládá dotčenou právnickou osobu obdobně, jako ovládá vlastní organizační složky;
- b. více než 80 % činností ovládané právnické osoby je prováděno při plnění úkolů, jež jí byly svěřeny ovládajícím veřejným zadavatelem nebo jinými právnickými osobami, jež uvedený veřejný zadavatel ovládá, a

²⁴ Úprava v ostatních dvou směrnicích je však obdobná.

- c. žádný soukromý subjekt nemá v ovládané právnické osobě přímou kapitálovou účast s výjimkou kapitálové účasti, s níž není spojeno ovládání ani možnost blokovat a již v souladu se Smlouvami vyžadují vnitrostátní právní předpisy, přičemž taková účast nezakládá rozhodující vliv na ovládanou právnickou osobu.“

Má se za to, že veřejný zadavatel ovládá právnickou osobu obdobně, jako ovládá vlastní organizační složky ve smyslu prvního pododstavce písm. a), pokud má rozhodující vliv na strategické cíle i významná rozhodnutí ovládané právnické osoby. K takovému ovládání může docházet i ze strany jiné právnické osoby, která je sama stejným způsobem ovládána veřejným zadavatelem.“

Zásadním rozdílem je zde tedy stanovení pevné a jednoznačně kvantifikovatelné hranice 80 % výkonu činnosti vůči zadávajícímu zadavateli, ostatní podmínky popsané v písmenech a) a b) této kapitoly zůstávají obdobné.

5.6.4 Podmínky pro in-house výjimku v návrhu nového ZZVZ

Návrh nového ZZVZ, jež by měl transponovat výše uvedené směrnice EU nejpozději do 17. dubna 2016 (fakticky však s ohledem na průběh legislativního spíše kolem poloviny roku 2016 – viz sněmovní tisk č. 637), přejímá in-house výjimku pod názvem vertikální spolupráce ve svém § 11 odst. 1 a 2, které stanoví:

„(1) Za zadání veřejné zakázky se nepovažuje uzavření smlouvy, kterou uzavírá veřejný zadavatel s jinou právnickou osobou jako dodavatelem, pokud

- a) sám nebo společně s jinými veřejnými zadavateli ovládá tuto osobu obdobně jako své vnitřní organizační jednotky,*
- b) v takto ovládané osobě nemá majetkovou účast jiná osoba než ovládající veřejný zadavatel nebo ovládající veřejní zadavatelé a*
- c) více než 80 % celkové činnosti takto ovládané osoby je prováděno při plnění úkolů, které jí byly svěřeny ovládajícím veřejným zadavatelem nebo ovládajícími veřejnými zadavateli nebo jinými právnickými osobami, které ovládající veřejný zadavatel nebo veřejní zadavatelé rovněž ovládají jako své organizační složky.*

(2) Veřejný zadavatel ovládá právnickou osobu obdobně jako své vnitřní organizační jednotky, pokud má rozhodující vliv na strategické cíle i významná rozhodnutí takto ovládané právnické osoby. K takovému ovládání může docházet i ze strany jiné právnické osoby, která je sama týž veřejným zadavatelem ovládána obdobně jako jeho organizační jednotka.“

Přes určité formulační odlišnosti dané přizpůsobením textu směrnice EU českému právnímu řádu přejímá toto ustanovení uvedenou výjimku v podstatě doslovně.

5.6.5 Shrnutí podmínek pro zadání in-house dodavateli

Na základě výše uvedeného můžeme tedy formulovat následující kumulativní podmínky, které musí být splněny, aby bylo možno zadat veřejnou zakázku bez zadávacího řízení in-house dodavateli:²⁵

²⁵ Pro zjednodušení zde neřešíme otázky, které jsou pojednány samostatně či které nejsou relevantní, jako např. možnost společného ovládání nebo otázku nepřímé účasti soukromého kapitálu.

- zadavatel ovládá in-house dodavatele obdobně jako své vnitřní organizační jednotky, což znamená, že má rozhodující vliv na strategické cíle i významná rozhodnutí in-house dodavatele;
- v in-house dodavateli nemá majetkovou účast jiná osoba než ovládající veřejný zadavatel (vyloučeno je spoluvlastnictví ze strany soukromých osob, tj. jiné osoby než je stát, veřejnoprávní korporace, právnická osoba zřízená zákonem nebo právnická osoba, v níž mají účast pouze předešle jmenované osoby);
- výkon převážné části činnosti pro ovládajícího veřejného zadavatele poměřováno nejen z kvantitativního, ale i kvalitativního hlediska (dle ZVZ)/výkon minimálně 80 % činnosti (měřeno obratem) pro ovládajícího veřejného zadavatele (od účinnosti nového ZZVZ).

5.7 Dopravní obslužnost in-house dopravcem pro okolní obce

V této části právní analýzy se budeme zabývat otázkou, do jaké míry je přípustné, aby dopravní obslužnost byla vnitřním provozovatelem města zajišťována i pro vybrané okolní obce, jak je tomu v současné době.

V úvahu v této variantě připadá buď zajišťování dopravní obslužnosti „společným“ in-house provozovatelem, tedy obchodní společností, jejímž společníkem by byly jak město, tak okolní obce, pro něž je dopravní obslužnost rovněž zajišťována, anebo (v určité omezené míře) in-house provozovatelem města pro okolní obce bez jejich majetkového podílu v něm.

5.7.1 Společný in-house dodavatel

Judikatura SD EU řešila otázku, zda může být podmínka kontroly nad in-house dodavatelem splněna rovněž prostřednictvím kontroly vykonávané několika subjekty společně,²⁶ přičemž zejména v rozsudku ve věci C-324/07 *Coditel Brabant* dospěla k závěru, že tento postup je možný za podmínky, že všichni zadavatelé mají možnost se na kontrole efektivně podílet, avšak tato nemusí být vždy individuální. V rozsudku ve spojených věcech C-182/11 a 183/11 *Econord*²⁷ pak bylo upřesněno, že není připuštěna jen formální účast na in-house dodavateli, ale že zúčastnění zadavatelé musí mít podíl jak na základním kapitálu, tak v řídicích orgánech uvedeného subjektu.²⁸

Rovněž **nová směrnice 2014/24/EU** v čl. 12 odst. 3 stanoví podmínky pro společné ovládání vnitřního dodavatele obdobně jako výše citovaná judikatura. Je tedy stanoveno, že za společné ovládání se považuje situace, kdy orgány s rozhodovacím oprávněním ovládané právnické osoby jsou složeny ze zástupců všech zúčastněných veřejných zadavatelů, přičemž jednotliví zástupci mohou zastupovat některé nebo všechny zúčastněné zadavatele, a současně jsou tito veřejní zadavatelé společně schopni vyvíjet rozhodující vliv na strategické cíle a významná rozhodnutí ovládané právnické osoby.

Tuto úpravu proto přebírá v § 11 Vertikální spolupráce i návrh nového ZZVZ, v jehož odstavci 3 jsou tyto podmínky stanoveny následovně:

„(3) Veřejní zadavatelé společně ovládají právnickou osobu podle odstavce 1 písm. a), pokud

26 Jako příklad lze uvést situaci, v níž je spoluvlastníkem in-house dodavatele několik obcí.

27 Rozsudek SD EU ve spojených věcech C-182/11 a C-183/11 *Econord SpA* proti *Comune di Cagno* (C-182/11), *Comune di Varese*, *Comune di Solbiate* (C-183/11).

28 Dostačující by tedy nebylo např. formální vlastnictví 1 % základního kapitálu určité společnosti bez zastoupení ve statutárním orgánu. Je však přípustné, aby (zejména v případě většího počtu společníků) byli tito zadavatelé zastoupení společně a aby se rozhodování přijímala většinovým hlasováním.

- a) orgány s rozhodovacím oprávněním takto ovládané právnické osoby jsou složeny nebo ustaveny na základě jednání ve shodě všech společně ovládajících veřejných zadavatelů,
- b) ovládající veřejní zadavatelé mají společně rozhodující vliv na strategické cíle a významná rozhodnutí takto ovládané právnické osoby a
- c) takto ovládaná právnická osoba nesleduje žádné zájmy, které jsou v rozporu se zájmy ovládajících veřejných zadavatelů.“

Lze tedy uzavřít, že jak za stávající právní úpravy ZVZ, tak podle připravovaného ZZVZ (za předpokladu, že se jeho finální verze neodchýlí od předlohy ve směrnicích EU), je možné, aby byl in-house dopravce založen jako společný podnik města a okolních obcí, pro něž má být dopravní obslužnost zajišťována, za předpokladu, že bude zajištěno, že všechny tyto obce budou schopny efektivně vykonávat vliv na in-house provozovatele, tedy mít rozhodující vliv na jeho strategické cíle a významná rozhodnutí.

5.7.2 Využití in-house dopravce města ze strany dalších obcí

Požadavek na to, aby byl in-house dopravce ovládán všemi zúčastněnými zadavateli, může na první pohled vylučovat možnost jeho využití ze strany dalších obcí, aniž by v něm měly majetkový podíl a možnost ho efektivně ovládat.²⁹ Taková varianta však nemusí být z mnoha důvodů vhodná (zejména z důvodu požadavků právní úpravy, která by těmto obcím zřejmě dávala větší vliv, než by odpovídalo značně odlišnému rozsahu dopravy zajišťované městem a jinými obcemi). Právní úprava zde však nabízí určité řešení, a to ve dvou variantách.

Jednak se nabízí možnost alespoň v určitém rozsahu využít „volné kapacity“, kterou může in-house dopravce poskytovat jiným subjektům. Za stávající právní úpravy je tato možnost omezenější s ohledem na výše uvedený, z judikatury SD EU vyplývající požadavek na to, aby činnost pro jiné subjekty měla spíše okrajový a nahodilý charakter. Po nabytí účinnosti nového ZZVZ, který stanoví jako minimální podíl 80 % výkonu činnosti in-house provozovatele vůči ovládajícímu zadavateli (městu), lze však uvažovat i o cíleném využití této kapacity. Zásadním nedostatkem této podvarianty však je, že jiným obcím nedává právo přímého zadání zajištění dopravní obslužnosti in-house dodavatelem Města. Tyto obce by tedy musely využít omezených možností přímého zadání z jiných důvodů (např. v režimu veřejné zakázky malého rozsahu, v mimořádné situaci či v režimu de minimis v rámci netto (koncesního) režimu). Není také vyloučeno, aby tyto obce vyhlásily výběrové řízení, kterého by se in-house dopravce města zúčastnil (tato možnost je právně bezpečná spíše až po nabytí účinnosti nového ZZVZ).

Druhou podvariantou je možnost, že by zajištění dopravní obslužnosti ostatních obcí v rámci integrovaného systému objednálo samo město. Zde vycházíme z díkce čl. 12 odst. 1 písm. b) směrnice 2014/24/EU, resp. § 11 odst. 1 písm. c) ZZVZ, která hovoří o tom, že činnost osoby ve vztahu k výpočtu procentuálního podílu činnosti musí být prováděna při plnění úkolů, jež jí byly svěřeny ovládajícím veřejným zadavatelem. Je tedy dle našeho názoru možné, aby zadávající zadavatel (město) pověřil svého in-house dopravce zajištěním

²⁹ Pro úplnost opět uvádíme, že Nařízení je v tomto směru pro netto (koncesní) model mírnější, neboť připouští takovou situaci, kdy vnitřní dopravce, který bude vlastněn a kontrolován jen jedním ze zúčastněných zadavatelů, bude zajišťovat dopravní obslužnost i pro ostatní obce v rámci integrovaného systému (definice pojmu „vnitřní provozovatel“ v čl. 2 písm. j) Nařízení a dále vymezení podmínek pro přímé zadání vnitřnímu provozovateli v návěští čl. 5 odst. 2 Nařízení shodně hovoří o tom, že kontrolu nad vnitřním provozovatelem obdobnou kontrole nad vlastními útvary musí vykonávat „v případě skupiny přinejmenším jeden příslušný místní orgán“).

dopravní obslužnosti i za jiné obce, které jsou součástí integrovaného systému města a které by přispívaly na jeho provoz.³⁰

5.7.3 Možnost využití in-house dopravce ze strany Moravskoslezského kraje

Jednou z městem vznesených otázek bylo rovněž, zda případně přichází v úvahu využití vnitřního provozovatele města ze strany Moravskoslezského kraje. Zde je třeba poukázat primárně na výklad v kap. 6.1 písm. b) výše ohledně omezení účasti in-house provozovatele na hospodářské soutěži. Jelikož však in-house dopravce má možnost vykonávat svoji činnost v omezeném rozsahu i pro třetí subjekty, přichází tato možnost v úvahu, a to jak za stávající právní úpravy ZVZ, neboť takový požadavek lze považovat v podstatě za nahodilou činnost, tak zejména v režimu nového ZZVZ, kde bude pouze nutné zajistit, aby veškerá činnost in-house dopravce pro třetí osoby nepřesáhla 20 % celkové činnosti (měřeno obratem společnosti).

Jinou otázkou je, zda bude mít Moravskoslezský kraj právní titul pro to, aby in-house dopravce tímto způsobem mohl být poskytováním služeb při zajišťování dopravní obslužnosti pověřen. V úvahu by přicházela např. veřejná zakázka malého rozsahu, přímé zadání v mimořádné situaci (či jednacím řízení bez uveřejnění z důvodů krajní nouze) či případně účast v zadávacím řízení.

5.8 Zajišťování autobusových linek „místo“ kraje a spolufinancování linek krajem

Další otázkou vznesenou městem bylo, zda není v rozporu s právem, pokud město zajišťuje určité linky, které měl standardně zajišťovat kraj.

Dle § 3 odst. 1 a 2 ZVSPC stanoví kraj rozsah dopravní obslužnosti ve svém územním obvodu. Dle odst. 3 téhož ustanovení pak obec zajišťuje dopravní obslužnost:

- ve svém územním obvodu nad rámec dopravní obslužnosti kraje, a
- může zajišťovat dopravní obslužnost mimo svůj územní obvod, pokud je to potřeba pro zajišťování dopravní obslužnosti obce a se souhlasem kraje a obcí, které mají uzavřenou smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících a jejichž územní obvod je zajišťováním služeb dotčen.

Na rozdíl od předchozí právní úpravy, která byla upravena v zákoně č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, již ZVSPC nerozlišuje mezi základní dopravní obslužností³¹ a ostatní dopravní obslužností³². Ustanovení § 2 ZVSPC definuje již jen jednotnou dopravní obslužnost: „zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji

30 Ohledně přípustnosti takového řešení z hlediska ZVSPC či zákona o obcích viz obdobně kapitolu 7 této analýzy, resp. § 9 zákona č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, ve znění pozdějších předpisů.

31 Dle § 19a zákona č. 111/1994 Sb. ve znění účinném do 30. 6. 2010 se základní dopravní obslužností rozumělo: „zajištění přiměřené dopravy po všechny dny v týdnu z důvodu veřejného zájmu, především do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a do zaměstnání, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale únosnému rozvoji tohoto územního obvodu“.

32 Ostatní dopravní obslužnost definoval § 19c zákona jako: „zajištění dopravních potřeb územního obvodu obce nad rámec základní dopravní obslužnosti území kraje“.

územního obvodu“. Jak je tedy zřejmé, toto ustanovení kombinuje jak bývalou základní, tak ostatní dopravní obslužnost, aniž by ovšem jednoznačně stanovovalo jejich rozdělení mezi kraj a obce.

Podle našeho názoru právní úprava předpokládá, že kraj a obce se ohledně rozdělení dopravní obslužnosti domluví, aniž by zákonodárce měl potřebu tuto domluvu nějak blíže vymezovat. Uvedené lze dovést i z úvodu § 3 odst. 1 ZVSPC, který uvádí, že „*Kraje a obce ve své samostatné působnosti stanoví...*“ Tento přístup rovněž lépe odpovídá skutečnosti, že dopravní obslužnost spadá do jejich samostatné působnosti. Podpůrně zde můžeme vyjít rovněž z Ústavy České republiky, která v čl. 99 an. zaručuje územně samosprávným celkům samosprávu. Jejich postavení se tak s určitým zjednodušením a omezeními³³ dá připodobnit k postavení občana, který je oprávněn činit vše, co mu zákon nezakazuje.

Lze tedy uzavřít, že linky, které město zajišťuje či bude zajišťovat „místo kraje“, lze pohledem § 3 ZVSPC považovat za linky, ohledně nichž došlo mezi krajem a obcí k dohodě, kraj je nestanovil jako spadající do svého rozsahu a město je provozuje se souhlasem kraje mimo svůj územní obvod.

Další otázkou byla legalita příspěvků poskytovaných krajem na provoz takových linek. Ustanovení § 10 odst. 1 písm. e) zákona č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, ve znění pozdějších předpisů, stanoví, že z rozpočtu kraje se hradí mj. dotace do rozpočtů obcí v kraji. Poskytování dotace krajem na zajišťování dopravní obslužnosti některé obci v rámci kraje je tak dle našeho názoru s právní úpravou souladné.

5.9 Stručný popis procesu založení nové společnosti

V souladu s ustanovením § 35a zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o obcích“) může obec pro výkon samostatné působnosti zakládat či zřizovat právnické osoby. Pro zakládání a zřizování právnických osob přitom platí, že přichází v úvahu jen pro potřeby plnění úkolů obcí; k jinému účelu obce právnické osoby zakládat či zřizovat nemohou.

Obce tak mohou zakládat mimo jiné rovněž obchodní společnosti, a to akciové společnosti a společnosti s ručením omezeným³⁴. Stručný popis procesu založení nové obchodní společnosti bude níže proveden ve vztahu k založení nové **společnosti s ručením omezeným**, kterou lze s ohledem na obsah této právní analýzy považovat za nejpravděpodobnější a tedy stručný popis jejího založení z tohoto pohledu za nejúčelnější.

Právní úprava akciové společnosti je podstatně složitější než společnosti s ručením omezeným, poskytuje však zároveň podstatně větší možnosti týkající se modelů správy a řízení společnosti, diverzifikace práv a povinností spojených s účastí ve společnosti, převoditelnosti podílů (akcií) apod. V obecné rovině lze uvést, že akciová společnost je vhodná v principu tam, kde je zamýšleno oddělené vlastnictví podílů na

33 Vyplyvajícím zejména z toho, že spravují veřejný majetek.

34 V souladu s ustanovením § 23 odst. 1 zákona č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, ve znění pozdějších předpisů, může územní samosprávný celek ve své pravomoci k plnění svých úkolů, zejména k hospodářskému využívání svého majetku a k zabezpečení veřejně prospěšných činností:

zřizovat vlastní organizační složky jako svá zařízení bez právní subjektivity,

- zřizovat příspěvkové organizace jako právnické osoby, které zpravidla ve své činnosti nevytvářejí zisk,
- zakládat obchodní společnosti, a to akciové společnosti a společnosti s ručením omezeným,
- zakládat ústavy podle zvláštního zákona,
- zřizovat školské právnické osoby podle zvláštního právního předpisu,
- zřizovat veřejné výzkumné instituce podle zvláštního zákona.

společnosti větším počtem subjektů (jako spíše investiční možnost) a její řízení (prostřednictvím profesionálního managementu). Společnost s ručením omezeným je upravena jednodušeji, poskytuje méně možností, avšak pro společnost vlastněnou jediným společníkem (Městem) bez plánované účasti jiných subjektů a spravovanou Městem jmenovaným jednatelem či jednatelem, je tato právní forma naprosto dostačující.

5.9.1 Vyhotovení společenské smlouvy

Společnost s ručením omezeným se obecně zakládá společenskou smlouvou ve formě veřejné listiny (notářského zápisu) nebo, v případě, že je zakládána jediným společníkem, pak zakladatelskou listinou ve formě veřejné listiny (notářského zápisu). Společenská smlouva, resp. zakladatelská listina, společnosti s ručením omezeným při založení obchodní společnosti musí obsahovat následující informace:

- formu společnosti,
- předmět podnikání nebo činnosti společnosti,
- identifikaci společníka/ů uvedením jména a bydliště nebo sídla,
- určení druhů podílů každého společníka a práv a povinností s nimi spojených, dovoluje-li společenská smlouva vznik různých druhů podílů,
- výši vkladu nebo vkladů připadajících na podíl nebo podíly (minimální výše vkladu v případě společnosti s ručením omezeným činí 1,- Kč),
- výši základního kapitálu,
- počet jednatelem a způsob jejich jednání za společnost,
- vkladovou povinnost zakladatelů včetně lhůty pro její splnění,
- údaj o tom, koho zakladatelé určují jednatelem nebo jednatelem, popřípadě členy jiných orgánů společnosti, kteří mají být podle tohoto zákona voleni valnou hromadou,
- určení správce vkladů a
- u nepeněžitých vkladů jeho popis, jeho ocenění, částku, kterou se započítává na emisní kurs a určení osoby znalce, který provede ocenění nepeněžitých vkladů.

V souladu s ustanovením § 84 odst. 2 a § 85 zákona o obcích rozhoduje o založení nebo rušení právnických osob zastupitelstvo obce. Zastupitelstvo obce současně v souladu s výše uvedenými ustanoveními

- schvaluje zakladatelské listiny, společenské smlouvy, zakladací smlouvy a stanovy těchto právnických osob,
- deleguje zástupce obce na valnou hromadu obchodních společností, kde má obec majetkovou účast,
- navrhuje zástupce obce do ostatních orgánů obchodních společností, kde má obec majetkovou účast,
- rozhoduje o peněžitých a nepeněžitých vkladech do právnických osob.

Pokud zastupitelstvo obce v rámci své působnosti o daných věcech stanoveným způsobem nerozhodne, jsou tato právní jednání neplatná.

5.9.2 Sídlo společnosti

Obec musí zvolit sídlo zakládané či zřizované společnosti. Doklad o oprávnění užívání prostor sídla se přikládá k návrhu na zápis zakládané společnosti do obchodního rejstříku a k žádosti o vydání příslušného živnostenského oprávnění.

5.9.3 Splacení vkladu do základního kapitálu společnosti

Vkladovou povinnost lze splnit splacením v penězích (peněžitý vklad) nebo vnesením jiné penězi ocenitelné věci (nepeněžitý vklad). Vkladová povinnost společníka musí být splněna ve lhůtě určené

společenskou smlouvou, nejpozději však do 5 let ode dne vzniku společnosti. Před podáním návrhu na zápis společnosti do obchodního rejstříku musí být splaceno celé vkladové ážio a na každý peněžitý vklad nejméně jeho 30 %. Jak již bylo výše uvedeno, o peněžitých a nepeněžitých vkladech obce do právnických osob rozhoduje v souladu s ustanovením § 85 zákona o obcích zastupitelstvo obce.

5.9.4 Žádost o vydání příslušného živnostenského oprávnění

Návrh podává na živnostenském úřadě jednatel založené společnosti. Přílohou návrhu musí být rovněž notářský zápis o založení společnosti obsahující společenskou smlouvu a doklad o oprávnění k užívání prostor sídla.

V daném případě bude nezbytná koncesovaná živnost „Silniční motorová doprava – osobní provozovaná vozidly určenými pro přepravu více než 9 osob včetně řidiče“. Podmínkou pro její vydání je odborná způsobilost podle § 8a zákona č. 111/1994 Sb., u silniční motorové dopravy osobní provozované vozidly určenými pro přepravu více než 9 osob včetně řidiče, která se živnostenskému úřadu prokazuje osvědčením o odborné způsobilosti vydaným dopravním úřadem na základě úspěšně složené zkoušky z předmětů a za podmínek stanovených přímo použitelným předpisem Evropské unie³⁵.

5.9.5 Zápis společnosti do obchodního rejstříku

Právnická osoba vzniká dle § 126 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, dnem zápisu do veřejného rejstříku (obchodního rejstříku)³⁶. Návrh na zápis nově založené obchodní společnosti lze podat pouze na formuláři. Návrh na zápis musí být doložen listinami o skutečnostech, které mají být do veřejného rejstříku zapsány, a listinami, které se zakládají do sbírky listin v souvislosti s tímto zápisem. Přílohou návrhu na zápis nově založené obchodní společnosti do obchodního rejstříku bude zejména:

- společenská smlouva (resp. zakladatelská listina) o založení společnosti s ručením omezeným ve formě notářského zápisu, včetně zápisu z usnesení zastupitelstva obce, kterým byl tento dokument schválen,
- doklad o oprávnění užívání prostor, v nichž je umístěno sídlo nově založené obchodní společnosti,
- prohlášení správce vkladu o splnění vkladové povinnosti,
- živnostenské oprávnění,
- čestné prohlášení jednatele/jednatelů o souhlasu se svým zápisem do obchodního rejstříku a o splnění zákonných požadavků na výkon funkce jednatele,
- výpis z rejstříku trestů jednatele/jednatelů,
- další listiny o zapisovaných skutečnostech, resp. listiny zakládající do sbírky listin.

Obchodní rejstřík provede zápis obchodní společnosti do 5 pracovních dnů od podání návrhu doloženého všemi nezbytnými doklady.

5.10 Otázka kompenzací (z hlediska právního)

Kompenzací za veřejné služby se v souladu s vymezením tohoto pojmu v čl. 2 Nařízení obecně rozumí jakákoli výhoda, zejména finanční, kterou přímo nebo nepřímo poskytne příslušný orgán z veřejných zdrojů během období provádění závazku veřejné služby nebo v souvislosti s tímto obdobím³⁷. Otázka

³⁵ Článek 8 a příloha 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1071/2009.

³⁶ Zákon č. 90/2012 Sb., o obchodních korporacích, shodně jako předchozí právní úprava obsažená v zákoně č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, rozlišuje z hlediska vzniku obchodní korporace dvě fáze; tou první je samotné založení obchodní korporace, tou druhou pak její vznik, který následuje později na základě zápisu do obchodního rejstříku.

³⁷ Je otázkou, zda s vymezením pojmu kompenzace v Nařízení zcela koresponduje vymezení tohoto pojmu v prováděcí vyhlášce k ZVSPC, vyhlášce č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace, která za

kompenzací, jejich výše, způsob stanovení a následná kontrola jejich výše je pro smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících s ohledem na charakter poskytované služby a způsob zadání poměrně zásadní. Výslovně je pak upravena v ustanovení § 23 ZVSPC a v Nařízení, zejména v čl. 6 a dále rovněž v čl. 4 a v příloze Nařízení.

Ustanovení § 23 ZVSPC patří mezi tu část právního předpisu, která má obecně vymezenou působnost, tj. dopadá na všechny typy smluv o veřejných službách bez ohledu na jejich charakter (veřejná zakázka vs. koncese) a způsob zadání (zadání dle ZVZ, nabídkové řízení či přímé zadání). Při výkladu a aplikaci tohoto ustanovení je nezbytné přihlídnout rovněž k obsahu Nařízení a dále k účelu a smyslu této právní úpravy, kde je důležitým vodítkem rovněž Sdělení Komise.

Základní pravidlo pro poskytování kompenzací za veřejné služby obsahuje Nařízení v čl. 6 odst. 1, podle kterého „všechny kompenzace související s obecným pravidlem³⁸ nebo smlouvou o veřejných službách musí být v souladu s článkem 4, a to bez ohledu na způsob, jakým byla smlouva uzavřena. Jakékoli kompenzace jakékoli povahy související s přímo uzavřenou smlouvou o veřejných službách podle čl. 5 odst. 2, 4, 5 nebo 6 nebo související s obecným pravidlem musí být rovněž v souladu s přílohou“.

Smlouvy o veřejných službách a obecná pravidla musí dle článku 4 Nařízení mimo jiné objektivním a transparentním způsobem předem stanovit ukazatele, na základě kterých se vypočítá platba případné kompenzace způsobem, který zabraňuje nadměrnému poskytnutí kompenzací. V případě smluv o veřejných službách uzavřených formou přímého zadání se tyto ukazatele stanoví takovým způsobem, aby žádná kompenzace nemohla překročit částku nezbytnou pro pokrytí čistého finančního dopadu na náklady a příjmy, který nastal při plnění závazků veřejné služby, s přihlídnutím k příjmům provozovatele veřejných služeb získaným z této činnosti a přiměřenému zisku. Kompenzace související s přímo uzavřenou smlouvou o veřejných službách musí být stanoveny rovněž v souladu s přílohou Nařízení upravující pravidla pro kompenzaci a způsob a podmínky jejího stanovení.

V souladu s ustanovením § 23 odst. 2 ZVSPC je dopravce povinen předložit objednateli před uzavřením smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících přímým zadáním finanční model nákladů, výnosů a čistého příjmu, které mají vyplynout ze smlouvy. Na základě tohoto finančního modelu je objednatel povinen zkontrolovat, zda navrhovaná kompenzace není nadměrná. Na základě finančního modelu, který obsahuje nadměrnou kompenzaci, nelze uzavřít smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících. **Taková smlouva by v případě jejího uzavření byla neplatná.** Způsob sestavení finančního modelu, způsob určení nadměrné kompenzace a pravidla pro změny výše kompenzace včetně souvisejících otázek stanovuje prováděcí právní předpis³⁹.

Dle ustanovení § 23 odst. 4 ZVSPC se při uzavírání smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na základě nabídkového řízení podle § 10 ZVSPC pro povinnost předložení finančního modelu použije ustanovení § 23 odst. 2 ZVSPC obdobně, pokud objednatel v dokumentaci nabídkového řízení nestanoví jinak.

Z výše uvedeného je zřejmé, že jak Nařízení, tak ve shodě s Nařízením rovněž národní úprava ZVSPC klade zvýšený důraz na způsob stanovení a následné kontroly výše kompenzace za veřejné služby tak, aby nedocházelo k poskytování nadměrné kompenzace. Nadměrné kompenzace nesmí být poskytovány v žádném případě, tj. bez ohledu na způsob, jakým byla smlouva o veřejných službách v přepravě

kompenzaci označuje „částku, k jejíž úhradě se v daném období objednatel zavazuje na základě smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících“.

38 Obecným pravidlem je dle definice obsažené v čl. 2 Nařízení opatření, které se nediskriminačním způsobem použije na všechny veřejné služby v přepravě cestujících stejného druhu ve stanovené územní oblasti, za kterou odpovídá příslušný orgán.

39 Vyhláška č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace.

cestujících uzavřena (přímé zadání, nabídkové řízení nebo zadání VZ dle ZVZ). Ve vztahu k otázce nadměrné kompenzace je pak samostatně řešena mimo jiné rovněž bezprostředně související otázka přiměřeného zisku. Za předpokladu, že kompenzace jsou vypláceny v souladu s Nařízením, jsou tyto kompenzace považovány za slučitelné s vnitřním trhem a v souladu s čl. 9 odst. 1 Nařízení jsou osvobozeny od povinnosti předchozího oznámení podle Smlouvy o založení Evropského společenství. S ohledem na obecnou působnost ustanovení § 23 ZVSPC a rovněž s ohledem na obecný zákaz poskytování nadměrných kompenzací dle článku 6 odst. 1 resp. čl. 4 odst. 1 Nařízení vzniká otázka, zda se pravidla stanovená v ZVSPC a Nařízení pro způsob stanovení výše kompenzace vztahují rovněž na nabídkové řízení dle § 10 ZVSPC, resp. na zadávací řízení dle ZVZ.

Tuto otázku výslovně řeší Sdělení komise v kap. 2.4, kde uvádí následující pravidlo: „Otevřené, transparentní a nediskriminační nabídkové řízení ve smyslu čl. 5 odst. 3 minimalizuje kompenzace za veřejné služby, které příslušné orgány musí zaplatit poskytovateli služeb, aby bylo dosaženo úrovně veřejné služby požadované v nabídkovém řízení, čímž se zabrání nadměrnému poskytování kompenzací. V takovém případě není nutné uplatňovat prováděcí pravidla pro kompenzace uvedené v příloze. Aby byly postupy zadávání veřejných zakázek v souladu s ustanovením čl. 5 odst. 3, musí být navrženy takovým způsobem, aby vytvářely podmínky pro účinnou hospodářskou soutěž.“

Z výše uvedeného je tak zřejmé, že v případě otevřeného, transparentního a nediskriminačního nabídkového (koncesní smlouva) či zadávacího řízení (veřejná zakázka) zajišťujícího dostatečně účinnou hospodářskou soutěž, nemusí být postupy a pravidla pro stanovení výše kompenzace uvedené v příloze Nařízení a v ZVSPC, resp. prováděcí vyhlášce aplikována. Při splnění výše uvedených podmínek je uplatnění těchto pravidel pro stanovení kompenzace dobrovolné.

Jak je však dále ve Sdělení Komise rovněž uvedeno, mohou nastat případy, kdy postup zadávání veřejných zakázek v souladu s ustanovením čl. 5 odst. 3 nevede k dostatečně otevřené a skutečné soutěži, a to např. z důvodu složitosti nebo rozsahu služby, která má být poskytována, nebo nutné infrastruktury nebo aktiv, jejichž majitelem je určitý poskytovatel služby, nebo které je nutno pro provádění smlouvy zajistit. V takovém případě by se pak výše kompenzace, která by byla stanovena výhradně na základě této soutěže a bez souběžné aplikace pravidel pro stanovení kompenzace dle Nařízení a ZVSPC, mohla dostat do rozporu s obecným a absolutním zákazem poskytování nadměrné kompenzace stanoveným v čl. 6 odst. 1, resp. v čl. 4 odst. 1 Nařízení a nemusela by tak být ani slučitelná s vnitřním trhem EU.

Způsob stanovení kompenzace je tak vždy nezbytné předem dobře zvážit, a to nejen s ohledem na zvolený způsob zadání smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících (přímé zadání, nabídkové řízení nebo zadání dle ZVZ), ale rovněž s ohledem na potenciální riziko nedostatečně otevřené a skutečné soutěže v nabídkovém či zadávacím řízení, které by ve výsledku mohlo vést rovněž k vzniku nedovolené nadměrné kompenzace.

5.11 Současné smluvní závazky a jejich další využívání

V současné době je dopravní obslužnost ve městě Frýdek-Místek a okolí zajišťována na základě Smlouvy o závazku veřejné služby k zajištění městské hromadné dopravy na území města Frýdku-Místku ze dne 27. 10. 2004 společností ČSAD Frýdek-Místek a.s. Ke smlouvě bylo doposud uzavřeno 13 dodatků, poslední z nich dne 7. 1. 2015. Dle informací poskytnutých Klientem byla tato smlouva uzavřena na základě obchodní veřejné soutěže ve smyslu § 281 an. zákona č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník. Smlouva je uzavřena s účinností od 1. 1. 2005 na dobu neurčitou. S ohledem na datum svého uzavření se (na základě přechodného ustanovení v § 3028 odst. 3 nového občanského zákoníku, zákona č. 89/2012 Sb.) i nadále řídí „starým“ obchodním zákoníkem (zákon č. 513/1991 Sb.) a subsidiárně též „starým“ občanským zákoníkem (zákon č. 40/1964 Sb.).

5.11.1 Další využívání stávající smlouvy na zajištění dopravní obslužnosti

Ustanovení § 35 odst. 1 ZVSPC uvádí, že dosavadní smlouvy zůstávají v platnosti za podmínek vyplývajících z čl. 8 odst. 3 Nařízení a řídí se dosavadními právními předpisy. Dle čl. 8 odst. 3 písm. c) Nařízení zůstávají smlouvy uzavřené mezi 26. 7. 2000 a 3. 12. 2009 na základě spravedlivého nabídkového řízení v platnosti do uplynutí doby v nich stanovené, nejvíce však po dobu 30 let.

Pro posouzení této otázky je třeba zvážit, zda může být obchodní veřejná soutěž dle obchodního zákoníku považována za „spravedlivé nabídkové řízení“. Tento pojem není definován, a proto při jeho výkladu musíme vyjít z obecných zásad platných pro zadávání veřejných zakázek obecně. V první řadě je třeba uvést, že přes použité sousloví „nabídkové řízení“, tento pojem logicky není totožný s nabídkovým řízením dle § 10 an. ZVSPC, ani nesměřuje k žádnému konkrétnímu druhu zadávacího řízení. Anglická verze Nařízení používá pojem „*competitive tendering procedure*“, tedy pojem odpovídající obecnému pojmu „soutěžní výběrové řízení“, obdobný význam má např. německý pojem „*wettbewerbliches Vergabeverfahren*“. Primárně lze dovodit, že řízení musí umožňovat dostatečnou soutěž otevřenou předem neomezenému počtu účastníků. Dále musí takové řízení naplňovat další kritéria férové soutěže, resp. zásadu rovného zacházení a nediskriminace. Zde lze zdůraznit zejména jasná pravidla pro účast a výběr návrhů a jejich dodržení, dostatečné lhůty pro podání nabídek, rovné jednání se všemi účastníky apod.

Obchodní veřejnou soutěž provedenou v souladu se zákonem lze dle našeho názoru v obecné rovině považovat za takové řízení, neboť se jedná o řízení, v rámci něhož je vyzván neurčitý počet osob k soutěži o nejvhodnější nabídku, a rovněž další zákonná pravidla v zásadě dodržení výše popsaných principů zajišťují.

Předmětem posouzení nebyly soutěžní podmínky ani průběh této konkrétní obchodní veřejné soutěže, nicméně pokud byla soutěž provedena v souladu s obchodním zákoníkem a byly dodrženy podmínky popsané výše (týkající se zejména dostatečného uveřejnění, lhůt k podání nabídek a rovného zacházení s účastníky), lze tuto soutěž považovat za „spravedlivé nabídkové řízení“ ve smyslu čl. 8 odst. 3 Nařízení. V takovém případě by pak dle uvedeného článku Nařízení a § 35 odst. 1 ZVSPC bylo možné stávající smlouvu využívat teoreticky po dobu 30 let od nabytí její účinnosti, tedy až do roku 2035.

Ke smlouvě byl v zásadě každoročně uzavírán dodatek. Obsah těchto dodatků nebyl předmětem našeho posouzení, předpokládáme však (na základě předloženého dodatku č. 13), že jejich obsahem je především úprava prokazatelné ztráty a upřesnění rozsahu zajišťované dopravní obslužnosti. Zde je třeba upozornit, že změny prováděné dodatky nesmí být podstatného rázu, tedy nesmí představovat v zásadě nové smluvní ujednání mezi smluvními stranami, které by se mohlo považovat za uzavření zcela nové smlouvy, jež by již podléhala režimu Nařízení a ZVSPC.

5.11.2 Ukončení stávající smlouvy na zajištění dopravní obslužnosti

Pokud se však Klient rozhodne smlouvu s ohledem na přechod na nový systém ukončit, je oprávněn ji dle čl. VII ve spojení s čl. IX odst. 1 smlouvy vypovědět bez udání důvodu. Výpovědní lhůta činí dle smlouvy jeden rok a počíná běžet od prvního dne následujícího kalendářního měsíce po doručení výpovědi druhé smluvní straně.

Z právního hlediska tedy ukončení smlouvy nečiní obtíž, z praktického hlediska je třeba tento proces dlouhodobě plánovat, přičemž v případě soutěže na nového dopravce s nejistým datem ukončení to může být poměrně obtížné.

V případě volby kombinované varianty zajišťování dopravní obslužnosti může přicházet v úvahu rovněž částečné, resp. fázované vypovězení smlouvy (tj. postupně pro určité linky). Takový postup je možný,

pokud jednotlivá ujednání (jednotlivé závazky) jsou od sebe vzájemně oddělitelná a způsobilá samostatné existence, což je v posuzovaném případě splněno. Pokud by však vypovězená část smlouvy nebyla oddělitelná od jejího ostatního obsahu, a smlouvu by proto bylo třeba pojímat jako jeden nedílný celek, nemohla by tato část být samostatně vypovězena.⁴⁰

S provozováním městské hromadné dopravy ve městě Frýdek-Místek úzce souvisí rovněž pronájem autobusového nádraží ve vlastnictví Města, které je aktuálně pronajato stávajícímu provozovateli, společnosti ČSAD Frýdek-Místek a.s., a to na základě Smlouvy o nájmu ze dne 8. 10. 2007, ve znění 3 dodatků. Smlouva je uzavřena na dobu určitou 20 let. Dle čl. III třetího odstavce písm. c) smlouvy je pronajímatel oprávněn smlouvu vypovědět, pokud nájemce přestane provozovat městskou hromadnou dopravu nebo ztratí způsobilost k jejímu provozování. Výpovědní lhůta činí jeden měsíc od doručení výpovědi, přičemž počíná běžet prvním dnem následujícího kalendářního měsíce. Problémem by však mohlo být pouze obecné vymezení sousloví „provozování městské hromadné dopravy“ při částečné výpovědi smlouvy o zajišťování městské hromadné dopravy, neboť v takovém případě by nájemce zřejmě mohl oprávněně namítat, že ji i nadále provozuje a bylo by třeba dosáhnout ukončení smlouvy o nájmu dohodou stran.

5.12 Přehled dalšího postupu přípravy a implementace

Proces přípravy a implementace projektu v případě **interní varianty** lze shrnout následovně:

- rozhodnutí o interní variantě v orgánech města;
- uveřejnění předběžného oznámení v Úředním věstníku EU (min. 1 rok předem);
- založení nové in-house společnosti
- faktické vybudování nové in-house společnosti „na zelené louce“;
- výpověď smlouvy se stávajícím dopravcem, výpověď nájemní smlouvy na autobusové nádraží;
- uzavření smlouvy s in-house dopravcem;
- začátek provozování.

Proces přípravy a implementace projektu v případě **externí varianty** lze shrnout následovně:

- rozhodnutí o externí variantě v orgánech města;
- uveřejnění předběžného oznámení v Úředním věstníku EU (min. 1 rok předem);
- příprava zadávacího řízení na výběr dopravce;
- vlastní provedení zadávacího řízení;
- výpověď smlouvy se stávajícím dopravcem, výpověď nájemní smlouvy na autobusové nádraží;
- uzavření smlouvy s vybraným provozovatelem;
- prokázání připravenosti k provozování ze strany nového dopravce;
- začátek provozování.

5.13 Analýza rizik z právního hlediska

V případě **interní varianty** lze uvést zejména následující **rizika**:

- vysoké náklady spojené s vybudováním in-house dopravce;
- město nese prostřednictvím in-house dopravce veškerá rizika spojená s provozováním;
- obtížné opuštění této varianty s ohledem na vysoké vstupní náklady;
- omezená možnost komerčního využití in-house dopravce mimo území města;
- riziko špatného řízení městské společnosti.

⁴⁰ Např. Švestka J., Spáčil J., Škárová M., Hulmák M. a kol. Občanský zákoník I, II, 2. vydání, C.H.Beck, Praha 2009, s. 1706.

V případě **interní varianty** lze uvést zejména následující **výhody**:

- snadné uzavření smlouvy bez nutnosti provedení zadávacího řízení;
- snadnější načasování procesu přechodu provozování na in-house dopravce;
- možnost úpravy smlouvy (rozsah, podmínky apod.) v průběhu provozování;
- lepší kontrola nad dopravcem (nejen smluvní, ale též vlastnická);

V případě **externí varianty** lze uvést zejména následující **rizika**:

- riziko průtahů či nutnosti opakování zadávacího řízení, případně sankce ze strany ÚOHS;
- obtížnější načasování procesu přechodu provozování na vybraného dopravce;
- obtížnější možnost úpravy smlouvy v průběhu provozování z důvodu omezení daných ZVZ;
- horší kontrola nad dopravcem (pouze smluvní).

V případě **externí varianty** lze uvést zejména následující **výhody**:

- město nebude zatěžováno vybudováním nového podniku, ani další starostí o jeho existenci;
- přenos rizika provozování na externí soukromý subjekt;
- snazší opuštění vybrané varianty v případě rozhodnutí o změně v budoucnu.

6. Závěr

6.1 Multikriteriální analýza

Analýza je sestavena ve zjednodušené podobě vzhledem ke skutečnosti, že většinu jejích položek nelze kvantifikovat. Vyhodnoceny jsou čtyři oblasti zadání, tj. hledisko provozní, technické, ekonomické a právní.

6.1.1 Hodnocené varianty

Do analýzy vstupují nakonec čtyři varianty zajištění MHD ve Frýdku-Místku, tedy o jednu více, než je požadováno v zadání práce. Důvodem pro toto rozšíření je možnost (nikoliv však nutnost) využít technické zázemí dopravce v podobě adaptovaného autobusového nádraží i pro externí variantu. Jinými slovy, do hodnocení vstupuje také varianta, kdy privátní dopravce provozuje dopravu se zázemím (vozovnou) poskytnutou zadavatelem, tj. městem. Multikriteriální analýza tedy hodnotí následující varianty:

- I. **Interní varianta** - vlastní městský dopravní podnik zajišťující plný rozsah obslužnosti, ze své podstaty využívající technické zázemí pro autobusy (vozovnu) v majetku města;
- II. **Externí varianta se zázemím** - výběr dopravce v otevřené soutěži pro plný rozsah obslužnosti, využití technického zázemí pro autobusy (vozovny) v majetku města;
- III. **Externí varianta bez zázemí** - výběr dopravce v otevřené soutěži pro plný rozsah obslužnosti, přičemž i vybudování technického zázemí pro autobusy (vozovny) je ponecháno na vybraném dopravci;
- IV. **Kombinovaná varianta** – zajištění vnitroměstské dopravy interně a příměstské dopravy externě, přičemž interní dopravce využívá technické zázemí pro autobusy (vozovnu) v majetku města, zatímco externí dopravce musí vybudovat a používat zázemí vlastní.

6.1.2 Metodika hodnocení

Každá ze čtyř oblastí zadání je složena z pěti kritérií. Dohromady je tedy hodnoceno 20 kritérií pro různé varianty zajištění MHD ve Frýdku Místku. Váhy kritérií jsou ve všech případech stejné, váhy oblastí vzhledem k rovnocennému zastoupení kritérií také.

Jednotlivým kritériím jsou přiřazována znaménka plus (+) a minus (-), případně neutrální nula (0):

- **plus (+)** znamená, že daná varianta je v rámci kritéria přínosnější, výhodnější než ostatní;
- **nula (0)** znamená, že daná varianta je v rámci kritéria srovnatelná s ostatními, nijak nevyčnívá z běžné situace, nebo že v rámci kritéria převažují u dané varianty klady i zápory, které se v celku vyrovnají;
- **mínus (-)** znamená, že daná varianta se v rámci kritéria jeví jako méně přínosná, nevýhodná v porovnání s ostatními variantami.

Hodnocení provedla skupina autorů této analýzy formou strukturované diskuze na základě získaných poznatků v průběhu jejího zpracování. Vzhledem ke skutečnosti, že celé obsažené téma je vměstnáno do dvaceti kritérií, nevyhnutelně dochází k určitému zjednodušení a generalizování. Domníváme se však, že pro účely souhrnu analýzy a popisu výhod / nevýhod jednotlivých variant by byla komplikovaná struktura hodnocení spíše přítěží.

6.1.3 Tabulka hodnocení

Níže je k dispozici úplná tabulka hodnocení, spolu se stručným komentářem rozhodování hodnotitelů.

Oblast	Kritérium	Interní varianta	Externí varianta se zázemím	Externí varianta bez zázemí	Kombinovaná varianta
Provoz	Rozsah provozu na linkách	0	0	0	-
	Manipulační jízdy	+	+	-	0
	Posilové spoje	-	+	+	+
	Řidiči a dispečeri	0	0	0	-
	Zákaznický servis	+	0	0	-
Technika	Využití areálu AN	+	+	-	+
	Denní ošetření vozidel	0	0	0	0
	Dostupnost servisu	+	+	-	0
	Zastávky a nádraží	0	0	0	-
	Řídící a informační systém	0	0	0	-
Finance	Pohonné hmoty a oleje	0	0	0	0
	Opravy a udržování	0	0	0	0
	Odpisy / pronájem / leasing	-	0	+	-
	Mzdy provozního personálu	0	+	+	0
	Administrativa	0	0	0	-
Právo	Možnosti změn smlouvy	+	-	-	0
	Přenos rizik na město	-	+	+	0
	Kontrola nad dopravcem	+	-	-	0
	Přechod na nové zajištění MHD	0	-	0	-
	Flexibilita při změně dopravce	-	0	+	0

Zdroj: Mott MacDonald

Rozsah provozu na linkách

Rozsah provozu je pevně dán jízdním řádem, resp. objednávkou města. V tomto ohledu se od sebe neodlišují Interní varianta ani Externí varianta. Pro Kombinovanou variantu je však nutné přistoupit k rozdělení některých linek a přeskupení spojů, aby síť MHD byla rozdělena na dvě autonomní části. Toto rozdělení vnímáme z provozního pohledu jako negativum.

Manipulační jízdy

Poloha technického zázemí dopravce má vliv na objem manipulačních kilometrů ujetých pro zajištění dopravní obslužnosti dle plánovaného jízdního řádu. V podmínkách města Frýdku-Místku mohou rozdíly činit desítky tisíc kilometrů ročně, s nepřímým dopadem do ceny za ujetý kilometr. Kladně jsou proto hodnoceny varianty, které využívají zázemí města v lokalitě stávajícího autobusového nádraží, s optimálním dopravním napojením na Frýdek i Místek.

Posilové spoje

Stávající praxe posilování kapacity MHD v době přepravních špiček využívá snadného „vypůjčení“ vozidel z veřejné linkové dopravy do MHD. Toto řešení již nebude možné v Interní variantě, která má pevně daný počet vozidel, s požadavkem na jejich efektivní využití. Ostatní varianty mohou profitovat buď z krátkodobého zapůjčení vozidel stejného dopravce z jiné provozovny, nebo se smluvní výpomocí externího dopravce internímu dopravci v případě Kombinované varianty.

Řidiči a dispečeré

Externí i Interní varianta počítají se stejným způsobem zajištění provozního personálu, totožné jsou i v množství potřebných pracovníků. Rovněž zajištění provozního zázemí ze strany města či externího subjektu zde nehraje roli. Odlišuje se pouze Kombinovaná varianta, která ztrácí pružnost při zajištění řídičských turnusů a náhrad v případě plánované či náhlé absence. Zejména pozice externího dopravce by zde byla komplikovaná kvůli malému rozsahu obslužnosti a diverzifikaci tras do širokého okolí města.

Zákaznický servis

Zákaznický servis zde chápeme v širším pojetí, tj. poskytování informací, zajištění provozu předprodejních míst i budování vztahu mezi městem a jeho obyvateli prostřednictvím služeb MHD. Zde se jeví pozice městského dopravce v Interní variantě jako nejvýhodnější, především díky možnosti sdílení řady aktivit s městem a využití prostor / personálu stávajících kontaktních bodů i pro oblast MHD. Kombinovaná varianta je naopak nevhodná, neboť činí zákaznický servis nepřehledným pro uživatele.

Využití areálu autobusového nádraží (AN)

Stávající autobusové nádraží neplní zcela svůj účel, jeho adaptace na technické zázemí dopravce tedy z pohledu města dává celému areálu přidanou hodnotu. V tomto ohledu jsou kladně hodnoceny všechny varianty, které stávající areál využijí k nové funkci. Finanční dopady nejsou v tomto kritériu zohledněny (viz oblast Finance dále).

Denní ošetření vozidel

Parametr denního ošetření vozidel zahrnuje procesy, které dopravce provádí rutinně v krátkých intervalech dnů, případně týdnů. V tomto ohledu se všechny varianty jeví jako rovnocenné, neboť aktivity denního ošetření budou zajišťovat především řidiči s běžně dostupným technickým vybavením. Hodnocené varianty budou v tomto kritériu hodnoceny vyrovnaně.

Dostupnost servisu

Vlastní servisní zázemí přímo ve vozovně autobusů poskytuje dopravci nejen větší komfort a operativnost provádění běžné údržby, ale také možnost optimalizovat úkony mezi vlastním a outsourcovaným servisem dle získaných provozních zkušeností. Negativně je zde hodnocena Externí varianta bez zázemí, neboť se předpokládá, že by externí dopravce do podobného areálu neinvestoval a zajistil by servis vozidel plně formou outsourcingu mimo vlastní areál.

Zastávky a nádraží

Zřízení zastávkových označků a jejich údržba plně padá na dopravce v jakékoliv z posuzovaných variant. Negativně je zde hodnocena Kombinovaná varianta, neboť dochází k rozložení role správce mezi více subjektů, s odlišnými standardy a složitějším způsobem zajištění.

Řídící a informační systém

Zřízení a provoz dopravního dispečinku znamená podobné nároky a přínosy v Externí i Interní variantě, avšak přináší zbytečné komplikace do Kombinované varianty. Její realizace by totiž v extrémním případě znamenala odlišné řízení obou částí systému MHD, ztrátu koordinace a horší možnosti operativního řízení provozu. I v případě koordinovaného řešení je však Kombinovaná varianta méně výhodná.

Pohonné hmoty a oleje

Analýza předpokládá rovný přístup všech subjektů k velkoobchodním cenám pohonných hmot. Z finančního pohledu tedy není rozdíl mezi variantami.

Opravy a udržování

Servisní smlouva pro interního dopravce se prokázala jako jediná možnost zajištění údržby a oprav vozidel, na druhou stranu jde o běžně používaný mechanismus mezi obdobnými dopravními podniky. Přestože se nejedná o nejlevnější možné řešení, ve spojitosti s technickým zázemím přímo ve vozovně může být řešením přijatelným. Je dokonce pravděpodobné, že by i externí dopravce postupoval obdobně, pokud by neměl v blízkosti Frýdku-Místku své vlastní dílny. Finanční porovnání vychází mezi různými variantami velmi podobně, proto ve všech případech je uděleno neutrální hodnocení.

Odpisy / pronájem / leasing

Nejhorší variantou je zde z finančního pohledu Interní varianta. Využívá totiž pronájmu (či operativního leasingu) na vozidla, zároveň je však zatížena odpisem (resp. pronájmem) areálu technického zázemí. Obdobně je na tom Kombinovaná varianta. Nejlepší hodnocení naopak v tomto finančním kritériu dostává Externí varianta bez zázemí, neboť se předpokládá nízkorozpočtové pojetí provozovny dopravce, s příznivým dopadem na vynaložené náklady.

Mzdy provozního personálu

Hodnocení tohoto kritéria vychází z obecného předpokladu, že externí dopravce dokáže zajistit příznivější mzdové požadavky z pohledu nákladů než veřejně vlastněný subjekt (v našem případě městský podnik). Interní a Kombinované varianty však nebudou v této oblasti významněji zaostávat, proto obdrží neutrální hodnocení.

Administrativa

Nároky na administrativu dopravce lze obecně předpokládat větší v těch variantách, kde dopravce figuruje jako samostatný subjekt, nikoliv jako provozovna dopravce se sídlem v jiném městě. V tomto případě je nutné zajistit režijní náklady vedení společnosti, účetního oddělení apod. bez možnosti sdílení nákladů mezi větší množství provozoven.

Kalkulace provedená pro Interní variantu však neprokazuje, že by administrativní náklady byly významně vyšší než u dopravců s větším množstvím provozoven. Nastavení je více závislé na úspornosti a všestrannosti personálního řešení než na konkrétní formě společnosti. Jediné negativní hodnocení proto obdržela Kombinovaná varianta, která na zajištění stejného objemu výkonů potřebuje vybudovat dvojitou řídicí a administrativní strukturu.

Možnosti změn smlouvy

V případě Interní varianty je výhodou snadné uzavření smlouvy bez nutnosti provedení zadávacího řízení, s možností úpravy smlouvy (rozsah, podmínky apod.) v průběhu provozování prakticky kdykoliv. Externí varianty naopak znamenají obtížnější možnost úpravy smlouvy v průběhu provozování z důvodu omezení daných ZVZ.

Přenos rizik na město

Město ponese v Interní variantě prostřednictvím in-house dopravce veškerá rizika spojená s provozováním, zatímco v Externích variantách město nebude zatěžováno vybudováním nového podniku, ani další starostí o jeho existenci, díky přenosu rizika provozování na externí soukromý subjekt.

Kontrola nad dopravcem

Interní varianta znamená nejen smluvní, ale též vlastnickou kontrolu nad dopravcem, což městu dává dostatečnou pružnost při změně podmínek nebo nároků na provozování MHD. Externí varianta je velmi závislá na kvalitním smluvním vztahu, jeho flexibilitě po dlouhé období (například 10 let) a vymahatelnosti v případě odchylek od smluvních ujednání.

Přechod na nové zajištění MHD

V případě Externích variant hrozí riziko průtahů či nutnosti opakování zadávacího řízení, případně sankce ze strany ÚOHS, což obecně vede k obtížnějšímu načasování procesu přechodu provozování na vybraného dopravce. Externí varianta se zázemím je v tomto ohledu nejsložitější, neboť kromě výběru dopravce je nutné také zajistit hladký přechod do technického zázemí poskytnutého městem. Zřízení vlastního dopravního podniku v Interní variantě se však také neobejde bez náročných kroků, od ustanovení společnosti přes výběr vedení společnosti až po uvedení všech funkcí do činnosti od nulového základu. Samotné uzavření smluvního vztahu k dopravní obslužnosti je naproti tomu jednoduché.

Flexibilita při změně dopravce

Interní varianta bude pravděpodobně znamenat, že v budoucnu nebude reálné tento scénář opustit s ohledem na vysoké vstupní náklady i pozici politické reprezentace města. Nízká flexibilita se odráží i v právním limitu na rozšíření působnosti interního dopravce – jako in-house dopravce může působit mimo objednávku města jen v omezeném rozsahu i pro třetí subjekty (maximálně 20 % celkové činnosti). Naopak v případě externí varianty lze provést snazší opuštění vybrané varianty v případě rozhodnutí o změně v budoucnu, a to buď uplynutím smluvního období, nebo výpovědí v průběhu smlouvy z důvodu porušení podmínek. Z právního pohledu je nejpříznivější Externí varianta bez zázemí, která nepřenáší na město starosti o subjekt dopravce nebo jeho technické zázemí.

6.2 Doporučená varianta

Následující tabulka shrnuje, jak si ve čtyřech hodnocených oblastech vedou čtyři zvolené varianty. Je zřejmé, že v celkovém pohledu se v nejlepším světle jeví varianty založené na vybudování technického zázemí městem, tedy Externí varianta se zázemím a v těsném zástupu pak Interní varianta.

Oblast	Interní s vozovnou	Externí s vozovnou	Externí bez vozovny	Kombinovaná
Provoz	1	2	0	-2
Technika	2	2	-2	-1
Finance	-1	1	2	-2
Právo	0	-2	0	-1

Zdroj: Mott MacDonald

Externí varianta se zázemím města je výhodná ve všech oblastech s výjimkou právní, kde je na přípravu nejsložitější, neboť kombinuje náročnější výběr dopravce v otevřené soutěži a přípravu technického zázemí ze strany města. Výhody jsou však zřejmé – od potřebné flexibility v provozu přes dostatečně široké servisní zázemí přímo v provozovně dopravce až po předpoklad finančně výhodného řešení pro město, stanoveného na celé smluvní období s předvídatelným vývojem nákladů. Z právního pohledu je nutné klást důraz na kvalitní přípravu zadávacího řízení i samotné smlouvy, včetně mechanismu k transparentnímu řízení smlouvy při změně počátečních podmínek (nárůsty / poklesy dopravních výkonů, změna potřebného počtu vozidel apod.). Do zadávacího řízení vstupuje i prvek technického zázemí města, který by měl otevřít možnost účasti širšímu okruhu zájemců o provozování MHD ve městě. V neposlední řadě město nebude zatěžováno vybudováním nového subjektu, ani další starostí o jeho existenci, díky přenosu rizika provozování na externí soukromý subjekt.

Interní varianta se v provozním a technickém prakticky rovná Externí variantě se zázemím, dosahuje tedy dobrého hodnocení. Horší pozici předpokládáme ve finanční oblasti, kde ze strany města dochází k větší nejistotě v možném vývoji nákladů v budoucích letech. Interní dopravce pak pravděpodobně v některých oblastech nedosáhne na ekonomicky nejvýhodnější řešení, protože nebude jednat z pozice velkého subjektu, ale lokálního dopravce s limitovaným rozvojem (tj. bez úspor z rozsahu). V právní oblasti vyzdvihujeme možnost relativně jednoduchého založení společnosti a přímého výkonu práv města z titulu vlastníka v průběhu smlouvy, na druhou stranu však upozorňujeme na přenos rizik z provozování MHD na město. Lze rovněž předpokládat, že založení městského dopravce je věc dlouhodobá a město nebude mít vůli k jiným řešením v následujícím období i při nepříznivém vývoji hospodaření společnosti.

Externí varianta bez vozovny ztrácí body v oblasti provozní a technické, neboť pravděpodobně nedokáže naplnit požadavek na efektivní a spolehlivý provoz MHD v takové míře jako předchozí varianty. Přestože zadávací řízení na dopravce v podmínkách veřejné linkové dopravy na úrovni krajů bývají běžně organizována bez poskytnutého zázemí, domníváme se, že absence zázemí pro systém MHD v rozsahu Frýdku-Místku již může některé uchazeče z řad privátních dopravců odradit. Na druhou stranu můžeme předpokládat, že ve finanční rovině lze dosáhnout výhodného výsledku pro město, neboť dopravce může řídit své náklady optimálním způsobem a není mu žádné řešení předepisováno (doprovce tedy přirozeně zvolí cestu nejlevnější). Otázkou pak zůstává udržitelnost takového řešení.

Kombinovaná varianta neprokázala výhody ani v jedné z hodnocených oblastí. Rozvíjení této myšlenky dále nedoporučujeme.

6.3 Další postup

Doporučený postup závisí na politickém rozhodnutí města, zda se vydá Externí či Interní variantou. Protože však v obou případech figuruje vybudování technického zázemí městem, uvádíme doporučené kroky dalšího postupu pro obě nejlépe hodnocené varianty. Počátek obou cest je společný, dokončit lze proces během do 3 let pro Interní variantu, resp. 3,5 roku pro Externí variantu se zázemím (bez rezervy).

6.3.1 Příprava technického zázemí města

Adaptaci stávajícího autobusového nádraží na autobusovou vozovnu doporučujeme provést v tomto kroku až do úrovně stavebního povolení. Město tak získá podklady pro odpovědné rozhodnutí o proveditelnosti záměru a přesném rozpočtu investiční akce. Z toho vyplyne také vhodná výše nájemného, které pokryje odpisy investičního majetku.

Dílčí kroky v přípravě technického zázemí města jsou následující:

1. Prověření náhradního umístění autobusových stanišť před železniční stanicí ve Frýdku, případně též bývalého autobusového nádraží Politických obětí v Místku (2 měsíce);
2. Jednání s Českými drahmi o odkupu pozemků pro potřebné rozšíření stávajícího areálu autobusového nádraží, provedení majetkového převodu (6 měsíců);
3. Zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí, územní řízení (6 měsíců);
4. Zpracování dokumentace pro stavební povolení, stavební řízení (4 měsíce).

Celková doba potřebná pro přípravu technického zázemí činí 18 měsíců.

Rozhodnutí zastupitelstva města Frýdku-Místku o provedení Externí či Interní varianty by mělo být učiněno po úspěšném provedení druhého kroku, tj. odkupu potřebných pozemků od Českých drah cca v 8. měsíci.

6.3.2 Realizace Interní varianty

Dílčí kroky v realizaci Interní varianty na straně právní předpokládáme následující:

1. Založení nové in-house společnosti (1-2 měsíce; záleží na datu rozhodnutí zastupitelstva);
2. Uveřejnění předběžného oznámení v Úředním věstníku EU (min. 1 rok před uzavřením smlouvy);
3. Výpověď smlouvy se stávajícím dopravcem (poběží min. 1 rok), výpověď nájemní smlouvy na autobusové nádraží (min. 1 měsíc);
4. Uzavření smlouvy s in-house dopravcem (příprava smlouvy – 3 měsíce; vyjednávání – 1 a více měsíců; smlouvu je možno uzavřít nejdříve po uplynutí jednoho roku od uveřejnění předběžného oznámení v Úředním věstníku EU, ale tuto dobu lze využít k založení společnosti a přípravě a vyjednávání smlouvy);
5. Začátek provozování.

Paralelně bude probíhat příprava technická a organizační:

1. Faktické vybudování nové in-house společnosti „na zelené louce“ (cca 1 rok paralelně s body níže);
2. Výběrové řízení na dodavatele stavby a technologií pro adaptaci autobusového nádraží (4 měsíce, začne až po obdržení stavebního povolení);
3. Realizace přestavby autobusového nádraží na autobusovou vozovnu (9-12 měsíců v závislosti na stavební sezóně);

Celková doba potřebná pro realizaci Interní varianty je 13-16 měsíců po rozhodnutí zastupitelstva města Frýdku-Místku o provedení této varianty. Při vhodné koordinaci s přípravou technického zázemí lze celý proces zvládnout za 31-34 měsíců, tedy téměř 3 roky od zahájení prvního kroku přípravy.

6.3.3 Realizace Externí varianty se zázemím

Dílčí kroky v realizaci Externí varianty se zázemím na straně právní předpokládáme následující:

1. Uveřejnění předběžného oznámení v Úředním věstníku EU (min. 1 rok předem);
2. Příprava zadávacího řízení na výběr dopravce (3 měsíce);
3. Vlastní provedení zadávacího řízení (6 měsíců; v případě přezkumu ÚOHS může být trvání prodlouženo v řádu měsíců; zadávací řízení je možno zahájit nejdříve po uplynutí jednoho roku od uveřejnění předběžného oznámení v Úředním věstníku EU, ale tuto dobu lze využít k přípravě zadávacích podmínek v bodě 2.);
4. Výpověď smlouvy se stávajícím dopravcem (1 rok), výpověď nájemní smlouvy na autobusové nádraží (1 měsíc);
5. Uzavření smlouvy s vybraným provozovatelem (1 měsíc);
6. Prokázání připravenosti k provozování ze strany nového dopravce (4 měsíce);
7. Začátek provozování.

V návaznosti na výsledek zadávacího řízení začne probíhat příprava technická, která využije období běžící výpovědi stávajícímu dopravci. S ohledem na jistotu města v zajištění provozu MHD nedoporučujeme provedení výpovědi dříve, než bude zřejmý výsledek zadávacího řízení.

1. Výběrové řízení na dodavatele stavby a technologií pro adaptaci autobusového nádraží (4 měsíce, začne až po obdržení stavebního povolení);
2. Realizace přestavby autobusového nádraží na autobusovou vozovnu (9-12 měsíců v závislosti na stavební sezóně);

Celková doba potřebná pro realizaci Interní varianty je minimálně 31 měsíců po rozhodnutí zastupitelstva města Frýdku-Místku o provedení této varianty (za předpokladu, že nedojde k přezkumu ÚOHS).

Při vhodné koordinaci s přípravou technického zázemí lze celý proces zvládnout za 42 měsíců, tedy 3,5 roku od zahájení prvního kroku přípravy.

Appendix A. Seznam zkratek

A.1. Legislativní zkratky

Nařízení	nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 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
SD EU	Soudní dvůr Evropské unie
Sdělení Komise	Sdělení Komise o výkladových pokynech pro nařízení (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici (2014/C 92/01) ze dne 29. března 2014
zákon o obcích	zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů
ZVSPC	zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů
ZVZ	zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů
ZZVZ	návrh zákona o zadávání veřejných zakázek (sněmovní tisk č. 637)

A.2. Ostatní zkratky

BIC	Beskydské informační centrum Frýdek-Místek, p. o.
CNG	Compressed Natural Gas – stlačený zemní plyn
ČSAD FM	ČSAD Frýdek-Místek a.s.
DPO	Dopravní podnik Ostrava a.s.
MHD	městská hromadná doprava
ODIS	Ostravský dopravní integrovaný systém
PHM	pohonné hmoty

Appendix B. Studie vozovny

B.1. Situace areálu – Varianta A

Přiloženo

B.2. Situace areálu – Varianta B

Přiloženo

B.3. Půdorys 1.NP administrativní budovy

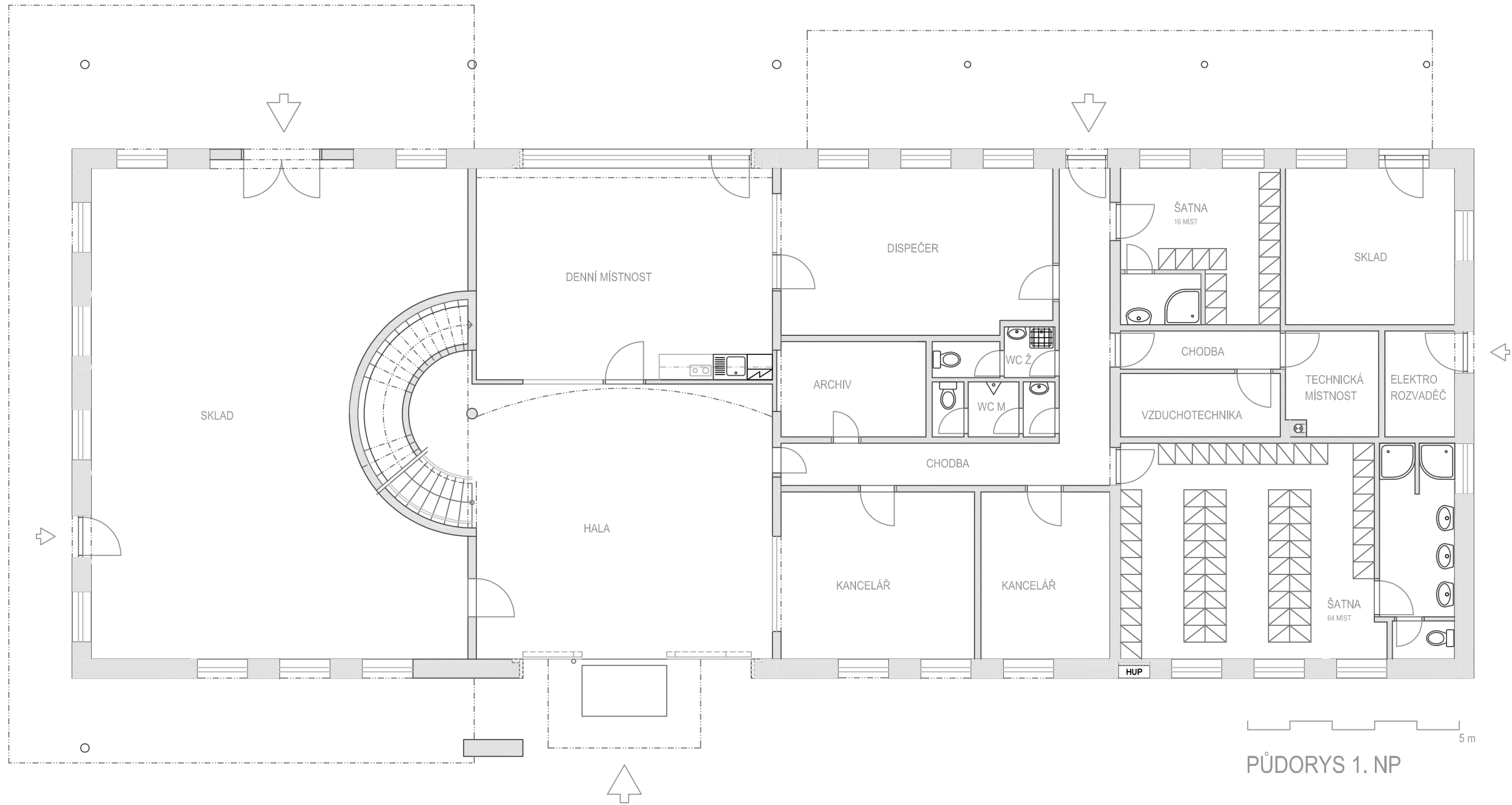
Přiloženo

B.4. Půdorys 2.NP administrativní budovy

Přiloženo

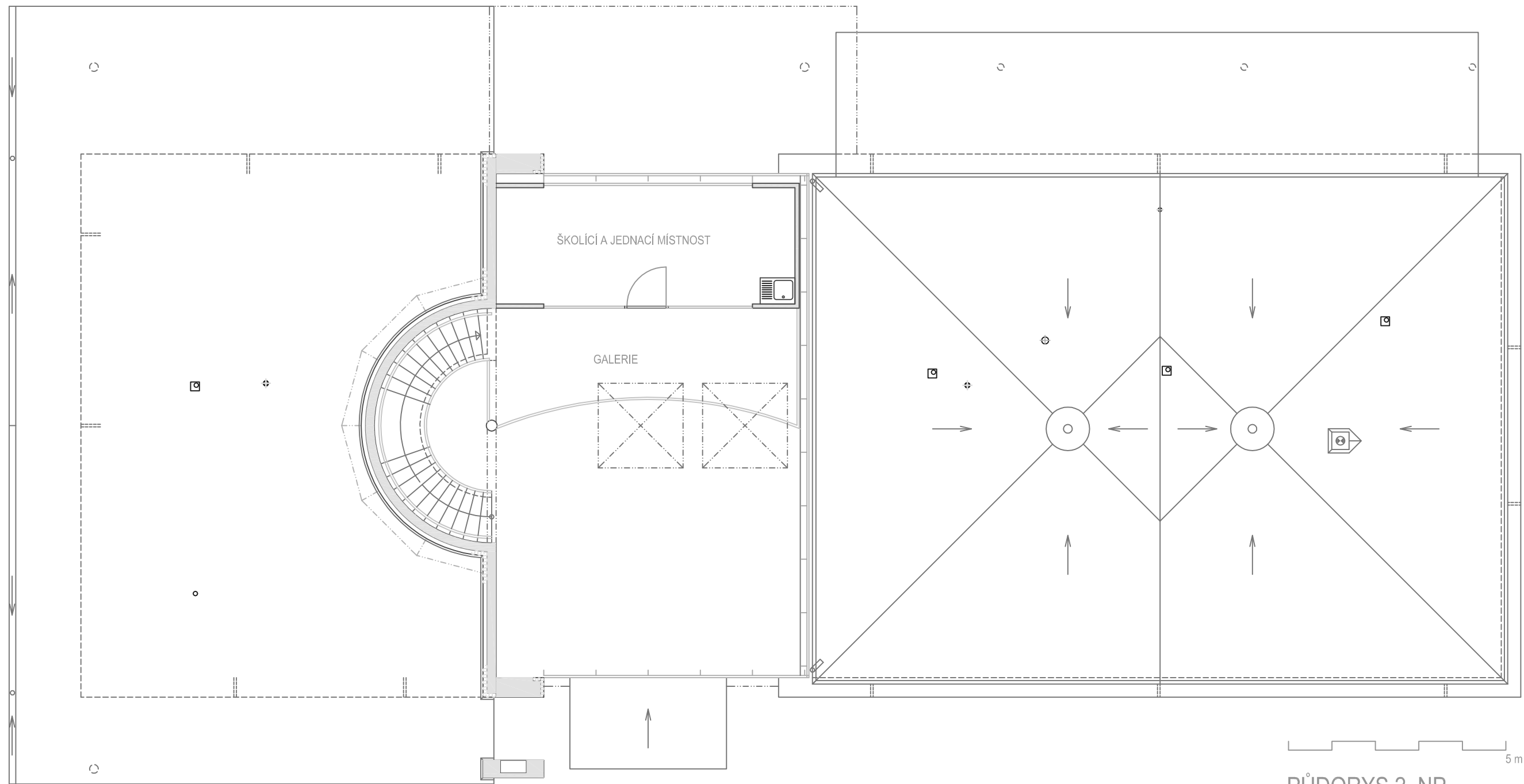
B.5. Půdorys demolic

Přiloženo



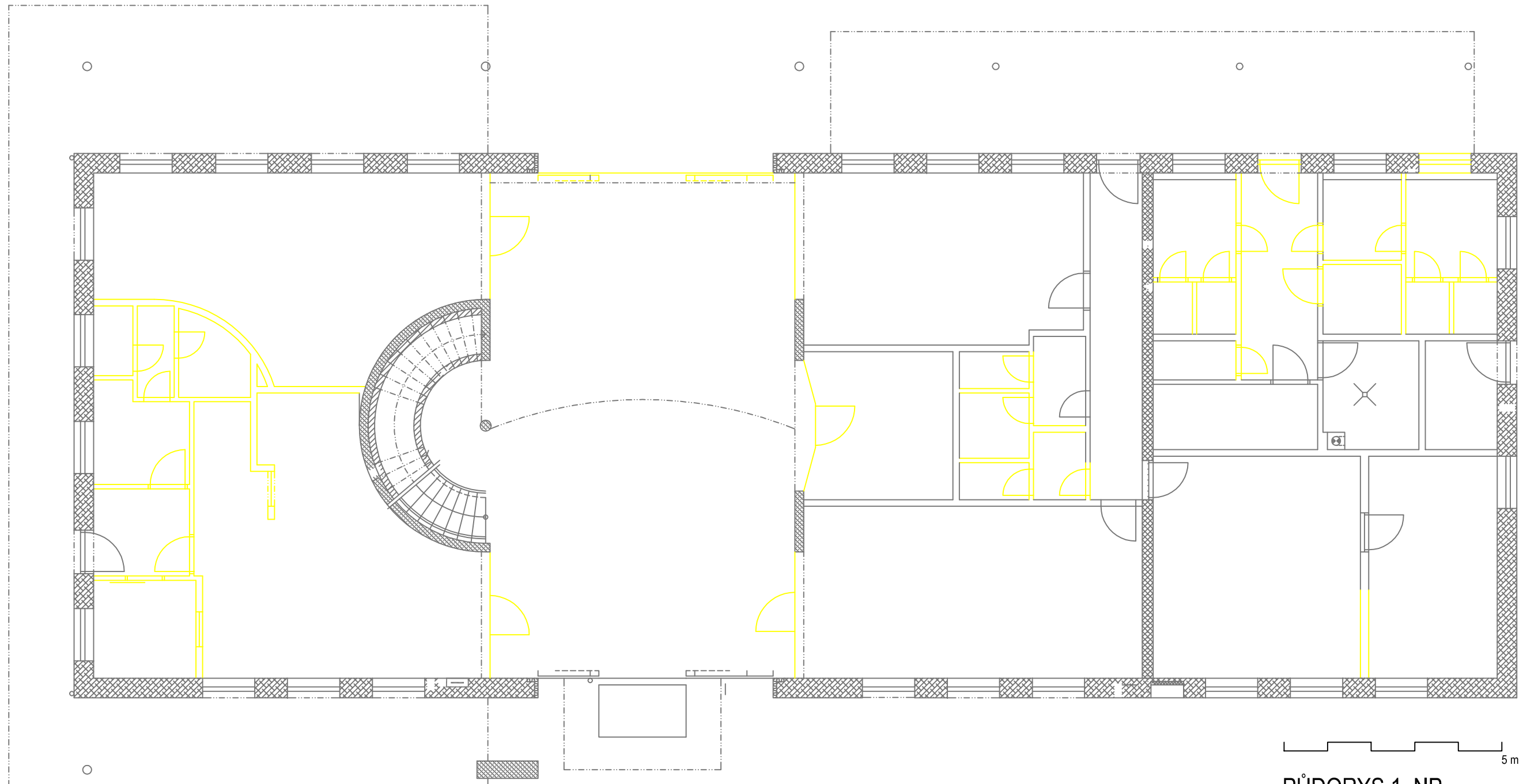
PŮDORYS 1. NP

5 m



5 m

PŮDORYS 2. NP



PŪDORĪS 1. NP
DEMOLICE