

Likvidace národního dopravce Českých drah, a.s., pod taktovkou soukromých dopravců a Ministerstva dopravy ČR – výzva ke svolání mimořádného společného zasedání vedení odborových svazů !!!

V posledních měsících se na Ministerstvu dopravy (MD) intenzivně připravuje likvidace národního dopravce ČD, a to pod taktovkou soukromých dopravců. Dne 27. 6. došlo na MD ke skandálnímu jednání soukromých dopravců se zástupkyní Evropské komise (EK), které dospělo k dohodě, že vozidla z evropských prostředků mají být pořizována formou centrálního nákupu a výkony pro takto nakoupená vozidla se mají soutěžit. Teprve po té následovalo jednání za účasti zástupce ČD. Z Evropské komise následně přišlo v červenci stanovisko, které přesně vystihuje to, co chtějí soukromí dopravci, tedy pořizování nových vozidel z dotačních prostředků EU pouze přes státní půjčovnu a využití těchto vozidel pouze na linkách, kde byl dopravce vybrán nabídkovým řízením. Jednání soukromých dopravců a zástupců Evropské komise za zavřenými dveřmi lze označit za tzv. pletichu (MD ČR bylo k tomuto jednání připuštěno až dodatečně, byť se mělo jednání účastnit od počátku a z jednání neexistuje žádný zápis). Negativní dopad pro ČD je zřejmý a navíc v tomto případě je přímo dotčeno, resp. ohroženo 3000 zaměstnanců opravárenství. Stanovisko EK se neopírá o žádné relevantní legislativní ustanovení, představuje v podstatě MD vyžádané doporučení, kde je mj. uvedeno, že přímé zadání by mělo být použito pouze na linkách, kde nabídkové řízení nepřilákalo dostatečný počet uchazečů. Tady je zřejmá účelovost, protože národní i evropská legislativa přímé zadání veřejných služeb na železnici umožňuje včetně tzv. 4. železničního balíčku, resp. žádná platná legislativa při splnění stanovených podmínek přímé zadání nezakazuje. Vedle toho přitom ministr dopravy veřejně prezentoval přímé zadání rychlíkové linky R 16 Plzeň – Most soukromému dopravci GW Train Regio, a.s., ignorující navíc výhodnější nabídku jiného dopravce.

Dne 18. července 2016 bylo v týdeníku Euro zveřejněno pod titulkem „O nějaké linky holt přijdeme“ vyjádření předsedy představenstva a generálního ředitele ČD, že 3 mld. Kč z prodeje nádraží představují bonus a ČD stačí mít jen třeba 80% výkonů..... Zcela jistě nelze částku 3 mld. Kč považovat za bonus, když dodnes není zřejmé, kolik budou ČD následně hradit za tzv. ošlapné a externí nájem v budovách a prostorách, převedených na Správu železniční dopravní cesty . Pokud by ČD přišly jen o 20 % trhu, představuje to cca 1.600 spojů/den neboli 584.000 spojů/rok a propuštění min. cca 3000 zaměstnanců.

Informace uvedené ve zmíněném rozhovoru navíc nelze interpretovat jinak, než že vedení ČD již nyní kalkuluje s tím, že opustí významnou část trhu, a že se budou dramaticky snižovat náklady. Toto bude přirozeně generovat jednak značné propouštění zaměstnanců na úseku palubního personálu, strojvedoucích a osobních pokladen, ale zároveň to zcela jistě přinese negativní dopad do sociálních jistot „přeživších“ zaměstnanců.

Stávající situace je kritická. České dráhy se dnes nacházejí nad pomyslnou propastí, resp. jsou již téměř za její hranou. Toto nejlépe dokládá fakt, že všechny kroky jejich jediného akcionáře, tedy MD ČR, vedou k jedinému cíli, a tím je postupná likvidace národního dopravce.

Nezbývá nám bohužel nic jiného, než požadovat urychlené svolání mimořádného společného zasedání vedení odborových svazů. Postoj generálního ředitele lze totiž zcela jistě považovat za oficiální postoj vedení ČD. Ještě závažnějším důvodem pro toto mimořádné jednání je postoj jediného vlastníka ČD, státu, prostřednictvím MD ČR. Tento postoj je pro ČD zcela likvidační.

Ministerstvo dopravy ČR:

* Obchází rozhodnutí ÚOHS ve věci zrušené soutěže na linku R16 Plzeň – Most = MD ČR nabídkové řízení nezvládlo, a proto zadá tuto linku přímo soukromému dopravci GW Train Regio, a.s.

* Obchází vládní usnesení č. 758 ze dne 15. září 2014 = MD ČR bezhlavě urychluje liberalizaci.

* Obchází vládní usnesení č. 923 ze dne 9. listopadu 2015 = MD ČR nerespektuje vládou schválené podmínky pro pořizování železničních vozidel z dotací EU (nákup přes centrální půjčovnu vozidel a podmínka pouze nabídkových řízení).

Výše uvedené kroky MD ČR budou mít pro ČD zejména tyto negativní dopady:

* ČD přijdou o výkony na lince R16, které představují cca 450.000 vlkm/rok.

* ČD budou muset soutěžit nejen dopravní výkony na linkách R5 + R20, R14 + R15 a R27, ale dle aktuálních úvah MD ČR nově i na linkách R6, R7, R9, R10 a R11 (linky R6, 7, 9 a 10 navíc spadají mezi 11 prioritních linek ČD s ročními tržbami nad 100 mil. Kč).

* ČD tak mohou reálně přijít (podmínky pro nediskriminační liberalizaci nejsou doposud naplněny) o výkony představující ne cca 5.000.000 vlkm/rok, ale dokonce až o cca 15.600.000 vlkm/rok, což představuje cca 40% všech dopravních výkonů dálkové dopravy.

* Diskriminace ČD jako sektorového zadavatele, kdy si ČD nemohou vozidla jen tak od MD ČR půjčit nebo pronajmout, ale tuto službu musejí vysoutěžit, kdežto soukromí dopravci nikoliv.

* Reálná ztráta výrazného podílu ČD i na trhu regionální dopravy, kdy budou kraje nuceny vypisovat soutěže na dopravce.

* Výrazné znehodnocení existujícího majetku ČD (de facto majetku státu) představujícího částku 36,6 mld. Kč, které ČD v letech 2008 – 2014 investovaly do vozidel a tyto vozidla tak nebudou mít v případě soutěží a s tím související možnou ztrátou dopravních výkonů, kde uplatnit.

* Nekonkurenceschopnost ČD v nabídkových řízeních, kde soukromí dopravci budou kalkulovat pouze s cenou lidské práce (budou mít vozidla zdarma) bez zázemí a síťových doprovodných služeb, které ČD zajišťují.

Kromě výše popsaných rizik již situace došla tak daleko, že Ministerstvo dopravy ČR (jediný vlastník ČD) přistoupilo na „hru“ soukromých dopravců a zcela alibisticky se schovává za Evropskou komisí při krocích proti vlastnímu dopravci.

MD ČR navíc záměrně poškozují obchodní zájmy ČD a zároveň i rozvojové zájmy Plzeňského kraje, kdy zcela úmyslně blokuje vypsání tzv. dotační výzvy na cca 1 mld. Kč. Nad vypsáním této výzvy se již několikrát zcela jednoznačně shodly všechny kraje, a to

v rámci zasedání Komise Rady Asociace krajů České republiky pro dopravu. Tato dotační výzva měla být vypsána již v březnu 2016 a bez jejího vypsání nemohou ČD uzavřít Smlouvu o závazku veřejných služeb s plněním od nového grafikonu vlakové dopravy pro období 2017/2018. Plzeňský kraj již tuto smlouvu podepsal. ČD tak mohou o výkony na páteřních linkách Plzeňského kraje přijít, což se opět odrazí v negativních dopadech do zaměstnanosti a ekonomiky společnosti.

Na mimořádném společném zasedání vedení odborových svazů tak budeme požadovat zejména následující:

1. Přijetí závazného usnesení směrem k vedení ČD, požadujícího vysvětlení, kterých 20% trhu chtějí České dráhy opustit, aby byly efektivnější a přesné vyčíslení negativních dopadů v případě, pokud ČD neuspějí v nabídkových řízeních, a to jak co do počtu ohrožených pracovních míst, tak i negativních ekonomických dopadů. Rovněž požadujeme uvedení těchto dopadů v nejohroženějších krajích (kraje, které již dnes zvažují nabídkové řízení na dopravce).

2. Přijetí závazného usnesení směrem k MD ČR:

a) požadujícího jednoznačné sdělení, jakou pozici mají plnit ČD v liberalizovaném trhu železniční dopravy, co MD od ČD fakticky dnes a v budoucnu očekává a zda má zájem, aby ČD opustily cca 20% trhu, jak uvádí GR ČD -MD ČR se musí začít chovat jako vlastník ČD, nikoliv jako nepřítel této společnosti.

b) odmítajícího dosavadní kroky MD, spočívající zejména ve zřízení tzv. státní půjčovny železničních kolejových vozidel, v blokaci čerpání prostředků z OPD, tím, že MD nechce vyhlásit výzvy, v připravované násilné změně již schválené programové dokumentace pro čerpání dotačních prostředků OPD na vozidla, v nerespektování usnesení vlády č. 758 z 15.9.2014

c) požadujícího předložení analýzy skutečných dopadů liberalizace trhu na výdaje veřejných rozpočtů na modelovém příkladu Praha - Ostrava, kde vzrostly několika násobně kompenzace za přepravu studentů po vstupu konkurence.

d) požadujícího vysvětlení, proč MD není schopno ani po 5 letech vypsát skutečně férové zadání veřejné soutěže, a to ani poté, kdy je opakovaně upozorněno ze strany Českých drah na zásadní chyby a všechny veřejné soutěže skončily u ÚOHS.

e) požadujícího vysvětlení souběhu pozice státního tajemníka, 1. náměstka ministra, předsedy řídicího výboru Českých drah a člena správní rady SŽDC v osobě pana Tomáše Čočka. Žádáme zejména vysvětlení, proč předseda řídicího výboru ČD pan Čoček aktivně jedná ve prospěch konkurenčních dopravců a dotazujeme se, která z uvedených pozic má u něj přednost, zda pozice z hlediska Českých drah nebo SŽDC.

f) požadujícího vysvětlení, jak je možný souběh funkcí náměstka ministra, předsedy dozorčí rady Českých drah, člena dozorčí rady ČD Telematika, a.s., člena dozorčí rady ČD Informační Systémy, a.s. , člena správní rady SŽDC v osobě pana Milana Ferance. Opět žádáme vysvětlení, která z uvedených pozic má u něj přednost, zda pozice z hlediska Českých drah nebo SŽDC.