# Hodnotící zpráva dostupnosti vozidel na linkách Ex6 a R16

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

**Předkládaná zpráva je zpracovávána v souvislosti s nabídkovým řízením, které Ministerstvo dopravy vyhlášuje pro linky Ex6 Praha – Plzeň – Cheb a R16 Praha – Plzeň – Klatovy (dále jen „linka Ex6“ a „linka R16“). Na základě článku 5a odst. 1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70, ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2338, je každý objednatel povinen vyhodnotit, zda je třeba přijmout opatření k zajištění účinného a nediskriminačního přístupu k vhodným kolejovým vozidlům. Takové hodnocení zohlední, zda jsou na příslušném trhu přítomny leasingové společnosti, které poskytují pronájem kolejových vozidel, nebo jiní tržní aktéři poskytující pronájem kolejových vozidel. Hodnotící zpráva se zpřístupní veřejnosti. Z toho důvodu bude níže uvedená hodnotící zpráva zveřejněna na úřední desce Ministerstva dopravy.**

**1. Popis předpokládaných vozidel**

Na základě aktuálního stavu přípravy nabídkového řízení pro linky Ex6 a R16 jsou předpokládány níže uvedené požadavky na konfiguraci a vybavení pro provoz potřebných vozidel, přičemž objednatel zvolil pro každou z řešených linek velmi podobné požadavky, a to z důvodu co nejvyšší míry unifikace celkového vozidlového parku. Cílem je co nejvíce zefektivnit pořízení potřebných vozidel a tím i snížit celkové náklady, které s tím dopravci budou mít. Zatímco linka Ex6 představuje v části své trasy linku prvního přepravního segmentu, linka R16 představuje typickou linku druhého přepravního segmentu, navíc s možným přesahem do regionální dopravy. Objednatel předpokládá, že uchazeči nabídnou pro kmenové soupravy obou linek velmi podobná vozidla.

**Konfigurace vozidel**

Vozidla budou rozdělena podle kapacity na kmenové soupravy a pravidelné posily. Kmenová souprava linky Ex6 musí mít kapacitu 300 sedících cestujících, což zpravidla odpovídá soupravě 4–5 vozů klasické stavby nebo stejného počtu dílů trakčních nebo netrakčních jednotek. V případě linky R16 je požadována kapacita kmenové soupravy 200 sedících cestujících, tedy nejméně ekvivalent tří nebo čtyřdílné ucelené jednotky nebo obdobného počtu vozů klasické stavby. Vedle toho musí dopravce zajistit pro vybrané vlaky pravidelné posily s variantní kapacitou, která je pro linku Ex6 stanovena na 60, 120 nebo výjimečně i 200 míst k sezení, pro linku R16 jsou prahové hodnoty stanoveny na násobky padesáti v rozpětí 50–200 míst k sezení. Tyto hodnoty byly odvozeny od kapacity standardního vozu osobní přepravy a tak, že maximální požadovaná kapacita 200 míst představuje zároveň kapacitu kmenové soupravy linky R16. Dopravce tak může z provozních důvodů provozovat na lince R16 i ucelené trakční nebo netrakční jednotky, dosahující spojené kapacity kmenové soupravy a pravidelných posil, tedy nejméně 400 cestujících. Nasazení vozidel určených pro linku R16 jako pravidelné posily pro linku Ex6 je možné pouze v případě, že tato vozidla budou splňovat náročnější technické požadavky pro linku Ex6.

**Nejvyšší povolené stáří vozidel**

V nabídkovém řízení budou poptávána pouze nová vozidla.

**Rychlost**

Uvažovaná vozidla musí v případě obou linek umožnit jízdu vlaku při napájení stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV rychlostí alespoň 160 km/h a při napájení střídavou trakční soustavou 25 kV 50 Hz rychlostí alespoň 200 km/h.

**Způsob pohonu**

Hnací vozidla budou poptávána v elektrické trakci, přičemž trakční vozidla musí být schopna provozu pod oběma napájecími soustavami, standardně používanými v České republice.

**Vybavení vozidel (podrobnější informace jsou uvedeny v podmínkách nabídkového řízení)**

Vozidla určená pro provoz na linkách Ex6 a R16 musí splňovat zejména následující podmínky, týkající se jak technických charakteristik, tak i vybavení vozidel z hlediska kvality poskytovaných služeb cestujícím:

* být vybavena zařízením umožňujícím využití zabezpečení na dráhách, vybavených jak národním vlakovým zabezpečovačem, tak i evropským vlakovým zabezpečovačem European Train Control System (ETCS);
* musí umožnit jízdu v rychlostním profilu s nedostatkem převýšení I=130 mm, resp. I=150 mm se zabezpečením ETCS;
* odpovídat kategorii B pro přepravu osob dle nařízení Komise (EU) č. 1303/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se „bezpečnosti v železničních tunelech“ železničního systému Evropské unie, čl. 4.2.3;
* s ohledem na přístupnost musí splňovat podmínky nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace;
* umožnit efektivní využití technických parametrů infrastruktury a disponovat dostatečnými dynamickými vlastnostmi pro rychlé dosažení maximální traťové rychlosti i ve sklonově náročných úsecích, přičemž požadovaný výkon souprav vozidel při všech pravidelných variantách řazení je nejméně 10 kW/t, kde tato hodnota představuje měrný trakční výkon, tj. podíl trvalého výkonu hnacího vozidla/jednotky (uváděného výrobcem vozidla) a hmotnosti příslušné celé soupravy vlaku ve službě, se všemi místy k sezení obsazenými cestujícími; pravidelné varianty řazení jsou ty, které se podle plánu pravidelného řazení opakují alespoň jednou týdně;
* všechny nástupní dveře pro cestující musí být vybaveny systémem stranově selektivního blokování dveří, jejichž odblokování provádí strojvedoucí nebo jiný člen vlakového doprovodu;
* nástup a výstup cestujících na vozíku pro invalidy musí být zajištěn ve všech stanicích a zastávkách, kde mají tyto osoby zajištěn přístup na nástupiště, přičemž alespoň jedny dveře vlaku linky R16 na každé straně vlakové soupravy musí mít výšku nástupní hrany 500 až 600 mm nad temenem kolejnice; prostory pro přepravu cestujících na vozíku, jakož i WC pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace musí být od těchto dveří dostupné bez vnitřních bariér, tj. umístěny v nízkopodlažní části;
* musí mít všechny dveře umožňující nástup a výstup cestujících opatřeny sčítacími rámy, které svou technologií umožní sčítání nastupujících/vystupujících cestujících s odchylkou max. 10 %;
* každý cestující ve vlaku musí mít možnost využít WC, přičemž je požadováno jedno (1) WC na nejvýše osmdesát (80) míst k sezení ve vlaku linky Ex6 a jedno (1) WC na nejvýše sto (100) míst k sezení ve vlaku linky R16;
* každé WC musí být vybaveno uzavřeným systémem pro odpadní vodu.

**2. Průzkum trhu s ohledem na předpokládaná vozidla**

**2.1 Dostupnost použitých vozidel na trhu**

Nerelevantní, požadována jsou nová vozidla.

**2.2 Efektivní a nediskriminační přístup k použitým vozidlům na trhu**

Nerelevantní, požadována jsou nová vozidla.

**2.3 Dostupnost nových vozidel na trhu**

Pro zjištění situace na trhu byly využity informace poskytnuté všemi výrobci železničních vozidel, kteří jsou obchodně přítomni na českém trhu při příležitosti průzkumu trhu při přípravě nabídkového řízení pro linku R9 Praha – Havlíčkův Brod – Brno, kde byla poptávána vozidla s podobnými charakteristikami jako v případě linek Ex6 a R16. Z reakcí výrobců a na základě studia odborné literatury vyplynuly následující skutečnosti.

Pro vozidla obou dotčených linek byla s ohledem na trakční charakteristiky páteřní železniční trati z Prahy do Plzně, jejíž parametry se zřejmě budou v dalším období dále zlepšovat, zvolena velmi obdobná konfigurace, odpovídající svým provedením spíše potřebám expresního segmentu, i když požadavky, které musí splňovat vozidla linky R16, byly stanoveny mírně odlišně s ohledem na charakter této linky. Celkově přitom platí, že již v současné době je na železniční síti EU v provozu řada vhodných vozidel, které jsou buď schválené pro provoz na české železniční síti, nebo mohou být v důsledku jejich schválení v jiných členských státech EU v krátké době, kterou doba trvání nabídkového řízení zohlední, schválena pro provoz na české železniční síti. Pro obě linky byla zvolena konfigurace vozidel pro vyšší rychlosti, v případě linky Ex6 ale bez specifických omezení, např. v podobě částečně nízkopodlažního provedení.

Z možných vozidel připadá v úvahu například provoz netrakčních jednotek na bázi v ČR již provozovaných jednotek Viaggio Comfort výrobce Siemens Mobility, z ostatních netrakčních jednotek by přicházely v úvahu například jednotky výrobce Patentes Talgo, které v konfiguraci, splňující jen s drobnými odlišnostmi požadované parametry, objednal německý dopravce Deutsche Bahn AG s termínem dodání v průběhu roku 2023. V případě provozu netrakčních jednotek se na trhu nachází dostatek vhodných typů elektrických lokomotiv, splňující požadavky objednatele na trakční vlastnosti. V úvahu připadají rovněž patrové vozy typu Twindexx Vario výrobce Alstom S. A, které jsou na trhu dostupné jak ve formě netrakčních, tak i trakčních jednotek, přičemž technické parametry těchto jednotek jsou v obou verzích obdobné. V současné době jsou sice vyráběna pouze vozidla v konfiguraci pro maximální rychlost 160 km/h, výrobce však deklaruje, že je schopen tato vozidla vyrobit i v konfiguraci pro rychlost 200 km/h. Totéž splňují rovněž netrakční jednotky výrobce Škoda Transportation, provozované pod obchodním názvem NIM-Express dopravcem Deutsche Bahn AG ve vysokorychlostní regionální dopravě ve Svobodném státě Bavorsko, které jsou ale s ohledem na specifika německé legislativy v oblasti vyšších rychlostí schválené pouze pro rychlost 189 km/h.

V oblasti trakčních jednotek existuje na trhu rovněž široký výběr konkurenceschopných a cenově srovnatelných produktů. Z nich je možno zmínit různé elektrické jednotky výrobce Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF), případně elektrické jednotky řady 412 výrobce Siemens Mobility, které v mírně odlišné konfiguraci provozuje německý dopravce Deutsche Bahn AG. V neposlední řadě je nutno zmínit elektrické jednotky DART polského výrobce Pesa, S. A, které již od roku 2014 provozuje dopravce PKP Intercity, S. A a s nimiž hodlá dopravce Regiojet, a.s. zajistit dopravu na výše zmiňované lince R9, objednávané Ministerstvem dopravy. Potřeba je zmínit elektrické jednotky výrobce Stadler, jak patrové z rodiny KISS, které v době vzniku tohoto materiálu pořizuje slovenský státní dopravce s určením i pro provoz na území ČR. Tyto patrové trakční jednotky jsou dodávány jak v konfiguraci pro rychlost 160 km/h, tak i pro rychlost 200 km/h, přitom výrobce deklaruje variabilitu vnitřního uspořádání, vozidla obou linek tak mohou mít mírně odlišnou vnitřní konfiguraci.

**2.4 Efektivní a nediskriminační přístup k novým vozidlům na trhu**

Průzkumem trhu bylo zjištěno, že při dodržení cca čtyřleté lhůty od vyhlášení nabídkového řízení do počátku plnění předpokládané smlouvy o veřejných službách v prosinci 2027, je možno předpokládat dostupnost řady konkurenčních produktů na trhu železničních vozidel, jak bylo uvedeno v části 2.3. Uvedená lhůta sice neumožňuje dopravcům vývoj zcela nového vozidla „na míru“ předpokládanému nabídkovému řízení, s ohledem na parametry tohoto nabídkového řízení však není vývoj nových vozidel ani nutný ani účelný, navíc Ministerstvo dopravy stanovuje požadavky na vozidla podle veřejně dostupných podkladů, které jsou již několik let všem aktérům, působícím na trhu osobních železničních vozidel v České republice známé.

Objednatel předpokládá, že dopravci pořídí vozidla do vlastního majetku, přičemž ve smlouvě o veřejných službách bude stanovena garance převodu vozidel po skončení platnosti této smlouvy v případě, že na výkony, zajišťované těmito vozidly, bude následně vybrán jiný dopravce. V České republice však existuje dostatečná a vysoce konkurenční nabídka, jak co se týče úvěrových produktů různých bankovních ústavů.

S určitými omezení smlouva o veřejných službách umožní i dlouhodobý pronájem potřebných železničních vozidel, přičemž lze konstatovat, že na území EU trh pronajímání železničních vozidel specializovanými společnostmi, pro něž je leasingová činnost hlavním předmětem podnikání, velmi rozvinutý.

Ministerstvo dopravy předpokládá, že náklady na pořízení vozidel budou tvořit součást výchozího finančního modelu, obsahově blízkému modelu podle vyhlášky č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace. Odpisy předpokládaných vozidel, popř. finanční náklady spojené s leasingem vozidel tak budou tvořit součást základny pro výpočet kompenzace.

**3. Výsledné hodnocení**

Na základě výše zmíněných skutečností byla otázka zajištění vhodných vozidel ve smyslu článku 5a odst. 1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 vyhodnocena s následujícím výsledkem:

**Efektivní a nediskriminační přístup dopravců k vhodným vozidlům, splňujícím podmínky nabídkového řízení pro linky Ex6 a R16 je v plném rozsahu zajištěn. Žádná zvláštní opatření objednatele proto nejsou v této věci nutná.**