



NÁZEV MATERIÁLU	Připomínky Svazu průmyslu a dopravy ČR k Přípravě Systému národního tarifu
Č. J.	GŘ/30/SHP/2018
DATUM ZPRACOVÁNÍ	9. května 2018
KONTAKTNÍ OSOBA	Jan Šebesta
TELEFON	225 279 201
E-MAIL	jsebesta@spcr.cz

### OBECNÉ PŘIPOMÍNKY

Svaz průmyslu a dopravy České republiky upozorňuje, že v materiálu je na rozdíl od předchozího „Návrhu realizace přímého tarifního odbavení v rámci České republiky“ upuštěno od podrobných ustanovení týkajících se se přístupových smluv, konstrukce ceny jízdného SNT, způsoby prodeje a od ustanovení týkajících se clearingů a validace, zúčtovacího centra a technologie systému.

**Projekt by se však měl, v souladu s právem EU, reálně zaměřit na jednotný systém odbavení cestujících (nikoliv jednotně vyhlášený tarif),** který je podmínkou pro clearing. Dále na clearingové centrum a integrovaný prodej jízdních dokladů a zejména na prodej a rezervaci jednotných/přímých jízdních dokladů, které budou představovat integrovanou jízdenku navazujících dopravců za jejich tarif. Přes nastavený systém odbavení cestujících si dopravci vzájemně vyúčtují dělbu tržeb podle ujetých kilometrů za jimi provozovanou přepravu cestujících na vlakové trase za jejich tarif. Cestující bude vázán na spoje vybraných dopravců, na které si zakoupil přímý přepravní doklad.

Materiál má pouze rámcový charakter a předpokládá podrobné zpracování jeho realizace státním podnikem Centrum dopravních informačních služeb (CENDIS). SP ČR níže přikládá své konkrétní zásadní připomínky.

### KONKRÉTNÍ ZÁSADNÍ PŘIPOMÍNKY

#### **Připomínka č. 1**

SP ČR požaduje **dopracovat materiál v otázkách ceny jednotného tarifu a jeho detailní struktury, distribuce přepravních dokladů, v oblasti clearingů, validace jízdních dokladů atd., včetně konkrétních termínů.**

#### *Odůvodnění:*

V materiálu je uvedeno, že některé dílčí kroky vymezené v odst. 25 pod písm. a) až g) budou promítnuty do smluv o veřejných službách od cca 2. poloviny roku 2018 (konkrétně písm. f) a g)). V materiálu však nikde není uveden předpokládaný termín představení a následného připomínkování písm. b) až e) odst. 25, tj. především technických podkladů, které jsou nezbytné pro zapracování do smluv a analýzu možností stávajících odbavovacích systémů dopravců. **V tomto směru žádáme, aby byly v materiálu uvedeny konkrétní termíny.**

#### **Připomínka č. 2**

Svaz upozorňuje, že existuje reálné riziko vytvoření nákladného odbavovacího systému, který bude k současným systémům pouze duplicitní a bude mít velmi nízké využití.

#### Odůvodnění:

V návaznosti na připomínku výše materiál neřeší technologii systému a jeho interoperabilitu, aby byl systém funkční a nepředstavoval pro dopravce technickou překážku realizace systému včetně investice do úprav současných odbavovacích systémů, které se průběžně obměňují. **V této souvislosti je nutné upozornit na předpokládanou cenu projektu ve výši plnění 210 523 003 Kč bez DPH** a zatížení veřejných rozpočtů. **Je přitom zřejmé, že dopravci budou muset nadále udržovat vlastní odbavovací systém** v souvislosti s původním cílem systému národního tarifu, jako doplňkového tarifu sloužícího především pro spojení mezi více dopravci. S ohledem na tyto skutečnosti reálně hrozí, že bude vytvořen enormně nákladný duplicitní systém k systémům jednotlivých dopravců, popř. integrovaných dopravních systémů, který bude mít velmi nízké využití.

#### **Připomínka č. 3**

Svaz upozorňuje na nejednoznačnosti a nepřesnosti odstavce 20 předloženého materiálu a žádá jeho úpravu v souladu s odůvodněním níže.

#### Odůvodnění:

V materiálu je částečně rozpracována problematika odpovědnostních vztahů při plnění přepravní smlouvy dopravci, avšak znění odst. 20 není jednoznačné. V uvedené situaci, kdy cestující uzavře přepravní smlouvu u jednoho dopravce a ostatní dopravci z této smlouvy plní, tj. odpovědnost nese vždy ten dopravce, u kterého dochází ke konkrétnímu plnění přepravní smlouvy, se jedná o režim návazného dopravce, nikoliv výkonného dopravce, jak je uvedeno v návrhu čl. 20.

Samotný přepravní řád tento způsob přepravy kodifikuje v § 46, odst. 3.: „*Uskutečňuje-li přepravu cestujících, která je předmětem jedné přepravní smlouvy, více dopravců, odpovídá každý dopravce zúčastněný na přepravě za přepravu po té části přepravní cesty, již zajišťuje.*“ Tento princip SP ČR preferuje, navíc je v Evropě nejběžnější a zcela v souladu s nařízením č. 1371/2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, a směrnici TAP TSI (na jízdním dokladu jsou uvedeni všichni smluvní dopravci, kteří se podílejí na přepravní smlouvě). Materiál dále vůbec neřeší situaci, kdy se dopravce, který prodal jízdní doklad, vůbec nepodílí na plnění přepravní smlouvy a je tedy jen prodejcem jízdního dokladu.

#### **Připomínka č. 4**

Svaz upozorňuje, že liberalizační směrnice čtvrtého železničního balíčku č. 2016/2370 neumožňuje členským státům zavedení povinného jednotného tarifu pro povinně integrované dopravce.

#### Odůvodnění:

Liberalizační směrnice čtvrtého železničního balíčku připouští:

- a) integrované systémy jízdních řádů pro služby vnitrostátní osobní železniční dopravy,
- b) integrované informační systémy,
- c) zavedení nediskriminačního integrovaného systému prodeje jízdenek, jednotných jízdenek a rezervací,

### **Připomínka č. 5**

Svaz dále upozorňuje na možný výklad navrženého postupu z hlediska evropské legislativy:

- a) Jednotnou/přímou jízdenkou se podle liberalizační směrnice č. 2016/2370 rozumí jízdenka zastupující přepravní smlouvu na přepravu navazujícími železničními spoji provozovanými jedním nebo více železničními podniky. Stejná definice je obsažená v nařízení č. 1371/2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě. Je tedy otázkou, zda se **pod pojmem jednotná/přímá jízdenka nemyslí jízdenka za jednotný tarif**.
- b) Jednotný tarif aplikovaný na celou závazkovou dopravu a jeho rozšíření na komerční dopravu může, dle našeho chápání evropské legislativy, znamenat i nedovolenou ochranářskou politiku státu, vyloučení hospodářské soutěže dopravců.
- c) Jednotný tarif nepředstavuje kvalitativní ukazatel služby, jak se uvádí v materiálu. Jedná se o nařízenou cenu dopravcům, kdy se stát dostává do **přímého rozporu se soutěžním právem**. Podle Sdělení Komise 2014/C 92/01 o výkladových pokynech pro nařízení 1370/2007, lze jako kvalitativní ukazatel služby nastavit obecným pravidlem **cenu pro vybrané kategorie cestujících**, jako jsou cestující se sníženou pohyblivostí, nebo pro zajištění kvality služby z hlediska životního prostředí nebo bezpečnosti. Jednotný tarif nelze proto aplikovat jako kvalitativní ukazatel pro všechny osoby, přepravující se na síti v ČR.