

4 Finanční a smluvní řešení

4.1 Finanční rámec – financování Ústeckým krajem.

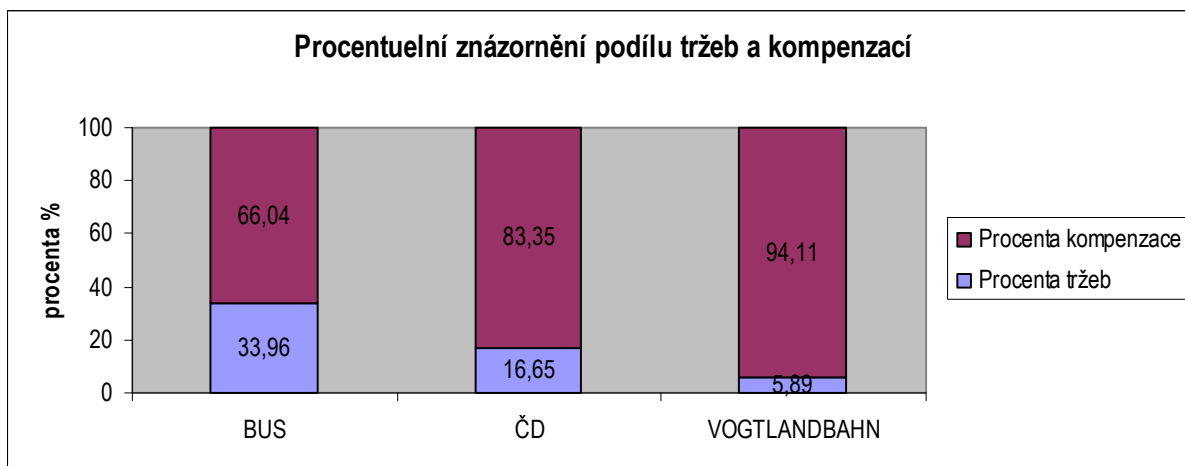
Ústecký kraj má v současné době uzavřeno 23 smluv o závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě k zajištění základní dopravní obslužnosti části území Ústeckého kraje na vymezených linkách a 2 smlouvy o závazku veřejné služby ve veřejné drážní osobní dopravě k zajištění základní dopravní obslužnosti územního obvodu Ústeckého kraje.

Ceny dopravních výkonů a podíl tržeb mezi veřejnou linkovou autobusovou dopravou a drážní osobní dopravou jsou diametrálně rozdílné.

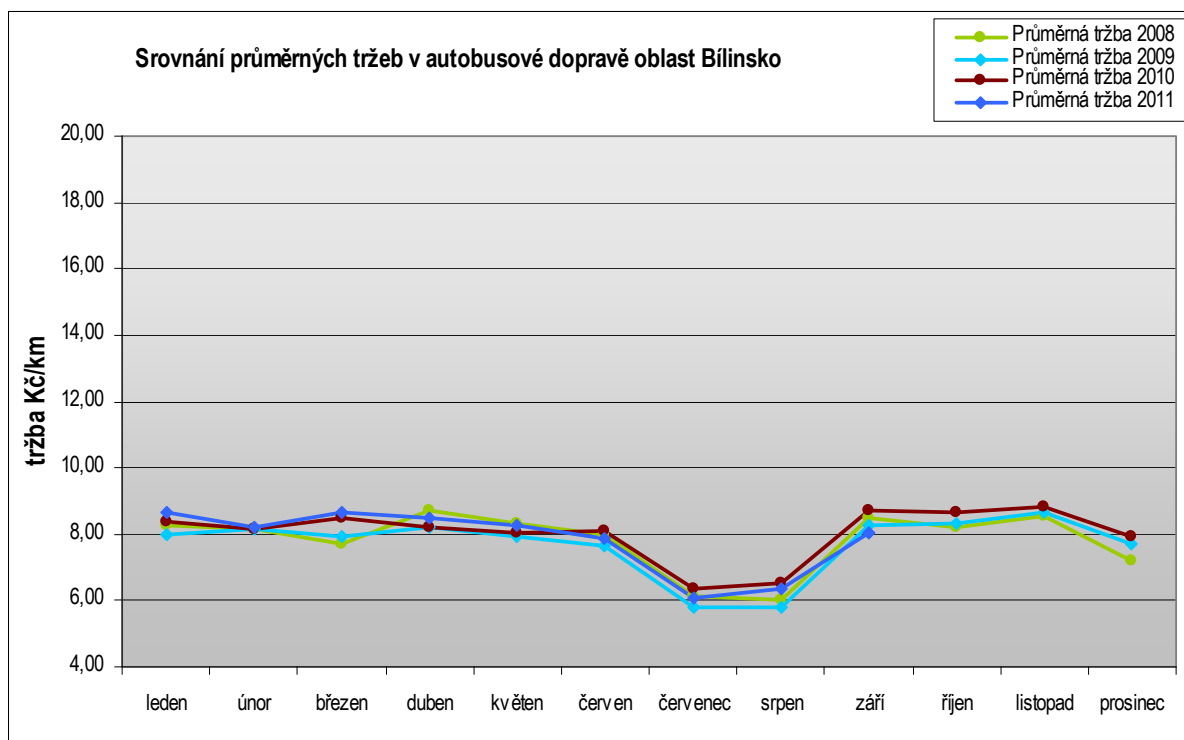
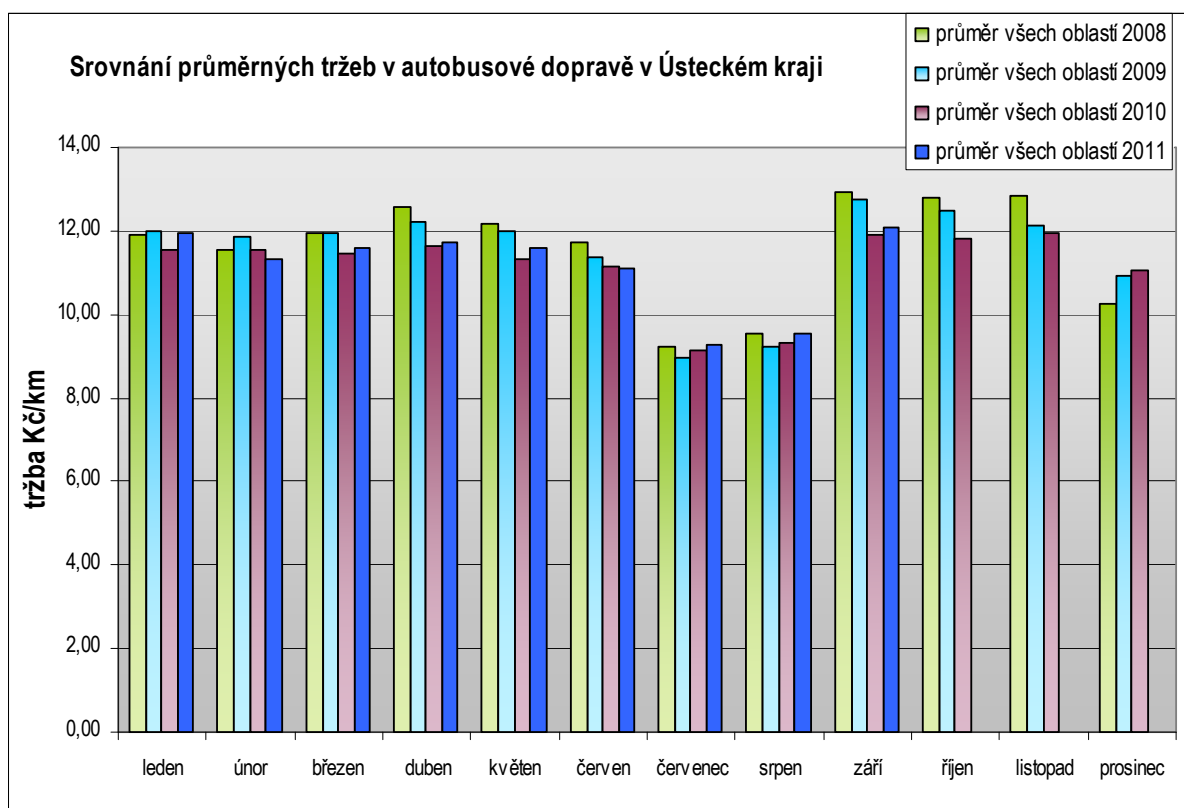
U všech smluv o závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě a u smlouvy o závazku veřejné služby ve veřejné drážní osobní dopravě zajišťované společností České dráhy, a.s. se prokazatelná ztráta hrazená Ústeckým krajem vypočítá jako rozdíl nákladů a doložených tržeb dopravcem.

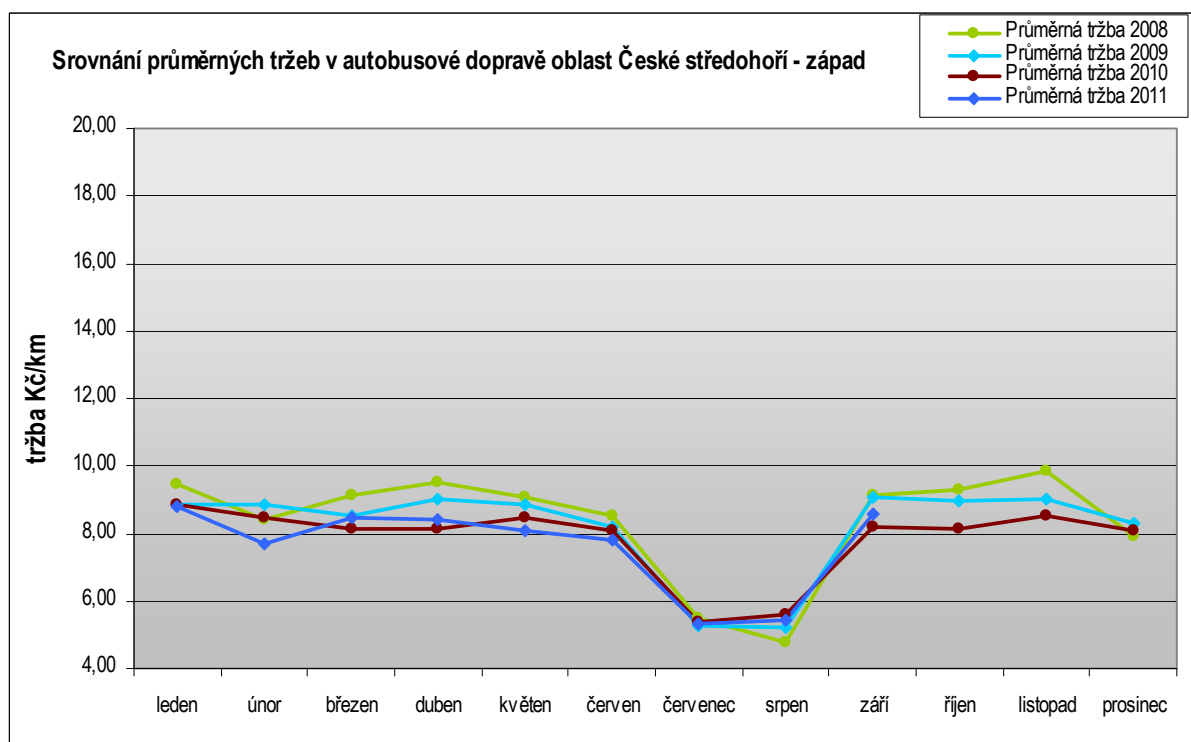
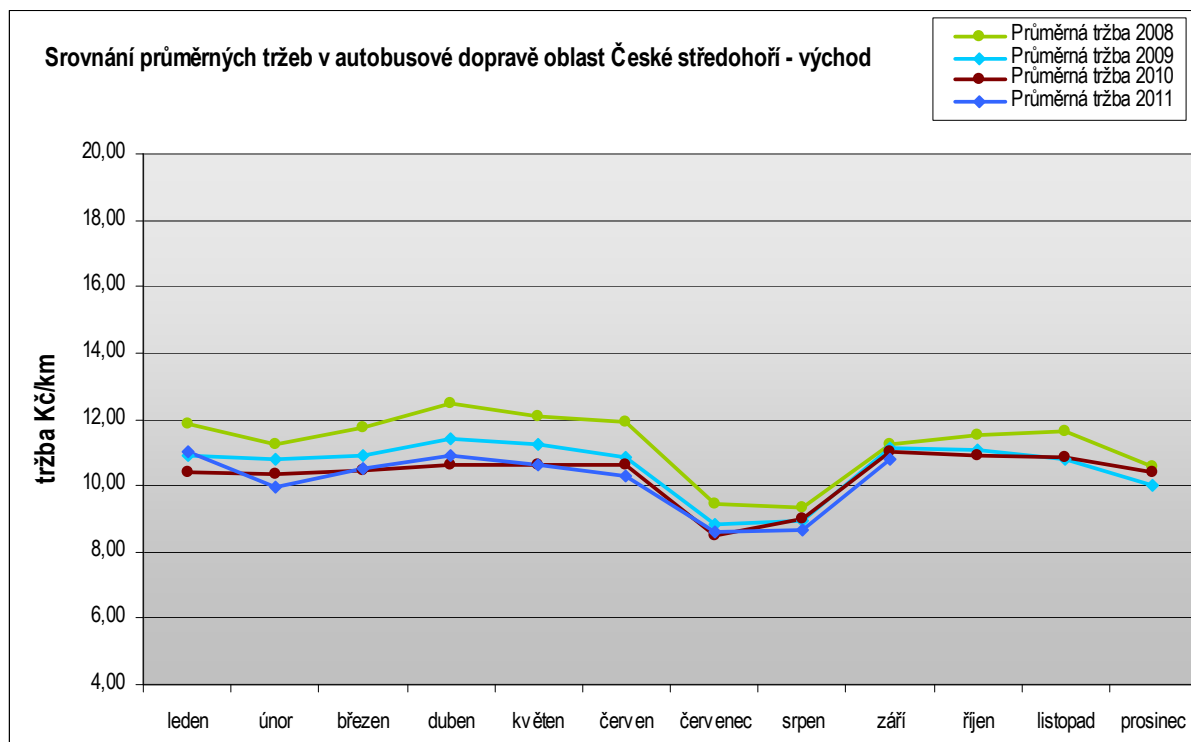
U smlouvy o závazku veřejné služby ve veřejné drážní osobní dopravě zajišťované společností Vogtlandbahn GmbH probíhá kompenzace (úhrada prokazatelné ztráty) v příslušném roce jiným způsobem. Ústecký kraj hradí cenu dopravního výkonu společnosti Vogtlandbahn GmbH formou měsíčních záloh a společnost Vogtlandbahn GmbH čtvrtletně převádí tržby na účet Ústeckého kraje. Výše těchto tržeb se vypočítává dle zprostředkovaného klíče pro dělbou tržeb. Tento klíč bude na základě vyhodnocení všech prodejů jízdních dokladů předcházejícího roku vždy sdělen pro další nadcházející rok.

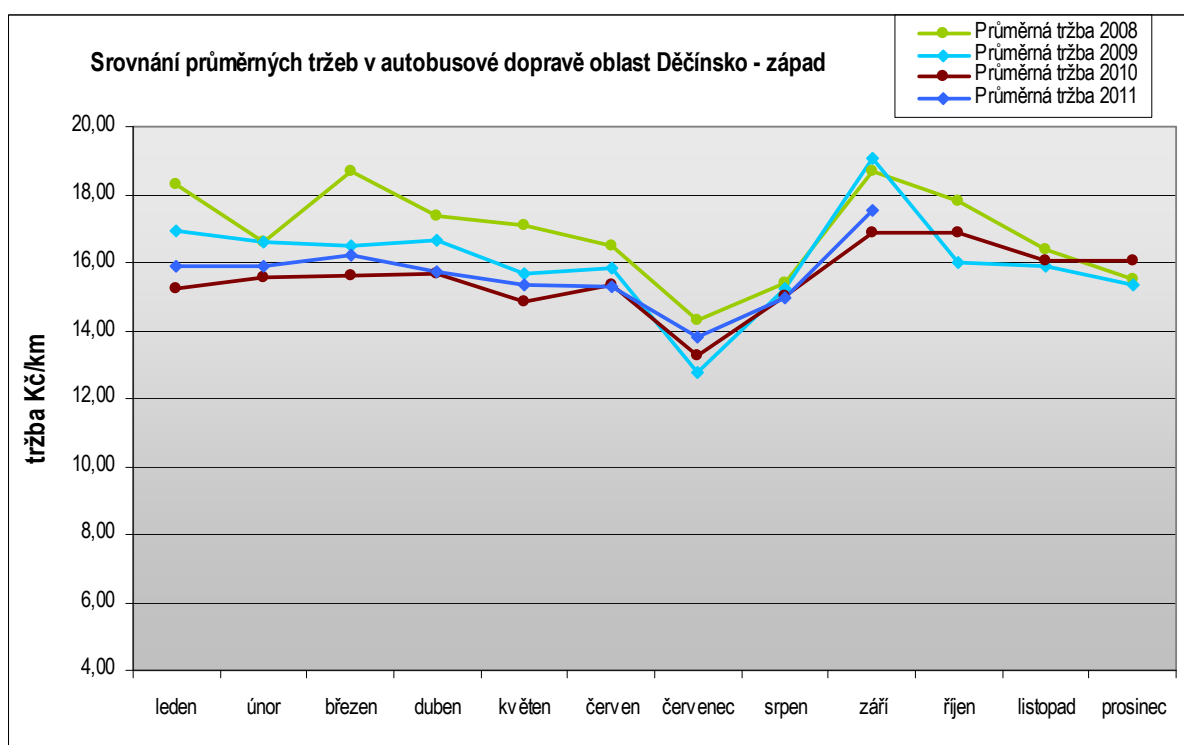
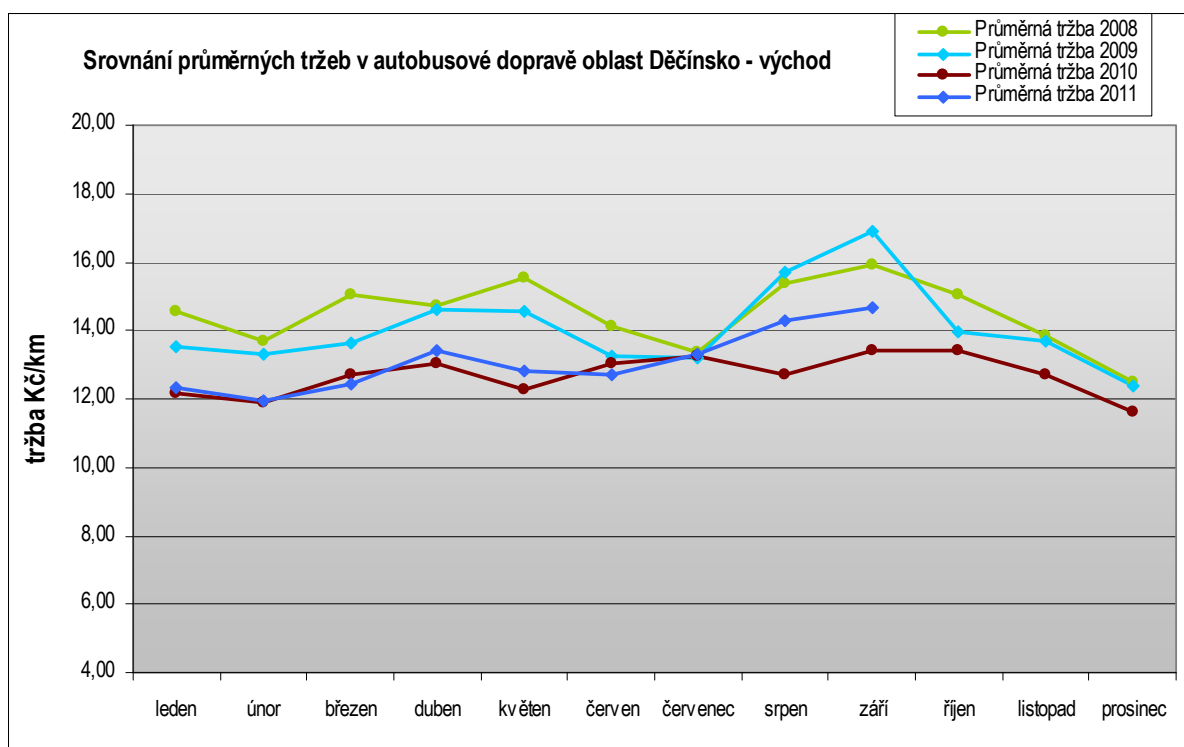
Průměrné tržby v 1. pololetí roku 2011 u autobusové dopravy pokrývají **33,96%** z průměrných celkových nákladů v témže období, průměrné tržby v 1. pololetí roku 2011 u drážní dopravy zajišťované Českými drahami pokrývají **16,65%** z průměrných celkových nákladů v témže období. U drážní dopravy zajišťované společností Vogtlandbahn GmbH toto procento činí **5,89%**.

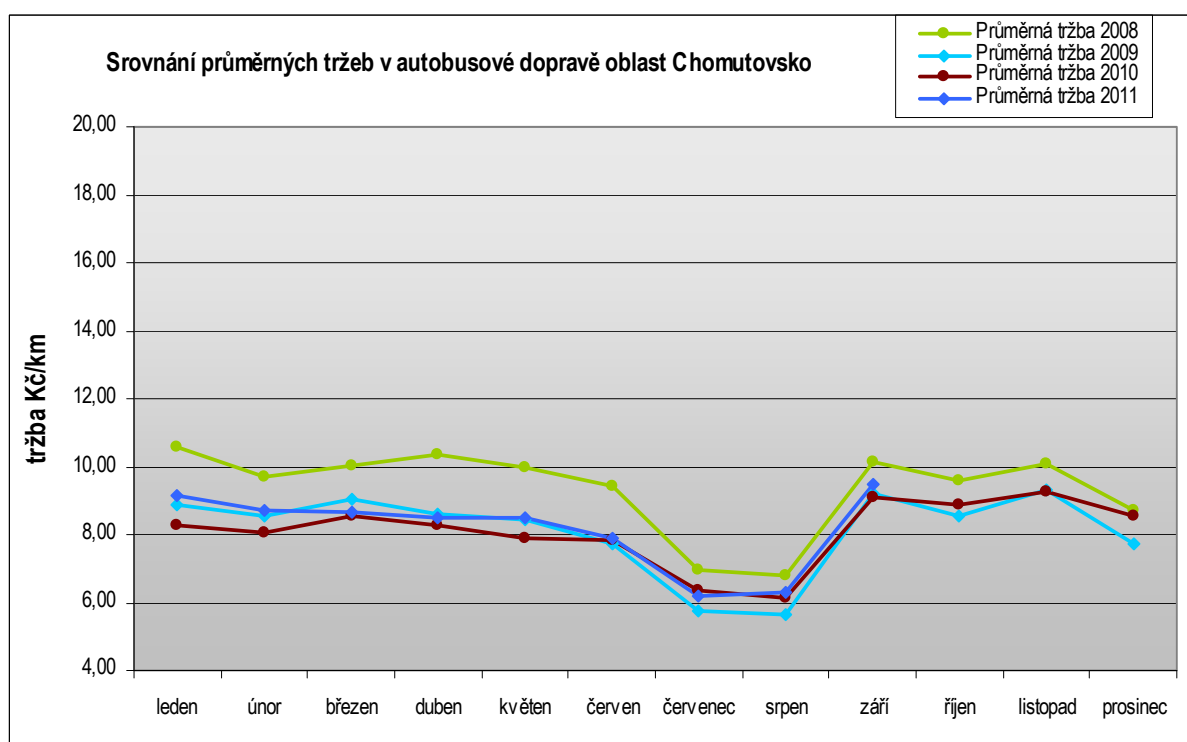
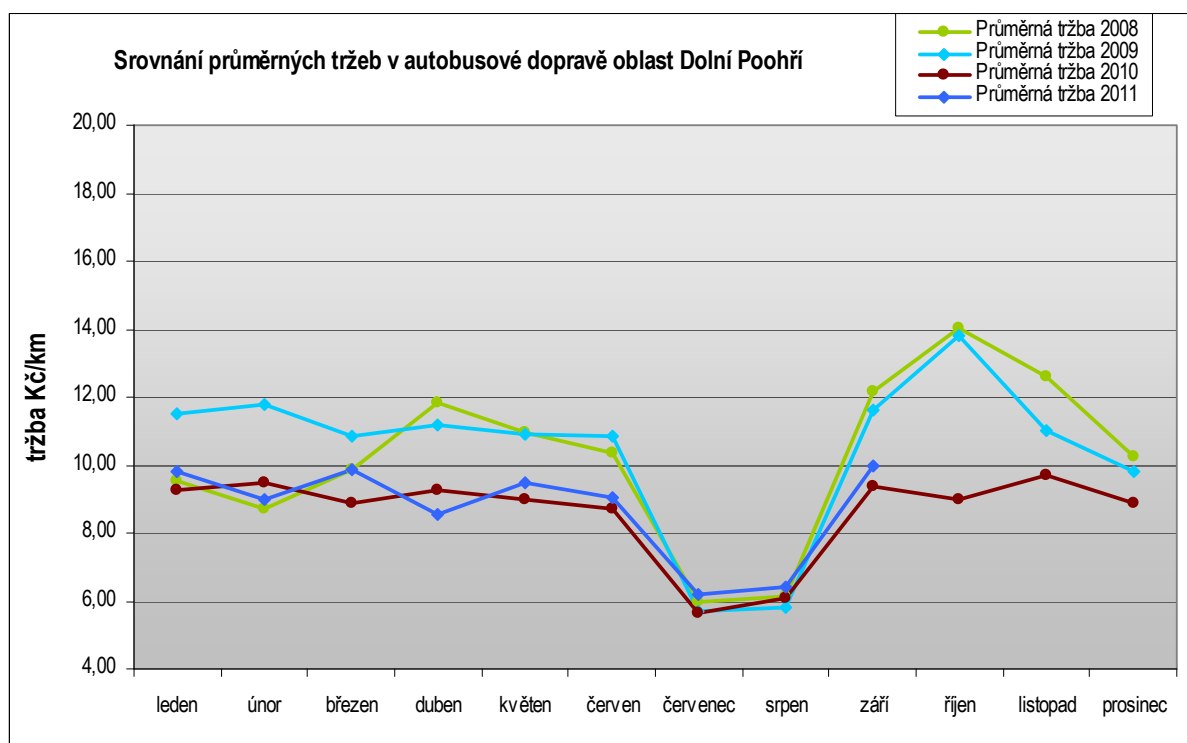


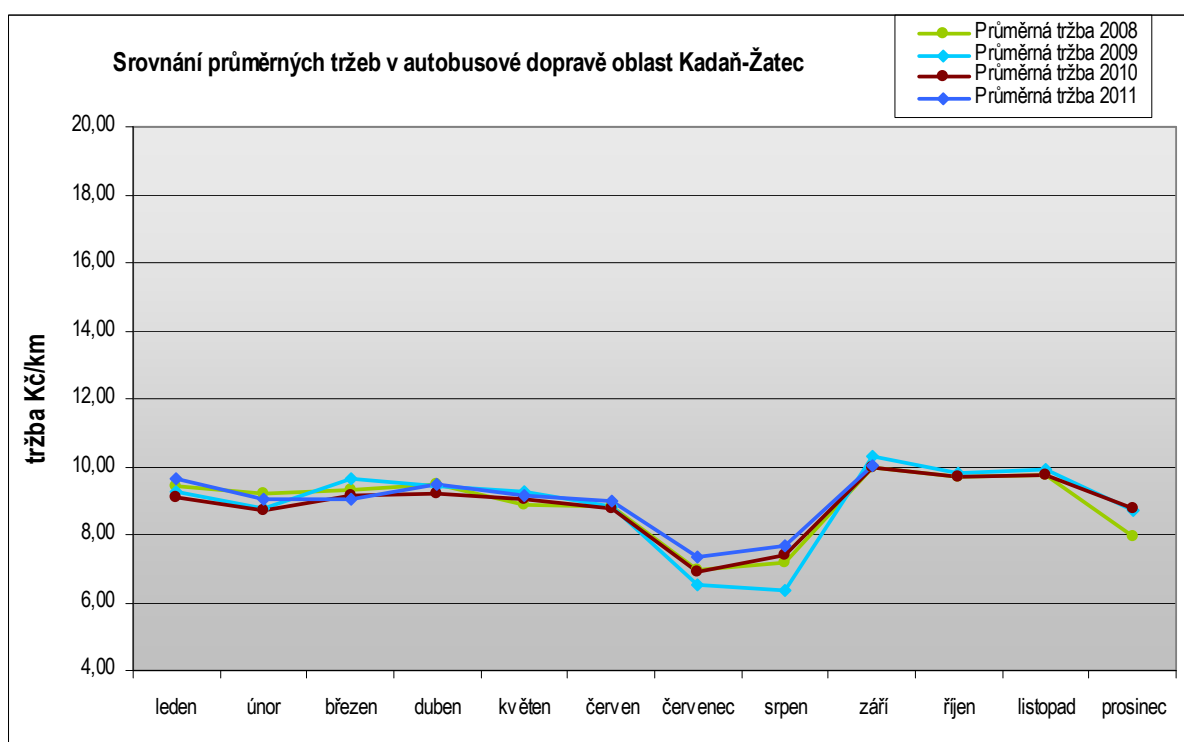
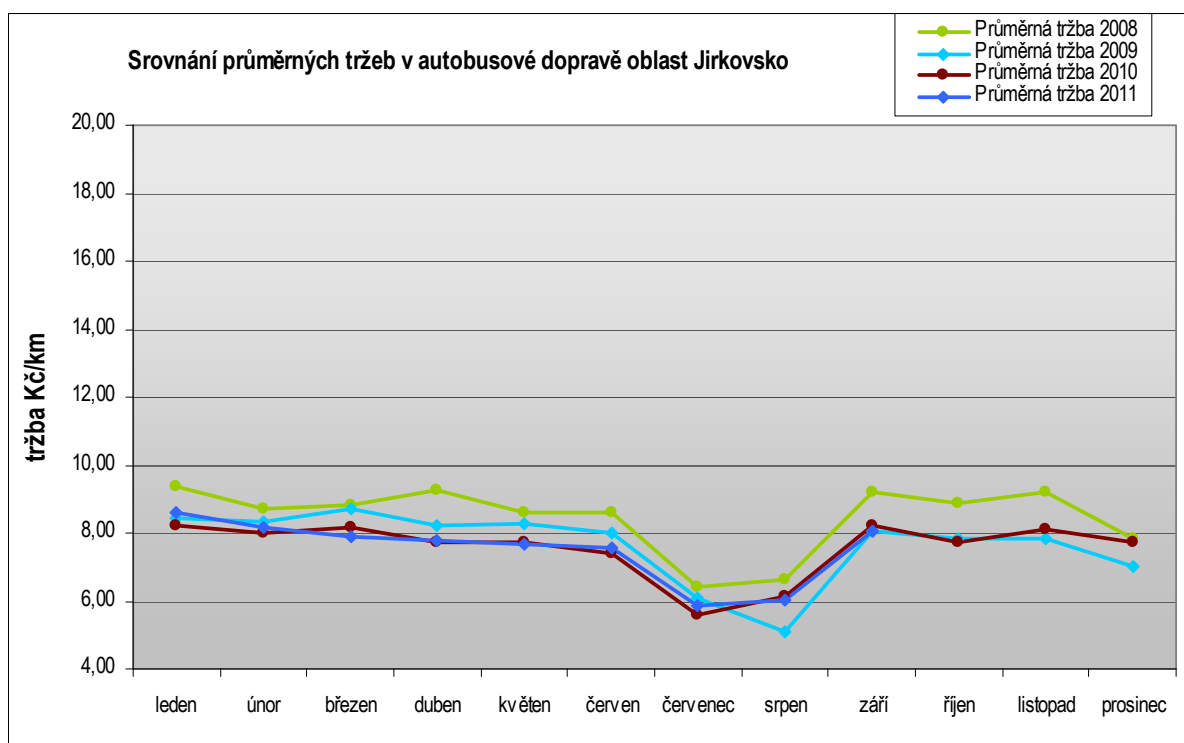
V následujících grafech je srovnání průměrných tržeb v autobusové dopravě celkově v Ústeckém kraji a pak po oblastech v Ústeckém kraji:

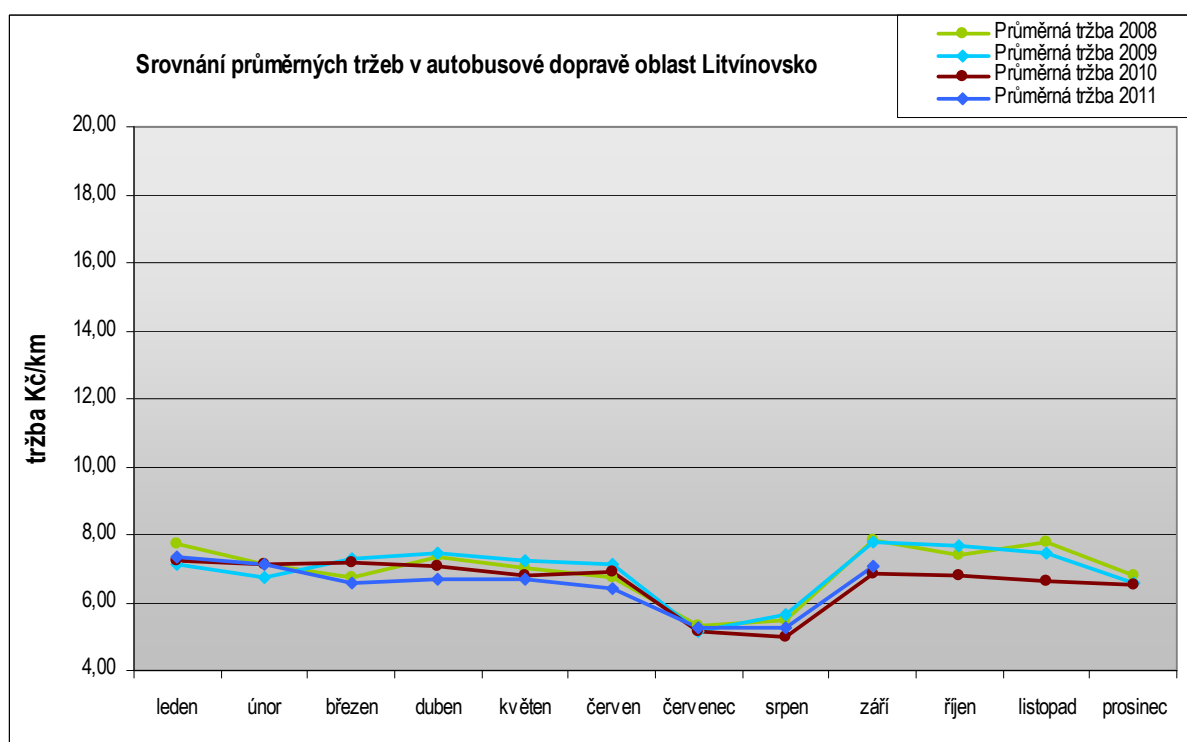
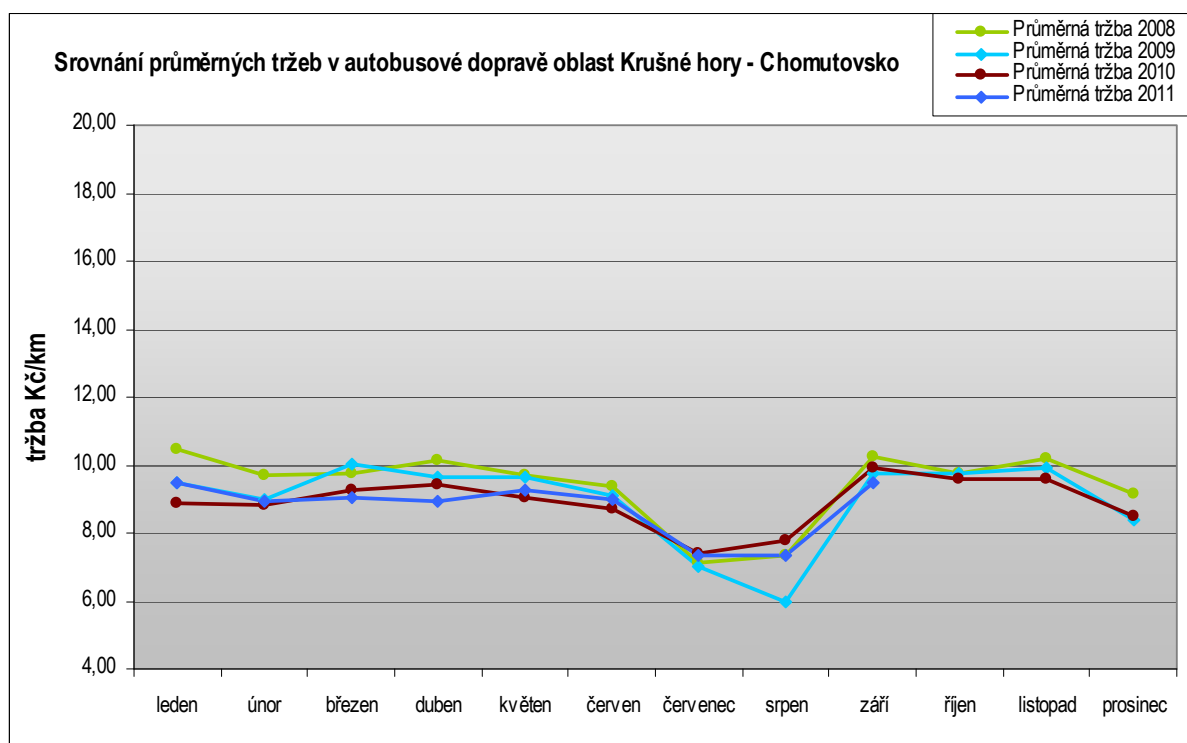


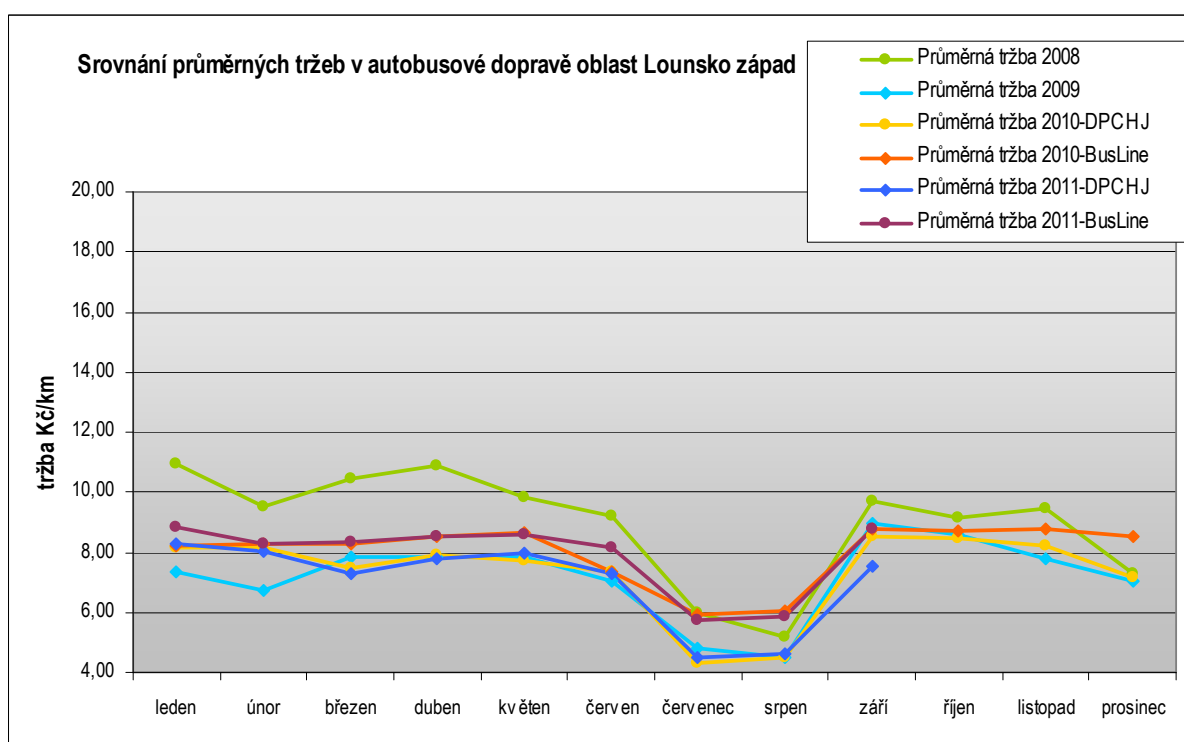
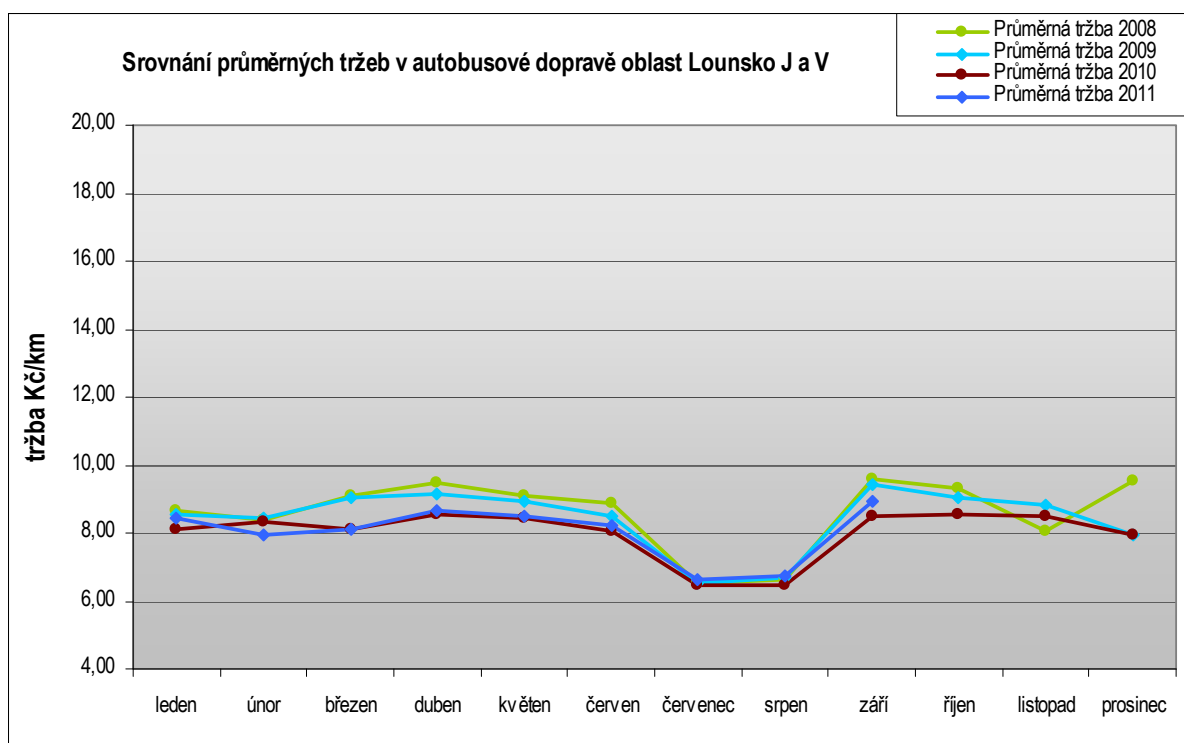


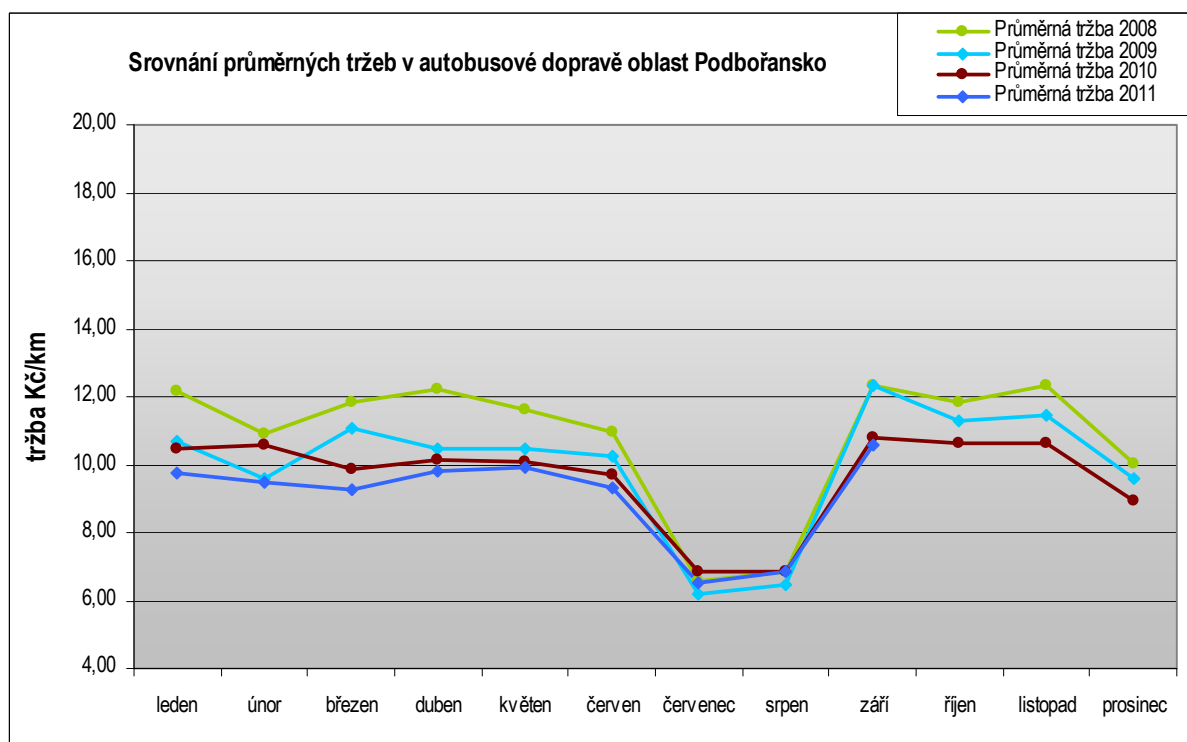
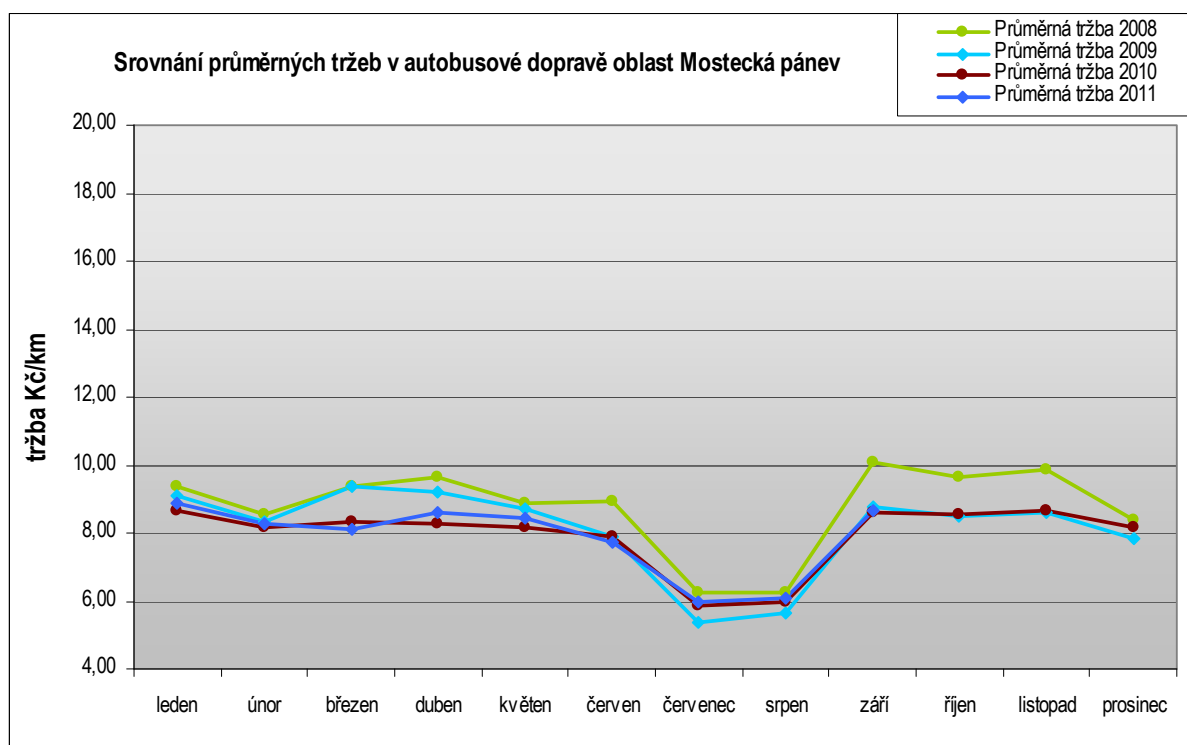


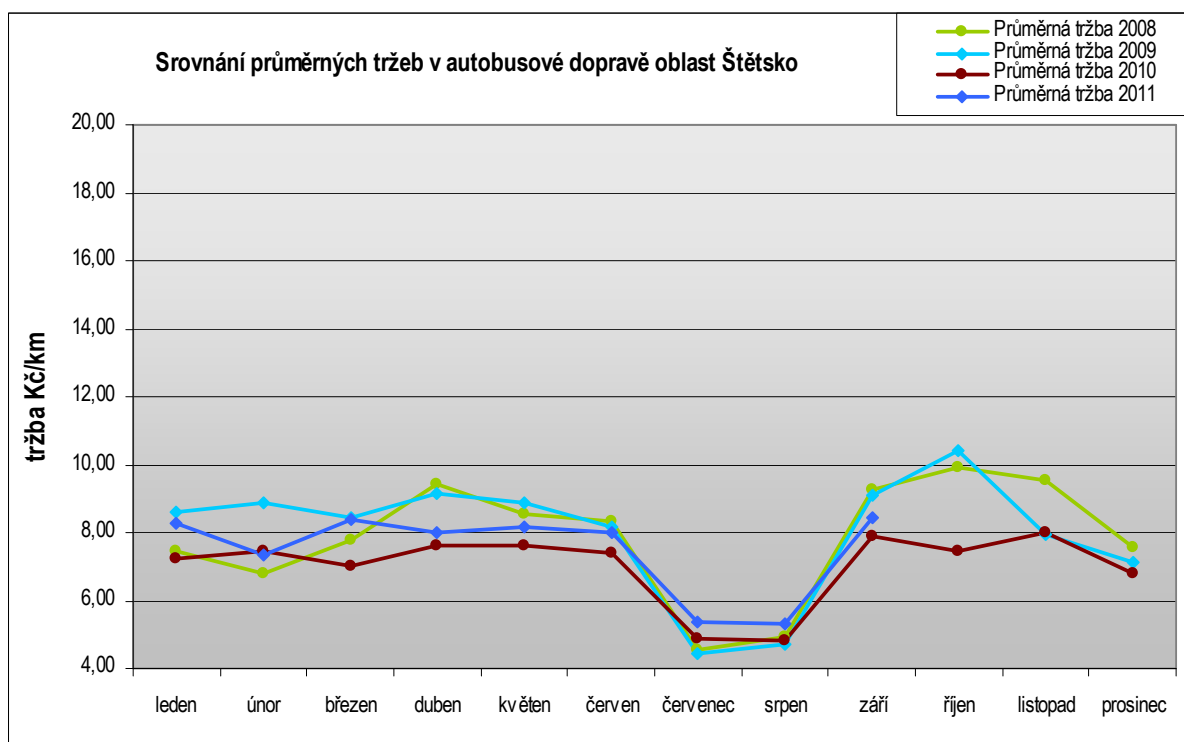
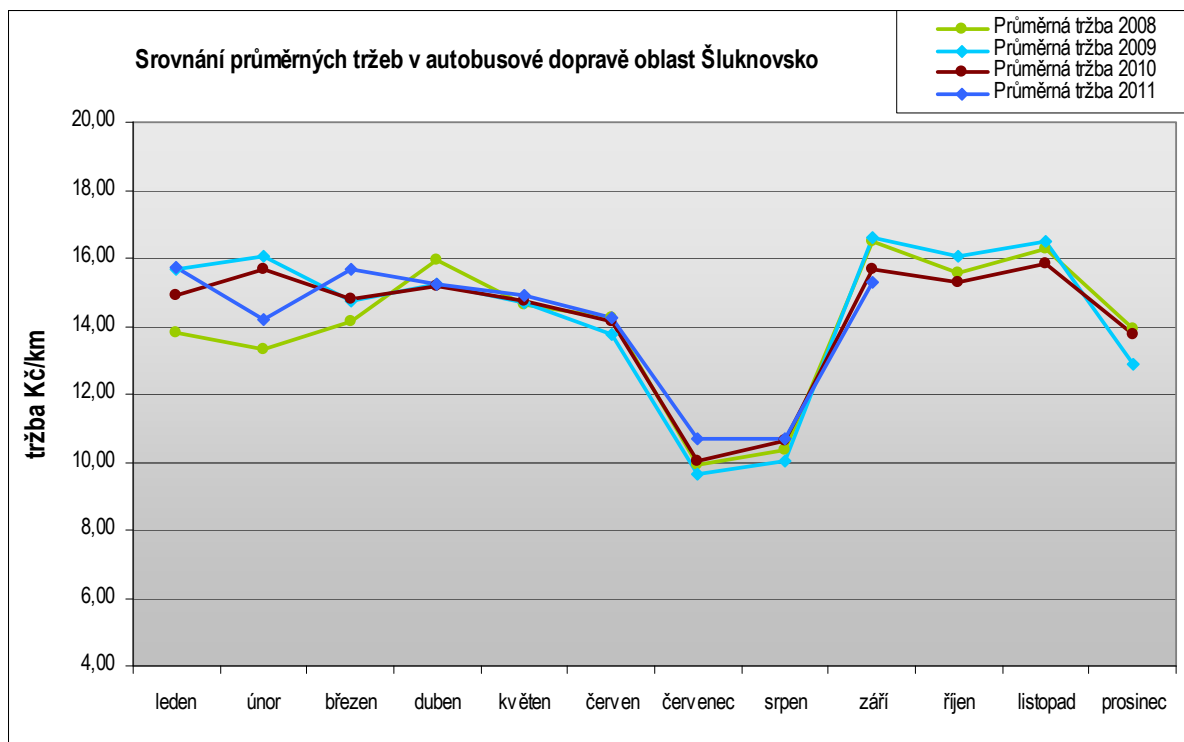


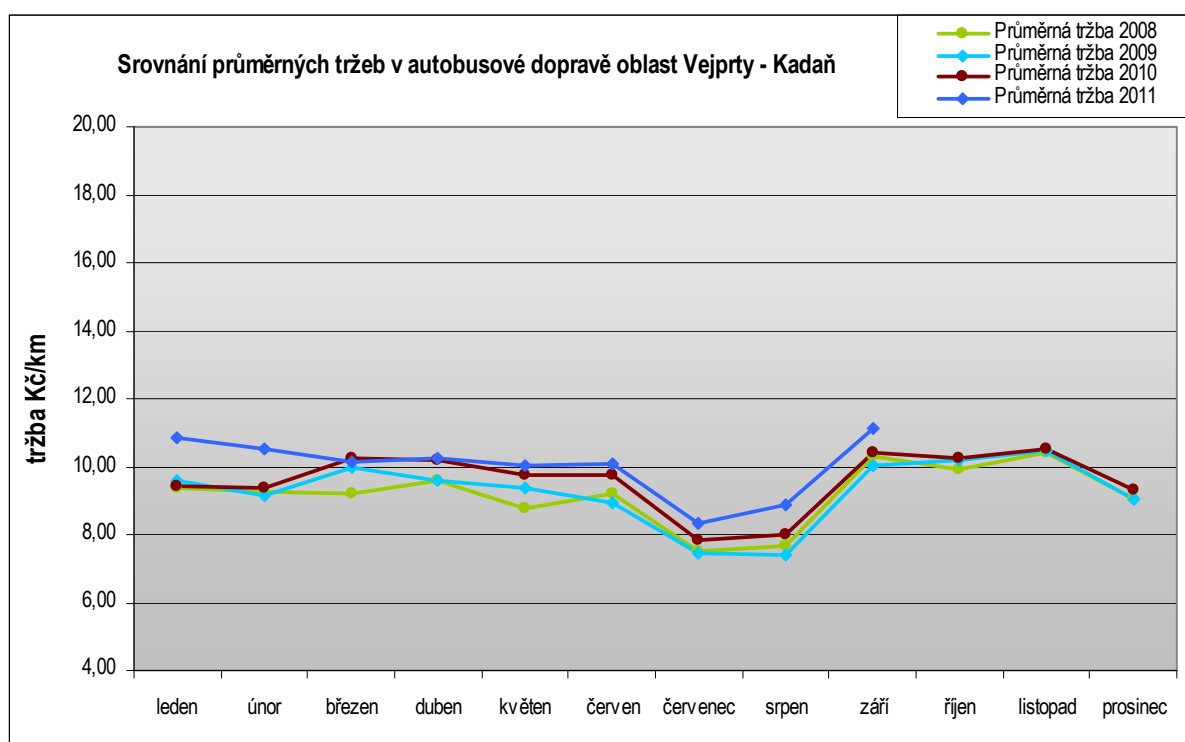
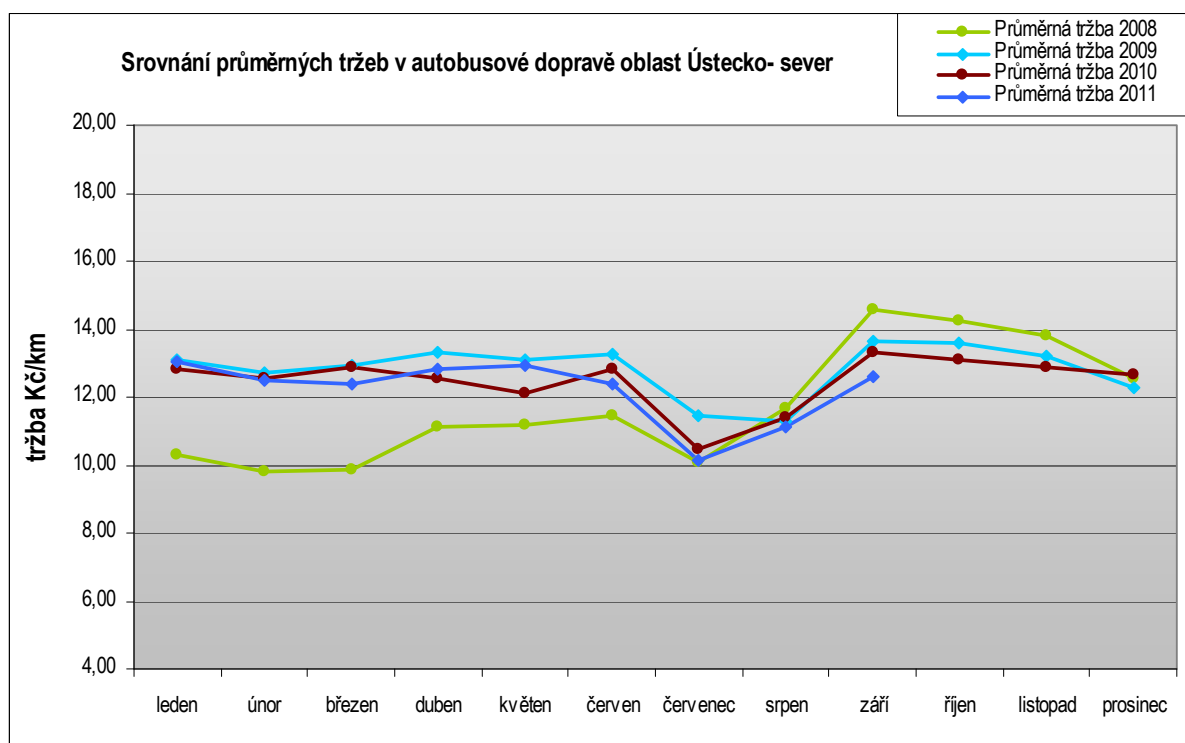


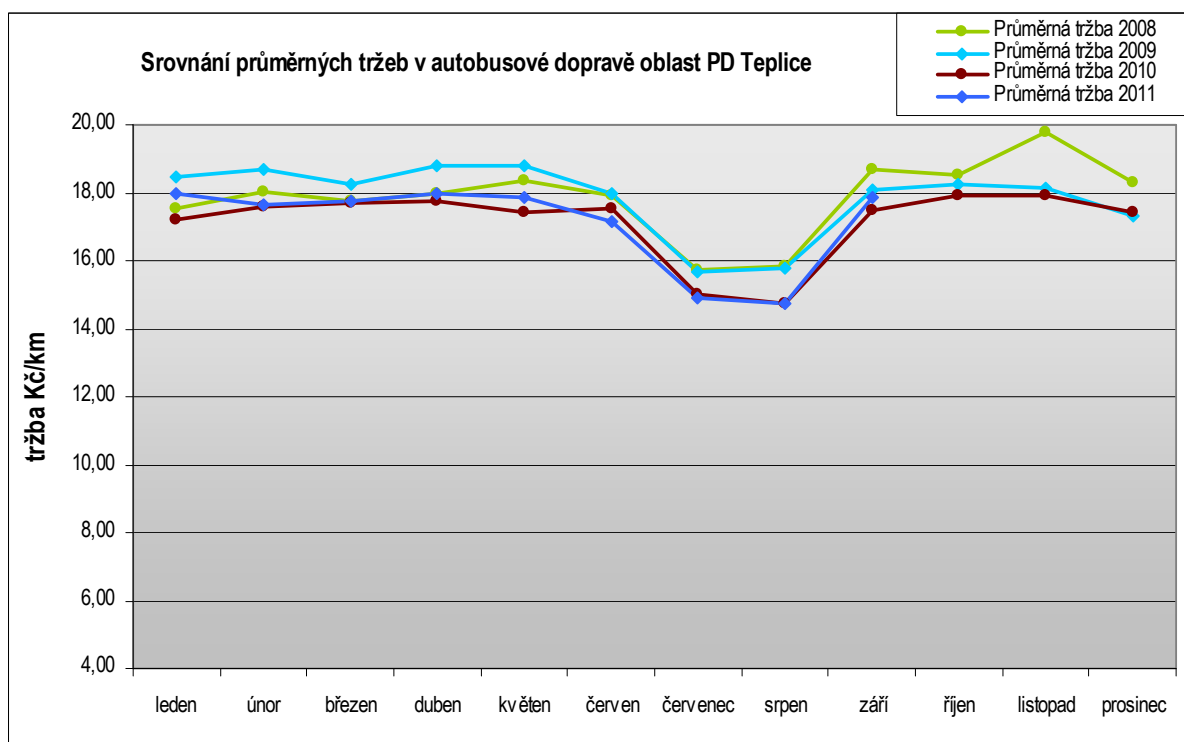
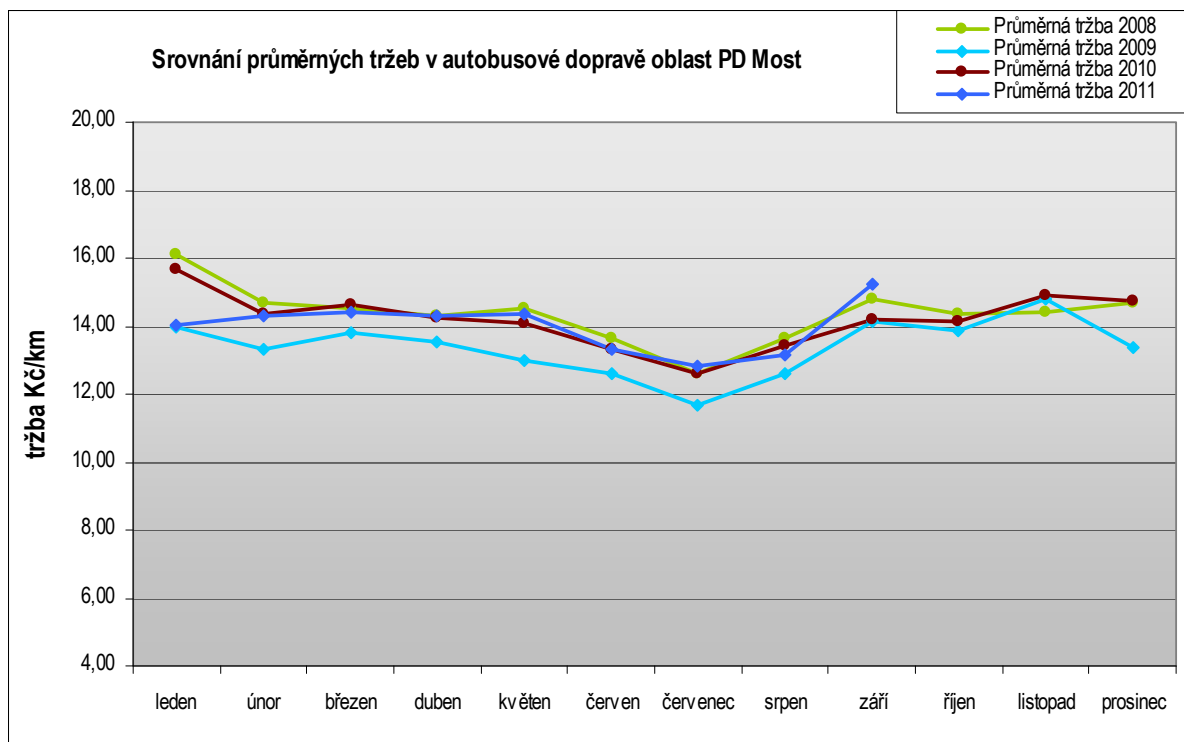


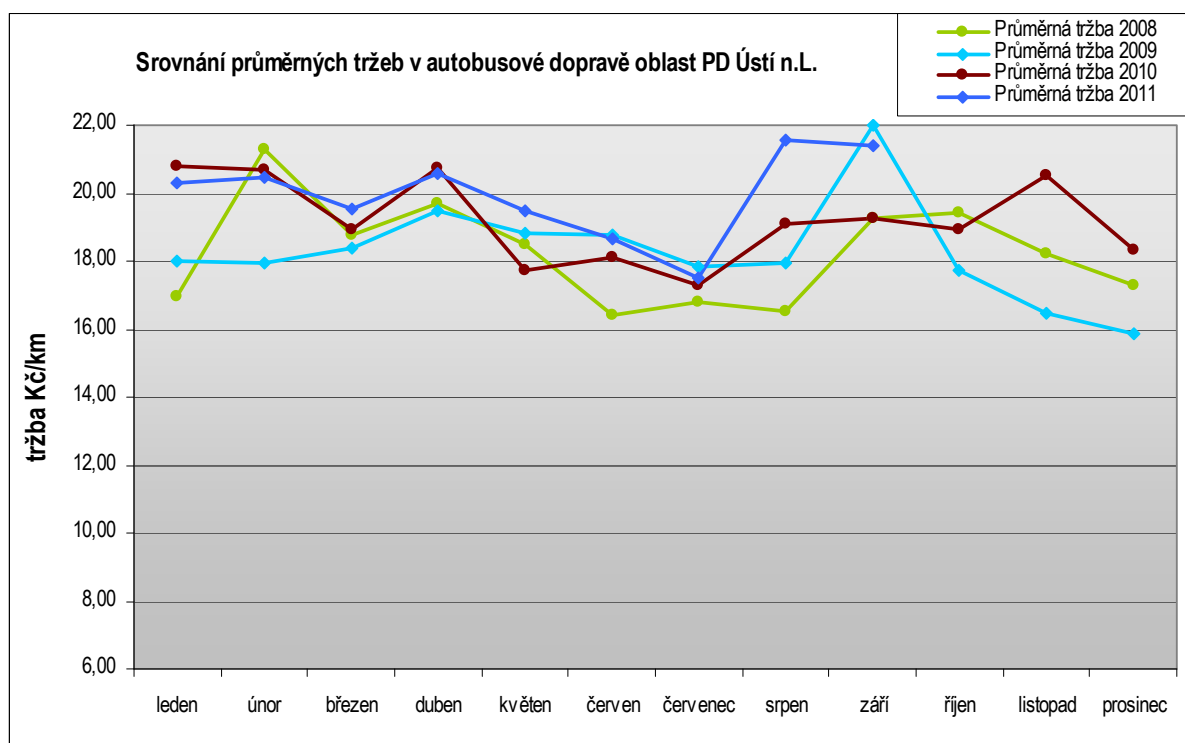




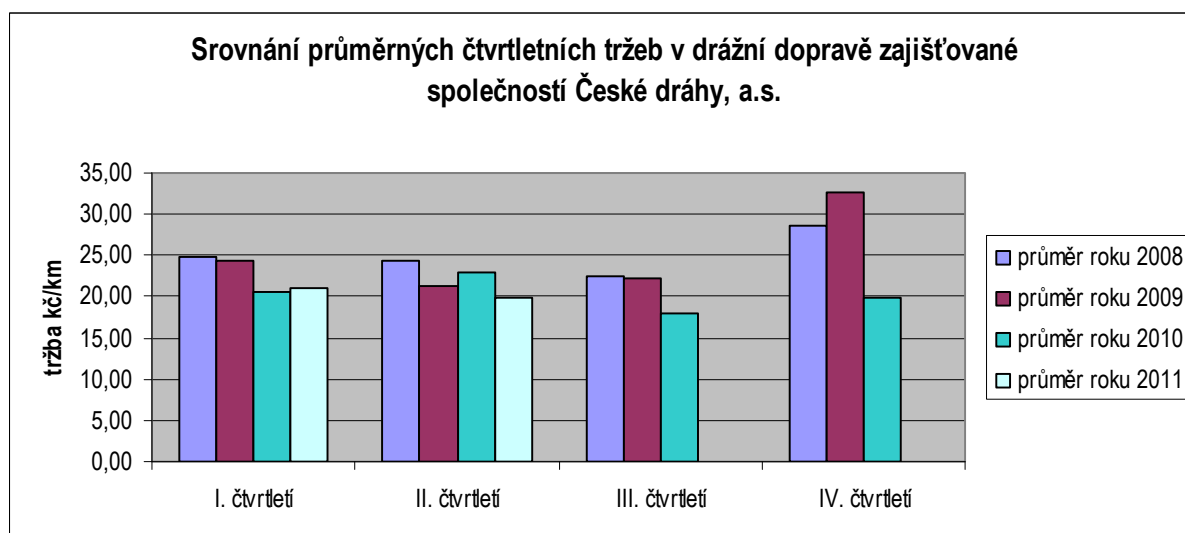








Následující graf ukazuje srovnání čtvrtletních tržeb v drážní dopravě zajišťované společností České dráhy, a.s. U drážní dopravy nemáme data po měsících, ale bohužel jen po čtvrtletích.



Rozpočtový výhled a uvažované položky na dopravu.

Každý rok sestavuje Ústecký kraj rozpočtový výhled Ústeckého kraje na následujících pět let. Tento rozpočtový výhled není však úplně zcela závazný z důvodu nemožnosti jeho úplně přesného sestavení. Každý rok se mění inflace, která není známá na další rok ani při sestavování návrhu rozpočtu na další rok, natož abychom ji věděli zcela přesně na pět nadcházejících let. Též není v našich silách při sestavování rozpočtového výhledu znát dopředu jakékoliv potřebné změny v dopravě, nutné objížďky či nové optimalizace dopravy v různých oblastech Ústeckého kraje. Tyto změny musíme řešit ihned aktuálně a tudíž s nimi ve výhledu není možné počítat.

V návrhu rozpočtu na rok 2012, který bude předložen ke schválení do Zastupitelstva Ústeckého kraje v prosinci 2011, je navrhnutý objem finančních prostředků na dopravní obslužnost autobusovou ve výši 475.200 tis. Kč a na dopravní obslužnost drážní ve výši 731.858 tis. Kč. Částka na dopravní obslužnost drážní se skládá z dvou položek, z rozpočtu kraje je počítáno s částkou 514.400 tis. Kč a zbylá částka 217.458 tis. Kč by měla být poskytnuta z Ministerstva dopravy jako účelová dotace na dofinancování drážní dopravní obslužnosti veřejnou železniční dopravou jednotlivým krajům v letech 2010-2019.

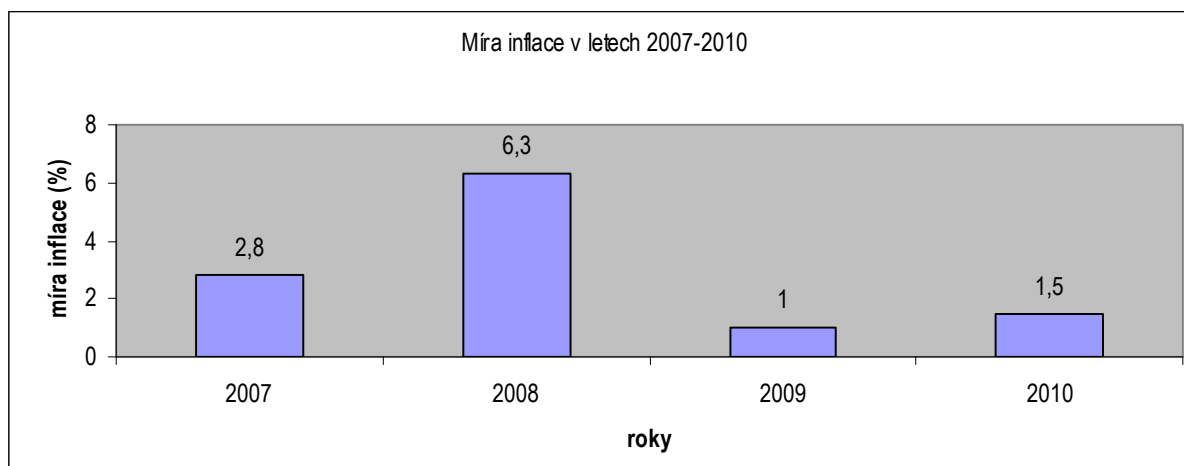
Popis inflačního růstu; popis valorizací ve smlouvách – nyní inflace, možné též dle nafty a mezd viz Lounsko – západ.

Obyčasně inflace znamená všeobecný růst cenové hladiny v čase. Statistické vyjadřování inflace vychází z měření čistých cenových změn pomocí indexů spotřebitelských cen. Informace o dosažené míře inflace jsou využívány např. pro účely valorizace mezd, důchodů a sociálních příjmů. V neposlední řadě jsou tyto informace využívány také v souvislosti s nájemními či jinými smlouvami, v nichž je zakotvena revize původně dohodnutého finančního plnění v závislosti na vývoji inflace.

Výše zmíněné je zakotveno i ve většině našich uzavřených smluv. Ve smlouvách, které vzešly z koncesních řízení, jejichž výsledkem bylo uzavření smluv o závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě k zajištění základní dopravní obslužnosti části území Ústeckého kraje na vymezených linkách v níže uvedených oblastech s platností od 1. 1. 2007 (př. též od 3. 6. 2007 a od 1. 11. 2007) do 31. 12. 2014. Dále je míra inflace zahrnuta i ve smlouvě o závazku veřejné služby ve veřejné drážní osobní dopravě k zajištění základní dopravní obslužnosti územního obvodu Ústeckého kraje uzavřené se společností České dráhy, a.s.

V těchto smlouvách je dopravce oprávněn ke každoročnímu zvýšení aktuální ceny o procento odpovídající míře inflace vyjádřené přírůstkem průměrného ročního indexu spotřebitelských cen v předchozím kalendářním roce dle údajů uveřejněných Českým statistickým úřadem. Dopravce je oprávněn uplatnit inflační zvýšení ceny pouze v dodatku, kterým je upřesňován předběžný odborný odhad prokazatelné ztráty (kompenzace).

V následujícím grafu je vidět vývoj míry inflace v předcházejících letech:



Obrázek 14 - vývoj inflace v minulých letech s vlivem na cenu dopravního výkonu

V uzavřené dopravní smlouvě se společností Vogtlandbahn GmbH, která má povahu jako smlouva o závazku veřejné služby ve veřejné drážní osobní dopravě k zajištění základní dopravní obslužnosti územního obvodu Ústeckého kraje se zvýšením ceny o míru inflace počítáno není.

V nových smlouvách, které se připravují do výběrového řízení a smlouva pro oblast Lounsko – západ, která již byla uzavřena na základě výběrového řízení, bude na rozdíl od dosud

uzavřených smluv Ústecký kraj, jako objednatel, požadovat cenu dopravního výkonu pro základní rozsah dopravy (počet km uvedený v zadávací dokumentaci) a cenu za kilometr nad rámec základního rozsahu i za kilometr ušetřený. Cena dopravního výkonu se pak nebude navyšovat o míru inflace celá, jak je tomu dnes, ale jen se upraví složka mzdy v závislosti na meziročním zvýšení či snížení průměrné hrubé nominální mzdy a složka pohonných hmot v závislosti na meziročním zvýšení či snížení spotřebitelské ceny motorové nafty, resp. LPG, obojí vyhlášené Českým statistickým úřadem.

4.2 Návrh smluvního řešení

S ohledem na dosud probíhající výběrová řízení a smluvní vztahy mezi objednatelem a dopravci, připravil Ústecký kraj počínaje soutěží na zadání zakázky v oblasti Lounsko - západ nové parametry pro definování požadavků na provoz linkové dopravy, které plánuje uplatnit ve všech následných výběrových řízeních. Ústecký kraj je schopen požadovat odpovídající služby pro cestující i vhodnou kapacitu vozidel na základě poznatků z pracovní činnosti.

Nové smlouvy jsou a budou uzavírány na dobu 10-ti let v souladu s novými právními předpisy 1370/2007 a 194/2010. Ústecký kraj postupně optimalizuje dopravní oblasti tak, aby v soutěžích dosáhl maximálně provázaných a vytížených oběhů pro dopravce, tedy zajistil dopravu v současném rozsahu nižším počtem vozidel. Každé vozidlo obvykle v ceně cca 4 mil. Kč. se logicky promítne do ceny dopravního výkonu. U minulé soutěže na oblast Lounsko-západ jsme dosáhli proběhu vozidla v oblasti v průměru 72 tis. km za rok, což se projevilo snížením nabídkových cen dopravního výkonu. Dále se Ústecký kraj v nových smlouvách zaměřuje na podmínky týkající se plánovaného zavedení IDS Ústeckého kraje od 1. 1. 2015.

Eliminací počtu vozidel pro zakázku můžeme požadovat kvalitnější vozidla s vyšším komfortem pro cestující. Lze tak počítat s požadavky na 100% nízkopodlažních vozidel, 100% klimatizovaných vozidel, sedadla s vysokými opěradly a dalšími prvky zkvalitňujícími cestování. Ústecký kraj může také požadovat počet a velikost vozidel pro konkrétní linky na základě poznatků z provozu. Principem plánovaných soutěží je definování vozidel, která pak dopravce pro zakázku zakoupí jako nová a během plnění zakázky již není třeba řešit obnovu vozového parku. Po jejím skončení jsou vozidla již odepsána a kraj za ně nemusí přebírat závazky dalšího provozu.

Na rozdíl od dosud uzavřených smluv (vyjma oblasti Lounsko - západ) objednatel bude požadovat cenu dopravního výkonu pro základní rozsah dopravy (počet km uvedený v zadávací dokumentaci) a cenu za kilometr nad rámec základního rozsahu i za kilometr ušetřený. Cena dopravního výkonu se pak nenavyšuje o míru inflace celá, jak je tomu dnes, pouze však složka mzdy a pohonných hmot a to dle jejich růstu uvedeného ČSÚ

Jelikož vzhledem k garanci tarifního řešení ze strany kraje není riziko tržeb na straně dopravce, nejedná se dle dostupných právních stanovisek o koncesi na služby a zakázku je třeba řešit dle zákona o veřejných zakázkách 137/2006 Sb., tak jak tomu bylo u soutěže pro oblast Lounsko – západ.

Rozdělení kraje předpokládáme opět do oblastí, které budou předmětem samostatných soutěží na provozování veřejných služeb v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě. Na základě zkušeností se současnou organizací provozu i dle výhledových cílů dopravní obslužnosti kraje stanovených tímto plánem je navrženo řešení rozdělující kraj do oblastí dle přílohy 4. Uspořádání veřejných otevřených soutěží ve stejném režimu jako uskutečněná soutěž na oblast Lounsko – západ, tj. dle zákona 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách předpokládáme v takovém dostatečném předstihu, aby bylo možné ze strany dopravců zajistit potřebné práva a služby a techniku pro zabezpečení provozu v oblastech od 1. 1. 2015.

Navržené oblasti odpovídají zpravidla provozním celkům s 12 – 20 autobusy a dopravním výkonem 800 000 – 1 200 000 km/rok.

Harmonogram soutěží v oblastech

Harmonogram přináší orientační charakteristiky zakázek a termínů jejich realizace. Soutěže jsou pro jejich provozně-administrativní realizovatelnost rozloženy do 4 etap tak, aby zahájení provozu zakázek nebylo ohroženo.

U příměstských doprav objednává kraj z pravidla jen části linek či spojů a tak je nutné smluvní zajištění ve spolupráci s městem. Města jsou někdy vlastníky dopravních podniků a tak jim mohou za určitých podmínek zadat zakázku přímo. Bylo by tedy potřeba definovat odpovídající způsob spolupráce s dopravcem prostřednictvím města.

Tabulka 5 - Přehled dopravních oblastí a soutěží na zajištění dopravní obslužnosti

Oblast	Provozní centrum oblasti	Informační kanceláře	Spolupráce	Termín notifikace	Zahájení soutěže	Příjem nabídek	Zahájení provozu
Děčínsko	Děčín	Děčín		4/2012	4/2013	6/2013	1. 1. 2015
Dolní Poohří	Litoměřice, Lovosice, Roudnice n.L.	Lovosice, Roudnice n.L.		12/2011	12/2012	2/2013	1. 1. 2015
Chomutovsko	Chomutov	Chomutov		12/2011	12/2012	2/2013	1. 1. 2015
Kadaň – Žatec	Kadaň, Žatec	Kadaň		12/2012	12/2013	2/2014	1. 1. 2015
Litoměřicko	Litoměřice, Štětí	Litoměřice, Štětí		12/2012	12/2013	2/2014	1. 1. 2015
Litvínov - Bílina	Litvínov, Bílina	Litvínov, Bílina		8/2012	8/2013	10/2013	1. 1. 2015
Lounsko – západ	Louny, Žatec	Žatec		4/2010	4/2011	6/2011	1. 1. 2012
Lovosice – Louny	Lovosice, Louny	Louny		8/2012	8/2013	10/2013	1. 1. 2015
Mostecká pánev	Most, Louny, Žatec	Most		4/2012	4/2013	6/2013	1. 1. 2015
Podbořansko	Podbořany, Žatec	Podbořany		4/2012	4/2013	6/2013	1. 1. 2015
Šluknovsko	Rumburk, Varnsdorf	Rumburk, Varnsdorf		12/2011	12/2012	2/2013	1. 1. 2015
Teplicko	Teplice	Teplice		12/2012	12/2013	2/2014	1. 1. 2015
Ústecko	Ústí n. L.	Ústí n. L.		8/2012	8/2013	10/2013	1. 1. 2015
Vejprtsko	Vejprty, Kadaň, Klášterec n.O.,	Klášterec n.O.		8/2012	8/2013	10/2013	1. 1. 2015
Příměstská doprava Most a Litvínov			Most a Litvínov				1. 1. 2015
Příměstská doprava Teplice			Teplice				1. 1. 2015
Příměstská doprava Ústí nad Labem			Ústí nad Labem				1. 1. 2015

Obrázek 15 - Oblasti kraje podle jednotlivých etap výběrového řízení (I. – IV.)

Schéma plánovaného rozdělení Ústeckého kraje na dopravní oblasti od 1.1.2015.
Etapy soutěží na zajištění dopravní obslužnosti kraje

I. etapa, notifikace 12/2011

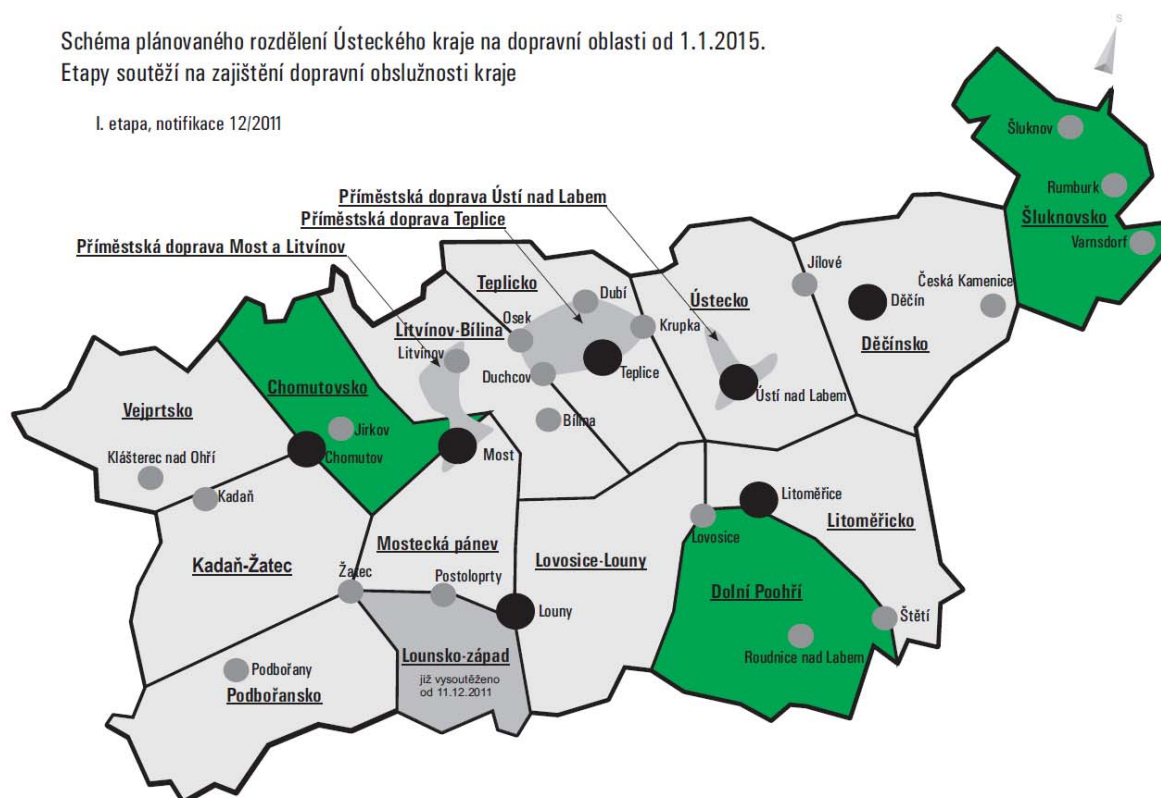


Schéma plánovaného rozdělení Ústeckého kraje na dopravní oblasti od 1.1.2015.
Etapy soutěží na zajištění dopravní obslužnosti kraje

II. etapa, notifikace 4/2012

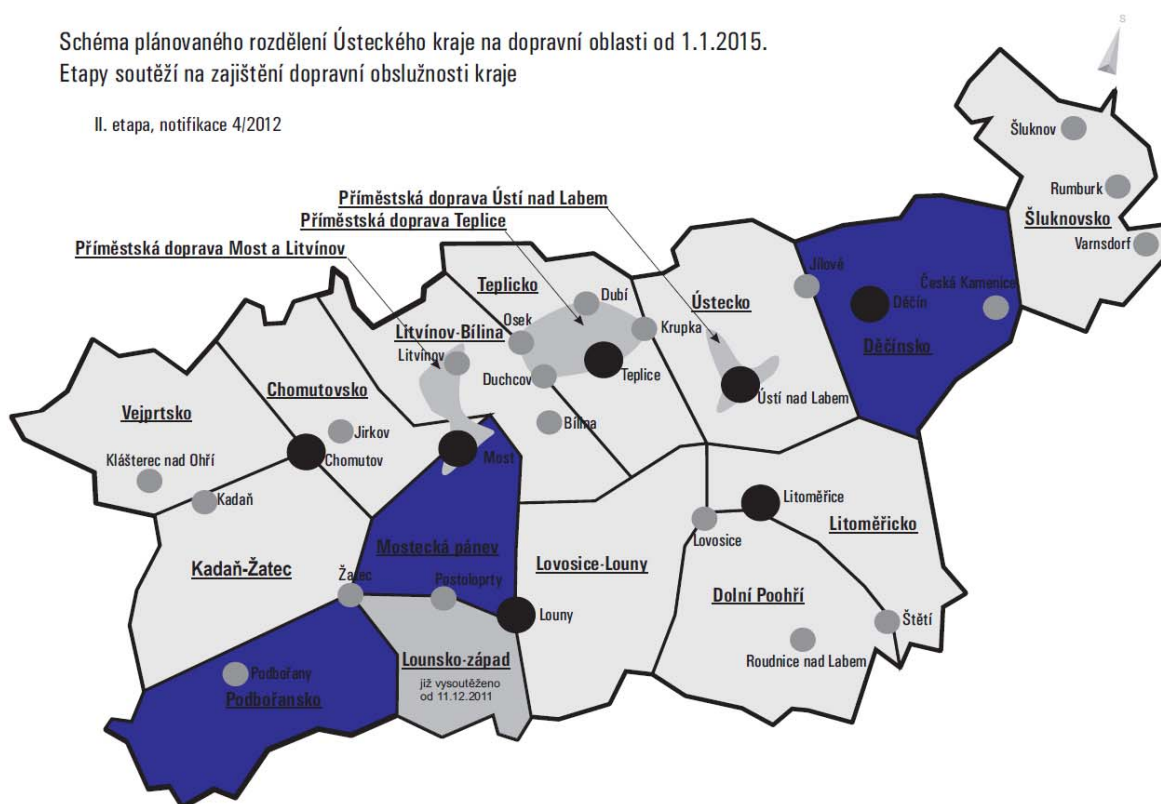


Schéma plánovaného rozdělení Ústeckého kraje na dopravní oblasti od 1.1.2015.
Etapy soutěží na zajištění dopravní obslužnosti kraje

III. etapa, notifikace 8/2012

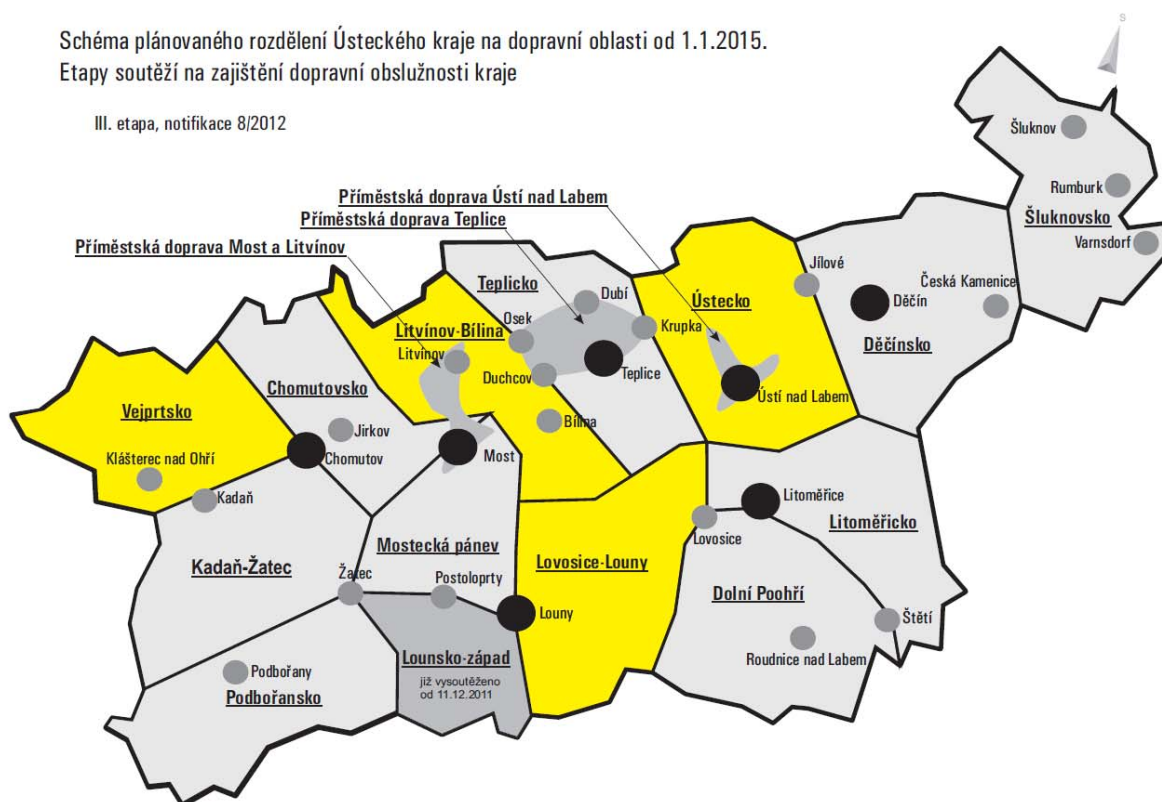
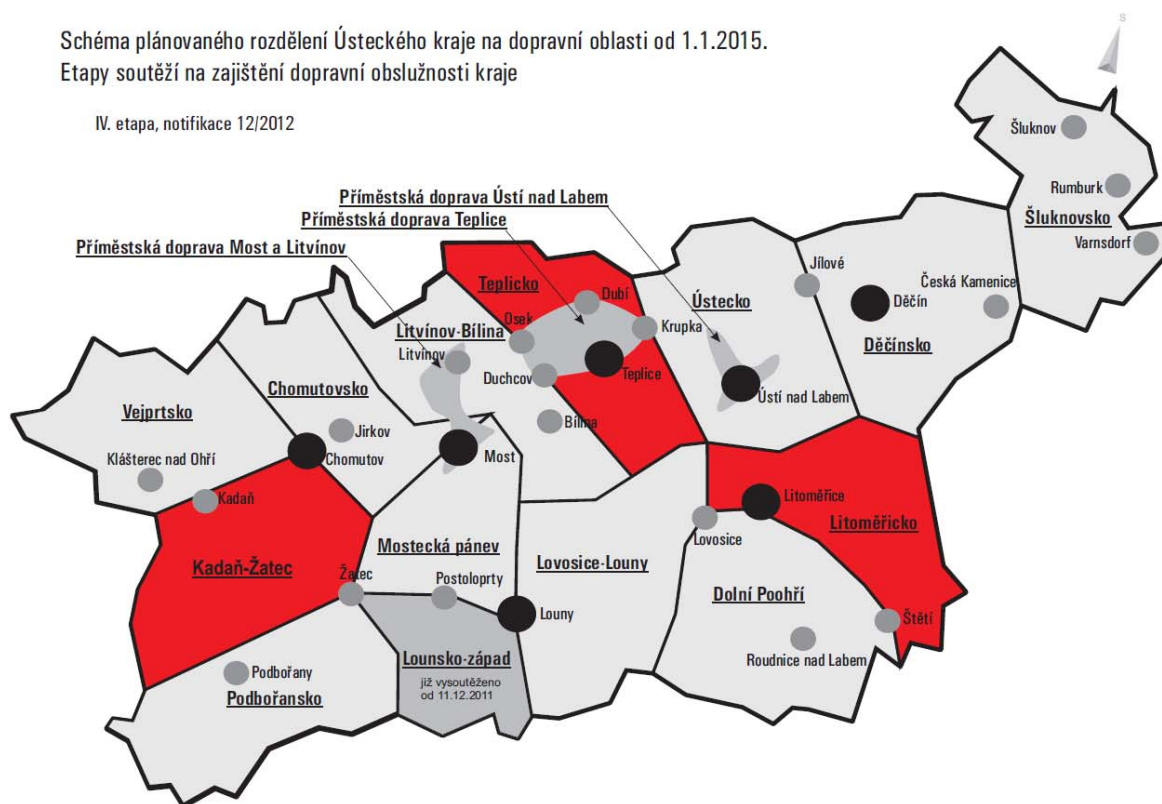


Schéma plánovaného rozdělení Ústeckého kraje na dopravní oblasti od 1.1.2015.
Etapy soutěží na zajištění dopravní obslužnosti kraje

IV. etapa, notifikace 12/2012



Seznam příloh

- 1) Tabulky 1 – 3 dopravního modelu přepravních vztahů meziměstských relací v Ústeckém kraji
- 2) Schéma železničních linek objednávaných Ústeckým krajem s platností od 11. 12. 2011
- 3) Analýza přepravených cestujících na regionálních železničních linkách – úsekové přepravní využití v pracovní dny/víkendové dny
- 4) Schéma plánovaného rozdělení Ústeckého kraje na dopravní oblasti od 1. 1. 2015