

Podstata předmětu jednání

Zastupitelstvu Středočeského kraje předkládá Integrovaná doprava Středočeského kraje, příspěvková organizace (dále jen „IDSK, p. o.“) ke schválení návrh na uzavření Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID (linky PID č. 517, 688 a 446 s opcí na provoz vodíkových autobusů) pro období let 2024 až 2034 od 1. 12. 2024 do 30. 11. 2034 (dále jen „Smlouva o VS“) s dopravcem MARTIN UHER bus, s.r.o., IČO: 14367971, v návaznosti na uzavřené Memorandum o vzájemné spolupráci na projektu „Nákup bezemisních vozidel pro veřejnou dopravu“ mezi dopravcem Martin Uher Bus, Středočeským krajem, ČEZ, a.s. a Integrovanou dopravou Středočeského kraje, p.o., kterým deklarovali svůj vážný zájem o rozvoj využití vodíku jako zdroje čisté energie pro mobilitu ve Středočeském kraji a jehož Dodatek č. 1 se taktéž předkládá tímto tiskem k projednání a schválení.

Text smlouvy byl projednán a vzájemně odsouhlasen oběma smluvními stranami, tedy IDSK, p. o. a dopravcem MARTIN UHER Bus, s.r.o.

Materiál je předkládán v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici, silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70, ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2338 ze dne 14. prosince 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici (dále jen „nařízení o veřejných službách“), zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZVS“), a zákonem č. 134/2016 Sb. o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“).

Návrh řešení, odůvodnění:

V rámci zavádění čisté mobility dochází ke spuštění projektu, jehož cílem je zakoupit a provozovat 10 standardních 12metrových autobusů s pohonem na zelený vodík. Předpokládaná hodnota projektu činí 242 242 000,- Kč s DPH, ze 70 % bude hrazena z výzvy ITI Pražské metropolitní oblasti (2021–27).

Realizace projektu byla navržena do oblasti Mníšku pod Brdy, kde je možno vyzkoušet vodíkové vozy v náročném kopcovitém terénu. Tento pilotní projekt se tak odlišuje od dosavadních vodíkových projektů napříč státy EU, realizovaných v městském provozu. Smlouva o VS bude uzavřena na základě přímého zadání dle čl. 5 odst. 4 nařízení o veřejných službách s malým nebo středním podnikem, který provozuje maximálně 23 vozidel s průměrnou roční odhadovanou hodnotou smlouvy nižší než 2 000 000 eur nebo na poskytování méně než 600 000 kilometrů v rámci veřejných služeb v přepravě cestujících ročně. Při výběru lokality, kde budou nasazeny vodíkové vozy, se uvažovalo zejména se třemi atributy:

- 1) Nasazení v kopcovitém terénu, který bude velkým testem pro zatížení vodíkových autobusů a ověření reálného dojezdu v jednotlivých ročních obdobích
- 2) Zdroj čisté energie na lokální výrobu zeleného vodíku v elektrolyzátoru a umístění vodíkové plničky přímo v areálu depa dopravce
- 3) Obec podporující bezemisní dopravu a výstavbu vodíkového hospodářství

Jako nejvhodnější pro tyto atributy se stala oblast Mníšku pod Brdy. Bylo zde otevřeno jednání se společností ČEZ, a. s., která jako jediná nabídla výrobu zeleného vodíku z elektrické energie s výkupem ve vodní elektrárně Vrané nad Vltavou.

Z výše uvedených důvodů je Zastupitelstvu Středočeského kraje předkládán ke schválení návrh pro uzavření Smlouvy o VS s dopravcem MARTIN UHER Bus, s vyhrazenou změnou spočívající v aktivaci opce na pořízení/nasazení ekologicky čistých vozidel – vodíkových autobusů (dále jen „EČV“) v návaznosti na Memorandum o vzájemné spolupráci na projektu „Nákup bezemisních vozidel pro veřejnou dopravu“ a s tím spojené prodloužení platnosti Smlouvy tak, aby provoz EČV trval minimálně 120 měsíců od data jejich nasazení (plně v souladu s článkem 4 odst. 4 nařízení o veřejných službách a respektování povinnosti nepřekročení maximální doby možného prodloužení tj. o polovinu původní délky uzavřené Smlouvy).

Legislativní rámec:

Středočeský kraj přistoupil v rámci zavádění čisté mobility tímto pilotním projektem k významnému kroku v oblasti podpory nízkoemisních vozidel zaváděné podle zákona č. 360/2022 Sb., o podpoře nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících, který nabyl účinnosti dne 1. prosince 2022. Jedná se o transpozici směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES o podpoře čistých silničních vozidel na podporu nízkoemisní mobility a její novelizační směrnice 2019/1161 o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel.

Závazková smlouva s dopravcem je navrhována k uzavření v rámci přímého zadání podle čl. 5 odst. 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici, silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70, ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2338 ze dne 14. prosince 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici (dále jen „nařízení č. 1370/2007“), s malým nebo středním podnikem, který provozuje maximálně 23 vozidel, s limitem nižším než 2 000 000 eur nebo na poskytování méně než 600 000 kilometrů veřejných služeb v přepravě cestujících ročně.

Harmonogram kroků:

Dne 30. 5. 2022 bylo schváleno Zastupitelstvem Středočeského kraje usnesením č. 018-16/2022/ZK a později podepsáno Memorandum o vzájemné spolupráci na projektu „Nákup bezemisních vozidel pro veřejnou dopravu“ za účasti Středočeského kraje, IDSK, p. o., společnosti ČEZ, a. s., a společnosti MARTIN UHER bus, s.r.o.

Dne 29. 9. 2022 předložil žadatel MARTIN UHER bus, s.r.o., projektový záměr na nákup 10 vodíkových autobusů Řídícímu výboru ITI IROP k posouzení. Záměr byl vyhodnocen kladně v souladu se Strategií ITI IROP.

Dne 9. 3. 2023 byly zpracovány a schváleny návrhy jízdních řádů linek 446, 517 a 688, na kterých bude provozováno 10 vodíkových autobusů. Celkový roční proběh 10 vodíkových vozidel činí cca 560 000 vozkm.

Dne 24. 7. 2023 obdržel ČEZ, a. s., závazné stanovisko od Městského úřadu Černošice k umístění stavby „Vodíkové hospodářství Mníšek pod Brdy“, jejímž záměrem bude výroba zeleného vodíku v elektrolyzéru spolu se skladováním vodíku a plnicí stanice, které budou situovány na volné ploše v areálu MARTIN UHER, spol. s r.o. Tato stavba bude užívána k výrobě vodíku a k plnění tlakových nádrží vozidel na vodíkový pohon stlačeným plynným vodíkem.

MARTIN UHER bus, s.r.o., připravuje výběrové řízení na dodávku 10 vodíkových autobusů. V rámci předběžné tržní konzultace se vyjádřili 4 potencionální dodavatelé.

ČEZ, a. s., připravuje výběrové řízení na vodíkové hospodářství dle projektové dokumentace, s elektrolyzérem, skladováním a plnicí vodíku na 350 bar dle příslušné legislativy. Vyhlášení výběrového řízení se předpokládá v průběhu října 2023.

Předběžný termín nasazení vodíkových autobusů do rutinního provozu je v současné době stanoven na druhé pololetí 2025. Skutečný termín pak bude záviset na výsledcích a realizaci výběrových řízení společností MARTIN UHER bus, s.r.o., a ČEZ, a. s., na dodávku autobusů a vodíkového hospodářství; navrhovaná závazková smlouva je v tomto ohledu přiměřeně flexibilní a s možností dílčích posunů termínu nasazení vozidel počítá.

Dodatek č. 1 k Memorandu

Dodatek č. 1 k Memorandu o vzájemné spolupráci na projektu „Nákup bezemisních vozidel pro veřejnou dopravu“ aktualizuje časový harmonogram plnění Memoranda.

Zároveň je zde zapracován a zdůrazněn princip „best effort“ ze strany účastníků Memoranda ČEZ, a. s., a MARTIN UHER bus, s.r.o., na nichž podstatnou měrou závisí technická realizace celého projektu a kteří

prohlašují, že s ohledem na specifickou povahu a inovativnost technického řešení vodíkových autobusů a vodíkové plnicí stanice jsou si vědomi důležitosti řádného výběru kvalitního dodavatele a potřeby kvalitního plnění ze strany vybraného dodavatele a k naplnění tohoto cíle vyvíjejí a nadále budou vyvíjet potřebné úsilí.

Závazková smlouva s dopravcem:

Návrh na uzavření Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID (**linky PID č. 517, 688 a 446 s opcí na provoz vodíkových autobusů**) pro období let **2024 až 2034 od 1. 12. 2024 do 30. 11. 2034** s dopravcem MARTIN UHER bus, s.r.o., je koncipován tak, že plnění smlouvy bude od 1. 12. 2024 zahájeno klasickými dieselvými autobusy s tím, že jakmile dopravce MARTIN UHER bus, s.r.o., získá příslušnou dotaci z výzvy ITI Pražské metropolitní oblasti (2021–27) a pořídí příslušné vodíkové autobusy způsobilé k nasazení do provozu (článek IX odst. 3), dojde k aktivaci vyhrazené změny smlouvy spočívající v tom, že nadále bude smlouva plněna prostřednictvím vodíkových autobusů a zároveň se doba jejího trvání v souladu s čl. 4 odst. 4 nařízení č. 1370/2007 upraví tak, aby činila nejméně 10 let od nasazení autobusů do provozu.

Smlouva obsahově vychází ze standardních závazkových smluv běžně používaných v rámci systému PID (včetně např. obvyklých práv a povinností dopravce, Standardů kvality PID, povinností dopravce ohledně odbavovacího systému apod.) s tím, že obsahuje zvláštní úpravu práv a povinností dopravce i objednatele reflektující specifika předmětného pilotního projektu zejména s ohledem na novost a komerční nezavedenost vodíkových autobusů, včetně např. práva objednatele celou závazkovou smlouvu jednostranně ukončit, nebudou-li ani do 31. 12. 2026 splněny výše uvedené podmínky pro aktivaci vodíkové opce.

Tato smlouva je součástí pilotního projektu k rozšíření provozu ekologicky čistých vozidel. Pořízení vodíkových autobusů a jejich nasazení do provozu představuje na straně dopravce mimořádně významnou investici. Vzhledem k tomu, že se jedná o pilotní projekt, založený na použití nové doposud komerčně nerozvinuté a v praxi neozkoušené technologie vodíkových autobusů ve Středočeském kraji, je nutné realizovat spravedlivou a dlouhodobě udržitelnou ekonomickou rovnováhu celé smlouvy.

Samotná smlouva vychází z konceptu již schválených a podepsaných smluv, které byly uzavřeny v rámci zadávacího řízení veřejných zakázek na výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících v rámci PID.

Smlouva bude uzavírána v režimu „netto“ tj. že příležitosti a rizika spojená s časovým vývojem výše výnosů jsou plně na straně Dopravce, s výjimkou specifických situací výslovně předvídaných Smlouvou (výrazný pokles tržeb spojený s mimořádnou událostí, např. celostátní epidemie, katastrofy). Režim „brutto“, který je využíván u smluv o veřejných službách, které byly vysoutěženy, nelze ze zákona využít. Dopravce tedy zpracoval Výchozí finanční model (dále jen „VFM“) pro období trvání smlouvy v cenách roku 2022.

VFM je zpracován ve struktuře podle přílohy č. 2 k Vyhlášce č. 296/2010 Sb. (určený pro veřejné služby v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě), modifikované Objednatelem z důvodu přesnější precizace nákladových položek pro účely indexace nákladů. Indexace vybraných položek je strukturována ve vazbě na vývoj ceny nafty a vodíku (a to jak směrem nahoru, tak i směrem dolů), mzdy (ve vazbě na meziroční vývoj mezd) a odpisy. Ostatní položky budou indexovány inflačně. První indexace v roce zahájení provozu bude provedena kumulovaně, protože VFM je zpracován v cenách roku 2022. Definování vývoje ceny po dobu trvání smlouvy nejen ve vazbě na inflaci, ale i na další vlivy, které se projevují právě v nákladech specifického procesu veřejných služeb, přispívá k vytvoření udržitelné smlouvy. Nově nastavený mechanismus indexace neznamena žádné další náklady, jen jejich lepší rozložení v čase a zajištění ekonomicky efektivního a spravedlivého plnění smluv oběma stranami. V současné době tento mechanismus aktivuje většina ostatních krajů, protože mají zájem, aby dopravci uskutečňovali jízdy dle smluv a nemuseli řešit značné zpoždění finančních prostředků na pohonné médium, které může i zdravé podniky přivést do velkých problémů.

V rámci čtvrtletního vyhodnocování plnění smlouvy je taktéž zavedena tzv. „Palivová doložka“, která je jedním z účinných nástrojů eliminace rizik. Tímto způsobem indexace je dosaženo získání udržitelných smluv i v případě razantního zvýšení některé z nákladových položek. Stanovený indexační mechanismus a jeho postup je jasně popsán a především transparentní, vzhledem k tomu, že z povahy veřejné služby má dopravce nárok na uhrazení ekonomicky oprávněných nákladů a čistého příjmu, kterým pokrývá náklady vloženého kapitálu. Dopravní obslužnost je služba ve veřejném zájmu, kterou poskytuje nebo objednává a financuje či spolufinancuje složka veřejné správy, tedy stát nebo územní samosprávný celek (v ČR kraj nebo obec). Jejím specifickým znakem je, že pokud by nebyla finančně podporována veřejnými subjekty, nebyla by poskytována na trhu vůbec, nebo by byla poskytována v nižší kvalitě či rozsahu. Předmět vymezení veřejné služby v přepravě cestujících je uveden v §2 zákona 194/2010 Sb. V případě, pokud by nebyl správně nastaven indexační mechanismus (např. z důvodu zastropování % inflace), mohlo by dojít až k ohrožení zajištění dopravní obslužnosti z důvodu, že by dopravci nebyly uhrazeny ekonomicky oprávněné náklady v případě inflace přesahující „zastropování“ a dopravce by se tak mohl dostat do existenčních problémů. V případě ukončení činnosti dopravce by pak Středočeský kraj musel zajistit dopravní obslužnost dle § 22 zákona 194/2010 Sb. a cena dopravního výkonu by pak byla násobně vyšší, než v případě transparentně kalkulované ceny dopravního výkonu v rámci VFM. Výše uvedené indexační postupy, které vedou k vytvoření udržitelné smlouvy a důvěry mezi objednatelem a dopravcem, doporučovala i Evropská komise.

Do doby vybudování infrastruktury umožňující provoz vodíkových autobusů (vodíková stanice a plnička), budou linky 517, 688 a 446 zajišťovány autobusy s konvenčním pohonem, pro které je zpracován Výchozí finanční model uvedený v Příloze č. 2 tohoto Tisku a jehož souhrnné parametry jsou uvedeny v Tabulce č. 1. Pro účel, kdy bude již potřebná infrastruktura vybudována a bude již umožněn provoz vodíkových autobusů (předpoklad 07/2025), je ve smlouvě zakomponován mechanismus aktivace opce na pořízení/nasazení vodíkových autobusů formou podmínek a postupu aktivace vyhrazené změny vozového

parku na vodíkové autobusy. Ve struktuře přílohy č. 4a Smlouvy Dopravce sestavil VFM-H2 pro vodíkové autobusy a Výchozí model provozních aktiv pro vodíkové autobusy (dále jen „VMPA-H2“) ve stálých cenách roku 2022, ze známých údajů a odborných odhadů. Tento VFM-H2 je sestaven bez nákladů na palivo (vodík) a odpisů vodíkových autobusů – tyto náklady budou do VFM-H2 doplněny po vyhodnocení výběrového řízení na výrobce vodíkových autobusů, které nyní probíhá. Dojde-li k aktivaci vyhrazené změny plnění Smlouvy EČV, budou náklady plnění Smlouvy dle VFM pro konvenční pohon nahrazeny náklady plnění Smlouvy dle VFM-H2, od data aktivace a zahájení plnění VS této vyhrazené změny. Nejpozději 30 dnů před zařazením vodíkových autobusů do provozu bude uzavřen dodatek k této Smlouvě, ve kterém budou specifikovány konkretizované podmínky aktivace provozu vodíkových autobusů v souladu s postupem dle Smlouvy, včetně případných smluvních pokut vztahujících se specificky k vodíkovým autobusům. Po aktivaci opce a nahrazení původního VFM pro konvenční autobusy novým VFM-H2 pro vodíkové autobusy dojde k nárůstu kompenzace pro dopravce ze strany Středočeského kraje. Tento nárůst bude zapříčiněn především změnou technologie provozu a pohonu vozidel (dieselové autobusy budou nahrazeny daným typem EČV), vzhledem k tomu, že pořízení a provoz vodíkových autobusů bude dražší, než pořízení dieselových autobusů. Dále pak i v souvislosti s vyššími mzdami řidičů z důvodu prostoje řidičů způsobených menší efektivitou oběhů vozidel způsobené samotnou technologií pohonu vlivem čerpání vodíku, přenesení rizika na řidiče spojené s čerpáním vodíku, náklady na školení v rámci používání nové technologie pohonu, počtu řidičů potřebných k bezproblémovému zajištění provozu vodíkových autobusů tak, aby byly splněny podmínky dotace související s proběhem jednotlivých vozidel (je zde počítáno s časem výkonu na samotné lince, přejezdy do garáže, čas potřebný čerpání vodíků apod.). Navýšení ceny dopravního výkonu nyní není známo, jelikož, jak bylo uvedeno výše, dopravce nyní soutěží výrobce vodíkových autobusů a není tedy známá pořizovací cena.

Smlouva je koncipována tak, že k aktivaci vyhrazené změny vozového parku ekologicky čistými vodíkovými vozidly dojde za předpokladu, že dopravce MARTIN UHER bus, s. r. o. získá příslušnou dotaci z výzvy ITI Pražské metropolitní oblasti (2021–27) a pořídí příslušné vodíkové autobusy způsobilé k nasazení do provozu prostřednictvím výběrového řízení (článek IX, odst. 3). V případě, že dopravce splní výše uvedené podmínky a nedojde k porušení jeho povinností, bude probíhat finanční plnění ze strany Kraje spojené s úhradou nákladů na provoz vodíkových autobusů a to i za předpokladu, že dojde k přerušení provozu vodíkových autobusů z důvodu vzniklých dočasných či trvalých překážek, které vznikly nezávisle na vůli dopravce a vyplývají z novosti a nedostatečné zavedenosti technologie provozu vodíkových autobusů a související infrastruktury.

Součástí smlouvy je taktéž povinnost dopravce ucházet se o dotaci na pořízení vodíkových autobusů na základě 39. Výzvy IROP – nízkoemisní a bezemisní vozidla pro veřejnou dopravu – SC – 6.1 (ITI) a vynaložit veškeré spravedlivě požadovatelné úsilí, aby tuto dotaci získal.

Součástí smlouvy je podmínka dopravce, že vodíkové autobusy dopravce nesmí prodat bez souhlasu Středočeského kraje.

Hodnotové parametry Smlouvy pro linky 517, 688 a 446 - provoz autobusů s konvenčním pohonem		
Dopravní výkon na území SČK, 1 rok [km]	Kompenzace za 1 rok v Kč (průměr za 10 let)	Kompenzace za 10 let v Kč
559 266,6	34 982 327,38	349 823 274,88

Tabulka č. 1

Kompenzace představuje finanční nárok dopravce za plnění závazku veřejné služby (rozdíl nákladů a předpokládaných tržeb), bez DPH v cenách roku 2022, určená dle Výchozího finančního modelu, uvedeného v příloze č. 2. Jednotlivé položky VFM budou každým rokem kumulovaně indexovány. Vzhledem k přípravě provozního souboru na vodíkový provoz je zvýšená neefektivita oběhů diesellových vozidel promítnuta i do celkových nákladů na diesellový provoz a to i přes to, že dopravce vyvinul úsilí na snížení těchto nákladů formou subdodávek. Provoz autobusů s konvenčním pohonem se však předpokládá pouze po nezbytně nutnou dobu na začátku smlouvy (předpoklad provozu diesellových autobusů od 12/24 – 07/25), do doby nasazení vodíkových autobusů.

Vzhledem k situaci, kdy pořízení vodíkových autobusů bude pro dopravce znamenat mimořádně významnou investici, bude v případě aktivace této vyhrazené změny smlouva prodloužena tak, aby provoz vodíkových autobusů trval minimálně 120 měsíců od data jejich nasazení do provozu s tím, že však nelze překročit maximální dobu možného prodloužení tj. o polovinu původní délky uzavřené Smlouvy. Toto prodloužení je plně v souladu s článkem 4 odst. 4 nařízení o veřejných službách. Tímto prodloužením Smlouvy bude současně zajištěna podmínka udržitelnosti projektu uvedená ve výzvě o dotaci. SČK získá také ekonomicky výhodnější cenu, protože fixní složky nákladů se rozloží do delšího časového období. Vzhledem k tomu, že zahájení provozu vodíkových autobusů k předpokládanému termínu je podmíněno celou řadou okolností, které při uzavírání smlouvy nelze spolehlivě předjímat, může být nasazení vodíkových autobusů v nezbytném rozsahu odloženo na pozdější dobu, nebo naopak zahájeno dříve, bude-li to technicky a provozně možné. Nasazování vodíkových autobusů do provozu bude možné i postupně, dohodne-li se takto SČK s dopravcem.

Vozidla budou plně vybavena dle Standardů kvality PID a dopravce se zavazuje tyto standardy u vozidel s konvenčním pohonem i EČV plně uplatňovat. V případě technologických překážek v konstrukci vozidla, které neumožňují 100% splnění parametrů Standardů kvality PID, bude možné vydat výjimku z těchto standardů.

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID, kterou bude uzavírat SČK s dopravcem je uvedena v příloze č. 1. Příloha č. 10 Smlouvy „Standardy kvality PID“ nejsou součástí přílohy Tisku, vzhledem k její datové velikosti a nemožnosti

nahrání do systému GINIS. Při podpisu Smlouvy bude tato příloha součástí. Přílohu v platném znění je možné nalézt na stránkách: <https://pid.cz/standardy-kvality/autobusy/>.

V současné době není znám přesný termín, kdy dojde k aktivaci opce na zprovoznění vodíkových autobusů, nicméně, aktuální harmonogram počítá se zahájením v polovině roku 2025. Zároveň za současných podmínek a stavu pořízení vodíkových autobusů není možné přesně stanovit navýšení kompenzace ze strany Kraje, nicméně kompenzace bude vzhledem k technologii provozu vodíkových autobusů vyšší, než za současného stavu.

Zpracoval:

Ing. Andrej Hoffman

náměstek pro ekonomiku, IDSK, p.o.

Ing. František Mráček

vedoucí oddělení veřejné dopravy, KÚ SČK

V Praze 11. 10. 2023