**Dopravní agenda**

1. Neřešení povodňových škod z roku 2013 ve veřejných přístavech a návazné infrastruktuře
2. EVL a jejich dopady na výstavbu PS Děčín a PS Přelouč II.
3. Nákup železničních kolejových vozidel z OPD2
4. Současný stav převodu nádraží mezi ČD, a.s. a SŽDC, s. o.
5. Současný stav sporu ČD, a.s. se Škoda Transportation a.s.
6. Stručná informace o záměru vybudování vysokorychlostní trati z Prahy do Drážďan
7. Informace a výsledky jednání k EIA v Bruselu
8. Informace o postupu v investorské přípravě dopravních staveb
9. **Neřešení povodňových škod z roku 2013 ve veřejných přístavech a návazné infrastruktuře**

S ohledem na nemožnost realizace nastaveného programu na odstraňování povodňových škod (zásadní nesouhlas MF ČR) bylo dohodnuto, že program bude přiřazen k připravovanému programu Výstavba, modernizace a opravy vnitrozemských veřejných přístavů pro nákladní dopravu v ČR, a to jako podprogram 4 - Provádění oprav přístavní infrastruktury.

Alokace podprogramu 4 je 70.000 tis. Kč z národních finančních prostředků ČR. Více informací viz bod Programy OPD 2.

**Programy OPD2 – modernizace plavidel, modernizace přístavní infrastruktury**

Ministerstvem dopravy je připravován program **Výstavba, modernizace a opravy vnitrozemských veřejných přístavů pro nákladní dopravu v ČR** - název programu je aktuálně změněn tak, aby korespondoval se záměrem pokrýt nejen investiční náklady do infrastrukturálních a neinfrastrukturálních projektů veřejných přístavů v ČR, ale také aby byl pokryt záměr realizace neinvestičních oprav. Alokace veřejné podpory z Operačního Programu Doprava ve výši 1.800.000 tis. Kč.

**Navrhovaná výše podpory je až 85 % z celkově způsobilých nákladů**. Financování programu se předpokládá ze SFDI.

Návrh textu programu byl v roce 2015 projednáván se zástupci vnitrozemských přístavů a dne 2. 2. 2015 byl dotčeným zástupcům přístavů elektronicky odeslán s upozorněním,
že dokumentace bude finálně nastavena až podle výsledků projednávání programu
s Evropskou komisí (v rámci prokázání souladu s pravidly EU v oblasti veřejné podpory). Dále byli zástupci přístavů požádáni o elektronické zaslání případných komentářů a připomínek
k předkládanému návrhu programu. Po obdržení komentářů/připomínek k textu návrhu programu budou pokračovat práce na notifikaci programu.

Nově je však k programu a jeho 3 podprogramům:

* Podprogram 1 – Výstavba a modernizace přístavní infrastruktury;
* Podprogram 2 – Výstavba a modernizace přístavních skladovacích prostor;
* Podprogram 3 – Pořízení a modernizace přístavního překladního zařízení, přístavní mobilní mechanizace a informačních a komunikačních technologií

přiřazen ***Podprogram 4 –*** Provádění oprav přístavní infrastruktury s alokací 70.000 tis. Kč
z národních zdrojů (mimo režim financování Operačního Programu Doprava).

Celková alokace pro nově připravovaný program *Výstavba a modernizace veřejných vnitrozemských přístavů ČR* představuje aktualizovanou částku 1.870.000 tis. Kč.

Dne 08. 4. 2016 zaslal odbor drážní a vodní dopravy odboru legislativy vnitřní dopis a návrh vyplněného notifikačního formuláře (Výstavba, modernizace a opravy vnitrozemských veřejných přístavů pro nákladní dopravu v ČR) k posouzení.

Dne 26. 4. 2016 se uskutečnilo jednání mezi odborem drážní a vodní dopravy a odborem legislativy ve vztahu k notifikaci programu. Z jednání vyplynulo, že v současné době novelizuje Evropská komise (EK) nařízení o blokových výjimkách pro letištní plochy a přístavy.
ČR uplatní  na jednání EK v květnu 2016 své připomínky, které jsou v souladu s cíli výše uvedeného programu. Pokud EK bude v květnu 2016 akceptovat připomínky ČR do návrhu nařízení, je zde reálná možnost - po vstoupení nařízení EK v platnost - financovat program bez procesu notifikace a urychlit zahájení čerpání veřejné podpory. Pokud EK nebude reflektovat na připomínky ČR, bude program řešen cestou notifikace.

1. **EVL a jejich dopady na výstavbu PS Děčín a PS Přelouč II.**

**Plavební stupeň Děčín**

Projektový záměr je nyní v procesu posuzování vlivů na životní prostředí (EIA). V rámci tohoto procesu byla vypracovaná dokumentace již dvakrát vrácena Ministerstvem životního prostředí k doplnění, naposledy dopisem ze dne 23. 5 2012. Ministerstvo životního prostředí jím požádalo kromě jiného o začlenění do hodnocení variantu bez výstavby plavebního stupně (tzn. bezjezovou variantu). Na základě toho začalo Ministerstvo dopravy prostřednictvím Ředitelství vodních cest ČR pracovat na přípravě podkladů zejména pro jednání
s Ministerstvem životního prostředí, tak aby bylo možné přistoupit k jednání vedoucímu
k vyřešení připomínek vznesených výše uvedeným dopisem. V roce 2014 byla pak zřízena mezirezortní pracovní skupina tvořena zástupci Ministerstva dopravy, Ministerstva životního prostředí (dále jen „MŽP“) a Ministerstva zemědělství. Cílem pracovní skupiny bylo najít kompromisní řešení zásadního požadavku vzneseného MŽP výše uvedeným dopisem
(tj. zařazení dalších tzv. bezjezových variant řešení).

Je nezbytné uvést, že na základě v minulosti navržených technických řešení, alternativní bezjezové varianty nebudou dosahovat srovnatelných parametrů plavebních podmínek
s Plavebním stupněm Děčín. Tímto pak nemusí být dosaženo požadovaných ekonomických cílů. I přesto však bylo zpracováno dle požadavku MŽP další technické řešení bezjezové varianty, které nezávisle posoudilo České vysoké učení technické v Praze. Ze závěru tohoto posouzení potvrzených předešlými studiemi lze usoudit, že tzv. bezjezová varianta nezajistí požadované plavební parametry, ale hlavně by její realizací došlo ke zhoršení povodňové situace ve městě Děčíně, ohrožení bezpečnosti plavebního provozu a ohrožení stability vodního toku a přilehlých budov.

Ředitelství vodních cest ČR zabezpečilo požadované zpracování dokumentace EIA dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), a to i v německém jazyce pro přeshraniční projednávání environmentálních otázek, kterou Ministerstvo životního prostředí zveřejnilo 11. 3. 2016. V upravené a doplněné dokumentaci EIA byly zapracovány
a vypořádány veškeré připomínky Ministerstva životního prostředí. Byla aktualizována dopravní studie, hluková a rozptylová studie, hodnocení vlivu záměru na krajinný ráz a veřejné zdraví, zpracováno nové naturové hodnocení a doplněno biologické hodnocení o průzkumy, které proběhly od vrácení dokumentace k doplnění. Technické řešení bylo zdokonaleno
v oblasti bezpečné poproudé migrace ryb osazením tzv. fish-friendly turbín s velmi nízkým rizikem poranění ryb při průchodu turbínou.

Vláda ČR dne 2. 5. 2016 rozhodla o rozšíření evropsky významných lokalit soustavy Natura 2000 (dále jen „EVL“) v podobě nové EVL Porta Bohemica v rozsahu zahrnujícím předměty ochrany s kódy 6110, 8150, 8160, 9180, 1337 a 1106. Tato skutečnost znamená to zpoždění v přípravě min. půl roku způsobené potřebou aktualizace naturového hodnocení
a dokumentace EIA vyžadované legislativou k EVL. Dále je nezbytné ve spolupráci s Ministerstvem životního prostředí zjednodušit administrativní proces pro povolování údržby vodní cesty tak, aby nedošlo k negativním vlivům na provozní podmínky pro plavbu.

**Plavební stupeň Přelouč II:**

Projekt je připravován od roku 1994. V roce 2001 byl zakončen proces EIA kladným stanoviskem. O projekt se však několik let vedla řada soudních sporů. Následným rozsudkem, bylo zrušeno vydané územní rozhodnutí a tři stavební povolení, a to pro absenci výjimek dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (dále jen „zákon
č. 114/1992“). Na základě nově udělených výjimek ze zásahu do stanovišť zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů a na základě nového rozhodnutí k zásahu do významného krajinného prvku znovu proběhlo územní řízení. Nevládní neziskové ekologické organizace uplatnily ve velkém rozsahu své námitky.

V návaznosti na tuto skutečnost byly k územnímu řízení doplněny nové odborné podklady. Městský úřad Přelouč jako prvoinstanční stavební úřad vydal dne 17. 12. 2012 územní rozhodnutí. Proti vydanému rozhodnutí bylo podáno odvolání, které následně bylo postoupeno odvolacímu orgánu Krajskému úřadu Pardubického kraje. Úřad vydané územní rozhodnutí zrušil a věc vrátil zpět k novému projednání.

Samotné územní řízení bylo opětovně zahájeno stavebním úřadem v Přelouči. Nevládní neziskové ekologické organizace podaly velké množství námitek. V návaznosti na tuto skutečnost se u projednávaného územního řízení doplnily nové odborné podklady. Následně bylo dne 16. 7. 2014 územní rozhodnutí vydáno.

Vydané územní rozhodnutí bylo opět napadeno rozsáhlým odvoláním nevládních organizací. Tím se řízení o umístění stavby přesunulo na odvolací orgán Krajského úřadu Pardubického kraje k odboru stavebnímu, kde bylo zrušeno a vráceno k novénu projednání městskému úřadu v Přelouči.

V minulosti vydané výjimky z ochrany živočichů dle zákona č. 114/1992 Sb., byly napadeny správní žalobou. V rámci vedeného řízení Nejvyšší správní soud zrušil platné výjimky, které z důvodu podjatosti nebude nyní řešit Pardubický, ale Královéhradecký kraj. Jedná se o dva rozsudky na odlišné skupiny živočichů. Ředitelství vodních cest ČR se domnívá, že správní soud si v rozsudcích protiřečí a dále se zabývá otázkami, které přísluší orgánům ochrany přírody. Na základě těchto skutečností, které mohou mít dopad nejen pro projekt Plavební stupeň Přelouč II, ale i pro další dopravní stavby České republiky, Ředitelství vodních cest ČR podala ústavní stížnost, které nebylo vyhověno.

Vláda ČR dne 2. 5. 2016 rozhodla, že ochrana druhů modrásek bahenní a modrásek očkovaný bude zajištěna ve vhodnější lokalitě na základě analýzy dostupných biogeografických dat.

Závěrem je nutné konstatovat, že environmentální hodnocení této akce bylo zpracováno
a rozhodnutí vydáno dle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů rozvojových koncepcí
a programů na životní prostředí. Se zástupci EK je projednáván celkový přístup k takto hodnoceným projektům z pohledu současné legislativy a požadavků na ochranu přírody.
V případě, že bude přistoupeno k aktualizaci environmentálního hodnocení, tj. nové hodnocení EIA, je zřejmé, že bude opožděna příprava investiční akce.

1. **Program OPD2 a obnova kolejových vozidel**

Dlouhodobým záměrem Ministerstva dopravy (dále jen „MD“) je využívání prostředků z fondů EU na obnovu vozidlového parku v regionální a zejména nadregionální dopravě. Z toho důvodu byl vypracován dokument ev. č. 127 65 „Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel“ (dále jen „Program“), který byl schválen vládou ČR usnesením číslo 923 ze dne 9. listopadu 2015.

Program je specifický tím, že upravuje pravidla pro čerpání prostředků z Operačního programu Doprava jak pro končící období 2007-13 (dále jen „OPD 1“), tak i pro aktuálně probíhající období 2014-2020 (dále jen „OPD 2“). Program začal být připravován ihned poté, co byla možnost obnovy vozidlového parku drah zařazena mezi podporované aktivity OPD 1, přičemž v rámci OPD 1 již byl podpořen projekt obnovy vozidlového parku na lince nadregionální železniční dopravy R13 (Brno – Břeclav - Olomouc), na níž jsou od počátku platnosti jízdního řádu 2015/16 (tedy od 13. 12. 2015) tato vozidla provozována. Pro tuto linku byla rovněž uzavřena nová smlouva o veřejných službách, která je plně v souladu  s nařízením EU
č. 1370/2007, což je podmínka poskytnutí dotace.

V rámci OPD 2 budou podpořeny zejména linky nadregionální železniční dopravy objednávané na základě nabídkového řízení, MD však uvažuje i využití prostředků z Programu na linky řešené přímým zadáním. Toto však předpokládá vyšší alokaci, než je plánována, protože částka 9,3 mld. Kč, která je pro tento segment dopravy určena,
 je určena především pro projekty nabídkových řízení, plánované MD v nejbližších letech. Rovněž objednatelům regionální dopravy budou umožněny obě možnosti (jak nabídkové řízení, tak přímé zadání), výzvy však budou vždy vypsány pouze na ucelené provozní koncepty jedné či více linek.

Celkově je v Programu k dispozici 20,264 mld. Kč, z čehož připadá na regionální dopravu částka 10,964 mld. Kč (pouze podíl EU). Pro zjištění potřeb obnovy vozidlového parku regionální železniční dopravy oslovilo MD jednotlivé kraje, které v souhrnu požadovaly částku výrazně vyšší - více než 22 mld. Kč. Současné možnosti jak OPD 2 tak i státního rozpočtu však neumožňují na daný účel alokovat větší částku, než výše uvedených zhruba 11 mld. Kč.

Dostupná alokace pro regionální železniční dopravu by v případě rovnoměrného rozdělení na všechny kraje ale neumožňovala realizovat obnovu vozidlového parku formou provozu těchto vozidel na základě smysluplného provozního konceptu, jak předpokládá Program. Z toho důvodu MD vypracovalo materiál, který je v současné době projednáván s Asociací krajů ČR, stanovující harmonogram výzev pro oblast regionální dopravy v roce 2016. Projektové záměry byly vybírány jednak podle připravenosti objednatelů učinit nutné kroky pro úspěšnou realizaci příslušné výzvy (zejména zveřejnit prenotifikaci, stanovit přesné podmínky uvažovaného provozního konceptu a doložit připravenost uzavřít s vítězným dopravcem smlouvu
o veřejných službách), dalším kritériem byla odborná kvalita předpokládaného provozního konceptu. Přestože vybrané projektové záměry vybraných krajů téměř dosahují výše dostupné alokace, větší část krajů nebude moci být v letošním roce podpořena. Kraje, které nebudou moci čerpat dotaci na základě výzev, vyhlášených v roce 2016, budou upřednostněny při vyhlašování výzev v dalších letech po předpokládaném navýšení alokace pro regionální železniční dopravu.

Čerpání významné části prostředků, alokovaných v Programu, je předpokládáno do roku 2018, což znamená vypsání příslušných nabídkových řízení případně přímých zadání již v roce 2016, neboť proces administrace žádostí bude probíhat několik let. Důvodem je zajištění vnitřního souladu příslušných řízení, neboť souběžně musí probíhat jak hodnocení poskytnutí žádostí, tak i řízení, vedoucí k uzavření smlouvy o veřejných službách. Žadatel o dotaci dostane v případě splnění formálních a věcných podmínek OPD předběžný schvalovací protokol (tento protokol získají všichni žadatelé, kteří tyto podmínky splní), přičemž tento dokument bude podmínkou pro uzavření smlouvy o veřejných službách. Naopak pouze dopravci, který disponuje platnou smlouvou o veřejných službách, může být uděleno rozhodnutí o poskytnutí dotace.

Program je koncipován tak, že příjemce dotace obdrží 100 % celkových způsobilých nákladů, tedy cenu řešeného vozidla. Podíl prostředků EU činí 85 %, zbylých 15% národního spolufinancování zajistí příslušný objednatel výkonů v závazku veřejné služby. V případě objednávky nadregionální bude tento podíl hrazen z prostředků státního rozpočtu, v případě dopravy regionální je příslušným krajům umožněna volba mezi úhradou z vlastního rozpočtu a uhrazením z vlastních zdrojů smluvního dopravce, přičemž v takovém případě by byla předmětná částka účtována objednateli ve formě odpisů. Preferována je úhrada podílu národního spolufinancování z veřejných rozpočtů, protože v průběhu provozování z dotace pořízených vozidel nebude nutno v tomto případě řešit účetní odpisy. Tato skutečnost představuje výhodu po ukončení smlouvy o veřejných službách (standardně trvající 10-15 let) a před vypršením ekonomické životnosti vozidla (standardně 30 let), kdy končící provozovatel veřejných služeb předá předmětná vozidla novému provozovateli bezplatně.

V případě, kdy dopravce uhradí část ceny vozidla z vlastních zdrojů, bude muset být převod vozidel po skončení dosavadní smlouvy proveden úplatně, což platí i v případě, kdy dosavadní provozovatel vozidlo modernizoval. Tím se však zvyšuje riziko, že nový dopravce na předmětných výkonech nebude mít o předmětná vozidla zájem, a tím i riziko, že vlastník vozidel bude nucen vrátit poměrnou část dotace, neboť vozidla již dále nebudou moci být provozována na výkonech v závazku veřejné služby, pro něž byla dotace poskytnuta. Plná úhrada ceny vozidla z veřejných zdrojů již na počátku provozování těchto vozidel naopak povede ke zvýšení efektivity provozu železniční dopravy pro objednatele, neboť v případě vlastního finančního podílu by dopravce příslušnou část pořizovací ceny započítal formou odpisů do finanční kompenzace objednateli, navíc by tato pořizovací cena mohla být v případě, že by si dopravce nová vozidla financoval prostřednictvím komerčního úvěru, ještě navýšena o náklady dluhové služby.

Z důvodu ekonomické efektivity je v Programu umožněn pouze nákup nových železničních vozidel, neboť tato vozidla, odpovídající současnému stavu techniky, budou na české železniční síti provozována po dobu nejméně 30 let, po níž je uvažována jejich ekonomická životnost.

V současné době je sledována i možnost, že by z dotace pořizovaná vozidla mohla být
i ve vlastnictví státu, přičemž jejich správou by byla pověřena některá státem zřízená organizace. Model pořizování a budoucího provozu státem vlastněných vozidel je tvořen tak, aby jednak umožňoval správu těchto vozidel tou organizační složkou státu, které to nejlépe umožní právní rámec ČR, přičemž konkrétní organizace nemusí být v okamžiku spuštění modelu definitivně stanovena. Tato organizace by následně vozidla pronajímala dopravcům v závazku veřejné služby, čímž by tento model bezpečným způsobem řešil podmínku provozování vozidel pod různými smlouvami o veřejných službách po celou dobu jejich ekonomické životnosti. Státem vlastněná vozidla by totiž z definice v jiném režimu provozována být nemohla. V současnosti je uvažováno s tím, že státem vlastněná vozidla by byla pořizována pro provoz na linkách nadregionální železniční dopravy, kde je stát objednatelem dopravy, nicméně určitě by tato možnost měla být dána k dispozici
i krajům. Ve vztahu k dopravcům a výrobcům vozidel by se pak státní správce choval jako půjčovna vozidel, což je model, který je v případě dopravy v závazku veřejné služby standardně používán v řadě zemí EU, zejména v Německu a Švédsku.

Při hodnocení jednotlivých projektů budou preferovány elektrické a motorové trakční resp. netrakční jednotky, dosavadní vozidlový park dopravců, působících na území ČR, je totiž tvořen převážně osobními vozy staré stavby, které pro potřeby intenzivní taktové dopravy v řadě případů nevyhovují. Nejsou však zcela vyloučeny ani ucelené soupravy klasických vozů. Stejně tak Program nastavuje obdobné kvalitativní požadavky na vozidla, které MD požaduje v nabídkových řízeních, samozřejmě s přihlédnutím k poměrům v regionální dopravě.

Veškeré podmínky a struktura Programu byly tvořeny s vědomím, že v programovém období 2014-2020 je možno do segmentu vozidlového parku osobní železniční dopravy využít velký objem finančních prostředků EU, který se, v následujících programových období, nemusí opakovat. Z toho důvodu je cílem tohoto Programu snížit nejen vnitřní dluh, který nedostatečnými investicemi v této oblasti za poslední čtvrtstoletí vznikl, ale i upravit strukturu tohoto vozidlového parku na základě současných požadavků, které jsou na osobní železniční dopravu v současnosti kladené.

1. **Současný stav převodu nádraží mezi ČD, a.s. a SŽDC, s. o.**

Materiál „Úplatný převod nádražních budov a souvisejícího majetku z vlastnictví ČD, a.s.,
do majetku státu s právem hospodařit pro SŽDC, s. o.“ byl po projednání poradou ministra dopravy postoupen do meziresortního připomínkového řízení, které má termín na připomínky 12. května 2016.

Po vypořádání připomínek bude materiál předložen na jednání vlády. Časový horizont je odvislý od množství a obsahu připomínek. Cíl resortu je předložit materiál na jednání vlády
co nejdříve. Usnesení vlády má resort k dispozici vždy druhý den po schválení a je možné hned úřadovat s MF rozpočtové opatření. To je MD schopno udělat do dvou dnů a pak záleží na MF, jak nám rozpočtové opatření potvrdí ve státní pokladně.

Následuje aktualizace programové dokumentace, která je již předpřipravená. Předpokládáme, že po schválení vládou by do jednoho měsíce mohlo být „Rozhodnutí o poskytnutí dotace pro SŽDC“ a peníze by mohly být převedeny na účet SŽDC v jedné částce. Doufáme, že se to podaří do 30. června 2016.

Samozřejmým předpokladem je však podepsaná smlouva o prodeji / koupi části závodu mezi ČD, a.s. a SŽDC, s. o.

1. **Současný stav sporu ČD se spol. Škoda Transportation a.s.**
* V listopadu 2015 vydal Rozhodčí soud při HK ČR a AK ČR rozhodnutí, které mimo jiné zavazovalo společnost České dráhy k plnění ve výši cca 628 mil. Kč bez DPH ve prospěch společnosti ŠKODA TRANSPORTATION. Tato částka byla vypočtena jako inflační navýšení kupní ceny na dodávku lokomotiv.
* České dráhy od počátku rozporují svou povinnost zaplatit ŠKODĚ TRANSPORTATION inflační navýšení. Okolnosti vydání rozhodčího nálezu, jakož
i proces uzavření dodatku, na základě kterého byly České dráhy povinny zaplatit inflační navýšení, považují za nezákonný. Z tohoto důvodu podaly České dráhy žalobu na zrušení rozhodčího nálezu k Obvodnímu soudu pro Prahu 1. Řízení u soudu však může trvat i několik let.
* Vedle žaloby na zrušení rozhodčího nálezu byla podána i žaloba na vyloučení rozhodce z důvodu jeho podjatosti a dále podnět orgánům činným v trestním řízení k prověření celé situace z pohledu možného porušení trestního zákona.
* ŠKODA TRANSPORTATION se v souvislosti s podanou žalobou na zrušení rozhodčího nálezu v lednu 2016 obrátila na České dráhy s návrhem na mimosoudní dohodu. České dráhy s cílem snížit částku inflačního navýšení přiznaného rozhodčím nálezem přistoupily na jednání se ŠKODOU TRANSPORTATION.
* Jednání probíhala intenzivně několik týdnů. Požadavky ŠKODA TRANSPORTATION  však byly pro České dráhy nevýhodné a právně nepřijatelné. Ačkoliv České dráhy aktivně navrhovaly jiné způsoby řešení, ŠKODA TRANSPORTATION ze svých nároků odmítala ustoupit. Z důvodu nedosažení shody ani na základních parametrech dohody k jejímu uzavření nedošlo.
* I přes probíhající soudní spor je rozhodčí nález aktuálně pravomocný a Českým drahám tak zůstala uložena povinnost inflační navýšení zaplatit. Bez ohledu na skutečnost, zda je rozhodčí nález vykonatelný či nikoliv, nastávaly jeho přímé důsledky pro České dráhy; těmi nejzásadnějšími jsou:
* Nezaplacením dlužné částky dochází k neustálému nárůstu příslušenství, když denní úrok z prodlení činí cca 166 tis. Kč. Nic na tom nemění ani zahájené soudní řízení o zrušení rozhodčího nálezu a vyčkávání jeho rozhodnutí. Takový proces však může trvat v řádech let a zrušení rozhodčího nálezu nelze považovat za zcela jisté.
* Nezaplacení dluhu mohlo ohrozit či ovlivnit podmínky zamýšlené emise dluhopisů v hodnotě 11 mld. Kč určené primárně k úhradě stávajících závazků. Banky se již opakovaně dotazovaly na důvody neplacení pravomocně přiznaných závazků.
* Neplnění závazku po splatnosti by mohlo také poškodit České dráhy v očích zákazníků a obchodních partnerů a ve svém důsledku mj. způsobit snížení ratingového stupně udělovaného mezinárodními ratingovými agenturami.
* České dráhy proto při zvážení všech možností rozhodly o zaplacení inflačního navýšení ŚKODĚ TRANSPORTATION. V případě, že by tak neučinily, vystavily by se nejen všem výše popsaným negativním důsledkům včetně narůstajícího příslušenství, ale také nebezpečí soudního vymáhání pohledávky a následného exekučního řízení. To by samozřejmě vedlo k nárůstu dalších nákladů.
* České dráhy před rozhodnutím o zaplacení dluhu navíc provedly analýzu, zda je úhrada dluhu pro České dráhy finančně únosná a neohrozí chod společnosti. Zároveň bylo provedeno ověření finančního zdraví ŠKODY TRANSPORTATION za účelem vymožení inflačního navýšení zpět v případě zrušení rozhodčího nálezu.
* Spor, bude dále řešen v rámci probíhajícího soudního řízení. Cílem dalšího postupu Českých drah je domoci se svých práv a dosáhnout zrušení rozhodčího nálezu s využitím všech dostupných prostředků.
* Představenstvo Českých drah tak aktuálně ve spolupráci s advokátními kancelářemi vypracovává další strategii a zvažuje využití všech prostředků k dosažení cíle
a ochrany zájmů společnosti.
1. **Stručná informace o záměru vybudování vysokorychlostní trati z Prahy do Drážďan**

Pro rozvoj konkurenceschopného nejen osobního, ale i nákladního železničního spojení mezi ČR Saskem je nutné prosadit zařazení tohoto projektu do Spolkového plánu rozvoje dopravních cest, neboť to je zcela klíčové pro další kroky projektové přípravy. Česká strana se o toto usilovně snaží.

Spojení má značný růstový potenciál, a to v osobní i nákladní dopravě, stávající trať je však téměř na hranici možné kapacity. Realizace nové vysokorychlostní přeshraniční tratě přinese novou kapacitu pro osobní i nákladní dopravu a umožní flexibilní propojení saské a české metropole, ale i propojení Prahy s Berlínem/Brnem a Budapeští.

Dne 29. 4. 2016 byla představena společná technická studie, která předpokládá realizovatelnost tohoto záměru a předběžně posuzuje ekonomickou efektivitu projektu. Zároveň byly v tento den podepsány zakládací dokumenty společného Evropského seskupení pro územní spolupráci „Nové železniční spojení Drážďany – Praha (ESÚS)“.

1. **Informace a výsledky jednání k EIA v Bruselu**
2. **Informace o postupu v investorské přípravě dopravních staveb**

Problematika bodů 7 a 8 je konzumována materiálem projednaným vládou dne 11. 5. 2016
a který je zde jako samostatný přiložen.