



NÁVRHY USNESENÍ K VYBRANÝM BODŮM 136. PLENÁRNÍ SCHŮZE RHSD ČR KONANÉ DNE 10. DUBNA 2017

1. MATERIÁLY K PROJEDNÁNÍ

1.1. Role státu při zajišťování dopravní obslužnosti v železniční dopravě po roce 2019 a dopady nové legislativy na společnost České dráhy

Návrh usnesení:

Zástupci zaměstnavatelů:

- konstatují, že je třeba zajistit připravenost státu na liberalizaci železničního trhu,
- žádají Ministerstvo dopravy, aby neprodleně zřídilo pracovní skupinu k řešení liberalizace železnic, která za účasti MD, ČD a sociálních partnerů:
 - komplexně pojmenuje a vyčíslí všechny dopady, které se otevíráním trhu přenesou na společnost ČD, a. s.,
 - zároveň navrhne řešení těchto i jiných překážek blokujících splnění harmonogramu liberalizace železnic (včetně např. režijního jízdného a historické zátěže ČD).
- žádají MD, aby vhodným způsobem zajistilo dostatečnou kvalitu služeb pro cestující během i po dokončení liberalizace nastavením jednoznačných kritérií přijatelnosti a pravidel síťovosti platných pro všechny dopravce i na úrovni krajské dopravy.

Přiložen komentář spol. České dráhy.

1.2. Stav čerpání prostředků z fondů EU

Návrh usnesení

Zástupci zaměstnavatelů:

- opětovně požadují splnění usnesení pléna z 21. listopadu 2016, v kterém sociální partneři například požadují, aby vláda předložila soubor opatření na zlepšení situace,
- žádají MPO, aby pečlivě monitorovalo úspěšnost Výzvy I z programu Vysokorychlostní internet,
- považují čerpání v IROP v oblasti egovernmentu (Specifický cíl 3.2) za kritické a požadují od MMR podání informace o stavu čerpání a informace o krocích MMR a vlády k zajištění čerpání, žádají také o informaci o čerpání v IROP celkově obsahující například stav zájmu ze strany krajů na opravy silnic II. a III. Třídy,
- za klíčové považují upravit změnu limitace alokace pro velké podniky v OP PIK ještě ve dvou specifických cílech,
- žádají vládu, aby
 - zajistila, aby neprodleně jednotlivé resorty předložily do vyhlášených výzev příslibené projekty ve Specifickém cíli 3.2 IROP,



- se její příslušní členové seznámili se základní věcnou argumentací pro změnu limitace alokace pro velké podniky ve vybraných specifických cílech OP PIK a využili příležitosti setkávání se se zástupci Evropské komise.

1.4. Aktuální otázky v oblasti školství

Návrh usnesení

Zástupci zaměstnavatelů:

- pozitivně hodnotí některé kroky vlády a MŠMT při podpoře kvality vzdělávání a odborného školství (povinné maturity z MAT, jednotné přijímací zkoušky, daňové odpočty na vzdělávání, vzorové smlouvy se žáky apod.),
- na druhé straně vyjadřují rezervovaný postoj vůči připravovanému kariérnímu systému učitelů a podporují pozměňovací návrhy, doporučené příslušným výborem PSP ČR,
- žádají, aby:
 - MŠMT dokončilo a co nejdříve schválilo Koncepti jazykového vzdělávání,
 - MŠMT podpořilo výuku matematiky důležitými doprovodnými kroky (úprava programů, příprava učitelů, dělení hodin, metodické kabinety, mediální podpora ad.),
 - MŠMT urychlilo přípravy výzev OP VVV na témata důležitá pro odborné školy,
 - vláda zpracovala a schválila rozvojový program na podporu vysokoškolských oborů, důležitých z pohledu Průmyslu 4.0.

2. MATERIÁLY PRO INFORMACI

2.1. Příprava systému elektronického hlášení pracovní neschopnosti (elektronické neschopenky)

Návrh usnesení

Zástupci zaměstnavatelů:

- podporují zavedení vystavování neschopenky pouze v elektronické podobě, a to plošně a povinně pro všechny lékaře,
- žádají MPSV, aby vystavování neschopenky pouze v elektronické podobě bylo zavedeno od 1. 1. 2019, případně co nejdříve stanovilo závazný termín jejího zavedení,
- žádají MPSV, aby v případě, že plošné a povinné zavedení eNeschopenky od 1. 1. 2019 nebude možné, posunulo náběh plné funkce duálního systému již na 1. 7. 2018.

2.2. Příprava zákona o odpadech

Návrh usnesení:

Zástupci zaměstnavatelů žádají, aby

- vláda vzhledem ke složitosti jednání v LRV sociálním partnerům poskytla připomínky LRV k návrhům ZOO a ZVVUZ,
- MŽP maximálně využilo v letošním roce čas na přípravu nového zákona a spolupracovalo a konzultovalo znění s experty a dotčenými subjekty s dostatečným předstihem a prostorem pro diskusi s cílem připravit zákon co nejlépe. A aby tyto diskuse byly zahájeny okamžitě.

Dodatek 1: Strategický rámec Česká republika 2030

Návrh usnesení:

Zástupci zaměstnavatelů berou předložený materiál na vědomí.

Komentář společnosti České dráhy k materiálu MD ČR „Role státu při zajišťování dopravní obslužnosti v železniční dopravě po roce 2019 a dopady nové legislativy na společnost ČD“ předloženého k projednání RHSD

Principiální kontext

- **Je dobře, že materiál MD ČR „Role státu při zajišťování dopravní obslužnosti v železniční dopravě po roce 2019 a dopady nové legislativy na společnost ČD“ (dále jen „materiál“) vznikl a dotýká se zásadních otázek v kontextu otevírání trhu, nicméně je nutné před samotným spuštěním soutěží na dané otázky nalézt i jednoznačné odpovědi**
- **Materiál detailně řeší postup otevírání trhu po roce 2019 pro segment dálkové dopravy, přičemž však cca 2/3 veřejných prostředků ze SR jdou na úhrady závazku veřejné služby regionální dopravy; je nutné jasně stanovit, zda bude MD ČR vstupovat do segmentu objednávek krajů**
- **Harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách po r. 2019 (Příloha č. 2) má principiálně opodstatnění, neboť je nutno veřejně deklarovat postup otevírání trhu (zatím je u dálkové dopravy definován pouze do r. 2023). Forma zveřejnění všech detailů je k diskuzi – nutno zvolit postup, který nepoškodí ČR. V současné chvíli je Harmonogram uzavírání smluv roztříštěn do vysokého počtu provozních souborů podléhajících soutěži (riziko nekoordinovatelného množství dopravců na síti), ČD zastávají názor soutěžit větší provozní soubory. Zvážit i formu uveřejnění detailního postupu v kontextu železničního trhu osobní dopravy v ČR a volit analogický postup jako ostatní členské země EU.**
- **Je nutné určit jednoznačný způsob ochrany výkonů, na něž bude uzavřena dlouhodobá smlouva s příslušným dopravcem (ať už přímým zadáním nebo nabídkovým řízením) – dopravce bude nositelem tržbového rizika a je těžko představitelné, aby se během smluvního vztahu na zajišťování ZVS na příslušné lince/relaci umožnil provoz jiného dopravce v komerčním režimu**
- **Je nutno neprodleně zahájit odbornou diskuzi, co Česká republika očekává po úplném otevření trhu v železniční dopravě a tato pravidla uplatňovat již během jeho postupného otvírání – to však materiál zcela opomíjí. Před spuštěním zejména nabídkových řízení, ale (vzhledem ke stabilitě systému zřejmě) i před uzavřením nových smluvních vztahů na základě přímého zadání, je nutno mít nejen vydiskutovány, ale hlavně deklarovány veřejně v dokumentech MD ČR zejména otázky spojené se zajišťováním síťových služeb (odbavení cestujících, celostátní tarif, komplexní informační servis pro zákazníky, dispečink, zákaznické centrum, komunikační kanály mezi dispečinkem a vlakovým personálem, aj.)**
- **Materiál v bodě (34) hovoří o vlastnictví technické základny pro údržbu vozidel státem do budoucna využitelné i pro jiné dopravce, jakož i případně dalších zařízení služeb ve vlastnictví dopravce ČD. Z uvedeného znění není naprosto zřejmé, zda se jedná o problematiku zařízení služeb v kontextu novely Zákona o drahách nebo o jiný záměr MD ČR? Není ani zřejmé, jak tato problematika souvisí s problematikou otevírání trhu a jaký by byl přínos pro veřejné rozpočty ČR a zda by takový postup nepoškodil pozici dopravce ČD**
- **V kontextu nejen s čl. (18), (24) posuzování „péče řádného hospodáře“ a „výhodnosti alternativních nabídek“ by tato problematika měla být doložena komplexní právní/legislativní analýzou, jakož i analýzou možných synergických efektů fungování železniční dopravy na otevřeném trhu – zejména ve stavu, kdy nejsou jednoznačně definovány výše uvedené zásady pro parametry železniční dopravy v otevřeném trhu**
- **Pro případné posuzování rozhodnutí o hodnocení nabídky mít nastavená jednoznačná „kritéria přijatelnosti“ takových nabídek, alternativní nabídku zvažovat úměrně rozsahu výkonů a technickým a finančním možnostem dopravce (časové hledisko).**

- **Nutno se postavit k řešení historické zátěže ČD.** Její rozsah je nutno potvrdit analýzou a tu v případě oprávněnosti doplnit o způsob řešení, vč. rozhodujících kroků, jež musí být uskutečněny. **Vyřešení historických zátěží je nutné před otevřením trhu v ČR.**

Detailní komentáře k vybraným bodům materiálu (chronologicky):

- **Je nutno zahájit diskuzi, co Česká republika očekává po úplném otevření trhu v železniční dopravě a tato pravidla uplatňovat během postupného otvírání; to však materiál neřeší. PŘED SPUŠTĚNÍM ZEJMÉNA NABÍDKOVÝCH ŘÍZENÍ,** ale (vzhledem ke stabilitě systému zřejmě) i před uzavřením nových smluvních vztahů na základě přímého zadání, **JE NUTNO MIT NEJEN VYDISKUTOVÁNO, ALE HLAVNĚ DEKLAROVÁNO VEŘEJNĚ V DOKUMENTECH MD ČR:**

– pravidla síťovosti

- komplexní odbavovací systém přístupný všem zúčastněným dopravcům
- celostátní tarif
- komplexní informační servis pro zákazníky = dispečink, zákaznické centrum, komunikační kanály mezi dispečinkem a vlakovým personálem resp. mezi vlakovým personálem různých vlaků navzájem
- standardy přepravy hendikepovaných a objednávkový systém

– požadavky na záložní soupravy pro živelné pohromy a mimořádné stavy

– v kontextu nejen s čl. (9) **určit jednoznačný způsob ochrany výkonů, na něž bude uzavřena dlouhodobá smlouva s příslušným dopravcem** (ať už přímým zadáním nebo nabídkovým řízením), kdy dopravce bude nositelem tržbového rizika a je těžko představitelné, aby během smluvního vztahu na zajišťování ZVS na příslušné lince/relaci byl umožněn provoz jiného dopravce v komerčním režimu

– v kontextu nejen s čl. (18), (24) **posuzování „péče řádného hospodáře“ a „výhodnosti alternativních nabídek“** by tato problematika měla být doložena komplexní právní/legislativní analýzou, jakož i analýzou možných synergických efektů fungování železniční dopravy na otevřeném trhu – zejména **ve stavu, kdy nejsou jednoznačně definovány výše uvedené zásady pro parametry železniční dopravy v otevřeném trhu**

– v kontextu nejen s čl. (25), (26) a (27) **nutno definovat základní principy fungování železniční dopravy v prostředí otevřeného trhu i jednotlivým KRAJSKÝM OBJEDNATELŮM ZVS, pro které tato pravidla musí být ZÁVAZNA, nemá-li dojít k narušení jednotného železničního systému, ve vazbě na spoluúčast státu na zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti veřejnou regionální železniční osobní dopravou** (tzv. Memorandum)

– v kontextu nejen s čl. (30) **ve věci tzv. režijního jízdného musí být před zahájením procesu vedoucího k uzavření nových smluv k zajišťování ZVS tyto otázky vyřešeny.** Pro nastavení pravidel uznávání tzv. režijního jízdného, jež nebudou pro ČD diskriminačního charakteru a tzv. režijní výhody budou moci koexistovat, není však (dle názoru ČD) nutno volit výhradně cestu legislativního procesu u Zákona 77/2002 Sb., v platném znění. **Pokud má však dopravce ČD nést riziko tržeb v rámci smluvního zajištění ZVS, je bezpodmínečně nutno nastavit pravidla pro úhradu takto vzniklého výpadku tržeb**

– v kontextu nejen s čl. (34) odst. d) **ve věci působnosti v mezinárodních organizacích nutno neprodleně analyzovat, které vztahy jsou předmětem zájmů ČR a které vztahy jsou obchodním zájmem dopravce nebo správce infrastruktury.** Na základě takové analýzy provést případnou restrukturalizaci zahraničních vztahů nyní realizovaných ČD

– v kontextu nejen s čl. (34) odst. e) **ve věci zajišťování dopravy v krizových stavech je nutno předem definovat parametry požadované pro zajištění dopravní obslužnosti pro zajištění funkce obrany státu!!!** Pro ČR je kontraproduktivní řešit požadavky/parametry až ex-post. Zpracováním odborné analýzy by měly být tyto parametry definovány a ČR by měla jasně určit, jakým způsobem si tyto kapacity zajistí!

- (9) **Omezená možnost procesní obrany trhu znevýhodňuje dopravce ČD – možnost posouzení dopadu nové komerční služby na veřejné služby a jejich úhradu** (dopady na veřejné rozpočty, dopady do dříve uzavřených mezinárodních projektů ČD se sousedními dopravci = ochrana investic, aj.). **Uváděná možnost provedení realizace testu hospodářské vyváženosti až od JŘ 2018/19 poškozuje ČD**
- (12) poslední odrážka – **hospodárnost vynakládání veřejných prostředků ve vazbě na „alternativní nabídku“ se odkazuje na poznámku pod čarou č. „21“** – zde se pouze cituje jisté vyjádření, ale neuvádí se, o jakou zprávu EK ze dne 26.07.2016 se jedná a kde byla publikována, resp. k jaké záležitosti se vztahuje = nutno doložit
- (30) **Nutno se postavit k řešení historické zátěže ČD.** Její rozsah je nutno potvrdit analýzou a tu v případě oprávněnosti doplnit o způsob řešení, vč. rozhodujících kroků, jež musí být uskutečněny. **Vyřešení historických zátěží je nutné před dalším otevřením trhu v ČR.**
- Závěrečný text (30) ve věci tzv. „úspěšného napadání nabídkových řízení ze strany ČD“, ve smyslu textu poznámky „32“, **je zavádějící.** ČD podaly k ÚOHS podnět na diskriminační způsob procesu nabídkového řízení s několika zásadními podněty, přičemž ÚOHS jasně uvedl, že z konkrétních důvodů rozhodl o diskriminačním prvku již u jednoho z několika podnětů
- (34) v odst. a) uvádí potřebu **zajištění přímého tarifní odbavení po r. 2019 formou státního projektu.** V materiálu není uvedena specifikace takového projektu a ani jeho náklady. **Nezávislou analýzou, pokud již nebyla provedena, by mělo být vyhodnoceno, zda by pro stát nebylo efektivnější využít synergie se systémem užívaným ČD** (parametry systému ČD využitelné, adaptace odbavování, aj.), **z pohledu odbavování ze stacionárních zařízení ve stanicích, tak přenosných zařízení ve vlaku, tak v elektronickém odbavovacím kanálu.**
- (34) v odst. c) uvádí **vlastnictví technické základny pro údržbu vozidel do budoucna využitelné i pro jiné dopravce, jakož i případně dalších zařízení služeb ve vlastnictví dopravce ČD.** Z uvedeného znění **není naprosto zřejmé, jak tato problematika souvisí s problematikou otvírání trhu a jaký by byl přínos pro veřejné rozpočty ČR a zda by takový postup nepoškodil pozici dopravce ČD!**
- (34) v odst. d) řeší působnost v mezinárodních organizacích. V této souvislosti by bylo rovněž vhodné definovat pro potencionální uchazeče o zajišťování služeb v ZVS parametry „povinné“ účasti v určených mezinárodních orgánech
- (40) nepřesné znění poslední věty – **platnost smluv dle přímého zadání musí být ukončena DO KONCE ROKU 2033**, nikoli „od roku 2033“, jak je uvedeno v textu
- (42) nepřesné znění prostřední věty – posuzování „výhodnosti nabídky“ se rozhodně nevztahuje paušálně na kteroukoliv „alternativní nabídku“. Nabídka může být hodnocena jen při určitém procesu a primárně musí být souměřitelná