

Dopravní agenda

1. Problematika mzdových, pracovních a sociálních podmínek zaměstnanců zajišťujících dopravní obslužnost v závazku veřejné služby.
2. Neřešení povodňových škod z roku 2013 ve veřejných přístavech a návazné infrastruktuře
3. Koncepce vodní dopravy
4. Programy OPD2 – modernizace plavidel, modernizace přístavní infrastruktury
5. Transformace ŘVC – převedení některých kompetencí na MZE
6. Závěry koaliční rady k vodní dopravě
7. EVL a jejich dopady na výstavbu PS Děčín a PS Přelouč II.
8. Informace o plnění usnesení vlády ČR č. 1030/2015 (Evropská dohoda o úpravě pracovní doby v odvětví vnitrozemské vodní dopravy)
9. Informace o zpracování metodického pokynu MD ČR k zákonu 268/2015 Sb.
10. Informace k MILoG (Zákon o minimální mzdě Spolková rep. Německo)
11. Nákup železničních kolejových vozidel z OPD2

1) Problematika mzdových, pracovních a sociálních podmínek zaměstnanců zajišťujících dopravní obslužnost v závazku veřejné služby

- V souvislosti se soutěžemi krajů na výběr dopravců v oblasti autobusové dopravy postupně rezonuje problém nedostatečného odměňování řidičů autobusů. Ze strany odborových organizací je napadán postup krajských úřadů, které na zajištění dopravní obslužnosti postupně uplatňují princip otevřených zadávacích řízení ve smyslu zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, v nichž upřednostňují jako rozhodující kritérium nejnižší nabídkovou cenu. Nabídky dopravců pak mají negativní dopad na mzdy řidičů, protože dopravci v zájmu úspěš v soutěžích se snaží co nejvíce snižovat provozní náklady, tedy včetně nákladů na mzdy zaměstnanců. Tíživá oblast se aktuálně prokazuje především u zadávacího řízení konaného Královéhradeckým krajem.
- Ze strany MD je třeba uvést, že evropské právní předpisy vyžadují, aby obecným pravidlem při výběru dopravce na zajištění smluv o veřejných službách v autobusové dopravě bylo nabídkové řízení. Příslušné nařízení EP a Rady č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici, umožňuje využít princip přímého zadání pouze v taxativně omezených případech. Vnitrostátní právní úprava pak v § 21 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, blíže určuje, že v případě nepřenesení rizika spojeného s tržbami na dopravce se na výběr dopravce použije zákon o veřejných zakázkách. Nelze tedy dávat krajům v žádném případě dávat za vinu, že dopravce vybírají v otevřených zadávacích řízeních zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách.
- Pokud jde o způsob nastavení hodnotících kritérií, každý kraj má v případě zadávacího řízení podle zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, na výběr, zda ve smyslu § 78 odst. 1 využije jako základní hodnotící kritérium ekonomickou výhodnost nabídky nebo nejnižší nabídkovou cenu. Zadavatel má zvolit základní hodnotící kritérium podle druhu a složitosti veřejné zakázky a uvést jej v oznámení nebo výzvě o zahájení zadávacího řízení. Je tedy na každém kraji, jakým způsobem nastaví hodnotící kritéria a zda (případně jakým způsobem) zajistí minimální hodnotu mzdových prostředků provozních pracovníků dopravce. Zde je možno připomenout příklad Moravskoslezského

kraje, který v zadávací dokumentaci uvedl zvláštní požadavek na plnění v sociální oblasti v tom smyslu, že každý uchazeč je povinen zajistit, že měsíční mzda řidičů, kteří se budou podílet na plnění veřejné zakázky, bude odpovídat alespoň 1,5 násobku minimální mzdy stanovené ke dni podání nabídky. Tuto povinnost pak byl každý uchazeč povinen zohlednit při kalkulaci nabídkové ceny.

- V návaznosti na nepříznivou situaci v oblasti odměňování řidičů autobusů v regionální dopravě dospěla Asociace krajů ČR k potřebě danou věc řešit. V této souvislosti kraje pozastavily přípravu dalších zakázek s tím, že další soutěže budou vyhlášeny až za účinnosti nového zákona o zadávání veřejných zakázek. Možnými řešeními se zabývá pracovní skupina složená ze zástupců MMR, MPSV, MD, ÚOHS a Asociace krajů ČR.
- Již v tuto chvíli lze konstatovat, že nový zákon o zadávání veřejných zakázek, který se aktuálně projednává v Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR, umožní zadavatelům v podmínkách účasti stanovit zvláštní podmínky plnění veřejné zakázky, a to i v oblasti sociálních důsledků vyplývajících z předmětu veřejné zakázky (§ 37), a stanovit kritéria kvality pro hodnocení ekonomické výhodnosti nabídky se sociálním aspektem (§ 116). Pokud jde o otázku nastavení minimální mzdy ze strany státu, tuto otázku posuzuje MPSV. Prozatím se však jeví jako schůdnější jít cestou kolektivních smluv vyššího stupně.
- S ohledem na nový zákon o zadávání veřejných zakázek lze proto předpokládat, že vznikne metodické doporučení pro kraje ve vztahu k možnosti uvádět do zadávacích podmínek sociální klauzuli neboli požadavek na minimální úroveň mezd řidičů a jejich růst podle inflace. Každý kraj pak si tak následně bude moci samostatně posoudit, zda a případně jakým způsobem nastaví kritéria kvality a bude vyžadovat plnění požadavků v sociální oblasti. Zajišťování regionální dopravní obslužnosti i nadále bude spadat do samostatné působnosti krajů, kraje však budou seznámeny s možnostmi, jak lze při formulaci zadávacích podmínek brát v úvahu pracovní podmínky provozních zaměstnanců dopravců, a v případě potřeby uplatňovat požadavky obdobné zadávacím podmínkám Moravskoslezského kraje.

2) Povodňové škody ve veřejných přístavech a na návazné infrastruktuře vzniklé v roce 2013

Program, jehož cílem bylo odstraňování povodňových škod vzniklých při povodních 2013 v přístavech, byl připravován v období posledních 3 let několikrát. Oproti obdobnému programu na odstraňování povodňových škod na infrastruktuře pozemních komunikací však tento program nebyl nikdy schválen, a to zejména s ohledem na velmi časté personální změny ve vedení MD.

Program začal být opět připravován na základě úkolu vedení MD v červnu 2015. Následně proběhlo několik kol vnitřního projednání dokumentace – zejména s ohledem na záměr využití tzv. blokové výjimky umožňující za určitých podmínek vyplacení finanční podpory bez nutnosti notifikace programu EK (možnost využití maximálně do 3 let po povodni) a současně za účelem následného zaslání programu ke schválení MF ČR.

Stanovisko MF ČR bylo obdrženo v prosinci 2015, přičemž MF ČR poukazovalo na velmi dlouhý časový odstup od vzniku povodňové situace a záměru program realizovat. S ohledem na uvedené se uskutečnilo následně na MF ČR v lednu 2016 jednání, za účelem bližšího projednání jejich požadavků. Zde MF ČR vyjádřilo svůj zásadní nesouhlas se schválením programu, přičemž jako hlavní důvod tohoto nesouhlasu byl opět uveden dlouhý odstup od vzniku povodňové situace v roce 2013. Současně MF vzneslo zásadní požadavek na doplnění podrobné tabulky evidující povodňové škody dle vyhlášky č. 186/2002 Sb.

Splnění tohoto požadavku MF potenciálními příjemci finanční podpory je v čase, který je pro případnou realizaci programu k dispozici (tj. do 31. 5. 2016), zcela nereálné.

Jako náhradní řešení bylo zvoleno navýšení národních prostředků v rámci programu Rozvoj a modernizace vnitrozemských přístavů ČR, který je připravován v rámci Operačního Programu Doprava 2014-2020 s alokací veřejné podpory ve výši 1.800.000 tis. Kč, a to o 70 mil. Kč z národních zdrojů alokovaných právě na opravné práce v přístavech. Administrativně tato varianta nevyžaduje schválení programu ze strany MF ČR, neboť bude po účinnosti novely zákona o SFDI realizovatelná přímo ze zdrojů SFDI. V rámci 2. čtení novely zákona o SFDI v Poslanecké sněmovně byl v této souvislosti vznesen příslušný pozměňovací návrh. Tento pozměňovací návrh předpokládá, že bude možné využívat prostředky ze SFDI i na aktivity mající charakter oprav v multimodálních překladních centrech – tedy i ve veřejných přístavech.

3) **Koncepce vodní dopravy**

Koncepce vodní dopravy představuje rámcový dokument, který vymezuje směr vodní dopravy ČR. Materiál se skládá z analytické, návrhové a implementační části. Předložený materiál reaguje na nutnost rozvoje vodního oboru a na přepravní potřeby České republiky a Evropské unie, jakož i na nezbytnost zlepšování infrastruktury vodních cest. V tomto dokumentu jsou popsány cíle v oblasti rozvoje a modernizace vodních cest a rozvoje vodní dopravy. Strategické cíle jsou upřesněny ve specifických cílech. V závěru Koncepce je definován Implementační plán společně s hodnotícími indikátory plnění specifických cílů koncepce.

Hlavní teze Koncepce vodní dopravy

1. **Problematika využití vodní dopravy** (důraz je kladen na síť TEN-T a nákladní dopravu). V případě, že se podaří napojit vodní cesty v ČR na evropskou síť „spolehlivějším“ způsobem, bude nutné najít vhodné oblasti trhu nákladní dopravy s větším uplatněním vodní dopravy. Sem patří:
 - hromadné substráty
 - nadrozměrné náklady (zde jsou výhody vodní dopravy největší)
 - chemický průmysl, zkapalněný zemní plyn (LNG)
 - přeprava aut (je však nutné navrhnout technologii přeprav – i přes zdánlivě blízkou polohu TPCA, případně Škody Auto Mladá Boleslav, neexistuje v blízkosti těchto závodů vhodný přístav a byla by nutná další překládka ze železnice nebo silnice, což výrazně vodní dopravu znevýhodňuje oproti přímým železničním přepravám ze železničních vleček),
 - kombinovaná doprava do námořních přístavů (dle šetření provedeném ve Svazu dopravy pro pravidelnou přepravu většího množství kontejnerů v relaci Ústí n/L – Hamburk vychází cena přepravy jednoho kontejneru po železnici 164 €, zatímco po vodě 240 €)
 - zřizování přístavních průmyslových zón. To by umožnilo využít vodní dopravu bez nutnosti organizovat svoz a rozvoz.
2. V koncepci je navrženo pokračování **podpory obnovy plavidel** – bez této skutečnosti by se systém vodní dopravy s vysokou pravděpodobností rozpadl již v blízkém časovém horizontu

3. **Infrastruktura** – zdůrazněna mimodopravní funkce vodních cest a pozitivní vliv na životní prostředí (vodní režim v krajině, protipovodňové vlivy, energetika, biodiverzita). Ve většině případů je vliv vodních cest na tyto oblasti spíše negativní, navíc mimodopravní funkce řeky může být plněna i bez existence vodní cesty.
4. **Problematika plavebního stupně Děčín** – největším problémem je úžina Heger v Děčíně, jejíž splavnost by měla být zajištěna existencí plavebního stupně Děčín. Nicméně splavnost v úseku Boletice – Střekov zůstane i nadále omezená, což je do určitého počtu lodí v tomto úseku akceptovatelné. Navržený režim vlnování zejména v období sucha může být problematický.
5. Problematika **splavnění Labe do Pardubic** – ekonomika záměru je postavena na existenci plavebního stupně Děčín. Proto není tak přínosné realizovat plavební stupeň Přelouč před realizací plavebního stupně Děčín.
6. **Vltava** – pro nákladní dopravu je využitelná jen jako součást organizované obsluhy širšího centra města Prahy formou citylogistiky. K tomu jsou potřebné být i menší přístavy v blízkosti centra města. Zde existuje velký tlak na jiné využití těchto pozemků, protože jejich cena je velmi vysoká. Proto dochází k útlumu těchto přístavů. Důležitý by pro tyto záměry byl zejména přístav Holešovice. Přístav Radotín je pro potřeby citylogistiky již od centra města příliš vzdálen. Bez vyjasnění těchto záměrů nemá význam uvažovat o zvyšování plavební třídy na třídu Vb.
7. Problematika **údržby vodních cest** – dnes je zajišťováno Povodími, pro které není zajišťování plavební hloubky prioritou. Je proto snaha zajistit údržbu prostřednictvím SFDI. Problém je i v tom, že provoz vodní dopravy není zpoplatněn, a proto je financování závislé zejména na veřejných rozpočtech.
8. V koncepci je rovněž návrh na revitalizaci českého území v **přístavu Hamburk** tak, aby byl využitelný zejména pro české rejdáře využívající labskou vodní cestu. V současnosti je tento areál v dezolátním stavu.

Otevřené body do diskuse v rámci MPŘ

Problematika přípravy dotačních titulů a programového financování v oblasti provozu vnitrozemské plavby – KVD navrhuje zřízení mezirezortní pracovní skupiny ve věci přípravy dotačních titulů a programového financování v oblasti provozu vnitrozemské plavby pro lepší koordinace činnosti všech relevantních subjektů

Problematika údržby vodních cest - Současný systém se dostává na hranici své finanční udržitelnosti, státní podniky Povodí narůstající rozsah agendy vodního hospodářství nemají krytý příjmy a přenášení většiny nákladů na odběratele vody neodpovídá principům žádoucí adresnosti plateb. Aby bylo možné kvalifikovaně hradit náklady spojené s dopravní funkcí ze zdrojů dopravy, je nezbytné zavést mechanismus transparentního klíčování výdajů a jejich řízení ze strany resortu dopravy.

Časový harmonogram

Materiál byl odeslán do MPŘ – termín připomínek je do 22. 2. 2016

Vypořádání a projednání připomínek po MPŘ 15. 3. 2016

Odeslání návrhu Koncepce a vyhodnocení SEA na MŽP 16. 3. 2016

Veřejné projednání 20. 4. 2016

Vydání stanoviska MŽP 30. 5. 2016

Předložení Koncepce do Vlády ČR 15. 6. 2016

4) Programy OPD2 – modernizace plavidel, modernizace přístavní infrastruktury

a) Modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy

Program Modernizace plavidel II je analogií k programu Modernizace plavidel realizovaného v rámci Operačního Programu Doprava v období 2009 – 2015. Alokace veřejné podpory z Operačního programu Doprava pro *Modernizaci plavidel II* je ve výši 420.000 tis. Kč.

Program je členěn na 3 podprogramy:

- Podprogram 1 – Pořízení nízkoemisních pohonných a pomocných jednotek a další modernizace s přímými pozitivními dopady na životní prostředí;
- Podprogram 2 – Modernizace plavidel za účelem zvýšení multimodality nákladní přepravy;
- Podprogram 3 – Modernizace plavidel vedoucí ke zvýšení bezpečnosti vnitrozemské plavby.

Dne 11. 9. 2015 byla Ministerstvem dopravy (MD) prostřednictvím Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže předložena Evropské komisi (EK) žádost o notifikaci programu. Požadavek CZ na výši veřejné podpory je v případě Podprogramu 1 až 85 % a pro Podprogram 2 a Podprogram 3 až 85 % pro malé podniky a až 75 % pro střední podniky.

Dne 25. 1. 2015 byl zaslán vypracovaný návrh textu programu *Modernizace plavidel II* zástupcům Svazu dopravy – Sekci vodní dopravy (SD – SVD) s upozorněním, že konečné znění programové dokumentace bude nastaveno až podle výsledků projednávání programu s EK (v rámci prokázání souladu s pravidly EU v oblasti veřejné podpory). Dále byl SD-SVD požádán o elektronické zaslání případných komentářů a připomínek k předkládanému návrhu programu.

Od podání žádosti o notifikaci odpovídá MD na průběžně zasílané zpřesňující dotazy EK. Poslední odpovědi na 15 dotazů byly ze strany MD odeslány v požadované lhůtě. EK zodpovězené dotazy převzala dne 12. 2. 2015.

b) Výstavba a modernizace veřejných vnitrozemských přístavů ČR

Ministerstvem dopravy je připravován program pro výstavbu a modernizaci veřejných vnitrozemských přístavů s alokací veřejné podpory z Operačního Programu Doprava ve výši 1.800.000 tis. Kč.

Navrhovaná výše podpory je až 85 % z celkově způsobilých nákladů.

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 – Opravy na majetku subjektů provozujících veřejné přístavy a další související veřejně využívané infrastruktury ve vodní dopravě** 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.

5) Bod 5 „Transformace ŘVC“

V současné době je materiál „Transformace ŘVC“ na státní podnik po proběhlém meziresortním připomínkovém řízení.

Nyní probíhá vypořádání připomínek, kterých bylo mnoho - zejména, že návrh transformace ŘVC na státní podnik je „postaven“ na veřejných zdrojích, nikoliv na výnosech budoucího podniku. Ministerstvo zemědělství (Mze) navrhuje, že převezme veškeré agendy, které doposud ŘCV provádí, kromě strategie vodní dopravy a koncepce vodní infrastruktury.

Materiál, který MD hodlá předložit na jednání vlády ČR bude obsahovat popis převodu ŘVC organizační složky státu na státní podnik, ale bude obsahovat i text zpracovaný Mze, ve kterém je navrhováno převzetí agendy ŘVC pod resort zemědělství resp. pod státní podniky „povodí“.

Projektová příprava staveb, koncepce vodní cesty a strategie vodní dopravy zůstává v obou variantách v kompetenci resortu doprava.

6) Závěry koaliční rady k vodní dopravě

Na základě úkolu uloženého koaliční radou byl v průběhu prosince 2015 MD ČR vypracován materiál s názvem „Ekonomická situace ve vodní dopravě“. Tento materiál popisuje stávající stav oboru vnitrozemské plavby z makroekonomického hlediska. Součástí je rovněž seznam navrhovaných opatření k podpoře vnitrozemské plavby jako dopravního módu šetrného k životnímu prostředí. Tato opatření jsou zaměřena na oblasti zvýšení využití potenciálu vnitrozemské plavby pomocí provozně-organizačních opatření, modernizaci plavidel, citylogistiku a další rozvoj Říčních informačních služeb. Zásadním opatřením majícím systémovou povahu pochopitelně zůstává potřeba výstavby plavebního stupně Děčín, nicméně řada jiných opatření může být realizována již dříve. I s ohledem na tuto skutečnost již v současné době probíhají první kroky k vytvoření meziresortní pracovní skupiny, která bude řešit otázky spojené s konsolidací provozu vnitrozemské plavby v ČR. Členy této pracovní skupiny budou kromě zástupců MD a ŘVC ČR rovněž zástupci resortů průmyslu a obchodu a financí. Dále se počítá s aktivním zapojením zástupců Svazu dopravy ČR.

Další, podrobnější popis opatření, která se navrhnou k realizaci za účelem podpory vnitrozemské vodní dopravy, je obsažen v připravovaném strategickém dokumentu MD ČR „Koncepce vodní dopravy“. U tohoto materiálu v současné době probíhá meziresortní připomínkové řízení.

7) 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, a tím i předpoklad ekonomické efektivity vložených finančních prostředků z veřejných rozpočtů na uvedené vodní cestě.

Ředitelství vodních cest ČR ke dni 30. 10. 2015 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. V upravené a doplněné dokumentaci EIA byly zpracovány 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.

V současnosti probíhalo mezirezortní připomínkové řízení k doplňování evropsky významných lokalit soustavy Natura 2000 (dále jen „EVL“). Mezi navrhovanými EVL byla lokalita **Labské údolí**, která byla přímo ve střetu s plánovanou realizací záměru. Dne 3. 2. 2016 bylo **vládou České republiky rozhodnuto o vyhlášení EVL bez této lokality.**

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 novému 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 a vrátil je k novému rozhodnutí odvolacímu orgánu MŽP. 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 zvažuje podání ústavní stížnosti.

V současnosti probíhalo mezirezortní připomínkové řízení k doplňování EVL. Mezi navrhovanými EVL byla lokalita **Louky u Přelouče**, která byla přímo ve střetu s plánovanou realizací záměru. Dne 3. 2. 2016 bylo **vládou České republiky rozhodnuto o vyhlášení EVL bez této lokality**.

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.

8) Informace o plnění usnesení vlády ČR č. 1030/2016 (Evropská dohoda o úpravě pracovní doby v odvětví vnitrozemské vodní dopravy)

Směrnice Rady 2014/112/EU ze dne 19. prosince 2014, kterou se provádí Evropská dohoda o úpravě některých aspektů úpravy pracovní doby v odvětví vnitrozemské vodní dopravy, byla iniciována na základě dohody mezi Evropským svazem vnitrozemské plavby (EBU), Evropskou organizací lodních kapitánů (ESO) a Evropskou federací pracovníků v dopravě (ETF). Česká republika v rámci projednávání návrhu této směrnice v Radě EU nesouhlasila, protože aplikuje v současné době poněkud odlišnou metodiku pro určování aspektů pracovní doby v odvětví vnitrozemské plavby. Nicméně s ohledem na skutečnost, že většina ČS EU přijetí směrnice podpořila a vzhledem k povaze směrnice, kdy se v podstatě přejímá k aplikaci již uzavřená Evropská dohoda o úpravě některých aspektů úpravy pracovní doby v odvětví vnitrozemské plavby, nebylo možné v textu směrnice provádět žádné úpravy vedoucí ke kompromisům, byla směrnice přijata tak, jak byla navržena.

Usnesením vlády ze dne 14. prosince 2015 č. 1030 o východiscích pro určení gesce ke směrnici Rady 2014/112/EU vláda uložila ministru dopravy převzít hlavní gesci ke Směrnici a ministryni práce a sociálních věcí převzít spolugesci ke Směrnici.

V návaznosti na transpozici směrnice byly odborem legislativy za spolupráce odboru drážní a vodní dopravy MD zahájeny legislativní práce na novele zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů.

Podle harmonogramu Plánu legislativních prací vlády by měl být příslušný materiál předložen vládě do 31. června 2016.

9) Informace o zpracování metodického pokynu MD ČR k zákonu 268/2015 Sb. (metodický pokyn k §38c pro nízkorychlostní vážení cisteren přepravujících volně plovoucí materiály pro případy, kdy se může přepravovaný materiál volně pohybovat)

Pro přepravu sypkých a tekoucích materiálů platí stejné podmínky provádění nízkorychlostního kontrolního vážení podle § 38a násl. zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“). Zákon o pozemních komunikacích a ani jeho prováděcí vyhláška č. 104/1997 Sb. neumožňují, aby bylo vozidlo přepravující tento druh nákladu podrobeno jinak prováděnému kontrolnímu vážení či nebylo podrobeno kontrolnímu vážení vůbec.

Je zcela na provozovateli vozidla, jakým způsobem zajistí splnění podmínek stanovených zvláštním právním předpisem, tj. bez ohledu na povahu materiálu budou dodrženy největší povolené hmotnosti a rozměry vozidla. Pokud přesto dojde k jejich porušení, je na příslušném správním orgánu, který vede řízení o správním deliktu provozovatele vozidla, aby vyhodnotil, zda provozovatel vozidla vynaložil veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby porušení právní povinnosti zabránil. Pokud vynaložení takového úsilí prokáže, naplní tzv. liberační důvody a za správní delikt neodpovídá.

Kromě toho lze specifika přepravy tekutého a sypkého materiálu zohlednit při stanovení výše pokuty za porušení největší povolené hmotnosti na nápravy nebo v případě, kdy bylo překročení hmotnosti na nápravu vyšší než překročení celkové hmotnosti vozidla. Výše pokuty se nestanoví podle věty druhé § 43 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích, tedy tak, že by výměra pokuty činila pevnou částkou za každou započatou tunu přetížení. Výše pokuty se určí na základě správní úvahy správního orgánu podle závažnosti správního deliktu, způsobu jeho spáchání, jeho následků a okolností, za nichž byl správní delikt spáchán. Správní orgán tak může zohlednit specifika přepravy sypkého materiálu.

Odbor pozemních komunikací vydal dne 15. 7. 2015 metodickou příručku „Nízkorychlostní kontrolní vážení a správní řízení ve věci souvisejících přestupků a správních deliktů“, ve které reagoval na množství dotazy k výjimkám pro přepravu sypkého materiálu. Problémy s přepravou tekutého a sypkého materiálu jsou obdobné. Metodická příručka bude na jaře 2016 aktualizovaná tak, aby byla v souladu se zákonem č. 268/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.

10) Problematika sociální legislativy v silniční dopravě

V deklaratorní rovině lze zdůraznit a kritizovat že:

V EU se rozmáhá nejednotný výklad společných pravidel a nedostatečná kontrola jejich dodržování, které vedou některé ČS k tomu, že si po vlastní linii přijímají vnitrostátní legislativu nad rámec společných pravidel (MiLoG, Loi Macron). ČR dlouhodobě prosazuje zejména takové normy, jež přispívají k bezpečnosti silničního provozu (kontroly technického stavu vozidel a dodržování povinných přestávek řidičů). ČR se nelíbí aktivity některých ČS EU, které se snaží přísněji definovat místo pro odpočinek řidičů (hotel, popř. jiné ubytování místo lehátka v kabině vozu). Je tedy nezbytně nutné vyvarovat se přílišné regulace tohoto odvětví a omezit přijímaná opatření na výlučně potřebná. Silniční nákladní doprava má svá značná specifika a nelze do něj rozumně promítat veškerá obecná pravidla (tzv. sociální dumping, unifikovaná minimální mzda, atd.). Při tvorbě nové silniční legislativy je nutné soustředit se na srozumitelnost a čitelnost navrhovaných právních ustanovení a současně dbát na jednotnost výkladu skrze celou EU a její dodržování, resp. vymáhání.

Informační kontext:

Silniční dopravu je nutno vnímat jako jeden z důležitých prvků dopravy jakožto nedílné součásti unijního vnitřního trhu, k jehož fungování velkou měrou přispívá. Zároveň je však nutné zdůraznit, že po tomto odvětví nelze požadovat, aby se chovalo přehnaně environmentálně a sociálně odpovědně, jak to po něm požadují některé dokumenty z poslední doby. Ostatně silniční nákladní doprava má přispět k vytvoření tzv. Jednotného evropského dopravního prostoru jako jednoho z cílů Bílé knihy o dopravě z roku 2011.

ČR v této souvislosti velmi citlivě vnímá **restriktivní opatření některých** (zejména starých) **ČS EU** z poslední doby, která výrazným způsobem narušují hospodářskou soutěž na vnitřním trhu. Jedná se fakticky o ochranná opatření omezující zejména působení silničních nákladních dopravců na jejich trzích. Konkrétní opatření zahrnují např. povinnost zřídit si v případě provozování nákladní silniční dopravy v daném ČS místní provozovnu s minimálně jedním zaměstnancem či požadování výplaty místní minimální mzdy i při pouhém průjezdu přes některé ČS EU. V této souvislosti je třeba pohlížet na takováto národní protekcionistická právní opatření (zákon MiLoG v DE, zákony Loi Savary a Loi Macron ve FR) jako na akty, které poškozují sektor. Navíc fakticky snižují úroveň služeb poskytovaných občanům EU za zástěrku sociální spravedlnosti a odpovědnosti. Takovýto přístup je z pohledu ČR, jež má otevřenou proexportně orientovanou ekonomiku, ve světle potenciální aplikace do komunitární legislativy, nepřijatelný.

EU by měla usilovat o zajištění co nejlepší kvality pracovních míst a pracovních podmínek. Jakékoliv zásahy do legislativy týkající se sociálních a pracovních podmínek sektoru musí však respektovat základní svobody EU a nemohou být nasměrovány proti liberalizačnímu procesu a spravedlivé hospodářské soutěži s jejími objektivními konkurenčními výhodami. Rovněž musí být proporcionální a nesmějí vytvářet další administrativní zátěž zejména pro dopravce. Současná legislativa je relativně nová, a proto je nutné zaujmout velmi opatrný přístup při hodnocení stávajících unijních předpisů. **ČR dlouhodobě zastává názor, že by se EU měla nejprve zaměřit na důkladnou aplikaci legislativy a lepší vymáhání předpisů** ze strany ČS EU, a také o lepší posouzení dopadů nové legislativy ze strany EK. Nejprve je nutné zajistit jednotný výklad stávajících předpisů ve všech ČS EU, lépe a koordinovaně provádět silniční kontroly a v neposlední řadě unifikovat obecné postupy při zjišťování porušení předpisů na úrovni EU a vzdělávací postupy pro kontrolní orgány.

11) Nákup železničních kolejových vozidel z OPD2

- 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 prozatím neumožňují na daný účel alokovat větší částku, než výše uvedených zhruba 11 mld. Kč. MD proto v současné době hledá způsob vyhlašování výzev, který by na jedné straně nediskriminoval žádný kraj a zároveň umožnil principiální obnovu vozidlového parku regionální železniční dopravy v co možná nejvíce lokalitách. V případě rovnoměrného rozdělení alokované částky na všechny kraje totiž výsledná částka cca. 800 mil. Kč neumožňuje podpořit žádný projekt optimálního rozsahu. Je tedy zřejmé, že v rámci stávající alokace nebudou moci být všechny kraje podpořeny, přičemž zbývající kraje by byly uspokojeny až v případě teoreticky možného budoucího navýšení alokace.
- 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 trvajících 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, nejspíše SŽDC, s. o. 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. 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. Uvedený postup nicméně vyžaduje změnu dokumentace Programu a tedy i opětovné schválení vládou ČR. Příslušné administrativní kroky, vedoucí tímto směrem, lze očekávat v průběhu 1. pololetí roku 2016.
 - 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 obdobích 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.