1. **Dopravní agenda**
2. **Železniční doprava**

**1.1 Převod budov od ČD na SŽDC**

**Předmět převodu:**

* Cca 1600 budov nádražních budov a nemovitostí nezbytných pro provoz dráhy pro SŽDC.
* Cca 3200 souvisejících pozemků.
* Cca 320 zaměstnanců.
* Veškeré závazky, pohledávky, smluvní vztahy, práva a povinnosti související s částí závodu.
* Součástí převodu není ŽST Praha Masarykovo nádraží a Brno hl. nádraží a to z důvodů dříve uzavřených developerských smluv (v Brně je navíc řešena nová lokace stanice).

**Důvody:**

* ČR v předstihu, před ostatními členskými státy EU, otevřela svůj trh veřejné osobní dopravy a z pohledu zkušeností s tím získaných se jeví varianta **„silného státního vlastníka**“ všech infrastrukturních částí majetku vhodnější než ponechání vybrané části infrastrukturního majetku (nádraží) ve vlastnictví národního dopravce.
* Nádraží jako zařízení služeb je bránou k dopravě a v plně liberalizovaném prostředí si **stát lépe ohlídá** nediskriminační přístup všech dopravců k tomuto zařízení služeb.
* Systémově jednotná správa a provoz nádraží a zastávek.
* Potřeba nastartovat projekt modernizace železničních stanic.
* Využití prostředků evropských fondů na modernizace nádraží.

**Stav přípravy:**

* Na ČD vyčleněna plně funkční část závodu.
* ČD a SŽDC konstatují připravenost.
* MD obdrželo finální znalecký posudek části závodu k 30. 4. 2015 na tržní hodnotu 3,24 mld. Kč.
* MD obdrželo stanovisko orgánů EK – DG COMP k ověření transakce z hlediska nedovolené veřejné podpory.
* Účinnost transakce je pracovně plánována na 31. 12. 2015.

**Ekonomické údaje:**

* Hodnota transakce – tržní cena stanovena nezávislým znalcem činí 3,24 mld. Kč.
* Odhad zůstatkové hodnoty k 31. 12. 2015 - účetní hodnota 3,393 mld. Kč.
* Prodejem dojde ke snížení zadlužení národního dopravce a ke snížení nákladů na dluhovou službu.

**Další postup:**

* 09/2015 Informování orgánů EK – DG COMP o finálním znaleckém ocenění.
* 09-10/2015 Předložení materiálu na jednání vlády ČR s cílem zajištění souhlasu
s převodem nádraží vč. způsobu financování.
* 09/2015 právní posouzení transakce z hlediska rozhodování s péči řádného hospodáře a z hlediska ověření transakce s podmínkami vydaných dluhopisů.
* 10/2015 Projednání rozpočtového opatření (finanční zabezpečení transakce) v Rozpočtovém výboru Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR (RV PSP ČR).
* 10/2015 ve vazbě na usnesení Vlády ČR a schválení rozpočtového opatření v RV PSP ČR dojde k finalizaci již připravené transakční smluvní dokumentace.
* 10-11/2015 projednání transakce v orgánech ČD (ŘV, DR, PŘ) a ve správní radě SŽDC.
* 11-12/2015 podpis transakční dokumentace na straně ČD a SŽDC.
* 29. 12. 2015 odeslání žádosti na zápis transakce do veřejných listin (zapíšou druhý pracovní den od přijetí žádosti).
* 31. 12.2015 část závodu součástí SŽDC.

**1. Železniční doprava**

**1.2 Situace společnosti ČD-Cargo, a.s.**

* ČD Cargo je v ČR největším nákladním železniční dopravcem. U společnosti byl však zaznamenán pokles v obou ukazatelích, kdy podíl na celkových výkonech klesl u vlkm
na 68,0 % a u hrtkm na 69,9 %. Výpadek tohoto dopravce však plně výkonově nahradili ostatní dopravci. Znamená to, že přepravní potřeby v ČR v roce 2014 zůstaly stejné jako v roce předcházejícím.
* Strategickým cílem vedení této společnosti proto musí být i alespoň udržení si zmiňovaných podílů v nejbližších obdobích. S ohledem na aktuální vývoj na železnici by tak ČD Cargo mělo zmapovat trh železniční nákladní dopravy a stanovit svoji pozici v jednotlivých segmentech přepravy, a to mimo jiné i s ohledem na aktivity polského státního dopravce PKP Cargo, S.A. v ČR.
* **ČD Cargo, a.s. – jednotné vozové zásilky**
* Přeprava jednotných vozových zásilek byla ministerstvem podpořena slevou na dopravní cestě s tím, že ČD Cargo zajistí udržitelnost tohoto segmentu. Přestože tato sleva byla napadena, rozhodnutí ministerstva o slevě bylo potvrzeno. Dotační program týkající se podpory jednotlivých vozových zásilek se nyní nepředpokládá, většina programů
je orientována na investiční a nikoliv provozní podporu.

**1. Železniční doprava**

**1.3 Liberalizace osobní železniční dopravy**

**A. Důvod předložení**

1. Na základě žádosti zástupců Pracovního týmu RHSD ČR pro dopravu a dopravní infrastrukturu (PT RHSD) byla do programu jednání zařazena informace Ministerstva dopravy o liberalizaci osobní železniční dopravy.
2. Předložený materiál vychází z podkladu, který byl předložen poslední jednání Pracovního týmu, které se konalo dne 29. května 2015. Materiál byl aktualizován v návaznosti na vývoj v uplynulých třech měsících.
3. Postup Ministerstva dopravy (dále jen „MD) v dané oblasti je nastaven v souladu s vládou schváleným plánem postupné liberalizace trhu veřejných služeb, pří prozatímních zachování expresního segmentu linek v objednávce u dopravce České dráhy, a.s.
(dále jen „ČD“)
4. Předložený materiál se zabývá pouze oblastí dálkové a nadregionální dopravy, protože o způsobu zadání veřejných služeb v regionální dopravě rozhodují kraje v samostatné působnosti a je tedy na územních samosprávách, zda a v jakém rozsahu přistupují k liberalizaci železniční dopravy.

**B. Vládou schválený harmonogram otevírání trhu veřejných služeb**

1. Usnesením č. 758 ze dne 15. září 2014 schválila vláda na základě materiálu č. j. 1017/14 časový plán otevírání trhu veřejných služeb v dálkové železniční dopravě.
2. V rámci materiálu č. j. 1017/14 byl stanoven předpokládaný časový a věcný postup otevírání trhu u dopravních služeb, které MD na základě § 4 Zákona o veřejných službách[[1]](#footnote-1) objednává. Materiálem bylo navrženo, aby vláda vymezila část trhu, na které bude realizováno přímé zadání i v následujícím období, a určitou část trhu, na které bude preferováno zadání veřejných služeb již v následujícím období formou nabídkového řízení. Tento přístup byl přijetím harmonogramu vládou schválen.
3. Materiál upozornil na skutečnost, že při přípravě harmonogramu je potřebné brát v úvahu lhůty potřebné pro odpovídající průběh nabídkových řízení[[2]](#footnote-2). Právní předpisy Evropské unie i České republiky stanovují lhůty pro určitá předběžná oznámení spojená s uzavíráním smluv o veřejných službách. Zejména z Nařízení EP a Rady (ES)
č. 1370/2007[[3]](#footnote-3) vyplývá, že každý objednatel musí v Úředním věstníku Evropské unie oznámit jeden rok před zahájením nabídkového řízení (stejně jako jeden rok před přímým uzavřením smlouvy) informace o objednateli, typu (způsobu zadání) plánovaných smluv a službách a oblastech, na něž se možné smlouvy vztahují[[4]](#footnote-4).
4. Při stanovení souborů předpokládaných pro nabídková řízení vycházel návrh harmonogramu z koncepce, která byla předmětem předchozího usnesení vlády č. 423 ze dne 8. června 2011. Šlo o plán liberalizace do skončení platnosti jízdního řádu 2019, kdy skončí platnost současné smlouvy s ČD pokrývající většinu veřejných služeb v dálkové dopravě. S ohledem na dosavadní vývoj a prognózu budoucího vývoje vláda dne 15. září 2014 schválila uskutečnit nabídková řízení u následujících provozních souborů:
* linka R16 Plzeň – Most (linka byla soutěžená v roce 2006, opce do JŘ 2014,
s následným přímým zadáním na základě překlenovacích smluv),
* linka R14 Liberec – Pardubice (linka byla soutěžená v roce 2006, opce do JŘ 2014, s následným přímým zadáním na základě překlenovacích smluv) společně s linkou R15 Liberec – Ústí nad Labem,
* linka R5 Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb společně s linkou R20 Praha – Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem – Děčín a
* linka R27 Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc.
1. S výjimkou první soutěže měly být lhůty nabídkových řízení nastaveny tak, aby případně umožnily čerpání finančních prostředků na obnovu a modernizaci vozidel z OPD2[[5]](#footnote-5), jehož schválení Evropskou komisí se předpokládalo na přelomu let 2014 a 2015. Toto propojení mělo a nadále má za cíl umožnit poskytování kvalitnějších veřejných služeb novými vozidly bez plného zatížení státního rozpočtu. Doba plnění se navrhovala
u soutěžených provozních souborů až na 15 let. Důvodem byla stabilita dopravce při zabezpečování služeb a motivace dopravce k budování stabilních zákazníků.
2. Vedle provozních souborů pro nabídková řízení vláda vzala na vědomí, že druhou část sítě Česká republika předpokládá i v dalším období přímo objednávat u dopravce ČD. Jedná se zejména o linky s mezinárodním přesahem Ex1-Ex4[[6]](#footnote-6), R6 a R7 a dále linky,
u kterých se dlouhodobě soutěž nepředpokládala ani v předchozích materiálech (R13, R22-23) a lze je označit v dalším období jako stabilní s přímým zadáním.
3. Konečně existuje třetí oblast vnitrostátních linek, kde materiál č. j. 1017/14 předpokládal, že o způsobu zadání bude rozhodnuto v návaznosti na výsledky nabídkových řízení. Tato oblast obsahuje linky R8-R12, R18, R19, R21, R24 a R26. Na těchto linkách tedy řádně doběhne plnění na základě dosavadní smlouvy s ČD, sjednané v roce 2009. Další vývoj na uvedených linkách bude záviset i na průběhu procesu obnovy vozidlového parku a na vývoji příslušné infrastruktury, zejména elektrizace. Podmínkou pro odsouhlasení případné obnovy vozidlového parku ze strany MD jako objednatele bude souhlas dopravce ČD s odprodejem těchto vozidel dopravci, který bude na předmětných linkách zajišťovat veřejné služby po dobu ekonomické životnosti vozidel.

**C. Postup nabídkového řízení na lince R16**

1. Pokud se týče první soutěže na linku R16 Plzeň – Most, byla předpokládána vozba užitými vozidly, takže provázání s OPD2 nebylo podmínkou. Předběžné oznámení
v Úředním věstníku EU podle čl. 7 odst. 2 Nařízení EP a Rady (ES) č. 1370/2007 bylo zveřejněno dne 9. října 2013.
2. Před přípravou soutěže na linku R16 objednatel zvažoval, jakým způsobem bude řešena problematika tarifní spolupráce mezi dopravci. Původně bylo předpokládáno,
že nositelem tarifní integrace budou ČD, které budou pro tyto účely provádět rozúčtování výnosů mezi dopravci. Za účelem tarifní integrace byla vytvořena pracovní skupina
za účasti MD, ČD a ostatních dopravců, jejímž cílem bylo sjednat rozsah uznávaných jízdních dokladů a další pravidla tarifní spolupráce.
3. MD v této souvislosti iniciovalo jednání s Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže s cílem vymezit podmínky, za nichž nepředstavuje uznávání jízdních dokladů mezi dopravci zakázanou dohodu mezi soutěžiteli, přičemž tento úřad konstatoval,
že v principu problematika uznávání jízdních dokladů sama o sobě nevede bezprostředně k porušení pravidel hospodářské soutěže, zároveň formuloval určité zásady spolupráce dopravců, které mohou potenciálnímu konfliktu s právními předpisy na ochranu hospodářské soutěže předejít.
4. Přestože docházelo k situaci, kdy obchodní dohoda dopravců se jevila jako dosažitelná, ukázalo se dosažení ex-ante dohody jako problematické s ohledem na obtížnou předvídatelnost vývoje technologických standardů a požadavek ČD na vytvoření střediska, jehož úkolem bude zúčtování výnosů z jízdních dokladů (tzv. „*clearingové centrum*“). Nedosažení ex-ante dohody nebrání dodatečné dohodě dopravců na uznávání určitých jízdních dokladů, které je i v současné době na řadě dopravních služeb standardem.
5. Oznámení o zahájení nabídkového řízení na lince R16 Plzeň – Most bylo zveřejněno ve vnitrostátním systému veřejných zakázek dne 6. února 2015, v Úředním věstníku EU dne 12. února 2015. V rámci nabídkového řízení jsou poptávány shodně jako v současné době 4 páry denně provozovaných vlaků mezi Plzní a Mostem, doplněné o 1 pár vlaků provozovaných pouze v neděli.
6. V rámci nabídkového řízení dosud MD obdrželo 7 žádostí o dodatečné informace. Dodatečné informace byly v zákonném termínu poskytnuty a zveřejněny na portále zadavatele.
7. Dne 18. srpna MD obdrželo námitky společnosti České dráhy, a.s. proti podmínkám nabídkového řízení. Vzhledem k tomu, že MD neshledalo namítané skutečnosti jako důvodné, na základě rozhodnutí ze dne 28. srpna nebylo námitkám vyhověno.
8. Lhůta pro podání nabídek je stanovena na den 8. září 2015. Prozatím tedy nelze předjímat další postup v předmětném nabídkovém řízení.

**D. Postup přípravy dalších nabídkových řízení**

1. U dalších nabídkových řízení byly na základě vládou schváleného harmonogramu otevírání trhu zveřejněna v Úředním věstníku EU předběžná oznámení podle čl. 7 odst. 2 Nařízení EP a Rady (ES) č. 1370/2007. Tato oznámení byla zveřejněna ve dnech 30. září 2014 a 7. října 2014.
2. Připravovaná nabídková řízení jsou zásadně ovlivněna potřebným souladem s Operačním programem Doprava pro programové období 2014-2020 (dále jen „OPD2“), protože se předpokládá využití nového vozidlového parku. S ohledem na dobu trvání zakázek je existence nových vozidel zásadní, neboť provozní soubory budou provozovány do jízdního řádu pro období platnosti 2033 resp. 2034, kdy se lze domnívat, že by již stávající vozidla na těchto linkách byla obtížně přijatelná jak z hlediska vývoje techniky obecně, tak z hlediska požadovaného standardu pro cestující. Celková obnova vozidlového parku, který zajišťuje objednávku MD, přesahuje střednědobě možnosti státního rozpočtu[[7]](#footnote-7). Obnova vozidlového parku osobní železniční dopravy probíhá
 důsledku vysokých investičních nákladů a dlouhé životnosti pomalým tempem.
Bez moderního vozidlového parku přitom není možné zhodnotit investice do železniční infrastruktury.
3. Předpokládá se proto, že v rámci OPD2 bude v rámci specifického cíle 1.5. „*Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku*“ možné spolufinancovat železniční kolejová vozidla. Evropská komise schválila OPD2 teprve 11. května. V návaznosti na to se jeví jako potřebné provázat připravovaná nabídková řízení s čerpáním evropských prostředků a zajistit, aby vozidla v rámci dalších nabídkových řízení mohla být z evropských prostředků spolufinancována. Reálně to znamená časově zkoordinovat výzvu s vypsáním nabídkového řízení a v případě varianty pořízení vozidel dopravcem stanovit,
aby podmínkou pro hodnocení nabídky byla předložená a předschválená žádost
o evropskou dotaci, která bude následně udělena vítězi nabídkového řízení na provozování předmětných dopravních služeb.
4. Evropská komise ve svém dopise č.j. COMP/F2/RH/tt\*D-2014/078363 v principu
po posouzení problematiky na žádost České republiky konstatovala, že takové vynaložení veřejných prostředků nepředstavuje nedovolenou veřejnou podporu, resp. ani veřejnou podporu, kterou by bylo nutné notifikovat, pokud po celou dobu ekonomické životnosti vozidel bude vozidlo provozováno v rámci veřejných služeb v přepravě cestujících. Evropská komise konkrétně uvedla, že „*poskytnutí dotace na nákup nebo rekonstrukci kolejových vozidel zavádí do smlouvy o veřejných službách povinnost používat tato kolejová vozidla. Tato povinnost se stává součástí smlouvy o veřejných službách. Za prvé, dotace snižuje pořizovací cenu vozového parku. Odpisy (hrazené objednatelem) se sníží v průběhu doby odpisování kolejových vozidel. (…) Za druhé, dotace snižuje náklady na financování vozidel provozovatelem. (…) Za třetí,
je pravděpodobné, že nová kolejová vozidla by mohla mít pozitivní vliv na finanční rovnováhu stávající smlouvy, například zvýšením počtu cestujících, a tím zvýšením příjmů nebo snížením nákladů na údržbu kolejových vozidel. Všechny tyto účinky
na náklady a výnosy musí být vzaty v úvahu při stanovení roční vyrovnávací platba
za příslušné smlouvě o veřejných službách. Konečně, když na konci smlouvy o veřejných službách mají kolejová vozidla ekonomickou hodnotu, příjemce musí nabídnout provozovateli, kterému bude udělena další zakázka, za účetní hodnotu. (…) Kromě toho, nový příjemce bude na stejných podmínek v případě zadávacího řízení a při nákupu kolejových vozidel, bude kompenzován pouze za zbývající část odpisů z hlediska účetní hodnoty na základě smlouvy o poskytování veřejné služby. Proto se na základě informací dostupných v této fázi útvary DG COMP dospěly k závěru, že na základě nařízení 1370/2007 oznámený režim nenaruší finanční rovnováhu smluv o veřejných službách. Oznámení o tomto režimu zřejmě proto není nutné.“*
5. V souvislosti s implementací OPD2 a v návaznosti na proběhlé schválení ze strany Evropské komise MD projednává dokumentaci dotačních titulů. Nabídková řízení tak budou s ohledem na nutnou časovou koordinaci popsanou v bodě (22) tohoto materiálu vypsána o několik měsíců později, než předpokládal materiál pro jednání vlády č. j. 1017/14. Je však třeba zdůraznit, že nabídková řízení mohou být ze strany MD zahájena až po schválení navazujících dotačních dokumentů k OPD2, neboť musí být od počátku jasná pravidla, za kterých budou pořizována na předmětné dopravní výkony vozidla. Národní program ke spolufinancování evropských prostředků musí být schválen vládou ČR a je aktuálně projednáván v rámci meziresortního připomínkového řízení.
6. Protože vláda ČR v rámci usnesení č. 758 ze dne 15 září 2014 pod bodem III/5 uložila ministru dopravy „*předložit vládě do 30 listopadu 2015 zprávu o postupu při otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících*“, bude vláda ČR v uvedeném termínu informována o termínech zahájení nabídkových řízení spojených s se implementací OPD2.

**E. Jednání o přímém zadání smlouvy o veřejných službách na lince R13**

1. V současnosti MD v rámci meziresortního připomínkového řízení projednává Dokumentaci programu pro Pořizování železničních kolejových vozidel, která by měla být využitelná nejen pro projekty v rámci OPD2, ale měla by umožnit i dočerpání finančních prostředků z OPD1. MD již několik měsíců jedná s ČD o podmínkách smluvního zajištění nové objednávky veřejných služeb na lince R13 Brno – Břeclav – Olomouc. Tato jednání se blíží ke zdárnému konci. V Úředním věstníku EU jsou zveřejněny informace o předpokladu sjednat podle čl. 5 odst. 6 Nařízení č. 1370/2007 přímé uzavření smlouvy, a to na dobu 10 let od začátku platnosti jízdního řádu pro období 2015/2016.
2. Provozní koncept linky R13 Brno – Břeclav – Olomouc by měl odpovídat stávajícímu vedení, nicméně význam linky a její provoz téměř výhradně po modernizovaných koridorových tratích předurčuje tuto linku k zajišťování služeb kvalitními vozidly. Jednání s ČD proto směřují k tomu, aby na lince R13 byla nasazena nová vozidla, a to již od začátku platnosti smlouvy, tedy od jízdního řádu 2015/2016. Protože jsou vlaky linky R13 provázány se spěšnými vlaky v relaci Brno – Hodonín, objednávanými Jihomoravským krajem, je ve vztahu k vedení linky i ke způsobu jejího financování zásadní také pozice objednatele regionální dopravy. Na základě dosavadních jednání s Jihomoravským krajem se předpokládá, že se regionální objednavatel bude podílet se na financování předmětných veřejných služeb prostřednictvím veřejnoprávní smlouvy s Českou republikou.

**1. Železniční doprava**

**1.4 Program OPD2 a obnova kolejových vozidel**

1. 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“).
2. 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 především zájem využít prostředky z programovacího období 2007-2013 je důvodem pro rychlý postup projednání
a schvalování Programu.
3. Dne 1. září byla dokončená programová dokumentace předána do mezirezortního připomínkového řízení a následně bude Program schvalovat vláda ČR. Schválení Programu bude však ještě představovat náročný proces, neboť v současné době Ministerstvo financí zastává negativní stanovisko z důvodu zatížení státního rozpočtu a údajného nesouladu s usnesením vlády ČR číslo 583/2014, jímž se stanoví pravidla spolufinancování pro programové období 2014-2020.
4. V rámci OPD 1 bude řešena linka nadregionální železniční dopravy R13 (Brno – Břeclav - Olomouc), kde probíhá příprava nového provozního konceptu, jakož i nové smlouvy o veřejných službách (plně v souladu  s nařízením EU č. 1370/2007, což je podmínka poskytnutí dotace).
5. 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.
6. 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.
7. 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.
8. 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.
9. 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.
10. 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.
11. Preferovány přitom budou 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.
12. 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. Železniční doprava**

**1.5 Postup v legislativním procesu u transpoziční novely zákona o drahách**

**Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a o změně a doplnění některých dalších zákonů**

**Podklad pro jednání PT RHSD ČR dne 10. září 2015**

Předmětem předloženého návrhu zákona je zejména zajištění transpozice směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen „směrnice 2012/34/EU“). Jedná se o poměrně rozsáhlý vstup do zákona o dráhách a některých souvisejících zákonů, který zahrnuje vstupy jak dílčí povahy, tak i změny koncepčního charakteru. Tento návrh souvisí se souběžně předloženým návrhem zákona o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře.

Návrh zákona byl projednán v meziresortním připomínkovém řízení. Naprostou většinu zásadních připomínek se podařilo vypořádat, zůstalo pouze několik dílčích rozporů s Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „ÚOHS“). Připomínky ÚOHS se týkají i souběžně předkládaného návrhu zákona o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře a jejich předmětem je podoba tzv. regulačního orgánu podle směrnice 2012/34/EU. ÚOHS zejména odmítá zřízení nového úřadu a požaduje, aby příslušné kompetence byly svěřeny jemu – Ministerstvo dopravy ovšem takovéto řešení nepovažuje za vhodné. Působnost regulačního orgánu podle směrnice zahrnuje zejména oblast vztahů mezi provozovatelem drážní infrastruktury popř. zařízení služeb a dopravci při přístupu k infrastruktuře a jejím užívání. Tato oblast má specificky dopravní charakteristiku a prakticky v ní nelze oddělit aspekty soutěžní a aspekty technicko-provozní, které významně podobu soutěže ovlivňují. Rozšířením o tuto oblast by se do působnosti ÚOHS dostaly agendy, které svou povahou neodpovídají obecné kompetenci ÚOHS a které dnes standardně vykonávají resortní úřady, zejména Drážní úřad. Ministerstvo dopravy proto i nadále považuje za žádoucí, aby působnost regulačního orgánu vykonával zvláštní resortní úřad, a to i s ohledem na nezbytnou úzkou horizontální spolupráci s Drážním úřadem. Stávající působnost ÚOHS nebude zřízením nového úřadu ovlivněna
a v návaznosti na velmi detailní diskusi k tomuto tématu na Legislativní radě vlády byly rovněž upřesněny nástroje pro potřebnou spolupráci obou úřadů.

Návrh byl rovněž projednán v pracovních komisích a v Legislativní radě vlády a byl i s ohledem na toto projednávání dílčím způsobem upraven. S úpravami navrhovanými
ve stanovisku Legislativní rady vlády Ministerstvo dopravy souhlasí, s výjimkou požadavku na vypuštění věty (čl. I bodu 5), která určuje veřejnou prospěšnost stavby dráhy celostátní a regionální. Ministerstvo dopravy požaduje tuto úpravu zachovat, neboť ji považuje
za adekvátní nástroj, který může pomoci při budování a modernizaci nejdůležitějších kategorií drah. Obdobná úprava je zakotvena i např. pro energetickou nebo vodárenskou infrastrukturu a vláda obdobný nástroj schválila i v rámci návrhu novelizace zákona o pozemních komunikacích.

Z návrhu byla dále vydělena část týkající se změn zákona o Státním fondu dopravní infrastruktury, kterou vláda jako samostatný návrh schválila na svém jednání dne 26. srpna 2015 (usnesení č. 685).

Na jednání vlády dne 31. srpna 2015 bylo projednání návrhu zákona přerušeno s požadavkem směřujícím k vyjasnění otázky možného překryvu působnosti nového úřadu a ÚOHS. Dne 4. září 2015 proběhlo na ÚOHS jednání mezi jeho vedením (místopředsedou) a zástupci Ministerstva dopravy, jehož výsledkem byla dohoda na kompromisní úpravě návrhu zákona o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře. Dohodnutá úprava se týká ustanovení vymezujícího spolupráci mezi Úřadem pro přístup k dopravní infrastruktuře a ÚOHS. Reformulace předmětného ustanovení vychází z obdobné právní úpravy obsažené v ustanovení § 111 zákona č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o elektronických komunikacích), ve znění pozdějších předpisů. Opětovné projednání návrhu zákona vládou se očekává nejpozději v polovině září.

**PŘÍLOHA**

**Přehled objednávaných linek dálkové dopravy**

Ex1 (Praha – Pardubice – Olomouc –) Ostrava – Polsko/Slovensko

Ex2 Praha – Pardubice – Olomouc – Luhačovice/Zlín/Slovensko

Ex3 Německo – Ústí nad Labem – Praha – Pardubice – Brno – Rakousko/Slovensko

Ex4 Rakousko/ Slovensko – Břeclav – Otrokovice – Ostrava – *Polsko*

R5 Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb

R6 Praha – Plzeň – Cheb/*Německo*/Klatovy

R7 Praha – České Budějovice (–*Rakousko)*

R8 Brno – Ostrava – Bohumín

R9 Praha – Havlíčkův Brod – Brno/Jihlava

R10 Praha – Hradec Králové – Trutnov

R11 Brno – Jihlava – České Budějovice – Plzeň

R12 Brno – Olomouc (– Jeseník/Šumperk)

R13 Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc

R14 Pardubice – Liberec

R15 Ústí nad Labem – Liberec

R16 Plzeň – Žatec – Chomutov – Most

R18 Praha – Pardubice – Česká Třebová – Olomouc – Vsetín/Luhačovice/Veselí n.M.

R19 Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno

R20 Praha – Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem – Děčín

R21 Praha – Mladá Boleslav – Turnov – Tanvald

R22 Kolín – Mladá Boleslav – Česká Lípa – Rumburk

R23 Kolín – Ústí nad Labem

R24 Praha – Rakovník

R26 Praha – Beroun – Příbram – Písek – České Budějovice

R27 Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc/Jeseník

N28 vybrané vlaky noční dopravy

R29 Cheb – *Německo*

**

**2. Vodní doprava**

**Aktuální stav ve smyslu závěrů 119. PS RHSD ČR**

**Podpora ke kompenzaci ztrát v důsledku plavební nedostatečnosti a program na odstraňování škod vzniklých povodní v roce 2013 na majetku subjektů provozujících veřejné přístavy**

V roce 2006 Evropská komise vydala notifikaci k programu „Podpora ke kompenzaci ztrát v důsledku plavební nedostatečnosti na Labi mezi Ústím nad Labem a státní hranicí se SRN“. Tento program předpokládá vyplacení finanční podpory subjektům provozujícím nákladní vodní dopravy ztráty vzniklé v důsledku nedostatečných plavebních podmínek (nízká hladina) na Labi“. Zmíněná notifikace Evropské komise neřeší detailně metodiku, na základě které by se stanovila výše uplatnitelných náhrad jednotlivým provozovatelům vodní dopravy. Toto se týká zejména situací, kdy je plavba na labské vodní cestě omezena, nikoli však zcela zastavena. Konkrétně jde o obavy z falšování nákladních listů, popř. vykazování realizace falešných přeprav za účelem neoprávněného získání finanční podpory.

Dále je třeba zmínit, že program „Podpora ke kompenzaci ztrát v důsledku plavební nedostatečnosti na Labi mezi Ústím nad Labem a státní hranicí se SRN“ byl 3x projednáván v mezirezortním připomínkovém řízení, přičemž ve všech případech uplatnilo Ministerstvo financí zásadní připomínku, že se jedná o nesystémové řešení, které by mohlo vyvolat reakci v jiných odvětvích. Tato by pak také mohla nárokovat finanční prostředky v případě tíživé situace nebo obdobné situace, kterou řeší obor vodní dopravy (nesplavnost vodní cesty). Poslední z uvedených meziresortních připomínkových řízení proběhlo v roce 2010. Následně se v roce 2014 prověřovala možnost získat potřebné finanční prostředky formou jejich převedení formou rozpočtového opatření ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Tento postup podléhá schválení rozpočtovým výborem Poslanecké sněmovny PČR. V rámci tohoto procesu opět vyjádřilo Ministerstvo financí svůj nesouhlas a současně uvedlo, že i přes získanou notifikaci EK zastává názor, že se jedná o zakázanou veřejnou podporu.

S ohledem na uvedené skutečnosti Ministerstvo dopravy v současné době nepočítá s realizací programu „Podpora ke kompenzaci ztrát v důsledku plavební nedostatečnosti na Labi mezi Ústím nad Labem a státní hranicí se SRN“. Současně je třeba znovu podotknout, že nesystémová opatření nepřinesou v žádném případě plnohodnotné řešení pro stávající kritickou situací vodní dopravy. Jediným systémovým řešením je v tomto případě urychlená realizace plavebního stupně Děčín.

Poněkud odlišná situace je v případě „Programu na odstraňování škod vzniklých povodní v roce 2013 na majetku subjektů provozujících veřejné přístavy“. Dokumentace tohoto programu, kde je počítáno s alokací finančních prostředků ze státního rozpočtu ve výši 70 mil. Kč, je v současné době ve schvalovacím procesu – aktuálně na Ministerstvu financí ČR. Následně po předpokládaném schválení dokumentace MF ČR bude tato odeslána na Úřad pro ochranu hospodářské soutěže za účelem získání tzv. Blokové výjimky s cílem maximalizovat možnost čerpání finanční podpory potenciálními příjemci, přičemž se předpokládá možnost využití finančních prostředků státního rozpočtu až do výše 85% celkových uznatelných nákladů. Zahájení vlastní realizace programu se tak v současné době předpokládá na přelomu rok 2015 a 2016.

**Program Modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy II
a program Rozvoj a modernizace vnitrozemských přístavů ČR (Operační Program Doprava 2014-2020)**

K 31.12.2015 bude na základě notifikace Evropské komise ukončen program *Modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní* *dopravy* realizovaný na základě Operačního programu Doprava 2007-2013. V roce 2015 ještě stále probíhá realizace 5. kola výzvy (vyhlášeno v říjnu 2014) v rámci kterého se uskutečnilo celkem 17 projektů/modernizací.

S ohledem na velký ohlas ze strany provozovatelů a vlastníků nákladních plavidel po dotačním titulu pro modernizaci plavidel připravil odbor drážní a vodní dopravy návrh programové dokumentace ***Modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy II***, který je určitou analogií k předchozímu programu na obnovu lodního parku evidovaného v Plavebním rejstříku ČR.

Navrhovaný program představuje prováděcí dokumentaci k Operačnímu Programu Doprava
2014-2020 (Prioritní osa 1, Specifický cíl 1.5).

Program *Modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy II* je členěn na
3 podprogramy:

1. **Podprogram 1** – Pořízení nízkoemisních pohonných a pomocných jednotek
a další modernizace s přímými pozitivními dopady na životní prostředí (remotorizace)
2. **Podprogram 2** – Modernizace plavidel za účelem zvýšení multimodality nákladní přepravy
3. **Podprogram 3** – Modernizace plavidel vedoucí ke zvýšení bezpečnosti plavby
a v konečném důsledku k výraznému snížení ekologických škod.

Celková výše veřejné podpory představuje (na základě OPD 2014-2020) částku 420.000 tis. Kč.

V září 2015 byla prostřednictvím Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS předložena Evropské komisi (EK) notifikace výše uvedeného programu v rámci které je požadována výše veřejné podpory pro malé podniky (MP) až 85 % z celkově uznatelných nákladů na modernizaci plavidla a pro střední podniky (SP) až 75 % z celkově uznatelných nákladů na modernizaci plavidla. Realizace programu je plánována na období let 2016-2021.

V případě podprogramu 1 (remotorizace) je s odkazem na Pokyny pro životní prostředí požadována výše veřejné podpory pro MP i SP až 85 % z celkově uznatelných nákladů na remotorizaci.

V současné době – v rámci notifikačního procesu – již EK zahájila zasílání zpřesňujících dotazů týkající se veřejné podpory pro modernizaci plavidel v ČR.

Dále, na základě OPD 2014-2020 připravuje odbor drážní a vodní dopravy program ***Rozvoj
a modernizace vnitrozemských přístavů v ČR*** (Prioritní osa 1, Specifický cíl 1.3) jehož cílem by měla být modernizace stávajících přístavů v ČR za účelem zvýšení překládek
silnice-voda/voda-silnice, resp. železnice-voda/voda-železnice, převedení části přeprav zboží
z přetížené silniční nákladní dopravy na vnitrozemskou vodní dopravu, která je nejvíce šetrná k životnímu prostředí a také s cílem snížení poškozování veřejného zdraví z přetížené silniční nákladní dopravy.

Předpokládané investice by měly být:

* stavební povahy (přístavní infrastruktura, přístavní skladiště) a
* nestavební povahy (překladní zařízení, přístavní mechanizace, přístavní technologie).

Programová dokumentace je v rozpracované fázi, objem finančních prostředků/veřejné podpory je na základě OPD 2014-2020 ve výši 1.600.000 tis. Kč. Výše veřejné podpory je navrhována až 85 % z celkově uznatelných nákladů.

Vzhledem k tomu, že se nyní aktuálně čeká na novelizaci *nařízení* *EU o blokových výjimkách* (do kterého by měly spadat i přístavy) nebyl notifikační proces zahájen.

1. Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. [↑](#footnote-ref-1)
2. V oblasti železniční dopravy není obvyklé, že dopravci podávají nabídky do nabídkových řízení již s disponibilními vozidly, která by bylo možné zcela operativně nasadit na předmětné dopravní výkony, neboť každá národní síť
a do určité míry i každá linka je specifická. Zpravidla dochází k pořizování vozidel (resp. zaktivnění příslušných smluv na dodávku vozidel) až na základě uzavřené smlouvy o veřejných službách. Pokud objednatel požaduje nová nebo výrazně modernizovaná vozidla je proto potřebné, aby od uzavření smlouvy do zahájení provozu uplynula doba, potřebná pro dodávku nebo výraznou modernizaci vozidel. [↑](#footnote-ref-2)
3. Nařízení č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících a o zrušení nařízení (EHS) č. 1191/69
a 1107/70. [↑](#footnote-ref-3)
4. Článek 7 odst. 2 nařízení. [↑](#footnote-ref-4)
5. Operační program Doprava pro programovací období 2014-2020. [↑](#footnote-ref-5)
6. Názvy a čísla jednotlivých linek viz příloha k tomuto materiálu. [↑](#footnote-ref-6)
7. Při současných cenách vozidel lze očekávat, že investiční náklady pro obnovu vozidlového parku na jedné lince dálkové dopravy střední velikosti mohou dosáhnout 1,5-3 mld. Kč podle počtu nasazených vozidel a obratových možností. Odpisy bez zahrnutí finančních nákladů pak dosáhnou u takovéto linky při lineární třicetileté odpisové době 45-90 mil. Kč ročně. [↑](#footnote-ref-7)