

## Zápis ze zasedání

### Pracovního týmu RHSD ČR pro dopravu a dopravní infrastrukturu (PT RHSD)

Datum a čas: 11. září 2018, od 15:00 hodin  
Místo: Ministerstvo dopravy (MD), Poradní místnost ministra  
Přítomni: dle prezenční listiny

Jednání Pracovního týmu RHSD ČR pro dopravu a dopravní infrastrukturu (dále „pracovní tým“ nebo též „PT“) bylo sezváno před zasedáním 145. Plenární schůze RHSD ČR, konající se dne 24. září 2018. Rozhodnutím Předsednictva RHSD ČR byl do programu této plenární schůze zařazen bod „Situace v železniční dopravě“. Ze strany zástupce ČMKOS byl písemně vznesen požadavek, aby do programu jednání pracovního týmu byl rovněž zařazen bod „Situace ve vodní dopravě“, který byl z důvodu organizačních projednán jako první v pořadí.

Úvodem byl vedoucím pracovního týmu, panem náměstkem Němcem, v reakci na předem neohlášené přítomné účastníky jednání, vznesen požadavek, aby se jednání PT účastnili pouze jeho stálí členové, případně jejich alternáti, kteří byli oficiálně za své organizace nominováni. Hosté, kteří jsou na jednání PT přizváni, musí být předem nahlášeni sekretariátu vedoucího PT.

#### **Program jednání:**

##### **1) Situace ve vodní dopravě**

Zástupce MD úvodem nastínil aktuální stav strategického materiálu Ministerstva dopravy s názvem „Koncepce vodní dopravy“, kde MŽP v souvislosti se stanovením kompenzačních opatření oficiálně požádalo o prodloužení termínu do 31. 10. 2018. V reakci na to MD podalo žádost o prodloužení termínu předložení koncepce vládě, aktuálně k datu 28. 2. 2019, neboť bez kompenzačních opatření navržených MŽP a následně zapracovaných MD nelze koncepci vládě předložit ke schválení.

Dále byly podány aktuální informace ve vztahu k Plavebnímu stupni Děčín (dále též „PSD“). Bylo uvedeno, že v zásadě kompenzační opatření, jejich stanovení vůči Plavebnímu stupni Děčín, ovlivňují i stav přípravy Děčína jako takového. Je zde dlouhodobě problematický proces EIA, přičemž v rámci tohoto procesu byla vypracovaná dokumentace v roce 2016 již potřetí vrácena ze strany MŽP k doplnění na ŘVC. Důvodem opětovného vrácení bylo zejména vyhlášení evropsky významné lokality Porta Bohemica soustavy Natura 2000 na základě nařízení vlády č. 207/2016. Dokumentaci EIA PSD bude možné opětovně předložit MŽP za 9 měsíců po stanovení kompenzačních opatření, a to s ohledem na nezbytnost projednání dokumentace s dotčenou veřejností v ČR a SRN. Nejbližší reálný termín je tak ve 3.Q 2019.

Následně byla ze strany zástupce MD podána informace o Plavebním stupni Přelouč, kde je nutné opakovat řízení dle aktuálního zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Aby mohl být zahájen nový proces EIA, je však nutné nejprve projít procesem SEA, v rámci kterého bude vymezen koridor pro splavnění vodní cesty u města Přelouče a také vymezena

lokalita koncového přístavu Pardubice. Při zvolení jiné varianty, než je nyní sledována, bude nezbytná změna Zásad územního rozvoje Pardubického kraje (ZÚR), následně pak změny územních plánů dotčených obcí a měst. Pro proces SEA i další postup přípravy záměru je zásadní dořešení otázky vyhlášení lokality Natura 2000 v oblasti města Přelouče (EVL Louky u Přelouče, resp. Slavíkovy ostrovy a Labišťata). Tato lokalita nebyla při projednávání v r. 2016 na Národní seznam evropsky významných lokalit, ale dostatečnost vymezení EVL je předmětem infringementu ze strany Evropské Komise. V současné době projednává Ředitelství vodních cest ČR s AOPK ČR možnost zajištění ochrany dotčených přírodních fenoménů mimo plochy sledovaného záměru. S ohledem na uvedené se jeví jako nejbližší možný termín zahájení stavby r. 2023.

Ze strany zástupců Svazu průmyslu a dopravy ČR byl současný stav, kdy jsme po 20 letech v podstatě na začátku, označen za katastrofální stav státní správy, způsobený v podstatě neuměním vlády vyjednat určité podmínky s ekology.

Následně byla diskutována otázka kritické situace v české vnitrozemské vodní dopravě a vyjádřeny obavy nad jejím dalším vývojem. Ze strany zástupce ČMKOS byla vyslovena potřeba vyjádřit se ke skutečnosti, kdy na jedné straně je zde dopravní politika, která vodní dopravu obsahuje, považuje ji za jednu z priorit, na druhé straně realita, která tomu vůbec neodpovídá. V souvislosti s tím byla zmíněna rovněž varianta utlumení vodní dopravy nutně doprovázená sociálním programem. Ze strany zástupce rejdařů byla otevřena otázka finanční pomoci rejdařům, kteří v důsledku nedobudované vodní cesty a extrémů počasí v posledních letech jsou nuceni z důvodu přežití operovat především v zahraničí. Bylo požádáno o pomoc provozovatelům vodní dopravy v režimu „de minimis“ s ohledem na současné extrémní podmínky. Rovněž byla zástupcem rejdařů nastíněna problematika minimální mzdy související s německým právním předpisem (MiLoG – tj. Mindestlohngesetz), kdy rejdařům již byly uděleny první pokuty za nedodržování tohoto zákona. Bylo poukázáno na to, že v souvislosti s „MiLoGem“ se hovoří pouze o silniční dopravě a o rejdařích se vůbec nejedná, ač na tuto skutečnost několikrát upozorňovali. Rovněž bylo ze strany zástupce rejdařů zmíněno, že zde chybí samostatný odbor plavby, který by v každodenním životě tyto věci řešil.

V rámci diskuze bylo ze strany zástupce MD navrženo, aby rejdaři zpracovali návrh, jak si představují podporu v režimu „de minimis“ včetně potenciálních příjemců. Ze strany zástupce Svazu průmyslu a dopravy ČR bylo doplněno, aby rejdaři rovněž zpracovali své stanovisko k sociálnímu (útlumovému) programu a obě varianty byly předloženy MD s termínem do poloviny října letošního roku. Pro další vývoj v oblasti vodní dopravy je tak nezbytné stanovit, co je pro rejdaře, resp. sociální partnery prioritou, tj. jakou z výše uvedených variant preferují. V reakci na uvedené NM Němec přislíbil jednání věcného odboru se zástupci rejdařů na pracovní úrovni. Následně znovu upozornil na nutnost konkretizovat témata, která mají být na pracovním týmu projednávána.

## **2) Situace v železniční dopravě**

Úvodem NM Němec krátce představil materiál MD s názvem „Situace v železniční dopravě“. Materiál byl zpracován na základě požadavku Předsednictva RHSD ČR a navazuje na materiál „*Role státu při zajišťování dopravní obslužnosti v železniční dopravě po roce 2019 a dopady nové legislativy na společnost ČD*“, který byl předložen tripartitě na jaře 2017. Popisuje současný stav v oblasti železniční dopravy, kdy v rámci čtvrtého železničního balíčku po roce 2023 by měly nově zadávané smlouvy být již na základě nabídkového řízení. Do té doby je možná plošná výjimka využívat institut přímého zadání. Na druhé straně zároveň platí, že pokud MD, resp. kraje jako objednatelé obdrží alternativní nabídky, nelze se jimi nezabývat,

pokud jsou nabídky srovnatelné. Postupem sjednávání smluv o veřejných službách v případech alternativní nabídky se Ministerstvo dopravy podrobně zabývalo již v materiálu „Role státu při zajišťování dopravní obslužnosti v železniční dopravě po roce 2019“. V současně projednávaném materiálu je podrobně popsáno, jak takovéto posouzení nabídek z hlediska efektivnosti zajištění předmětných veřejných služeb bylo v praxi realizováno. Co se týká regionální dopravy, MD požádalo jednotlivé kraje, aby popsaly situaci z jejich hlediska jako objednatelů. Postup regionálních objednatelů při sjednávání smluv o veřejných službách byl přehledně shrnut v tabulce, která je přílohou materiálu. Z tabulky vyplývá, že některé kraje v přechodném období chtějí postupně otevírat trh železniční dopravy nebo tak již učinily a jiné prozatím předpokládají přímé zadání. Některé kraje sice předpokládají přímé zadání, ale deklarovaly předchozí provedení neformálních tržních konzultací. Co se týká dálkové dopravy, je v materiálu podrobně popsán postup v případě linky R14A Pardubice – Liberec, kterou bylo nutné nově zasmluvnit s ohledem na skončení platnosti stávající smlouvy s ČD ke konci platnosti jízdního řádu. S žádostí o podání nabídky byli oficiálně osloveni dopravci ČD, Leo Express a Arriva. Při stanovení parametrů nabídky MD přihlíželo ke kvalitativním standardům, které byly schopny a připraveny dle dosavadních jednání zajistit ČD. Na oslovení nakonec reagovaly ČD a Arriva, kdy výhodnější nabídka byla ze strany ČD. Oproti cenám, které jsou uvedeny ve stávající smlouvě, dojde v průběhu dvou let k úspoře cca 60 mil. Kč. MD se rozhodlo ponechat ušetřené prostředky v železniční dopravě a z části je využilo na objednávku nových služeb na lince R10 v úseku Praha – Hradec Králové a na lince R14B Ústí nad Labem – Liberec. Pokud se týká dalších postupů, bylo uvedeno, že MD chce postupovat v souladu s materiálem „Role státu při zajišťování dopravní obslužnosti v železniční dopravě po roce 2019“, kde byly definovány délky přímých zadání. V současné době chce MD otevřít řízení na linkách Ex2 a R18 a poté soubor linek R21, R22, R24, R26. Zároveň se předpokládá v této vlně vypsát samostatně linku R8 Brno – Bohumín.

Dále se pan náměstek Němec krátce vyjádřil k otázce síťovosti, která je v souvislosti s liberalizací veřejných služeb v železniční dopravě často diskutována. Bylo odkázáno na samotný materiál, kde je podrobněji definováno, co z pohledu MD znamená, že systém dopravních služeb se chová „síťově“. Téma síťovosti MD projednalo i se zástupci objednatelů na úrovni krajů, přičemž v rámci diskuze jednoznačně zaznělo, že z pohledu objednatelů žádné identifikovatelné problémy nejsou. Zásadní diskuze probíhá u nastavení staničního servisu (čekáren, pokladních míst apod.). Na problematiku zajištění staničního servisu pro cestující (zejména čekáren a záchodů) upozornil rovněž zástupce OSŽ. V této souvislosti NM Němec uvedl, že MD požádalo objednatele na úrovni krajů o zaslání svých požadavků ohledně staničního servisu s termínem do 30. 9. 2018. Na základě shromážděných informací budou v této věci probíhat další jednání se zástupci všech krajů a SŽDC.

V rámci diskuze byla zmíněna rovněž otázka přetížené kapacity na železnici.

**Závěr:** Materiál s názvem „Situace v železniční dopravě“ byl členy pracovního týmu projednán. K samotnému materiálu nebyly vzneseny žádné zásadní připomínky. Materiál bude na Plenární schůzi RHSD ČR konající se dne 24. 9. 2018 předložen v nezměněné podobě.

### 3) Různé – ústní informace

V rámci tohoto bodu byla diskutována problematika sociálního a tržního pilíře balíčku mobility. Zástupce MD informoval o aktuálním stavu jednání, kdy rakouské předsednictví pokračuje ve formátu politického „speed datingu“ s jednotlivými členskými státy, jehož

výsledkem by měl být kompromisní návrh k nejproblematictějším oblastem předpisu, tj. trávení běžného a zkráceného týdenního odpočinku v kabině vozidla, novým pravidlům kabotáže, pravidlům vysílání, zpětnému vybavení vozidel novou generací digitálního tachografu, který předloží pracovní skupině Rady EU pro pozemní dopravu na začátku října tohoto roku. Ministři dopravy by se měli na finálním kompromisním návrhu dohodnout do příští Rady ministrů dopravy v prosinci tohoto roku. Rovněž EP (Výbor pro dopravu a cestovní ruch, poté plénum EP) by měl svoji finální pozici sdělit do tohoto termínu.

Závěrem zástupce OSŽ v souvislosti se státní organizací SŽDC, kde je velký podíl technických oborů a role organizace stále roste, upozornil na problematiku udržení stávajících zaměstnanců a zajištění nábory nových zaměstnanců. Uvedl, že bude nutné navýšení finančních prostředků na mzdy. Nejproblematictější profesí jsou zabezpečovací technici a zaměstnanci ve stavebním odvětví. Další problematickou profesí, byť není přímo technická, jsou výpravčí.

Zapsala: Mgr. Petra Smolová



Schválil: Ing. Ladislav Němec