

Zápis ze zasedání

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

Datum a čas: 26. listopadu 2024, od 14:00 hodin

Místo: Poradní místnost ministra, Ministerstvo dopravy

Přítomni: dle prezenční listiny

Program jednání:

- 1. Situace v železniční dopravě a ČD Cargo, ekonomické hodnocení s výhledem do následujících let**
- 2. Přehled přípravy dopravních staveb s plánovaným zahájením v nejbližších letech a stavebními náklady nad 300 mil. Kč**
- 3. Stav přípravy projektů PPP, zejména pro stavbu na D35 Opatovec - Staré Město – Mohelnice**
- 4. Zajištění dostatku kameniva a písku pro výstavbu DI**
- 5. Informace ke mzdám a smlouvám o veřejných službách v přepravě cestujících po zrušení zaručených mezd v podnikatelské sféře od 1. ledna 2025**
- 6. Různé – ústní informace**

Jednání Pracovního týmu RHSD ČR pro dopravu a dopravní infrastrukturu (dále „pracovní tým“ nebo též „PT“) bylo sezváno na základě rozhodnutí předsednictva RHSD, vyplývajícího z požadavku sociálních partnerů projednat na této úrovni téma „Situace v železniční dopravě a ČD Cargo, ekonomické hodnocení s výhledem do následujících let“. Sociální partneři byli následně osloveni s žádostí o zaslání návrhů dalších možných témat k projednání a na základě toho byl poté sestaven uvedený program jednání. K jednotlivým bodům programu (s výjimkou bodu 4.) byly zpracovány písemné podklady, které byly členům PT předem rozeslány. K hlavnímu tématu jednání byli přizváni rovněž zástupci spol. ČD Cargo a Správy železnic.

Jednání bylo zahájeno panem ministrem dopravy, který přivítal přítomné členy. Následně se přistoupi k samotnému programu jednání. Všechny body programu byly projednány. Níže jsou uvedeny základní informace k jednotlivým tématům.

1) Situace v železniční dopravě a ČD Cargo, ekonomické hodnocení s výhledem do následujících let

Tento bod byl představen ze strany zástupce ČD Cargo, a to formou připravené a předem rozeslané prezentace, jejíž obsah byl rozdělen do dvou částí. První část popisovala aktuální stav, zejména situaci na trhu v Evropské unii a jakým způsobem velmi významně negativně dopadá na největší železniční nákladní dopravce. Druhá část prezentace byla zaměřena na to, jakým způsobem tomuto scénáři

odolává společnost ČD Cargo, jakým způsobem postupuje a co s tím do budoucna. Tj. jakým způsobem na jedné straně musí ČD Cargo redukovat nadkapacity, které vychází nejen z hospodářské recese, ale ze strukturálních změn v ekonomice, na druhé straně o tom, jakým způsobem je společnost ČD Cargo otevřena novému způsobu obchodování. Zejména se jedná o pokračování zahraniční expanze a rozvoj nových komodit (přeprav) a udržení objemu na železnici a podpora pozitivního modal shiftu.

V rámci aktuálního stavu byly zmíněny významné problémy u velkých železničních nákladních dopravců v EU (zejména Německo, Polsko, Francie, Itálie a Švýcarsko), majících dlouhodobé problémy se ztrátami, financováním, udržitelností částí svých produktů (např. jednotlivé vozové zásilky) a vyhlašujících hromadné propouštění.

Skupina ČD Cargo se podobným rozsáhlým problémům doposud vyhýbá a dosahuje v porovnání s konkurencí v ostatních evropských státech pozitivních hospodářských výsledků. Současná situace na evropském železničním trhu na skupinu ČD Cargo ovšem také významně dopadá a klesá objem výkonů. Proto musí být realizovány kroky, aby se skupina ČD Cargo vyhnula „scénářům“ ze zahraničí.

Strukturální změny v makroekonomice EU snižují objemy zboží přepravované tradičně po železnici. Tradiční komodity odchází. Je to zřejmé v energetice, teplárenství i v dalších odvětvích. EU dopravní politiku v oblasti přesunu zboží ze silnice na železnici nelze aktuálně naplnit. Politika je pro tuto chvíli nefunkční, resp. absentují opatření k jejímu naplnění. Objemy přepravované po železnici v EU klesají. Co se týče České republiky, celý trh v ČR klesá, podíl ČD Cargo v ČR samozřejmě klesá také. Podíl ČD Cargo v ČR se v prvním pololetí 2024 snížil k hranici 51% (dle hrtkm), nicméně ve většině případů to není ztrátou ve prospěch konkurence na železnici. ČD Cargo jako největší dopravce nese největší část poklesu, protože některé komodity přepravuje, až na výjimky, pouze ČD Cargo (hnědé uhlí, železo,...). Ztracený podíl představuje buď zánik přeprav (hnědé uhlí do českých elektráren a tepláren, Liberty atd.), nebo jejich opačný modal-shift na silniční dopravu (JVZ, dřevo). Pokles podílu v ČR ČD Cargo částečně kompenzuje růstem přeprav v zahraničí, zejména v Polsku, Německu, Rakousku na Slovensku. V zahraničí celkové objemy nerostou, avšak tam, kde ČD Cargo dříve potřebovalo partnery, je dnes samostatné. Zároveň se již nyní připravují přepravy nových komodit, aktuálně, ale ani do budoucna nemá potenciál plnohodnotné náhrady – například substitut uhlí v podobě komunálních odpadů, biomasa, TAP (tuhá alternativní paliva).

ČD Cargo v prvním pololetí 2024 přepravuje v ČR o více než 0,5 mil. tun měsíčně méně než před rokem. Naplno se projevil dlouhodobý trend útlumu některých komodit, či problémy v (celoevropském) hospodářství. Odklon od spalování (a přeprav) uhlí znamená dopad cca 0,4 mil. tun měsíčně. Přerušení výroby v Liberty Ostrava představuje dopad cca 0,5 mil. tun měsíčně. Konec kůrovcové kalamity a pokles přeprav dřeva znamená dopad cca 0,03 mil. tun měsíčně. Dopad je jak na ucelené vlaky (UV), tak na jednotlivé vozové zásilky (JVZ). Ztrátový segment JVZ se dostal poklesem objemů do hlubší ztráty. Ziskové ucelené vlaky saturovaly ztrátový produkt jednotlivých vozových zásilek v podstatě doteď. Současná recese na trhu a zároveň strukturální změny v ekonomice způsobují výpadky i v objemech ucelených vlaků a obecně na trhu je nadkapacita nákladních vagónů, marže ucelených vlaků nejsou dostatečné na to, aby kryly ztrátu jednotlivých vozových zásilek. Reakce ČD Cargo tedy musí být i v oblasti zdrojů JVZ. Lze očekávat, že se jedná o dlouhodobý dopad, tj. trvalý zánik přeprav.

JVZ představují důležitý základní kámen pro dopravu i další oblasti. Jedná se o přímou alternativu pro kamionovou přepravu. Pro splnění evropských i národních cílů v dopravě, energetice a ochrany životního prostředí je železnice klíčová. Je prostředkem pro dekarbonizaci dopravy a pro snížení

energetické náročnosti dopravy. Existují pouze dva nástroje na modal shift, a to kombinovaná doprava, která má největší potenciál přesunu zátěže ze silnice na železnici, a kapacita jednotlivých vozových zásilek, která se v budoucnu transformuje právě do kombinované dopravy. Tedy spolupráce silnice a železnice.

JVZ jsou podpůrné pro plnění bezpečnostních a dalších strategických zájmů státu jako např. armádní přepravy, přeprava strategických paliv či odvoz kůrovcové kalamity. Ukončení produktu JVZ by znamenalo mimo jiné ohrožení zaměstnání pro až 2,7 tis. lidí, až 675 tis. dalších jízd nákladních automobilů, růst emisí CO₂ až o 102 tis./t za rok. ČD Cargo nechce úplně opustit produkt JVZ, nedokáže však dále nést jejich současnou úroveň ztrátovosti. Problém s hospodařením JVZ je dlouhodobý, jeho provozování v ČD Cargo historicky dotoval zisk z UV. Produkt UV je však nezbytné dále rozvíjet (především obnovou vozidlového parku) na což však nezbyvá se ztrátovým JVZ dostatek volných prostředků. Ziskovost UV je navíc krátkodobě pod tlakem dopravních nadkapacit související s recesí průmyslu v Evropě a strukturálních změn v makroekonomice obecně. V České republice klesá objem přeprav po železnici a zároveň klesá i podíl ČD Cargo a tím vznikají v ČD Cargo nadkapacity.

V druhé části prezentace „Co dál?“ byly popsány první kroky ke zlepšení hospodaření, které byly provedeny v 1. pololetí 2024. U zaměstnanců se jednalo o odchod do důchodu a u vybraných profesí došlo k přehodnocení potřeby počtu v ČR, tj. byl vyhlášen stop stav a nenahrazení odcházejících do důchodu. V roce 2024 dosahuje >200 zaměstnanců důchodový věk. Zároveň byly identifikovány nadkapacity v lokomotivách a nákladních vozech. V případě lokomotiv šlo především o přesun části lokomotiv (využitelných v zahraničí) k dceřiným společnostem, postupné odstavení a případně šrotace nejstarších „výjezdových“ řad (nevyužitelných jinde). U nákladních vozů o snížení evidenčního počtu vozů a vracení najatých tisíc vagonů či a šrotace dlouhodobě zbytných nákladních vozů. Je to efektivní, ale pro dlouhodobou ekonomickou stabilitu nedostatečné. Proto byla přijata na úrovni vedení společnosti a dalších orgánů ve společnosti další racionalizační opatření, která směřují k redukci nadkapacit. V prvním kroku jde o nadkapacity jak v produktu ucelených vlaků, tak v produktu jednotlivých vozových zásilek. V druhém kroku je nutno zredukovat i nejztrátovější přepravy jednotlivých vozových zásilek, které se nedaří ani s 95% slevou za dopravní cestu udržet v jakési ekonomické rovnováze a stabilizovat. Zvolený přístup ze strany ČD Cargo je cílené zdražení nejztrátovějších relací v produktu JVZ. K dlouhodobým krokům ze strany ČD Cargo patří především pokračování zahraniční expanze a rozvoj nových komodit. Tj. prodloužení existujících zahraničních přeprav a rozvoj dalších trhů vč. pořizování vozového parku pro zahraničí (zejména Benelux, Rakousko, Německo Polsko, Slovensko, Maďarsko, Balkán a Itálie).

Reakcemi na dlouhodobé strukturální změny v přepravách jsou především udržení objemu na železnici a podpora pozitivního modal shiftu. Jde o směřování některého druhu zboží na železnici bez represe silniční dopravy (legislativní podpora). Jsou zde nové komodity, které dnes nejsou na silnici, nicméně budou v budoucnu velmi zásadních objemů. Především jde o biomasu do tepláren a tuhá alternativní paliva (TAP), komunální odpad, dále suroviny a další materiály pro návoz a vývoz z infrastrukturních a strategických staveb v ČR. Jsou tu i nové těžby např. lithium a likvidace ekologické zátěže. Další reakcí je vytváření podmínek pro budoucí nutnou spolupráci silniční a železniční dopravy – např. z Modernizačního fondu. Sem patří podpora infrastruktury – vlečky nebo všeobecné nakládkové a vykládkové koleje, výstavba malých „překladišť“ či hubů u velkých měst a podpora dopravních a přepravních prostředků umožňujících rychlou a levnou předávku mezi silnicí a železnicí. Železnice přispívá emisními povolenkami na transformaci jiných odvětví a jako ekologicky a energeticky účinný

mód dopravy ztrácí na dopravním trhu. Byla zdůrazněna potřeba využití prostředků z Modernizačního fondu pro nákladní dopravu za účelem vytvoření prostředí pro budoucí kooperaci dopravních módů, zejména spolupráce se silnicí.

ČD Cargo se drží z hlediska výkonu, z hlediska fungování a ekonomického zdraví nad úrovní svých konkurentů v okolních státech. Co se týče jednotlivých vozových zásilek, je zde snaha je udržet, zejména s ohledem na možnou perspektivu, což dokladuje bezprecedentní sleva na jednotlivé vozové zásilky v rozsahu 95 %. Cestou není disproporčně zatěžovat silniční dopravu. Je nutné nalézt optimální řešení pro modal shift a pro spolupráci železniční a silniční dopravy. Jsou prováděny racionální kroky směřující k tomu, aby se ČD Cargo udrželo v kvalitní ekonomické situaci a bylo dále rozvíjeno. Jedním z významných kroků je zkvalitňování kompletního segmentu údržby vozového parku a posilování jak vlastních kapacit pro údržbu vozidel, tak i další kroky ke zkvalitňování kompletního zázemí v podobě opravárenských hal. Velká pozornost je věnována Modernizačnímu fondu, kde je vyvinuto značné úsilí k tomu, aby bylo možné i vozidla pro nákladní dopravu zafinancovat dílem z Modernizačního fondu. Snahou MD je dále nalézt způsob, kdy budou vznikat funkční multimodální překladiště pro lepší kooperaci mezi železnicí a silnicí. V případě přepravy stavebnin a stavebních materiálů se bude hledat způsob, jak bonifikovat železniční dopravu v rámci veřejných soutěží.

V rámci diskuze bylo ze strany zástupce OSŽ upozorněno na rizika spojená s kroky spol. ČD Cargo popsanými v prezentaci. Riziko je spatřováno zejména v souvislosti se zvyšováním ceny JVZ, což povede k přesunu zboží na silnici a možnost způsobení dominového efektu. Druhým atributem je, že železniční sektor přijde o mnoho pracovních míst, přičemž tato ztráta se z jejich pohledu zdá dlouhodobě neobnovitelná, a to s ohledem na specifičnost těchto povolání. Snižování stavu zaměstnanců a snižování dalších nadkapacit povede k tomu, že až nastane poptávka, tak na ni nebudeme schopni reagovat.

Ze strany zástupce Svazu dopravy byl navržen konkrétní námět k diskuzi v podobě daňových úlev firmám (namísto dotace), které investují v současné době do nových nakládkových a vykládkových kapacit. Dalším námětem k diskuzi bylo dostat železniční nákladní dopravu do logistických řetězců, které existují.

Zástupce KZPS z odvětví stavebnictví zmínil množství regulací EU a regulací ČR, které vedou k omezování průmyslu a obává se dalšího útlumu průmyslu v Evropě, čímž zároveň dojde k dalšímu poklesu přepravy přes železnici, protože tyto věci spolu úzce souvisí.

Dále byla vedena diskuze v souvislosti s dotazem vzneseným zástupcem ČMKOS (OSD), který se týkal přílohy prezentace s názvem „Potenciál nových obchodních příležitostí – modal shift“, konkrétně tranzitní automobilové dopravy. Je zde uvedeno, že náklady autodopravců na mýto a pohonné hmoty v Česku patří k nejnižším v Evropě a jako doporučení je uvedeno zvýšení mýta pro tranzitní přepravy a omezení tranzitního času přes ČR. Dotaz směřoval k tomu, zda je to teze anebo avízo přípravy legislativní úpravy.

Nelze v mýtu rozdělit tranzit a místní dopravu. Mýto platí všichni a nelze zvýhodnit jednu skupinu oproti druhé. Co se týče vývoje ceny mýta, byla otevřena otázka navyšování zhruba o úroveň inflace i do budoucna, k čemuž rovněž přistoupila řada evropských států. Uvedené je potřeba vnímat v kontextu potřeby hledat nástroje pro modal shift, pro spolupráci silnice a železnice.

Závěr: Téma „Situace v železniční dopravě a ČD Cargo, ekonomické hodnocení s výhledem do následujících let“ bylo členy pracovního týmu projednáno.

2) Přehled přípravy dopravních staveb s plánovaným zahájením v nejbližších letech a stavebními náklady nad 300 mil. Kč

Členům PT byl předložen tradiční materiál obsahující Přehled přípravy dopravních staveb s plánovaným zahájením v nejbližších letech a stavebními náklady nad 300 mil. Kč. Údaje obsažené v předkládaném materiálu byly aktualizovány investorskými organizacemi k 31.10.2024 a jsou v souladu s vládou schváleným rozpočtem SFDI pro rok 2024 a indikativním finančním plánem na střednědobý výhled.

U sledovaných staveb, u kterých došlo k posunu stavební přípravy, změnám výše stavebních nákladů a předpokládaného roku zahájení, jsou tyto skutečnosti vyznačeny v textu červenou barvou (viz legenda).

Uváděné termíny předpokládaného zahájení jednotlivých staveb závisí primárně, tak jako v minulých letech, na získání pravomocného povolení opravňujícího k zahájení stavby a úspěšném dokončení procesu výběru zhotovitele. Objem finančních prostředků plánovaný ve státním rozpočtu na rok 2024 s výhledem do roku 2026 proces přípravy uvedených staveb zabezpečuje.

S ohledem na ekonomický a finanční vývoj, který růstem cen komodit a energií ovlivňuje všechny činnosti v dopravním stavitelství a ve shodě s investory, MD navrhlo upravit spodní limit pro sledování investorské přípravy dopravních staveb v dotčeném přehledu na 500 mil Kč.

Zástupce KZPS z odvětví stavebnictví poděkoval za předložený materiál, který považuje za dobrý nástroj nejen pro ministerstvo a SFDI, ale i pro města, obce a kraje, které zde mohou vidět stupeň přípravy konkrétní stavby. K danému bodu měl čtyři připomínky. Prvně se dotázal na aktuální stav a výhled D49 v letošním a příštím roce. Druhý dotaz směřoval k otázce RUD. Třetí dotaz mířil na výši rozpočtu v roce 2026. Poslední dotaz se týkal předkládací zprávy k materiálu, konkrétně k návrhu MD upravit spodní limit pro sledování investorské přípravy dopravních staveb v dotčeném přehledu na 500 mil Kč. V dané věci požádal o zachování hranice 300 milionů pro sledování objektů, s čímž byl ze strany MD vyjádřen souhlas.

K dotazu týkající se stavby D49, kde jsou značné komplikace z hlediska jak rozhodnutí soudů, tak odporu dvou ekologických iniciativ, bylo sděleno, že v nejbližší době bude rozhodovat rozkladová komise, výsledek proto nelze předjímat. Ohledně změny rozpočtového určení daní (RUD) v souvislosti s financováním silnic II. a III. tříd nelze předjímat, zda a kdy toto bude schváleno. Většina krajů byla pro, nicméně některým krajům toto rozdělení významně nepomáhá. K výši rozpočtu v roce 2026 bylo sděleno, že snahou je získat další finanční prostředky k tomu, abychom mohli pokračovat ve všech akcích.

Závěr: Materiál s názvem „Přehled přípravy dopravních staveb s plánovaným zahájením v nejbližších letech a stavebními náklady nad 300 mil. Kč“ byl členy pracovního týmu projednán. Návrh MD upravit spodní limit pro sledování investorské přípravy dopravních staveb v dotčeném přehledu na 500 mil Kč nebyl všemi členy PT přijat, zůstává tak zachována hranice 300 milionů pro sledování objektů.

3) Stav přípravy projektů PPP, zejména pro stavbu na D35 Opatovec - Staré Město – Mohelnice

Cílem MD je mj. zajistit pro dopravní infrastrukturu prostředky nejen z národních zdrojů, evropských zdrojů, ale i ze soukromých zdrojů. V souvislosti s tím vzniklo v rámci MD samostatné oddělení PPP projektů.

Níže jsou uvedeny stručné informace k připravovaným PPP projektům:

- 1) D4 PPP (Skalka – Nová Hospoda) – probíhá výstavba, předpokládané dokončení 17.12.2024, od 1.1. v provozu, předpokládaná kolaudace 10/2025
- 2) D35 PPP (Litomyšl – Mohelnice) – 7.8.2024 zahájeno výběrové řízení na dodavatele, nyní fáze kvalifikace s termínem podání žádosti o účast k 31.10.2024, následně proběhne vyhodnocení a shortlisting na 4 nej kvalifikovanější uchazeče se kterými bude veden soutěžní dialog (od začátku příštího roku)
- 3) D0 (518, 519, 520), D3 (Praha – Nová Hospoda), D55 (Bzenec – Břeclav) – probíhá příprava studie proveditelnosti PPP, která má za cíl ověřit, zda a které úseky by byly vhodné pro realizaci formou PPP. Další dílčí etapou přípravy bude získání zpětné vazby z trhu (listopad 2024). Předpokládané dokončení studie v 02/2024.
- 4) PRAK (Veselavín - Letiště Ruzyně, s odbočkou na Kladno) – probíhá příprava výběrového řízení na dodavatele, samotné výběrové řízení na dodavatele bude zahájeno do konce roku 2024 – stejně jako v případě D35 nejprve proběhne kvalifikace, shortlisting na 4 uchazeče a s těmito uchazeči bude veden soutěžní dialog.
- 5) RS Morava – Vláda dne 18.9.2024 schválila výstupy studie proveditelnosti PPP s tím, že dále budou touto formou připravovány 3 projekty:
 - VRT Moravská Brána (320 km/h)
 - VRT Jižní Morava (320 km/h)
 - RS Střední Morava (200 km/h)

V rámci diskuze byly obecně popsány kroky v souvislosti s mimořádně složitou přípravou PPP projektů a rovněž následné postupy po převzetí stavby (zejm. kontrola a pravidelné monitorování). Zmíněna byla rovněž otázka finančních služeb a role bank v těchto projektech. A dále vysokorychlostní tratě, které jsou zatím ve stádiích projektové přípravy výkupů pozemků atd.

4) Zajištění dostatku kameniva a písku pro výstavbu DI

Toto téma souvisí zejména s výstavbou vysokorychlostních tratí. Problematika otevírání nových ložisek je materie MPO, nikoli MD. Z hlediska MD se primárně se vede diskuze o tom, že vysokorychlostní tratě vedou přes území, která jsou označena jako dobývací prostor a do jaké míry lze vytěžit materiál přednostně tak, aby se nezbrzdila výstavba VRT, jestli toto lze.

K tomuto tématu probíhají pracovní jednání zástupců MPO, MŽP a MD.

Zástupce KZPS z odvětví stavebnictví v rámci diskuze zmínil Studii zajištění potřeb materiálu (kameniva) na plánovaných stavbách, která dle informace z podkladu zaslaného na minulé jednání PT, měla být dodána do 20. 12. 2024. Dále konstatoval, že požadavky na kvalitu kameniva v případě VRT budou výrazně vyšší než v případě silniční dopravy. Opakovaně upozornil na to, aby byl zajištěn dostatek surovin na výstavbu VRT.

5) Informace ke mzdám a smlouvám o veřejných službách v přepravě cestujících po zrušení zaručených mezd v podnikatelské sféře od 1. ledna 2025

Dne 6. listopadu proběhlo na Ministerstvu práce a sociálních věcí ve vztahu ke mzdám řidičů autobusů společné jednání sociálních partnerů, zástupců Asociace krajů ČR, Ministerstva pro místní rozvoj a Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže a Ministerstva dopravy. Jednání navazovalo na výstup z Memoranda, dle něhož MPSV mělo za úkol zorganizovat jednání zúčastněných stran, na kterém bude řešena metodika výkladu smluv o veřejných službách v přepravě cestujících po zrušení zaručených mezd v podnikatelské sféře od 1. ledna 2025. Jednání ukázalo, že ve krajích neexistuje typizovaná smlouva o veřejných službách, naopak s autobusovými dopravci je sjednávána řada smluv s odlišným způsobem valorizace mezd řidičů. Dne 13. listopadu proběhlo na MMR další jednání se zástupci AKČR za účelem vzniku možné metodiky, řešící, zda a v jakých případech by bylo možné upravit krajské smlouvy v důsledku zrušení zaručených mezd. Na jednání se prokázalo, že nelze stanovit jednotný postup. Bylo dohodnuto, že MMR obdrží od krajů typové smlouvy a pokusí se zaujmout písemné stanovisko k případnému přenastavení valorizačních mechanismů. AKČR se však domnívá, že pro kraje půjde pouze o určité pomocné vodítko, nadále lze předpokládat, že každý kraj si půjde svou cestou výkladu ZZVZ. Kancelář AKČR očekává, že úprava mezd řidičů autobusů bude otevřena na setkání nově zvolených hejtmanů dne 26. listopadu. Většinou zde probíhá pouze volba orgánů, ale mzdy řidičů autobusů v regionální dopravě představují aktuální téma k řešení.

V rámci diskuze zástupce SP ČR podpořil názor, aby řešení nebylo nalezeno pouze pro smlouvy, kde je výlučně indexace na základě zaručených mezd řidičů, ale i tam, kde je to jako alternativa.

Zástupce OSD uvedl několik poznámek k samotnému podkladu. K jednání dne 6. listopadu na MPSV poznamenal, že toto jednání považují ze strany MPSV za zcela nepřipravené, neprofesionální, a především zbytečně pozdě uskutečněné, a to vzhledem ke skutečnosti, že memorandum bylo podepsáno již dne 30. května. Na jednání byly poskytnuty stejné informace, které byly předloženy před podpisem memoranda. Toto jednání tedy nevedlo k vyřešení situace, nevzniklo zde žádné stanovisko ani MMR ani ÚOHS.

K problematice kolektivního vyjednávání zástupce OSD poznamenal, že vyjednávání kolektivní smlouvy vyššího stupně začalo odesláním jejího návrhu sociálnímu partnerovi dne 30. září. První jednání se již uskutečnilo, druhé jednání je sjednáno na 27. listopadu. Zaměstnavatelé se netají obavou uzavřít kolektivní smlouvy vyššího stupně dle memoranda, neboť se obávají, že nikoli všechny kraje jim potřebné finanční prostředky poskytnou. Zcela zvláštní roli v procesu kolektivního vyjednávání sehrává ČESMAD, protože dle veřejných dostupných vyjádření varuje před uzavřením kolektivní smlouvy vyššího stupně a jejím následným rizikem rozšíření na další zaměstnavatele, což je běžná praxe, která se dělá podle zákona o kolektivním vyjednávání. Tedy kolektivní vyjednávání probíhá, otázkou zůstává, jak bude úspěšné. OSD je názoru, že vznikem více zásadních legislativních změn mohou kraje upravovat stávající smlouvy podle potřeby a opačné názory vnímá negativně. Cílem memoranda bylo, aby se zachovala dopravní obslužnost ve stávajícím rozsahu. OSD se proto aktivně snaží seznamovat nové vedení krajů s touto problematikou.

OSD deklaroval, že je nezbytné mít k 1. lednu sjednanou kolektivní smlouvu vyššího stupně, v opačném případě pokládá sjednané Memorandum za nesplněné. Mají jednoznačné stanovisko, že pokud nebude všemi stranami bezodkladně naplněno memorandum, především odpovídající sjednání kolektivní smlouvy vyššího stupně, nelze předpokládat další existenci instituce čekání mezi spoji, se všemi důsledky pro rozsah a funkce veřejné autobusové dopravy. Dopravní obslužnost se nemůže zajišťovat na úkor zaměstnanců v dopravě. Kolektivní smlouvu vyššího stupně považuje OSD za nesmírně důležitou. Jednoznačně deklaroval, že plnění memoranda je ohroženo nikoli jeho vinou, a nebylo to a

není to jeho cílem. OSD usiluje o to, aby memorandum bylo naplněno, aby kolektivní smlouva vyššího stupně platila, protože stávající smlouva končí k 31. prosinci 2024.

MD vnímá stanovisko OSD, které bylo i na předchozích jednáních jednoznačně deklarováno. Zároveň určitým způsobem chápe dopravce, že dokud nemají od krajů příslib, že jim navýšené prostředky pro řidiče autobusů dofinancují, tak je kolektivní vyjednávání složitější. U krajů se bohužel ukazuje, jak bylo popsáno výše v souvislosti s jednáním dne 13. listopadu, že jednotný přístup ke změně smluv nebude. Kraje budou postupně zasílat MMR jednotlivé typy smluvních ujednání a bude to o přístupu jednotlivých krajů, kdy se bohužel nedaří najít jednotné řešení.

Ze strany MD bylo uvedeno, že jsou obecně diskutovány tři typy smluv. Kde byl odkaz pouze na zaručenou mzdu, tam se změna jeví jako bezproblémová. Těchto smluv je opravdu málo. Dále je velká řada smluv, kde jsou dvě hlediska valorizace, přičemž se vždy bralo to, které je pro dopravce výhodnější. Zde by bylo i z pohledu MD vhodné apelovat na kraje a MMR, aby byl přijat výklad, že je možné upravit i nově nefunkční hledisko a opět budou fungovat obě. Třetí skupinu představují smlouvy, které se zaručenou mzdou vůbec nepracují, u nich je v tuto chvíli nemožné změny řešit.

Zástupce OSD se domnívá, že jednotné stanovisko by mělo dát MMR v tom smyslu, že bez ohledu na typ smlouvy, pokud dojde k zásadní legislativní změně, lze do té smlouvy vstoupit prostřednictvím dodatku, jak je stanoveno i v zákonu o veřejných zakázkách. Primárně je důležité, aby krajům někdo řekl, že mohou do stávajících smluv vstoupit.

Závěrem bylo zdůrazněno časové hledisko pro vyřešení této problematiky. Zapojené subjekty přislíbily i budoucí aktivní zapojení do řešení úprav smluv o veřejných službách.

6) Bod různé – ústní informace

V rámci bodu různé bylo ze strany zástupce SP ČR krátce zmíněno prosincové jednání Senátu, kde by měla být představena funkčnost úpravy digitalizace stavebního řízení a apel na její připravenost.

V z.

Zapsala: Mgr. Petra Smolová

Schválil: Ing. Ladislav Němec