

Vyhodnocení meziresortního připomínkového řízení

Připomínkové místo	Uplatněné připomínky	Vypořádání připomínek
Ministerstvo financí	K bodu III.2 návrhu usnesení vlády Otevírání přepravního trhu železniční osobní dopravy bude v roce 2012 stále ve stádiu přípravy (poprvé má být otevřen přepravní trh až pro jízdní řád 2013/2014). Z tohoto důvodu by měl bod III.2 znít: „2. předložit vládě do 30. listopadu 2012 zprávu o stavu přípravy otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční osobní dopravy.“	Neakceptováno. Domníváme se, že současná formulace „o postupu při otevírání trhu“ je stejně výstižná jako text navrhovaný Ministerstvem financí. Ačkoli provoz na vypsanych linkách novými dopravci ještě nebude zahájen, postup otevření trhu už bude fakticky probíhat zahájením příslušných nabídkových řízení.
	K části III V závěrech Harmonogramu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční dopravy, závěry (str. 9, 6. řádek) doporučujeme slovo „nastaven“ nahradit slovem „stanoven“.	Akceptováno , text bude upraven ve smyslu připomínky.
	K příloze č. 2, záhlaví tabulek a), b) Text „zahájení plnění“ doporučujeme nahradit textem „jízdní řád platný pro období“. Touto změnou je jednoznačně určeno období, neboť uvedené znění umožňuje výklad, že se otevření trhu může uskutečnit v jednom z uvedených roků. Doporučujeme také doplnit pod tabulky následující poznámku: „Poznámka: Jízdní řád platí pro období, které začíná druhou nedělí prosinci jednoho roku a končí druhou sobotou v prosinci následujícího roku.“ Na poznámku odkázat v záhlaví sloupce „jízdní řád platný pro období“.	Částečně akceptováno , navrhovaný text bude doplněn v poznámce pod čarou, tj. bude uvedeno, že se jedná o zahájení platnosti jízdního řádu, které probíhá v měsíci prosinci.
Ministerstvo průmyslu a obchodu	K předkládací zprávě Doporučuji ve třetím odstavci slova „dle článku 6 odst. 5 nařízení“ nahradit slovy „dle článku 5 odst. 6 nařízení“.	Akceptováno , text bude upraven ve smyslu připomínky.
	K poznámce pod čarou č. 12 Doporučuji slova „se regulací“ nahradit slovy „s regulací“.	Akceptováno , text bude upraven ve smyslu připomínky.

	<p>K bodu 32</p> <p>Doporučuji v poslední větě nahradit slovo „která“ slovem „který“.</p>	<p>Akceptováno, text bude upraven ve smyslu připomínky.</p>
<p>Zmocněnkyně vlády pro lidská práva</p>	<p>S odkazem na uskutečněná jednání mezi zástupci sekretariátu Vládního výboru pro zdravotně postižené občany a zástupci Ministerstva dopravy při projednávání návrhu nařízení vlády, kterým se stanoví minimální hodnoty a ukazatele standardů kvality a bezpečnosti a způsob jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících považujeme za nezbytné, aby nedílnou součástí podmínek vyhlášených nabídkových řízení byla také povinnost zajišťování bezbariérové přepravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace tomu odpovídajícími a vybavenými dopravními prostředky.</p> <p>Zásadní připomínka.</p>	<p>Akceptováno, text bude doplněn.</p>
<p>Hospodářská komora</p>	<p>Hospodářská komora České republiky navrhuje dořešit problematiku užívání nádražních budov, které jsou v majetku národního dopravce akciové společnosti České dráhy (dále jen „ČD“).</p> <p>Odůvodnění: Výše uvedený vlastník nemá pro předmětný majetek stanoven žádný rozvojový strategický rámec, není znám ani ekonomický model provozu a rozvoje tohoto majetku, coby samostatné podnikatelské entity ČD. Je proto nanejvýš vhodné, aby předkladatel uložil ČD sestavení střednědobého business modelu činnosti správce majetku, ze kterého by vyplývala oprávněnost finančních požadavků, jež by ČD vznášely vůči ostatním operátorům. Oprávněnost těchto požadavků by model měl dokládat nejen provozními náklady, ale i zohledněním nákladů investičních. Uvedený návrh je nutno brát jako návrh minimální, optimálním řešením je samozřejmě možnost odčlenění nemovitého majetku od podnikatelské entity dopravce ČD, což je však otázka politického rozhodnutí. Je smutnou realitou, že drtivá většina silničních dopravců tento krok již provedla, zatímco v případě drážní dopravy se tak nestalo. Hospodářská komora ČR v tomto smyslu upozorňuje na Nález Ústavního soudu č. 83/2003 Sb., který</p>	<p>Částečně akceptováno. Lze souhlasit s tím, že problematika železničních stanic musí být řešena a je zásadní pro nastavení rovných příležitostí, poradě ministra dopravy byl proto v souvislosti s předkládaným materiálem předložen návrh usnesení ukládající úkoly k řešení této problematiky s termínem do 30. října 2011. Je i v tomto případě v zájmu všech zúčastněných subjektů včetně ministerstva, aby způsob užívání železničních stanic byl jasně nastaven již v zadávacích dokumentacích nabídkových řízení.</p> <p>Úkol zpracovat návrhy řešení užívání železničních stanic bude na základě rozhodnutí z porady ministra řešen samostatně, po předložení návrhů řešení bude na ministroví dopravy nastavit další procesní kroky, a to i ve vztahu k harmonogramu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční dopravy.</p> <p>Nelze však souhlasit s tím, že by problematika otevírání trhu veřejných služeb měla být podmíněna cílovým vyřešením této otázky, neboť i v současné době jsou náklady spojené s <i>užíváním prostor potřebných pro odbavení cestujících</i> předmětem kompenzace,</p>

	<p>přidělení nádražních budov do majetku Českých drah, a.s. zrušil, avšak tehdejší politická reprezentace jej odmítla respektovat.</p> <p>Zásadní připomínka.</p>	<p>stejně jako tomu bude v budoucím období, je pouze vymezit způsob užívání těchto budov jinými dopravci – další řešení je možné i v průběhu procesu otevírání trhu a je na něm fakticky nezávislé.</p>
	<p>Hospodářská komora České republiky navrhuje princip síťovosti drážní dopravy uplatnit i na celkové vynakládání veřejných zdrojů pro závazek veřejné služby.</p> <p>Odůvodnění: V tomto kontextu by předkladatel měl být zavázán před vypsáním konkrétní soutěže projednat předpokládaný dopravní model dálkové dopravy s dotčenými kraji tak, aby i kraj mohl svůj dopravní systém přizpůsobit předpokládaným parametrům dálkové dopravy. Zároveň by v rámci těchto jednání mělo být dosaženo efektivity využití nabízené místové kapacity dálkového i regionálního dopravního systému – například nový model dálkové dopravy může odčerpat cestující z regionálních spojů, načež by měl kraj mít čas a prostor reagovat. Je nutno zdůraznit, že předpokládané soutěže mohou takto ohrozit i linky, na kterých budou kraje objednávat výkony provozované vozidly, jež dopravce/ČD pořídí s dotační podporou ERDF/ROP.</p> <p>Zásadní připomínka.</p>	<p>Akceptováno. Projednání s dotčenými kraji je zásadně potřebné, ačkoli není v materiálu explicitně uvedeno. Text materiálu bude doplněn v tomto smyslu.</p>
	<p>K bodu 13</p> <p>Problematika provozu a rozvoje železničních stanic je v materiálu nazývána „díličím problémem“. Tím dochází k bagatelizování významné věci s nezanedbatelným významem pro tvorbu tržního potenciálu dopravců veřejné hromadné dopravy (dále jen „VHD“).</p> <p>Odůvodnění: Systém VHD postrádá koncepční řešení tohoto problému a to jak v rovině procesně právní (dokončení restrukturalizace ČD), tak v rovině komerční – chybí koncepční přístup k budování dopravních terminálů s prolnutím všech dostupných dopravních oborů, včetně parkovišť. Takovéto terminály s možností odstavení vlastního vozidla jsou přitom významným zdrojem pravidelných cestujících VHD, tedy i dopravců vzešlých ze soutěží na železnici.</p>	<p>Částečně akceptováno, viz vypořádání první připomínky. Z pohledu celkové drážní reformy se v případě užívání staničních budov jedná o díličí problém, jakkoli je závažný.</p> <p>Koncepční přístup k budování dopravních terminálů je rovněž závažnou otázkou, nicméně přesahující věcnou působnost tohoto materiálu, jehož cílem je stanovit základní pravidla pro otevírání trhu. Kvalitní infrastruktura je samozřejmě pro získání cestujících do VD zásadní, avšak pokud by se otevírání trhu podmiňovalo kvalitní infrastrukturou a ta zároveň poskytováním kvalitních dopravních služeb, které generují cestující, nebyl by kruh nikdy rozvázán, je třeba postupovat iterační metodou.</p>

	Zásadní připomínka.	
	<p>K bodu 21</p> <p>Navrhujeme, aby namísto paušálního uzavírání smluv na dobu 15 let byla v této úvodní etapě v podmínkách nabídkového řízení na jednotlivé provozní soubory zakotvena povinnost nákupu/nájmu vozidel o určité minimální kvalitativní úrovni v určité předem stanovené lhůtě. Vítěz nabídkového řízení by pak byl povinen prokázat, že tato vozidla byla zajištěna a jsou skutečně na dané relaci používána (obdobně jako je tomu u kapacit pořizovaných z evropských fondů), jinak se smlouva stává neplatnou. Uzavírání smluv by pak bylo možné na období 10 let, případně kratší.</p> <p>Odůvodnění: Uzavírání smluv na dobu 15 let je u dálkové dopravy příliš dlouhá doba, která by vedla k dalšímu zablokování trhu (také by bylo vhodné, aby byla později objednávka dálkové dopravy státem zcela zrušena). Navíc lze předpokládat i v budoucnosti poměrně dynamický vývoj poptávky po dopravě na konkrétních relacích. Navrhované opatření by vedlo k rychlejší obnově vozidlového parku železnice, a také by smazalo dosavadní diskriminaci menšinových dopravců, kdy ČD těží z toho, že kdysi dostaly svůj vozidlový park od státu darem a do cenové nabídky zahrnují svá již odepsaná vozidla, resp. co do kvality vozidel nedodržují podmínky původní nabídky.</p> <p>Zásadní připomínka.</p>	<p>Částečně akceptováno. Rovněž MD vnímá, shodně s připomínkou Hospodářské komory, potřebu provázání délky kontraktů a investičních povinností dopravce. Bude-li součástí zadávací dokumentace povinnost nasadit nová nebo výrazně modernizovaná vozidla, musí tomu být délka smlouvy úměrná s ohledem na optimalizaci výše kompenzace. S ohledem na rovnost dopravců na současném vozidlovém trhu v Evropě, a zejména s ohledem na stav vozidlového parku v ČR však MD pokládá investiční povinnosti za nutné.</p> <p>V této souvislosti předkladatel dále uvádí, že 15leté období uzavírání smluv je běžné v řadě evropských států, které otevřely trh veřejných služeb na železnici pro regulovanou konkurenci a zavázaly dopravce k vyššímu kvalitativnímu standardu, např. ve spolkové zemi SRN Bavorsko, a toto částečné otevření trhu pro regulovanou konkurenci bylo ve srovnání s dřívější zakázkou pro DB Regio efektivní.</p> <p>Ohledně stanovení povinnosti si opatřit vozidla ve stanovené lhůtě, tedy patrně až po době zahájení plnění zakázky, předkladatel uvedl, že preferuje zahájení plnění již s novými vozidly po cca. 2leté přípravné lhůtě, s povinností využívat vozidla nápadně v rámci plnění celého kontraktu.</p> <p>Jako ne zcela zřejmá se z pohledu předkladatele jeví úvaha o zrušení objednávky veřejných služeb, neboť na základě dostupných ekonomických dat je zřejmé, že naprostá většina dopravních služeb, které nyní MD objednává, není samofinancovatelná. Pokud trh ukáže něco jiného, projeví se to v rámci nabídkových řízení a bude možné s touto informací dále pracovat. V tuto chvíli však s touto částí připomínky předkladatel nemůže vyslovit souhlas.</p>
	<p>K bodům 26 a 30b</p> <p>Úvahy uvedené v těchto bodech, vztahující se především k relaci Praha – Plzeň, by měly být podepřeny ekonomickým rozbohem a reálným náhledem na možné potenciální klienty</p>	<p>Neakceptováno, vypořádáno na jednání dne 18.5.2011. Myšlenka o potřebnosti řádného ekonomicko-přepravního rozboru jednotlivých dopravních modelů je v zásadě korektní, ale tato otázka není předmětem tohoto materiálu. V materiálu je třeba pouze upozornit na to, že linka R6</p>

	<p>drážní dvousegmentové dopravy.</p> <p>Odůvodnění: Je zcela oprávněné parametry modernizované infrastruktury využít, nicméně čistá jízdní doba Plzeň – Praha po D5 je 45 min, jízdní doba „bezzastávkového“ vlaku bude cca 85 min. Pokud docházkovou/dojížděkovou vzdálenost na počátku a konci cesty vlakem budeme brát za ekvivalentní době jízdy osobním automobilem po obou městech, neposkytuje železnice ani přímými spoji patřičný časový komfort. Po D5 je krom toho provozována pravidelná silniční linková doprava. D5 je moderní komunikace s minimem problémů naproti tomu nemodernizovaný drážní úsek Beroun – Praha s maximálním využitím propustnosti a kritický technický stav je velkým časovým rizikem na spolehlivost služeb.</p> <p>Zásadní připomínka.</p>	<p>bude v budoucím období předmětem koncepčních změn, které logicky nastanou po dokončení III. železničního koridoru, aniž by bylo možné v samotném materiálu provádět ekonomicko provozní zdůvodnění.</p> <p>S ohledem na meritorní připomínku ve stručnosti uvádíme, že jízdní doba individuální automobilové dopravy mezi centrem Plzně a Prahy není v žádném případě 45', nýbrž bude nesporně vyšší, především v době přepravní špičky. Stejně tak jízda vlaků expresního segmentu po modernizované trati nebude 85' s ohledem na skutečnost, že v době před modernizací byla jízdní doba expresního vlaku 89'. Vstupní informace pro úvahu, která je předmětem připomínky, jsou tedy zřejmě nesprávné. Stejně tak úvahy o kritickém stavu úseku Beroun – Praha nejsou k roku předpokládané koncepční změny zcela relevantní. Lze dále ukázat na řadě jiných případů, že i maloryse modernizovaná infrastruktura přinesla zásadní nárůst počtu přepravených cestujících, viz např. koncepce expresního spojení Ústí nad Labem – Praha a další.</p>
	<p>K bodu 29</p> <p>Předkladatel i nadále dogmaticky stojí za plnohodnotným uplatněním principu celostátního taktu a to bez ohledu na faktickou efektivitu nabízených služeb měřenou například reálným využitím nabízené místové kapacity. Ta se právě uplatněním celostátního taktu propadla. Na tuto skutečnost ve svém kontrolním závěru upozornil i Nejvyšší kontrolní úřad.</p> <p>Odůvodnění: Z veřejně dostupné zprávy Nejvyššího kontrolního úřadu např. vyplývá meziroční nárůst objednávky výkonů 2009/2007 o 46% oproti nárůstu cestujících ve stejném období o pouhých 16%. Jde o období krizí zasažené jen minimálně. Statistická ročenka dopravy dokládá nízkou efektivitu celostátního využití nabízené místové kapacity v drážní dopravě (postupný pokles až na cca 21%). Efektivita takto provozovaného systému, který Ministerstvo dopravy obhájí, je minimálně diskutabilní. Parametry otevírání trhu by tak měly více akcentovat zájem o cestujícího, nikoliv jen o technologickou podstatu</p>	<p>Neakceptováno, vypořádáno na jednání dne 18.5.2011. Především je třeba uvést, že připomínka nesměruje k otevírání trhu – princip integrovaného taktového jízdního řádu je uplatňován jak v případech přímého zadání, tak bude uplatňován v rámci nabídkových řízení. S ohledem na předmět materiálu tedy není plně relevantní.</p> <p>Podle názoru předkladatele je podstatné měřit reálnějšími způsoby úspěšnost systému než je pouhá využitelnost míst, která je např. závislá na délce vlaku a dalších faktorech, které může objednatel omezit jen nepřímo. Zároveň lze uvést, že předkladatel již v koncepčním dokumentu Strategie podpory dopravní služby území pokládal za klíčový ukazatel kompenzace na jednoho přepraveného cestujícího, který v letech 2007 až 2009 – i při relativně nízké kvalitě nabízených služeb – poklesl cca. o 8% pouhou změnou dopravního řešení bez podstatného zvýšení kvality, což lze pokládat za úspěšné.</p> <p>Samotný princip integrovaného taktového jízdního řádu je pouhou technickou pomůckou pro snazší provázání sítě a není</p>

	<p>celostátního taktu, jak je z materiálu zřejmé.</p> <p>Zásadní připomínka.</p>	<p>zřejmé, z jakého důvodu je uváděn jako „dogmatický“. Samozřejmě, že je nutné akceptovat určité odchylky od systémových pravidel. Naproti tomu lze uvést, že integrovaný taktový jízdní řád jako <i>základ systému</i> plně uplatňují na celkový systém drážní dopravy ve Švýcarsku, v Rakousku, z velké části v Německu, postupně též v Maďarsku i v dalších evropských státech. Je příznačné, že tyto státy, zejména prvotní Švýcarsko, mají velmi kvalitní a úspěšný systém veřejné dopravy, jehož kvalita dosahuje málo evropských států.</p>
Českomoravská konfederace odborových Svazů	<p>Zdá se, že soulad programového prohlášení vlády ze dne 4.8.2010 a následná úsporná opatření vlády promítnutá i do činnosti dopravců na železnici, zejména v regionální, ale i další dopravě, v tomto případě důsledně chybí, přesněji vzato vznikl již nyní základní rozpor mezi cíly a možnostmi jejich finančního zabezpečení. Ministerstvo dopravy sice plní svůj „Plán plnění priorit“ ovšem předpokládá i ve výše uvedeném materiálu, že budou respektovány finanční a jiné parametry nastavené vládním usnesením č. 1132/2009 ze dne 31.8.2009. Přitom tato vláda se k tomuto vládnímu usnesení nebude moci hlásit, protože již nyní jeho parametry v oblasti financování nejsou zřejmě dodržovány. Tak dochází již nyní ke zřetelnému porušování smluvních podmínek v oblasti regionální dopravy a není důvod se nedomnívat, že ke stejnému porušování předem dohodnutého způsobu financování nebude docházet i v oblastech nadregionální a dálkové dopravy pod záminkou úspor všeho druhu, jakkoliv dodatečně a účelově vzniklých.</p> <p>Zásadní připomínka.</p>	<p>Částečně akceptováno. Potřeba jasného finančního rámce je zřejmá a je v materiálu opakovaně zdůrazněna. V případě dálkové dopravy však k rozporům mezi realitou a cíli nedošlo. Výjimkou bylo neposkytnutí 1 % finančních prostředků na inflaci v období platnosti jízdního řádu 2010/2011, které se však na rozsahu objednávané dopravy odrazilo jen minimálně, skutečně tím 1 % výkonů, což bylo možné učinit bez závažných dopadů omezením jízdy poměrně malé části vlaků v přepravních sedlech a přepravně slabých dnech. Jinak je koncepce dálkové dopravy jasná a její financování v souladu s koncepcí ministerstva dosud zajišťováno bez závažných změn.</p> <p>Schválení předloženého materiálu vládou je naopak příspěvkem ke stabilizaci finančních prostředků, alokovaných podle předchozích usnesení vlády, i do budoucna, při zvýšení efektivity poskytovaných veřejných prostředků. Materiál předpokládá historicky poprvé uzavírání patnáctiletých smluv. K zajištění stabilního prostředí tedy materiál určitým dílem rovněž přispívá.</p>
	<p>Harmonogram vychází z představy, že se budou řízenou činností Ministerstva dopravy otevírat jednotlivé tratě dle harmonogramu, což je představa poněkud iluzorní. Především každý větší dopravce potřebuje několik tratí, aby optimalizoval oběh souprav bez větších ztrát a představa, že tak bude činit pouze na trati jedné, je sice možná, ale představuje (s výjimkou dálkové dopravy) převážně horší ekonomické podmínky, než u dopravce jiného.</p>	<p>Neakceptováno, vypořádáno dne 18.5.2011. Především je třeba uvést, že uvedená problematika byla předmětem činnosti pracovní skupiny k otevírání trhu veřejných služeb, jejíž činnosti se účastnil i zástupce ČMKOS. Provozní soubory byly zvoleny právě mj. s ohledem na dobré zoběhování souprav, a na základě dalších kritérií, která pracovní skupiny vytvořila.</p> <p>V připomínce je přímo uvedeno, že problémy fragmentace vzniknou „s</p>

	<p>Zásadní připomínka.</p>	<p><i>výjimkou dálkové dopravy“</i>, ale materiál se zabývá právě dálkovou dopravou. Úvaha tedy není správná.</p> <p>S ohledem na meritum připomínky uvádíme, že provozní soubory budou v řadě případů složeny z několika linek dálkové dopravy, např. propojením linek dálkové dopravy Liberec – Pardubice a Liberec – Ústí nad Labem, neboť tím právě může dojít k úspoře soupravy.</p>
	<p>Je nutné se pozastavit i u situace Českých drah, a.s., která jediná ze společností podnikajících v železniční dopravě, má ve svém majetku provozní budovy (nádraží), kdy nepřevedení těchto budov pod Správu železniční dopravní cesty znamená značné zhoršení konkurenceschopnosti Českých drah v oblasti soutěžení s jinými dopravci (péče o majetek bez souvislosti s přepravními službami znamená vyšší náklady nevynakládané jinými dopravci) a naopak pro stát to znamená zavázat České dráhy nějakým břemenem k povinnosti umožňovat poskytování služeb cestujícím jinými dopravci v těchto prostorách Českých drah, když opak by znamenal radikální zhoršení cestovního komfortu. Každý dopravce sice umí prodávat jízdenky ve vlaku, ale kde bude čekat cestující, neřeší, což je chyba. Železniční nadregionální a dálkovou dopravu nelze řešit autobusovým přístřeškem v poli u trati.</p> <p>Zásadní připomínka.</p>	<p>Částečně akceptováno. MD si uvedený problém uvědomuje a pokládá za nezbytné jej řešit. Zároveň však i v současnosti je možno uvést, že objednatelé hradí náklady spojené s odbavením cestujícího v železniční stanici a tento model může být v zásadě zachován v plném rozsahu i v budoucím období.</p> <p>Lze nicméně souhlasit s tím, že problematika železničních stanic musí být dořešena a je zásadní pro nastavení rovných příležitostí, poradou ministra dopravy byly proto v souvislosti s předkládaným materiálem uloženy úkoly k řešení této problematiky s termínem do 30. října 2011. V tomto případě je v zájmu všech zúčastněných subjektů, aby způsob užívání železničních stanic byl jasně nastaven již v zadávacích dokumentacích nabídkových řízení.</p> <p>Úkol zpracovat návrhy řešení užívání železničních stanic bude na základě rozhodnutí z porady ministra řešen samostatně, po předložení návrhů řešení bude na ministroví dopravy nastavit další procesní kroky, a to i ve vztahu k harmonogramu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční dopravy.</p>
	<p>Projekt postupného otevírání trhu je sice možný postup, ale nadbytečný. Již nyní z hlediska stávající legislativy má každý dopravce otevřenou možnost provozovat železniční dopravu, ale jak to činí, lze vyčíst z jízdního řádu Správy železniční dopravní cesty. Dopravce zde má „namalované“ trasy (řečeno železniční hantýrkou), ale neprovozuje je, a to už druhým rokem.</p> <p>Zásadní připomínka.</p>	<p>Neakceptováno, vypořádáno dne 18.5.2011. Je třeba jasně rozlišit problematiku otevření trhu jako takového (přístupu dopravců na infrastrukturu dopravní cesty, získání zákonných oprávnění, které je zákonem o dráhách provedeno) a otevření trhu veřejných služeb (tj. přístup ke smlouvám o veřejných službách, který je předmětem předloženého materiálu). V případě otevření trhu veřejných služeb je možné vytvořit mechanismy, které zajistí korektní a včasné zahájení služeb (které u komerčních služeb nebylo závazné</p>

		požadováno), tj. dopravce vybraný na základě nabídkového řízení bude mít povinnost dostát jednotlivým požadavkům se zárukami, které zajistí včasné korektní zahájení provozu. S ohledem na to nelze klást paralelu mezi problémy s provozem komerčních dopravních služeb a spoji provozovanými v rámci veřejných služeb.
	<p>Samostatnou kapitolou je vztah, či spíše neexistující vztah mezi inzerovanými potřebami krajů v rámci regionální dopravy a skutečnými potřebami osob dopravujících se do zaměstnání, do škol, atd., když tato potřeba občanů s krajským upořádáním většinou nekomunikuje. Tak kraje ani stát neuznávají potřebu dotovat vlaky, které jsou používány jak k regionální, tak i k nadregionální dopravě (Pardubice – Praha, Ústí nad Labem – Praha, atd.) a její nedotování odvede a již odvedlo železniční dopravě řadu zákazníků, protože úhrada nákladů (poplatků) za údržbu železniční dopravní cesty je nadsazená a nikým nekontrolovaná.</p> <p>Zásadní připomínka.</p>	<p>Neakceptováno, vypořádáno dne 18.5.2011. S částí připomínky lze souhlasit. Jádrem je problém přenesení regionální dopravy na kraje, které bylo nastaveno v roce 2005 provedením reformy zajišťování veřejné hromadné dopravy a následně bylo východiskem pro přípravu zákona o veřejných službách. Ačkoli je pro předkladatele tato část připomínky v zásadě srozumitelná, není věcně relevantní ve vztahu k předkládanému materiálu, neboť rozdělení kompetencí na jednotlivé objednatele je stanoveno zákonem a není předmětem Harmonogramu.</p> <p>V současné době MD jako objednatel dálkové dopravy financuje mnohé dopravní služby, které mají naopak významný rozměr v oblasti rychlé regionální dopravy, dobrým příkladem je právě spojení mezi Ústím nad Labem a Prahou (linka R20), které hradí plně stát. Jinde se o objednávku dělí s dotčenými kraji (např. na trati 260).</p> <p>Tyto skutečnosti nemají přímou souvislost s předkládaným materiálem, který se věnuje oblasti dálkové dopravy a jehož cílem není přehodnotit oblast objednávaných dopravních služeb, resp. nepředpokládá stažení ministerstva ze společných produktů realizovaných s regionálními objednateli.</p>
Hlavní město Praha	<p>K odstavci 13.</p> <p>Za důležité považujeme podmínku tarifní spolupráce mezi dopravci a akceptování integrovaných tarifů. Nadregionální a regionální doprava totiž většinou tvoří společný komplex nabídky veřejných služeb v přepravě osob pro cestující. Tuto připomínku považujeme za zásadní. Nepodaří-li se zajistit kvalitní tarifní spolupráci dopravců, zdůrazní se potřeba nadřazenosti regionálních integrovaných tarifů nad železničními.</p>	<p>Částečně akceptováno. Lze souhlasit s tím, že problematika uznávání tarifu musí být obecně řešena a je zásadní pro nastavení rovných příležitostí. Text materiálu v bodě 13 proto obsahuje odkaz na uvedenou problematiku, a zároveň byl poradě ministra dopravy v souvislosti s předkládaným materiálem předložen návrh usnesení, ukládající úkoly k řešení této problematiky s termínem do 30. října 2011. Je i v zájmu ministerstva, aby způsob uznávání jízdních dokladů byl jasně nastaven již v zadávacích dokumentacích nabídkových řízení.</p>

	<p>Zásadní připomínka.</p>	<p>Úkol zpracovat návrhy řešení spolupráce mezi dopravci bude na základě rozhodnutí z porady ministra řešen samostatně, po předložení návrhů řešení bude na ministrovi dopravy nastavit další procesní kroky, a to i ve vztahu k harmonogramu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční dopravy.</p> <p>Nicméně, s ohledem na rozhodnutí ministra dopravy o otevření trhu učiněného v říjnu 2010 odesláním prenotifikačních dokumentů do Úředního věstníku EU je proces otevírání trhu zahájen a vyřešení uvedené problematiky, i když je důležité, nemůže být důvodem pro nepředložení tohoto materiálu k projednání vládě (pozn. dle Plánu plnění priorit jednotlivých resortů podle Programového prohlášení vlády musí být materiál předložen vládě k projednání v květnu 2011).</p>
	<p>K příloze č. 1 - Řízení provozu</p> <p>Pro dobu otevření trhu a vypsání nabídkových řízení považujeme za nezbytné dořešení „živé dopravní cesty“, aby nebyly některé subjekty znevýhodněny náklady na provoz a údržbu nádražních budov a nedošlo k případným sporným situacím mezi uchazeči a ve výsledku ke zhoršení kvality nabízené služby zejména v oblasti přijetí zákazníka.</p> <p>Zásadní připomínka.</p>	<p>Částečně akceptováno. Lze souhlasit s tím, že problematika železničních stanic musí být řešena a je zásadní pro nastavení rovných příležitostí, poradě ministra dopravy byl proto v souvislosti s předkládaným materiálem předložen návrh usnesení ukládající úkoly k řešení této problematiky s termínem do 30. října 2011. Je i v tomto případě v zájmu všech zúčastněných subjektů včetně ministerstva, aby způsob užívání železničních stanic byl jasně nastaven již v zadávacích dokumentacích nabídkových řízení.</p> <p>Úkol zpracovat návrhy řešení užívání železničních stanic bude na základě rozhodnutí z porady ministra řešen samostatně, po předložení návrhů řešení bude na ministrovi dopravy nastavit další procesní kroky, a to i ve vztahu k harmonogramu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční dopravy.</p> <p>Nicméně, stejně jako v případě připomínky týkající se jednotného tarifu s ohledem na rozhodnutí ministra dopravy o otevření trhu učiněného v říjnu 2010 odesláním prenotifikačních dokumentů do Úředního věstníku EU je proces otevírání trhu zahájen a vyřešení uvedené problematiky, i když je důležité, nemůže být s ohledem na plně priorit</p>

		Programového prohlášení vlády důvodem pro nepředložení tohoto materiálu k projednání vládě.
Jihomoravský kraj	<p>Jihomoravský kraj požaduje zajištění dopravní obslužnosti města Znojma dálkovou a nadregionální železniční dopravou ve směru na Prahu (přes Havlíčkův Brod). Aktuálně není město Znojmo, jako jedno z mála měst své velikosti v ČR, obsluhováno dálkovou a nadregionální železniční osobní dopravou. V současné době je dálková doprava řešena buď komplikovaně regionální dopravou s přestupem přes Brno, příp. přes Břeclav. Ve směru na Prahu je doprava zajištěna pouze nedotovanými autobusovými linkami, jejichž provozování je závislé pouze na vůli dopravců, kteří dopravu provozují a tyto linky mohou být kdykoliv zrušeny, protože legislativa neumožňuje MD tyto autobusové linky dotovat.</p> <p>Zásadní připomínka.</p>	<p>Neakceptováno. Připomínka k dopravní obslužnosti Znojma dálkovou dopravou je pro Ministerstvo dopravy obecně srozumitelná. MD bude usilovat o zlepšení kvality obslužnosti dálkovou dopravou, nicméně musí tak činit i s ohledem na disponibilní rozpočtové prostředky, jejichž rozsah je v současné době kritický. V této souvislosti nelze přesně předjímat tržní cenu objednaných výkonů, na ní bude záležet, zda bude možná extenze dálkové objednávky či nikoliv. V současných ekonomických podmínkách (ani v ekonomických podmínkách které jsou v budoucnu předvídatelné) tak zajištění linek dálkové dopravy relacemi na zcela nových tratích, které dálkovou dopravou dosud nejsou pojížďeny, není ekonomicky reálné.</p> <p>Při plném respektování významu města Znojma lze dále vyslovit vážné pochybnosti, že by linka dálkové dopravy Znojmo – Havlíčkův Brod – Praha byla z přepravního pohledu, vzhledem k dosažitelné jízdní době po železnici, úspěšná. Je naopak zřejmé, že by znamenala vážné provozní komplikace pro regionální dopravu na trati 240 v úseku Jihlava – Okříšky. V takových podmínkách a s ohledem na kvalitu provázání dopravních služeb v integrovaném dopravním systému Jihomoravského kraje (dále jen „IDS JMK“) je z pohledu ministerstva racionální zajistit spojení Praha – Znojmo s přestupem v Brně na páteřní linku IDS JMK Brno – Znojmo, s využitím expresní linky v úseku Praha – Brno. Doplnkově je spojení Praha – Znojmo zajištěno komerčními dálkovými autobusy ve špičkách, které zajistí v této relaci bezkonkurenční cestovní dobu.</p> <p><i>Dle vyjádření ze dne 19.6.2011 kraj s vypořádáním nesouhlasí a trvá na své připomínce.</i></p>
	<p>Upozorňujeme, že vlaky dálkové dopravy s výjimkou vlaků kategorie EC, IC jsou v současné době tarifně integrovány v rámci IDS JMK. Požadujeme, aby v rámci vypisovaných výběrových řízení byla tato skutečnost ze strany MD zohledněna.</p>	<p>Neakceptováno. MD sice integraci dálkových vlaků do IDS JMK pokládá za správnou a v rámci dostupných možností ji podporuje, jednoznačnou podmínkou pro zapojení vlaků dálkové dopravy do IDS JMK bude (v přímém zadání i v nabídkovém řízení) uzavření dohody o</p>

	<p>Zásadní připomínka.</p>	<p>způsobu přidělování výnosů z integrovaného dopravního systému vlakům dálkové dopravy. Tarif IDS JMK totiž musí být určen jako společný, a tedy v principu objednatelem, nikoli dopravcem vzešlým z nabídkového řízení, což je v předpokládaných netto smlouvách nestandardní. Proto musí tvůrce tarifu přijmout určitou odpovědnost za jeho vývoj. Bez existence takového mechanismu nelze dopravci zapojení do IDS JMK závazně předem uložit. A naopak pokud bude oboustranně akceptovatelná dohoda k dispozici, lze její vzorovou podobu vložit do zadávací dokumentace a integraci tak apriori umožnit. Toto však nelze předjímat v předkládaném materiálu, a proto připomínce v rámci materiálu nelze vyhovět.</p> <p><i>Dle vyjádření ze dne 19.6.2011 kraj s vypořádáním nesouhlasí a trvá na své připomínce.</i></p>
<p>Liberecký kraj</p>	<p>Liberecký kraj v obecné rovině souhlasí s navrženým postupem při postupném otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční osobní dopravy, což jsou služby, které na základě zmocnění daného zákonem č. 194/2010 Sb. objednává stát prostřednictvím ministerstva dopravy. Takový postup umožní postupný nástup žádoucí regulované konkurence v segmentu zejména rychlíkové železniční dopravy, která by měla přinést vyšší kvalitu služeb poskytovaných dopravci cestujícím, včetně nasazení novějších a modernějších vozidel.</p> <p>Zásadní připomínka.</p>	<p>Souhlasíme. Je cílem materiálu.</p>
	<p>Liberecký kraj navrhuje doplnit navržený postup o taková opatření, aby alespoň základní podoba zadávací dokumentace pro provozní soubory, které zasahují do Libereckého kraje, byla ještě před vypsáním nabídkového řízení s tímto krajem projednána, zejména z důvodu a z hlediska vazeb na regionální železniční osobní dopravu, která je objednávana krajem. Lze předpokládat, že takový požadavek bude možné zobecnit pro všechny kraje dotčené tím kterým provozním souborem linek dálkové a nadregionální</p>	<p>Akceptováno. To Ministerstvo dopravy samozřejmě předpokládá a text bude doplněn o krátkou zmínku.</p>

	železniční dopravy. Zásadní připomínka.	
Plzeňský kraj	<p>Ministerstvo dopravy v materiálu Harmonogram otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční osobní dopravy uvádí, že linka Plzeň - Most bude nově vysoutěžena opět v 4 hodinové nabídce vlaků. Již ze současně platného jízdního řádu je patrné, že tato nabídka není s ohledem na potřeby cestujících veřejnosti dostatečná. Proto jsou dnes dva páry vlaků kategorie R objednávány v rámci smluv pro zajištění regionální osobní dopravy na trati 160 společně Plzeňským a Ústeckým krajem. Tyto vlaky plní funkci nadregionální dopravy, „suplují“ výpadek v objednávce Ministerstva dopravy, a proto měly by být zahrnuty do předmětu soutěže v relaci Plzeň - Most. Vlaky kategorie R v objednávce krajů svou obsazeností odpovídají ostatním rychlíkům na této trati, např. nový vlak 1263 s příjezdem do Plzně v 17.54 přepraví v neděli více jak 100 cestujících. Nabídka vlaků kategorie R by měla být jednotná, vedená vozidlem stejných kvalitativních parametrů s ohledem na zjednodušení údržby a možnost zálohování všech výkonů jedním vozidlem. Z výše uvedených důvodů žádáme, aby předmětem soutěže na lince Plzeň - Most byla 2 hodinová nabídka vlaků kategorie R..</p> <p>Zásadní připomínka.</p>	<p>Neakceptováno, vypořádáno dne 18.5.2011. Předmětem předkládaného materiálu není stanovení přesného rozsahu nabídkových řízení v jednotlivých provozních souborech. Jejich rozsah je pouze orientační, proto je uvedena připomínka vzhledem k harmonogramu nerelevantní.</p> <p>Ministerstvo dopravy bude obecně usilovat o zlepšení kvality obslužnosti dálkovou dopravou, nicméně musí tak činit i s ohledem na disponibilní rozpočtové prostředky, jejichž rozsah je v současné době kritický. V této souvislosti nelze přesně předjímat tržní cenu objednaných výkonů, na ní bude záležet, zda bude možná extenze dálkové objednávky v rámci navržených linek či nikoliv.</p>
Úřad pro ochranu hospodářské soutěže	<p>K bodu 12</p> <p>Předložený záměr vybrat zájemce o poskytování veřejných služeb na základě předem stanovených podmínek formou nabídkového řízení (viz bod 12 Harmonogramu otevírání trhu) lze bez toho, že by a priori bylo možné vyloučit možnost přímého uzavření smluv, označit za pozitivní. Kritéria výběru však musí být nastavena transparentně a nediskriminačně. Na základě stejných principů by mělo probíhat i samotné hodnocení předložených nabídek.</p> <p>Zásadní připomínka.</p>	<p>Akceptováno. Je i v zájmu Ministerstva dopravy, aby kritéria výběru dopravce byla nastavena transparentně a nediskriminačně. Stejně jako u veřejných zakázek je dohled nad dodržováním postupu zadavatele při uzavírání smluv o veřejných službách svěřen Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (blíže viz. hlava VI. zákona č. 194/2010 Sb.). Je zřejmé, že postup v nabídkových řízeních i zvolená hodnotící kritéria budou muset vyhovovat požadavkům transparentnosti a nediskriminace.</p>
	<p>K bodu 13</p> <p>Dále se, vzhledem k pokračujícímu</p>	<p>Akceptováno. Ministerstvo dopravy je připraveno průběžně konzultovat s Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže</p>

	<p>procesu otevírání trhu veřejných služeb v oblasti železniční osobní dopravy objednávaných Ministerstvem dopravy a budoucích jednání, resp. procesů projednávání otázek s tím souvisejících a dotýkajících se problematiky hospodářské soutěže, domnívám, že je Úřad oprávněn získat relevantní podklady a informace pro předložení svého případného stanoviska k těmto dílčím otázkám. Zejména je vhodné, aby byl Úřad informován o průběhu, resp. způsobu řešení využívání železničních stanic a dalšího majetku Českých drah, a.s. dopravci vybranými na základě nabídkových řízení, jak jsou uvedena v Harmonogramu otevírání trhu, a o řešení budoucí tarifní spolupráce mezi vybranými dopravci (viz bod 13 Harmonogramu otevírání trhu).</p> <p>Zásadní připomínka.</p>	<p>jak návrhy řešení využívání železničních stanic a tak možné způsoby nastavení tarifní spolupráce mezi dopravci. Je zjevné, že zvolená řešení musí vyhovovat požadavku rovných podmínek pro jednotlivé železniční dopravce.</p>
	<p>K bodům 21 a 22</p> <p>K navrhované době trvání kontraktu/účinnosti smlouvy o veřejných službách uvádím, že navrhovaná délka trvání (viz body 21 a 22 Harmonogramu otevírání trhu) se bez znalosti dalších smluvních ustanovení předběžně může jevit jako extenzivní. Připouštím, že některé z argumentů uváděných v Harmonogramu otevírání trhu mohou částečně odůvodňovat navrhovanou dobu kontraktu. Na druhou stranu, ze soutěžně-právního hlediska lze obecně konstatovat, že <i>dlouhodobější exkluzivita</i> udělená <i>jednomu</i> vybranému subjektu nemusí nutně přispívat k vyšší kvalitě soutěžního prostředí, resp. vyšší úrovni spotřebitelského komfortu. Absence vyrovnávacího tlaku ze strany konkurenčních soutěžitelů může ve spojení s dlouhodobou exkluzivitou ve svém důsledku vést až k <i>uzavření</i> příslušného trhu. Navrhuji proto do Harmonogramu otevírání trhu doplnit další důvody, které by navrhovanou dobu účinnosti smlouvy o veřejných službách (15 let) ve větším rozsahu objektivně ospravedlnily. V opačném případě lze z pohledu zvýšení kvality soutěžního prostředí doporučit snížení navrhované doby trvání kontraktu.</p> <p>Zásadní připomínka.</p>	<p>Akceptováno. Bod 21 materiálu bude doplněn o podrobnější zdůvodnění uzavírání smluv o veřejných službách na 15 let. Zásadní roli zde hraje především odpisová doba železničních kolejových vozidel (zpravidla odpovídající době 15 let, v některých případech i tuto dobu přesahující), dlouhodobá stabilita smluvních vztahů je s ohledem na finanční udržitelnost projektů vyžadována jak od Českých drah, a.s., tak i od alternativních železničních dopravců. Navržená doba plnění zakázek je v souladu s dobou plnění obdobných kontraktů např. ve Spolkové zemi Bavorsko, nižší by vedla k enormní rizikové přírážce dopravců, jejichž vozidlový park by zůstal potenciálně po skončení plnění nevyužit. Dále lze uvést, že uvedená doba kontraktu je v plném souladu s unijním právem, které předpokládá plnění v oblasti železničních služeb na 15 let, v případě pořízení významného investičního majetku až o ½ déle (tj. max. na 22,5 roku), čehož Česká republika nevyužije.</p> <p>S Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže bylo dohodnuto, že při stanovení doby trvání smluv o veřejných službách bude přihlášeno k tomu, aby v rámci postupného otevírání trhu veřejných služeb nedocházelo k znevýhodňování dopravců, a že doba trvání smluv o veřejných službách rovnající nebo blízká se 15 letům bude Úřadu pro ochranu</p>

		hospodářské soutěže v dostatečném časovém předstihu písemně zdůvodněna.
Odborové sdružení železničářů	Zastáváme názor, že uvedený materiál je vládě ČR předkládán k projednání předčasně, v době, kdy není mj. dořešena problematika železničních stanic (dále jen žst.). V předloženém materiálu je uvedeno, že tato otázka bude řešena zvláštním procesem mimo procesní nastavení harmonogramu otevírání trhu veřejných služeb, s čímž naprosto nesouhlasíme a tento postup považujeme za nekoncepční, neadekvátní a opožděný. Na dopravní trh se uvedeným postupem pouští předčasně a bez nastavených rovných podmínek i zahraniční konkurence.	<p>Částečně akceptováno. Připomínka byla s připomínkovým místem diskutována na zasedání Pracovního týmu Rady Hospodářské a sociální dohody ČR pro dopravu a dopravní infrastrukturu dne 23.5.2011. Lze souhlasit s tím, že problematika železničních stanic musí být řešena a je zásadní pro nastavení rovných příležitostí, poradě ministra dopravy byl proto v souvislosti s předkládaným materiálem předložen návrh usnesení ukládající úkoly k řešení této problematiky s termínem do 30. října 2011. Je i v tomto případě v zájmu všech zúčastněných subjektů včetně ministerstva, aby způsob užívání železničních stanic byl jasně nastaven již v zadávacích dokumentacích nabídkových řízení.</p> <p>Úkol zpracovat návrhy řešení užívání železničních stanic bude na základě rozhodnutí z porady ministra řešen samostatně, po předložení návrhů řešení bude na ministrovi dopravy nastavit další procesní kroky, a to i ve vztahu k harmonogramu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční dopravy.</p>
	Železniční stanice, které představují nemovitý majetek Českých drah, a.s. (dále jen ČD, a.s.), jsou historicky prostorově a dispozičně předimenzované a neumožňují ČD, a.s. jejich efektivní ekonomické využití. Není odpovídajícím způsobem řešena a dořešena otázka úhrady nákladů za přístup a používání prostorů, určených pro cestující veřejnost a nutnost zajištění alespoň minimálních standardů kvality a bezpečnosti pro cestující veřejnost. Pro objektivní posouzení je nutno zdůraznit, že není v možnostech ČD, a.s. (ani žádného jiného soukromého subjektu) vyhovět standardům 21. století bez zapojení veřejných rozpočtů.	<p>Částečně akceptováno. Úkol zpracovat návrhy řešení užívání železničních stanic bude na základě rozhodnutí z porady ministra řešen samostatně, po předložení návrhů řešení bude na ministrovi dopravy nastavit další procesní kroky. Způsob užívání železničních stanic musí být jasně nastaven již v zadávacích dokumentacích nabídkových řízení a je zjevné, že zvolené řešení musí vyhovovat požadavku rovných podmínek pro jednotlivé železniční dopravce. Pokud se týče prostorů v železničních stanicích, které nejsou využívány pro odbavení cestujících veřejné osobní dopravy (naddimenzované nevyužité prostory), náklady na tyto prostory nemohou být v souladu s platnými právními předpisy předmětem závazků veřejné služby ani současnosti a otevírání trhu veřejných služeb proto způsob řešení této otázky nijak neovlivňuje.</p>

	<p>Česká republika - jako stát - průběžně nedostatečně, na rozdíl od původních členských států EU, investovala finanční prostředky do vozového parku ČD, a.s., navíc investice ze strany státu v roce 2011 jsou a budou pravděpodobně nulové. Vozový park je zastaralý, zdevastovaný, a tím došlo de facto k vytvoření pseudokonkurence, pokud ovšem nebylo cíleným záměrem státního establishmentu zlikvidovat národního železničního dopravce. Realizace modernizace a obnovy vozového parku ČD, a.s., je nezbytná pro další fungování ČD, a.s.</p>	<p>Vysvětleno. Přestože pro rok 2011 nejsou v dotačním programu na obnovu železničních kolejových vozidel žádné finanční prostředky, obnova probíhá na základě úhrady odpisů, kde tato položka patří ve smlouvách o veřejných službách mezi uznatelné náklady. K obnově vozidlového parku však nabídková řízení přímo přispívají. Riziko nepředvídatelného přístupu objednatele k financování zajišťovaných veřejných služeb je na rozdíl od přímého zadání v případě nabídkových řízení značně sníženo a poskytuje dopravci vyšší jistotu při financování vozidlového parku. Tuto jistotu budou požívat v případě podání úspěšné nabídky i České dráhy, a.s.</p>
	<p>Veškeré náklady dosud hradí ČD, a.s. ze svého omezeného rozpočtu (např. údržba, investice drážních budov apod.), i přesto, že stát ve stále menší míře vytváří stabilní ekonomické prostředí, což má negativní ekonomické dopady pro tuto společnost. Ze strany České republiky jako státu postrádáme zájem na oprávněné a opodstatněné ochraně funkčního a konkurenceschopného národního železničního dopravce, tímto postupem se vytváří nerovné podmínky a oslabuje se konkurenceschopnost ČD, a.s.</p>	<p>Vysvětleno. Jak již bylo uvedeno, v případech smluv o veřejných službách uzavřených na základě nabídkových řízení mají dopravci vyšší jistotu stabilního ekonomického prostředí. Cílem nabídkových řízení bude nastavit rovné podmínky, nemůže být tedy v rámci těchto rovných podmínek žádný dopravce upřednostněn. U kolem státu bude proto zajistit takový postup v nabídkových řízeních i zvolená hodnotící kritéria, která budou vyhovovat požadavkům transparentnosti a nediskriminace.</p>
	<p>Vzhledem k uvedeným zásadním věcným argumentům, OSŽ požaduje detailní prodiskutování skladby tzv. provozních souborů, které chce ministerstvo dopravy zadávat. Je třeba respektovat, že tyto provozní soubory jsou úzce provázány s regionálními tratěmi a v případě otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících, je uvedeným postupem ohrožena obslužnost a síťovost celé železniční dopravy. OSŽ žádá ministerstvo dopravy o objasnění - jakým způsobem bude smluvně zajištěno, aby nebyla ohrožena provázanost dálkové a regionální dopravy, tzn., aby nedocházelo k vytváření ztrát obslužnosti, nepřipojů, a neefektivní atomizaci obsazenosti vlaků. Zhoršení regionální dopravní obslužnosti by znamenalo vážné sociální důsledky pro občany České republiky (např. při dojíždění do zaměstnání, za volnočasovými aktivitami apod.), neboť</p>	<p>Částečně akceptováno. Zachování provázanosti a síťového charakteru železniční dopravy je i v zájmu Ministerstva dopravy. Prodiskutování skladby provozních souborů bylo předmětem pracovní skupiny k otevírání trhu veřejných služeb. Na této skupině byly také projednány níže uvedené otázky. Pokud jde o uváděný vznik „nepřipojů“, lze konstatovat, že se oproti současnosti nic nezmění, neboť i v budoucnosti stanoví Ministerstvo dopravy požadavky na přestupní vazby a bude to zajištěno v rámci zadávací dokumentace i smluvně, stejně jako v případě přímého zadání akciové společnosti České dráhy. Ze stejného důvodu nebude představovat otevření trhu veřejných služeb v dálkové dopravě zhoršení regionální dopravní obslužnosti. Nezbytným předpokladem proto bude vyřešení otázky uznávání tarifu, které je zásadní i pro nastavení rovných příležitostí. Proto byl poradě ministra</p>

	zajištění mobility občanů při zachování standardů kvality a bezpečnosti dopravy je jedním ze základních pilířů k trvalému řešení nezaměstnanosti.	dopravy v souvislosti s předkládaným materiálem předložen návrh usnesení, ukládající úkoly k řešení této problematiky s termínem do 30. října 2011. Způsob uznávání jízdních dokladů musí být jasně nastaven již v zadávacích dokumentacích nabídkových řízení.
Česká asociace organizátorů veřejné dopravy	<p>K odstavci 13.</p> <p>Zdůrazňujeme nezbytnost podmínky tarifní spolupráce mezi dopravci pro zachování síťového charakteru železnice s čímž přímo souvisí udržení a zvýšení počtu cestujících a akceptování integrovaných tarifů. Nadregionální a regionální doprava totiž většinou tvoří společný komplex nabídky veřejných služeb v přepravě osob pro cestující. Důležité je i uznávání regionálních integrovaných tarifů.</p> <p>Zásadní připomínka.</p>	<p>Částečně akceptováno. Lze souhlasit s tím, že problematika uznávání tarifu musí být obecně řešena a je zásadní pro nastavení rovných příležitostí. Text materiálu v bodě 13 proto obsahuje odkaz na uvedenou problematiku, a zároveň byl poradě ministra dopravy v souvislosti s předkládaným materiálem předložen návrh usnesení, ukládající úkoly k řešení této problematiky s termínem do 30. října 2011. Je i v zájmu ministerstva, aby způsob uznávání jízdních dokladů byl jasně nastaven již v zadávacích dokumentacích nabídkových řízení.</p> <p>Úkol zpracovat návrhy řešení spolupráce mezi dopravci bude na základě rozhodnutí z porady ministra řešen samostatně, po předložení návrhů řešení bude na ministrovi dopravy nastavit další procesní kroky, a to i ve vztahu k harmonogramu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční dopravy.</p> <p>Nicméně, s ohledem na rozhodnutí ministra dopravy o otevření trhu učiněného v říjnu 2010 odesláním prenotifikačních dokumentů do Úředního věstníku EU je proces otevírání trhu zahájen a vyřešení uvedené problematiky, i když je důležité, nemůže být důvodem pro nepředložení tohoto materiálu k projednání vládě (pozn. dle Plánu plnění priorit jednotlivých resortů podle Programového prohlášení vlády musí být materiál předložen vládě k projednání v květnu 2011).</p>
	<p>K příloze č. 1 - Řízení provozu</p> <p>V rámci dořešení „živé dopravní cesty“ je nutné dořešit i náklady na provoz a údržbu nádražních budov, aby nedošlo ke znevýhodnění některých dopravců a následně ke sporům s negativním dopadem na kvalitu nabízených služeb cestujícím.</p> <p>Zásadní připomínka.</p>	<p>Částečně akceptováno. Lze souhlasit s tím, že problematika železničních stanic musí být řešena a je zásadní pro nastavení rovných příležitostí, poradě ministra dopravy byl proto v souvislosti s předkládaným materiálem předložen návrh usnesení ukládající úkoly k řešení této problematiky s termínem do 30. října 2011. Je i v tomto případě v zájmu všech zúčastněných subjektů včetně ministerstva, aby způsob užívání železničních stanic byl jasně nastaven již</p>

		<p>v zadávacích dokumentacích nabídkových řízení.</p> <p>Úkol zpracovat návrhy řešení užívání železničních stanic bude na základě rozhodnutí z porady ministra řešení samostatně, po předložení návrhů řešení bude na ministrovi dopravy nastavit další procesní kroky, a to i ve vztahu k harmonogramu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční dopravy.</p> <p>Nicméně, stejně jako v případě připomínky týkající se jednotného tarifu s ohledem na rozhodnutí ministra dopravy o otevření trhu učinného v říjnu 2010 odesláním prenotifikačních dokumentů do Úředního věstníku EU je proces otevírání trhu zahájen a vyřešení uvedené problematiky, i když je důležité, nemůže být s ohledem na plně priorit Programového prohlášení vlády důvodem pro nepředložení tohoto materiálu k projednání vládě.</p>
České dráhy, a.s.	<p>Nedostatečné finanční krytí a v důsledku toho nekontrolovatelné omezování veřejných služeb, které může vést až k zamezení udržitelného rozvoje (bod 1a, 3d))</p> <p>1a) Předkládací zpráva (str. 2) i harmonogram (bod 2) shodně uvádějí, že při otevírání trhu nedojde k překročení finančního rámce dle usnesení vlády č. 1132/2009. Zcela chybná informace. Finanční prostředky</p>	<p>Neakceptováno. Již při projednávání finanční účasti státu při zajišťování dopravní obslužnosti v roce 2009 bylo zřejmé, že lze zakotvit konkrétní finanční rámec maximálně na dobu deseti let. Harmonogram ve shodě s tím rozděluje provozní soubory na celky s předpokládaným plněním před a po obdobím platnosti jízdního řádu 2019/2020 s tím, že ve druhém období lze předpokládat dílčí úpravy na základě vývoje v oblasti veřejné železniční osobní dopravy.</p> <p>Problematika případně nedostatečného finančního krytí dopravní obslužnosti dálkovou dopravou se může projevit mnohem zásadněji právě u přímo uzavřených smluv, na které se budou připomínky uvedené v bodě 1a postupně (nejpozději v roce 2019) vztahovat. Rozdílná situace je u nabídkového řízení, u kterých cenu bude spoluurčovat tržní situace a u níž argumenty uvedené zejména v bodě 1a budou převážně nerelevantní.</p> <p>ad 1a) Připomínka směřuje k tomu, že mezi výpočtem tzv. „prokazatelné ztráty“ podle dosavadních právních předpisů a „kompenzace“ podle nových právních předpisů je zásadní rozdíl ve výpočtu, a že podle nových pravidel bude Ministerstvo</p>

	<p>stanovené citovaným usnesením byly určeny jako úhrada prokazatelné ztráty, nikoliv kompenzace. V těchto dvou kategoriích je zásadní rozdíl ve výpočtu. Dosud ekonomicky neoprávněné náklady, které NEJSOU součástí prokazatelné ztráty, vstupují do výpočtu kompenzace - např. náklady na přístavné, odstavné a přejezdové vlkm, opravné položky a odpis nedobytných pohledávek vzniklých při zajištění výkonu závazku, škody nezpůsobené dopravcem a nekryté pojistným plněním (např. graffiti v r. 2010 cca 40 mil. Kč), odměny statutárních orgánů... Zisk počítán nikoli ve vztahu k ekonomicky oprávněným nákladům (max. 5 % EON), ale ve vztahu k návratnosti aktiv (míra výnosu na kapitál max. 7,5 % ročně z provozních aktiv potřebných k zajištění závazku). Další dopad do potřeby financí na krytí této služby je sanace zvýšené DPH, v roce 2012 oproti 2011 potřeba cca 150 mil. Kč, v roce 2013 oproti 2011 cca 300 mil. Kč. Harmonogram je navíc vypracován až do r. 2028, usnesení vlády č. 1132/2009 řeší finanční rámec jen do konce platnosti jízdního řádu 2018/2019.</p> <p>Závěr: Pokud by měl stačit rámec finančních prostředků dle 1132/2009, pak při otevření trhu a plném zafinancování nabízených provozních celků, dojde k nekontrolovatelnému omezování "zbývající" dopravy v dosud uzavřené smlouvě. Kromě nezbytného navýšení rámce finančních prostředků nad usnesení 1132/2009 je harmonogram nutné dopracovat o zajištění financování do roku 2028.</p> <p>3d) Ze závěru Harmonogramu rovněž vyplývá, že při otvírání trhu je zcela jedno, jaký rozsah dopravní obslužnosti bude zajištěn za peníze, které na dopravní obslužnost do roku 2019 stanovila vláda. Otvírání trhu nemůže jít na úkor rozsahu dopravní obslužnosti. Závěr je nutno dopracovat o minimální rozsah dopravní obslužnosti, který musí být i při otvírání trhu garantován pro cestující veřejnost.</p>	<p>dopravy nuceno platit více. Nově uzavřené smlouvy budou však uzavírány na základě nabídkového řízení, pro které se nepoužije ani příloha 1 nařízení EP a Rady č. 1370/2007, a z větší části není nutné použít ani vyhlášku MD č. 296/2010 Sb. ze dne 20. října 2010 o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace. Zbylá argumentace je tedy mylná. Pro přímé zadání bude platit dosavadní smlouva s dosavadním způsobem výpočtu kompenzace a pro nově uzavřené smlouvy bude výše kompenzace stanovena na základě působení tržních sil, může být tedy odlišná, ale v žádném případě nebude závislá na kalkulaci míry výnosu na kapitál, škod, nákladů na přístavné a odstavné jízdy a podobně.</p> <p>I kdyby byla smlouva uzavřena přímo, upozorňujeme na skutečnost, že míra výnosu na kapitál je maximálně 7,5% z provozních aktiv ročně, nejedná se o nárokovou částku a nelze ji srovnávat s dosavadními max. 5% z ekonomicky oprávněných nákladů. Výše přiměřeného zisku závisí na jednání mezi smluvními stranami stejně jako doposud.</p> <p>Sanace zvýšené DPH je problémem, který je zcela stejně závažný v případě přímého zadání jako v případě nabídkového řízení a není relevantní vzhledem k otevření trhu.</p> <p>ad 3d) Stanovení rozsahu dopravní obslužnosti je pravomocí Ministerstva dopravy, nikoli pravomocí vlády. Část rizik nese dopravce, část rizik nese objednatel a rizika je možné z podstaty věci pouze odhadovat, nikoli určovat. Proto přesný rozsah objednávané dopravy nemůže být v materiálu uveden ani u přímého zadání, ani u nabídkového řízení. Stejně jako není rozhodnutím vlády stanoven v současné době, nebude moci být přesně stanoven ani v budoucím období, proto není možné bohužel vyhovět, přestože by to bylo v zásadě vítáno i ze strany MD.</p>
--	---	--

	<p>Nevyřešená otázka užívání železničních stanic. Nevřešení této otázky je diskriminační pro ČD, a.s. a společnost je postavená do situace, kdy se právně bude muset bránit, jinak sama poruší zákon (péče řádného hospodáře). Harmonogram je nutno dopracovat o podmínky, kterými se zajistí nediskriminační přístup všech dopravců k železničním stanicím, ke službám odbavení cestujících všech dopravců a podmínky pro tarifní spolupráci ve věci uznávání jízdních dokladů. Podmínky a termín pro jejich řešení musí korespondovat s termínem otevření trhu. (bod 1b)</p> <p>1b) Harmonogram (bod 13) - konstatuje, že s otevřením trhu je potřeba dořešit způsob využívání železničních stanic, které jsou ve vlastnictví ČD a.s. .. Tento problém je však nutné vyřešit PŘED prvním otevřením trhu. Na Pracovní skupině (pod vedením MD) bylo jednoznačně stanoveno, že problematiku užívání stanic je třeba dořešit nejpozději do okamžiku zahájení procesu otevírání trhu, tedy vypsání prvního výběrového řízení, a to z důvodu nediskriminačního přístupu k jednomu z možných soutěžitelů a základních informací o nákladech, které mají být předmětem kalkulace v rámci podávané nabídky. MD bylo uloženo zřídit další pracovní skupinu, která bude řešit problémové okruhy mezi ČD a SŽDC, mj. otázku poplatku za užívání stanic. Tato pracovní skupina pod vedením MD však problematiku užívání stanic s odkazem na její složitost neřešila. Přitom výběrové řízení na již notifikované soutěže (R 27, R5 a R20) je možno a z pohledu dodávek vozidel i nutno vypsát nejdříve a nejpozději na přelomu října a listopadu t.r. (v oznámení v Evropském věstníku termín neuveden) - není tedy vytvořen časový předpoklad pro systémové řešení a lze předpokládat, že výběrové řízení bude vypsáno v diskriminačních podmínkách pro dopravce ČD, a.s.</p> <p>Závěr: Pokud nebude vyřešena problematika stanic, budou ČD a.s. jednoznačně v diskriminační pozici. Harmonogram je nutno dopracovat o stanovení závazného termínu, ve kterém MD stanoví podmínky, kterými se zajistí</p>	<p>Částečně akceptováno. Připomínka byla s připomínkovým místem diskutována na zasedání Pracovního týmu Rady Hospodářské a sociální dohody ČR pro dopravu a dopravní infrastrukturu dne 23.5.2011. Lze souhlasit s tím, že problematika železničních stanic musí být řešena a je zásadní pro nastavení rovných příležitostí, poradě ministra dopravy byl proto v souvislosti s předkládaným materiálem předložen návrh usnesení ukládající úkoly k dořešení této problematiky s termínem do 30. října 2011. Je i v zájmu ministerstva, aby způsob užívání železničních stanic byl jasně nastaven již v zadávacích dokumentacích nabídkových řízení.</p> <p>ad 1b) Proto byl v materiálu pro poradu ministra dopravy zapracován úkol na dořešení problematiky železničních stanic s termínem řešení k 30.10.2011.</p> <p>Nicméně, s ohledem na rozhodnutí ministra dopravy o otevření trhu učiněného v říjnu 2010 odesláním prenotifikačních dokumentů do Úředního věstníku EU je proces otevírání trhu zahájen a vyřešení uvedené problematiky, jakkoli je důležité, nemůže být důvodem pro nepředložení tohoto materiálu k projednání vládě (pozn. dle Plánu plnění priorit jednotlivých resortů podle Programového prohlášení vlády musí být materiál předložen vládě k projednání v květnu 2011).</p> <p>Úkol zpracovat návrhy řešení užívání železničních stanic bude na základě rozhodnutí z porady ministra řešen samostatně, po předložení návrhů řešení bude na ministrovi dopravy nastavit další procesní kroky, a to i ve vztahu k harmonogramu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční dopravy.</p>
--	---	---

	nediskriminační přístup všech dopravců k železničním stanicím a službách s tím spojených. Nastavení podmínek musí být časově sladěno s termínem prvního otevření trhu.	
	<p>V současné době není na "chráněných" linkách dle stávající smlouvy rozsah snižován v důsledku otevírání trhu, ale snižováním objednávaného rozsahu (na "chráněných linkách" byl v době podpisu zajišťován provoz ve výši 25% objednávky.) (bod 2a)</p> <p>2a) Na str. 1 předkládací zprávy a v bodě 10 Harmonogramu se uvádí, že otevření trhu je v souladu s dlouhodobou smlouvou o závazku veřejné služby na období 2010-2019 se společností ČD, a.s., která umožňuje Ministerstvu dopravy postupně otevřít až 75 % objednávaného rozsahu výkonů v dálkové dopravě. Smlouva zároveň obsahuje v příloze č. 10 výčet konkrétních linek, které nebudou do roku 2019 předmětem nabídkových řízení (zbývajících cca 25% trhu dálkové železniční dopravy). Jedná se o linky: Ex 1 <i>Praha-Pardubice-Olomouc-Ostrava-Polsko/Slovensko</i>, Ex 4 <i>Rakousko/Slovensko - Břeclav-Otrokovice-Ostrava - Polsko</i>, R 7. Tvrzení o 25 % podílu objednávaného rozsahu zajištěném smlouvou neodpovídá skutečnosti, v JŘ 2010/11 došlo ke krácení objednaného výkonu na lince Ex 1, pro JŘ 2011/12 zahrnuje neobjednání všechny rychlé vlaky z dvousegmentové obsluhy, na lince Ex 4 jsou v JŘ 2010/11 vedeny v objednávce pouze 2 spoje, počet objednávaných vlaků se pro JŘ 2011/12 zvyšuje, avšak pouze v důsledku nedodržení podmínek poptávky ze strany třetího dopravce. Rozsah není snižován v důsledku otevírání trhu, ale snižováním objednávaného rozsahu na „chráněných“ linkách.</p>	<p>Akceptováno. Na základě rozhodnutí ministra byly odobjednány některé vlaky EC/IC, nicméně smluvní ustanovení mezi MD a ČD byly plně respektovány, v rozsahu připomínky se navrhuje zpřesnění textu.</p> <p>ad 2a) Připomínkové místo uvádí, že MD již odobjednalo některé výkony na 25% „chráněného“ trhu, a proto tvrzení o 25% podílu objednávaného trhu již neodpovídá skutečnosti. S tím lze souhlasit zčásti, neboť část sjednaných 25% dopravních služeb, kde se MD zavázalo, že nebude vypsáno nabídkové řízení, bylo skutečně na základě rozhodnutí ministra z objednávky vyjmuto (jednalo se o část vlaků kategorie EuroCity a InterCity). MD tím ovšem nikterak neporušilo sjednanou smlouvu, neboť se zavázalo pouze k tomu, že na předmětné dopravní služby nevypíše nabídkové řízení, což neučinilo, a v rámci harmonogramu ani v době účinnosti uzavřené smlouvy nepředpokládá. Sjednáno je, že v každém období platnosti jízdního řádu bude rozsah objednávaného dopravního výkonu podle této smlouvy tvořit nejméně 25% celkového rozsahu objednávaných veřejných služeb v dálkové dopravě. Tuto podmínku předkládaný materiál dodržuje.</p> <p>S ohledem na předložení této připomínky již před MPŘ byl text materiálu upraven a byla realizována změna textu v bodě 10 v tomto smyslu: „(...) výčet konkrétních linek, které nebudou do roku 2019 předmětem soutěže. Jedná se o linky (výčet linek). Zároveň bylo sjednáno, že v každém období platnosti jízdního řádu bude rozsah objednávaného dopravního výkonu podle této smlouvy tvořit nejméně 25% celkového rozsahu objednávaných veřejných služeb v dálkové dopravě.“ Tím je text materiálu zcela v souladu uzavřenou smlouvou.</p>
	Nedostatečné časové termíny ve vypisování nabídkových řízení v návaznosti na vypsání výběrových řízení na dodávku vozidel a zajištění poptávané služby. (bod 2b)	Neakceptováno. MD souhlasí s tím, že na přípravu nabídkových řízení je potřebný určitý čas, domnívá se nicméně, že připomínkovým místem požadovaných 27 měsíců lze v určitých případech (např. u

	<p>2b) Na str. 2 předkládací zprávy Je uvedeno, že časový rozdíl mezi zveřejněním a zahájením plnění u jednotlivých provozních souborů, vyplývá zejména z předpokládané dostupnosti technického vybavení dopravce, zejména pořízení vozidel</p> <p>Časový rozdíl je nedostatečný, z pohledu lhůt výběrových řízení, které v současnosti ČD zajišťují, je minimální časový odstup nutný v délce min. 27 měsíců od podpisu smlouvy MD s vítězným uchazečem (v závislosti na počtu potřebných vozidel, uvažujeme dostatek výrobních kapacit): vyhlášení výběrového řízení na vozidla - podpis smlouvy 7 měsíců, dodávka prvního vozidla 20 měsíců od podpisu smlouvy, každý následující měsíc další vozidlo. Předpokladem je standardní průběh výběrového řízení bez nutnosti zásahu ÚHS. Nemožnost do okamžiku zahájení provozu zajistit dodávku nového vozidla vyvolá potřebu využít pool (bude-li odpovídající vozidlo k dispozici), což znamená v počátku plnění zakázky zvýšené náklady na plnění zakázky.</p>	<p>některých motorových relací) poněkud zkrátit. V jiných případech (náročnější provozní soubory) tuto připomínku již v materiálu respektuje.</p> <p>ad 2b) Lze zčásti souhlasit, u některých zakázek tomu tak je a harmonogram to respektuje (např. linka Praha – Vsetín/Luhačovice notifikace 2011, zahájení nabídkového řízení 2012, zahájení plnění prosinec 2015. Neplatí to u jakékoli zakázky, podle zkušeností z obdobných zakázek v zahraničí lze poněkud zkrátit jako dobu potřebou pro přípravu smlouvy s dodavatelem (z požadovaných 7 měsíců na méně) tak i dodávku vozidla, jedná-li se o běžně vyráběné vozidlo. Zároveň není zřejmé, proč předkladatel připomínky pokládá za zcela nemožné využití vozidel z vozidlových poolů, když takových vozidel používají v zahraničí jako dopravci provozující veřejné služby, tak i dopravci komerční. I MD by upřednostnilo pořízení vozidel, nicméně předem nevylučuje žádné možnosti. Na základě toho MD nepokládá časový rámec za nedostatečný.</p>
	<p>Harmonogram je povinnou součástí "plánu dopravní obslužnosti státu", který je dle zákona vypracováván min. na 5 let, předložený harmonogram je koncipován na dobu 17 let, nutné dopracovat "plán dopravní obslužnosti státu" ve stejných časových interencích včetně řešení finančního krytí na léta 2019-2028. (bod 3a).</p> <p>3a) Podle § 5 a § 35 odst. 4 zákona č. 194/2010 Sb. má Ministerstvo dopravy povinnost k 1.1.2012 pořídit „plán dopravní obslužnosti státu“, jehož povinným obsahem je také harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě cestujících a postup při uzavírání těchto smluv. Plán by měl být pořízen na dobu minimálně 5 let. V usnesení vlády je potřeba uložit ministru dopravy zpracovat Harmonogram do připravovaného plánu dopravní obslužnosti státu. Harmonogram je zpracován až do roku 2028. Plán</p>	<p>Neakceptováno. Předkladatel si je plně vědom provázanosti obou materiálů, nicméně harmonogram představuje pouze podmnožinu plánu dopravní obslužnosti. Opačný vztah závislosti neexistuje, dopravní plán je nicméně zpracováván na základě všech známých skutečností, tedy zejména dokumentů schválených vládou.</p> <p>ad 3a) Připomínka je formulována tak, že:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>je třeba ministru dopravy uložit zpracovat harmonogram do plánu dopravní obslužnosti: není však zřejmé, z jakého důvodu; předpokládá se, že ministr bude postupovat při zpracování plánu podle vládou schváleného materiálu, není třeba to zvláště uvádět;</i> • <i>plán dopravní obslužnosti bude muset být zpracován rovněž do roku 2028: není však zřejmé, z jakého důvodu; pokud harmonogram uzavírání smluv je pouze jednou z částí plánu</i>

	<p>dopravní obslužnosti bude muset MD rovněž zpracovat do tohoto roku, tj. plán dopravní obslužnosti bude zpracován až na dobu 17 let. Je nutno zvážit, zda má být plán dopravní obslužnosti schvalován na dobu 17 let. Pokud ano, musí být Harmonogram, aby měl obsahovou hodnotu, dopracován o financování dopravní obslužnosti po roce 2019 do roku 2028.</p>	<p>dopravní obslužnosti, ten může být schválen pouze na dobu pěti let s tím, že bude samozřejmě v souladu s vládou schváleným harmonogramem</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>pokud ano, musí být harmonogram dopracován o financování dopravní obslužnosti: tato část připomínky není relevantní, neboť plán bude zpracován na dobu pěti let.</i> <p>Připomínka nesprávně vyvozuje ekvivalenci z pouze <i>příčinné</i> souvislosti těchto materiálů. Je zcela zřejmé, že plán dopravní obslužnosti vezme jako východisko materiály schválené vládou ČR.</p>
	<p>Legislativní nesrovnalosti - odkazy na oficiálně neexistující materiály, schvalování dříve přijatého rozhodnutí (bod 3b, 3c)</p> <p>3b) Bod 7. Harmonogramu odkazuje na materiál „Strategie dopravy...“, který nebyl zatím schválen a není oficiálním dokumentem. Je nutno odkaz vypustit.</p> <p>3c) Bod 16 a 17 Harmonogramu konstatuje, že proces otevření trhu byl již zahájen rozhodnutím ministra dopravy bez předchozího schválení vládou. S ohledem na rozhodnutí MD a jeho postup musí být 26.10.2011 zahájeno nabídkové řízení na dopravní výkony, které byly z rozhodnutí ministra dopravy určeny pro nabídkové řízení. Harmonogram nepřímo požaduje, aby vláda dodatečně schválila rozhodnutí ministra dopravy o otevření vybraných dopravních výkonů nabídkovému řízení. Rozhodnutí ministra dopravy otevřít trh, musí být stanoveno v usnesení vlády. V tomto smyslu musí být upraveno usnesení vlády.</p>	<p>Částečně akceptováno. Připomínkové místo poukázalo na odkaz na jeden dosud neschválený materiál (tzv. superstrategii), což je na místě korigovat, jiné právní námítky však přes absenci věcného rozporu podle názoru předkladatele nelze pokládat za plně relevantní.</p> <p>ad 3b) S ohledem na předložení této připomínky před MPŘ byl rozesílaný text upraven a odkaz na superstrategii vypuštěn, připomínka již není relevantní.</p> <p>ad 3c) Předkladatel připomínky se domnívá, že harmonogram nepřímo požaduje, aby vláda dodatečně schválila již přijaté rozhodnutí (provedenou prenotifikaci dvou prvních provozních souborů). Vládě se však pouze navrhuje schválit materiál, který obsahuje celý proces otevření trhu veřejných služeb v dálkové železniční dopravě. Ve schvalovaném materiálu je zároveň uvedeno, že prenotifikace byla již provedena. Věcně není v tomto bodě žádný rozpor, nicméně s ohledem na zcela korektní popis situace v předkládaném materiálu připomínku pokládáme za nedůvodnou.</p>