

## VYPOŘÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK K MATERIÁLU S NÁZVEM:

### Nový provozní koncept dálkové železniční dopravy na lince Praha – České Budějovice – Linz

Dle Jednacího řádu vlády byl materiál rozeslán do meziresortního připomínkového řízení dopisem ministra dopravy dne 3. června 2016, s termínem dodání stanovisek do 17. června 2016. Vyhodnocení tohoto řízení je uvedeno v následující tabulce. Zásadní připomínky jsou vyznačeny žlutým podbarvením.

Resort	Připomínky	Vypořádání
Ministerstvo financí	K předkládací zprávě: Větu v druhém odstavci předkládací zprávy, ve znění „ <i>Po opakovaných a ne vždy zcela koncepčních nutných redukcích dálkové dopravy provedených zejména v letech 2011 až 2013 již není účelné státní objednávku dále omezovat</i> “ nelze považovat za objektivně formulovanou, resp. podloženou (minimálně v rámci tohoto dokumentu) adekvátní analýzou potvrzující tento stav a vývoj. Požadujeme proto toto do určité míry subjektivní tvrzení z předkládací zprávy vypustit.	<b>Akceptováno</b> , text bude z předkládací zprávy vypuštěn. Připomínkové místo má také podle názoru předkladatele pravdu v tom, že tvrzení je vsunuto do materiálu, aniž by v něm bylo řádně argumentováno. Předkladatel je sice o uvedeném tvrzení nadále přesvědčen, nicméně v předmětném materiálu není prostor na to, aby byl uvedený bod rozveden šířeji.
	S daným souvisí též požadavek celkově kvalitnějšího zpracování předkládací zprávy, zejména co se týče uvedení vhodnějšího zdůvodnění nového konceptu než jen argument ve smyslu, že ČR dlouho žádný rozvojový projekt nevytvořila apod.	<b>Akceptováno</b> , předkládací zpráva bude upravena. Předkladatel upozorňuje na skutečnost, že předkládací zpráva nemá za cíl komplexně odůvodnit předmětný počín, jedná se spíše o shrnutí dosavadního postupu v předmětné věci, resp. přesněji uvedeno, při obsahu předkládací zprávy se budeme držet článku 4 odst. 7 jednacího řádu vlády.
	K otázce financování: Předpokládáme, že potřeba vícenákladů za 21 dní provozu v roce 2016 bude plně kryta v rámci stávajícího rozpočtového rámce kapitoly MD.	MD předpokládá, že tyto rozpočtové nároky budou hrazeny z kapitoly 327.
	K otázce financování: Požadujeme do materiálu doplnit přesnější kvantifikaci a odůvodnění požadované částky navýšení kompenzace, a to zejména s ohledem na	<b>Částečně akceptováno</b> , text bude doplněn o přezkum výše výnosů na linkách Ex7 a R17 po dvou letech provozu s tím, že částka výnosů se zpřesní podle tohoto odhadu. Dále bude

	očekávaný nárůst dopravy na předmětné trati za současné úpravy rozsahu dopravního výkonu maximálně o 5 %.	doplněno, že před uzavřením smlouvy bude požadováno podrobné zdůvodnění všech položek ekonomického modelu.
	V bodě 15 je zmiňováno, že uvažováno bylo původně o šesti variantách provozních koncepcí na předmětné trati s tím, že vybrána byla varianta 3A. Považujeme za vhodné jednotlivé varianty alespoň rámcově vymezit, např. uvést v rámci přílohy materiálu, včetně definování nákladů a přínosů jednotlivých variant a klíče pro výběr vítězné varianty.	<b>Neakceptováno</b> , varianty je nutné je vyloučit pro věcné objektivní důvody, pro které nevedou k dosažení stanovených cílů. Varianta 1A vedla k přeplňování špičkových vlaků v úseku České Budějovice – Praha, varianta 2A neobsahovala žádné spojení do Českého Krumlova a měla přesto neodůvodnitelně nízký proběh souprav. Varianty označené „B“ byly předloženy s ohledem na lepší oběh vozidel, ale byly všechny dražší než jejich varianty „A“. Podrobný popis se však předkládanému materiálu s ohledem na jeho udržitelný rozsah vymyká.
<b>Ministerstvo pro místní rozvoj</b>	Doporučujeme zvážit možnost úpravy navrhovaného provozního konceptu v následujícím smyslu. Jedná se o spojení Praha – České Budějovice – Český Krumlov, které bude jistě hojně využíváno turisty a to i zahraničními. Současný návrh počítá s příjezdem do Českého Krumlova v 11 hod. a odjezdem z Českého Krumlova ve 14 hod. a umožňuje tak turistům 3hodinový pobyt ve městě, pokud se turisté nerozhodnou pro přespání v místě. Delší pobyt by turistům umožnilo využití spoje R17 s odjezdem z Českých Budějovic v 16:55 a tedy případným odjezdem z Českého Krumlova v 16:00.	<b>Neakceptováno</b> , posun odjezdu vlaku linky Ex7 z Českého Krumlova na pozdější hodinu je neúčelný s ohledem na nárůst turnusové potřeby o jednu soupravu. Naopak, cílem je vytvořit doplňkovou nabídku do Českého Krumlova <i>s ohledem na to, že do 17 hodiny je souprava volná pro tento výkon</i> . Nicméně, samozřejmě turisté budou moci využít i pozdějšího spojení z Českého Krumlova regionální dopravou, například v 16:42 do Českých Budějovic, kde jim bude navazovat vlak Ex v cca 17:55 a dorazí do Prahy v 20:00 hodin.
<b>Úřad pro ochranu hospodářské soutěže</b>	Závazky veřejné služby v přepravě se v rámci platné právní úpravy veřejné podpory řídí nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, k němuž Evropská komise vydala na jaře roku 2014 <i>sdělení o výkladových pokynech pro nařízení (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici (2014/C 92/01)</i> . V tomto sdělení, konkrétně části 2.3.6. je uveden výklad k postupu při změnách smluv o veřejných službách. Je zde mj. rovněž zmíněno, že „ <i>v případě, že je nutno provést změnu stále platné smlouvy o veřejných službách, např. když je nutno upravit objem dopravní služby a odpovídající částku kompenzace z důvodu prodloužení trasy metra, vyvstává otázka, zda by příslušný</i>	<b>Vysvětleno</b> . Je třeba dát připomínkovému místu za pravdu, že je třeba zásadně rozlišovat mezi <b>podstatnou změnou smlouvy</b> a změnou <b>méně závažnou</b> , která nevyžaduje novou zadávací proceduru. Evropské právo je značně nejasné, pokud chceme najít jasnou hraniční čáru mezi oběma případy a je otázkou, zda takové rozhraní vůbec existuje. Nepochybně však existují kritéria, která umožňují posoudit míru závažnosti změny smlouvy ve vztahu k původní smlouvě a tím i odpovědět na otázku, zda je nová zadávací procedura potřebná. Tato kritéria (oddělitelnost, renegociace původních pravidel atd.) byla podobně zvažována a ve všech případech vedla k tomu, že smlouvy mají být sjednány v rámci jedné smlouvy o veřejných službách.  Rozpor rovněž není v tom, že podstatná změna vede k potřebě

	<p><i>orgán měl zahájit nové nabídkové řízení, nebo zda může být smlouva změněna bez nového rozhodnutí o uzavření smlouvy.“ V dalším textu sdělení se uvádí, že podstatná změna musí nutně vést k novému rozhodnutí o uzavření smlouvy, přičemž ...podle Soudního dvora lze změnu smlouvy v průběhu její platnosti považovat za podstatnou, jestliže zavádí podmínky, které by – kdyby byly součástí původního nabídkového řízení – umožňovaly přístup jiným účastníkům nabídkového řízení, než těm, kterým byl přístup umožněn původně, nebo by umožňovaly přijetí jiné nabídky, než nabídky, která byla přijata původně.“</i></p> <p>S ohledem na navrhované řešení, kdy má dojít k rozdělení jedné linky na dvě, není nedůvodné se domnívat, že změna je podstatného charakteru (neboť při existenci dvou linek mohou být tyto teoreticky zajišťovány nezávisle dvěma různými dopravci).</p> <p>Ve vztahu k oprávnění vyplývajícímu pro Ministerstvo dopravy ze stávající smlouvy ke změně rozsahu dopravního výkonu pak uvádím, že tato skutečnost nemá podle soudních orgánů EU<sup>1</sup> žádný vliv na určení toho, zda je změna podstatného charakteru či nikoli. S odkazem na vše výše uvedené navrhuji vyčkat s realizací nového provozního konceptu do vypršení stávajících smluv a následně uzavřít smlouvy nové v souladu s postupy zajišťujícími transparentnost a rovné zacházení.</p> <p>Tato připomínka vychází z rizika nesouladu navrhovaného postupu s platnou právní úpravou v oblasti veřejné podpory a ze zohlednění probíhajících řízení o údajné neslučitelné podpoře pro České dráhy, která jsou vedena na základě stížností před Evropskou komisí.</p>	<p>nově uzavřít smlouvu.</p> <p>Jaké jsou tedy základní faktory při zkoumání toho, zda se jedná o podstatnou změnu? První vodítko dávají samotná výkladová pravidla, když v citovaném článku uvádějí (zdůraznění vloženo): „<i>když je nutno upravit objem dopravní služby a odpovídající částku kompenzace z důvodu prodloužení trasy metra, <b>vyvstává otázka, zda by příslušný orgán měl zahájit nové nabídkové řízení, nebo zda může být smlouva změněna bez nového rozhodnutí o uzavření smlouvy.</b></i>“ Samotná existence nové linky tedy <b>není sama o sobě implikací</b> potřeby nové zadávací procedury (to je názor nikoli jen EK, ale i předkladatele). Odkaz na související judikaturu to potvrzuje: v případě C-337/98 Commission v. France, sbírka rozhodnutí 2000 s. I-8377, body 44 a 46 se uvádí: „Accordingly, it must be considered whether the negotiations opened after 22 September 1995 <b>were substantially different in character</b> from those already conducted and were, therefore, such as to demonstrate <b>the intention of the parties to renegotiate the essential terms of the contract</b>, so that the application of the provisions of Directive 93/38 might be justified.“</p> <p>K tomu v daném případě nedochází, neboť nedochází k opětovné negociaci základních podmínek smlouvy. V tomto smyslu je klíčové vyvrátit dvě zřejmé skutečnosti neodpovídající věcné situaci, které jsou ve stanovisku připomínkového místa obsaženy:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Při existenci dvou linek <b>ne mohou být v současné době tyto zajišťovány nezávisle dvěma různými dopravci.</b> S ohledem na malý rozsah linky Ex7 se přímo předpokládá, že určitou část přepravních potřeb, které neuspokojí Ex7 bude nadále zajišťovat R17. Například, pokud cestující předpokládá po skončení obchodního jednání cestu vlakem Ex7, může se stát, že pokud mu tento ujede, další jede až za čtyři hodiny a v takovém případě přímo předpokládáme, že využije nejbližší vlak nižšího přepravního segmentu, který jede zpravidla za ½ hodiny. Uznávání jízdních dokladů Ex7 na R17 je tedy</li> </ol>
--	--	---

<sup>1</sup> Sdělení Komise o výkladových pokynech pro nařízení (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici (2014/C 92/01)

		<p>esenciální podmínkou a protože k toto uznávání nelze aktuálně v České republice z pohledu orgánu veřejné správy zajistit, je obsluha obou linek tímž dopravcem zásadní. MD sice má v úmyslu přispět k řešení této otázky v budoucnosti, ale jedná se zcela jistě problém zásadní, jehož řešení překročí dobu několika let.</p> <p>2. „Ve vztahu k oprávnění vyplývajícimu pro Ministerstvo dopravy ze stávající smlouvy ke změně rozsahu dopravního výkonu tato skutečnost nemá podle soudních orgánů EU žádný vliv na určení toho, zda je změna podstatného charakteru či nikoli.“ S tímto lze souhlasit pouze částečně. Samozřejmě i přesto, že je taková možnost (pětiprocentního nárůstu objednávky) sjednána ve smlouvě, nezprošťuje to MD dbát pravidel pro sjednávání nových smluv o veřejných službách (například, pokud by se jednalo o zásadní změnu objednávky se zcela novým trasováním linek, i kdyby nový rozsah se vešel do +5 procent, jednalo by se zcela zjevně o nové služby podstatně měnící smlouvu). Ale naproti tomu <b>skutečnost, že si smluvní strany předem tuto možnost sjednaly, napovídá, že tuto možnost předem (již v době uzavření smlouvy) očekávaly.</b> (Skutečně jí mohly očekávat, při dlouhodobém plánování bylo odhadováno zavedení Ex7 „po roce 2016“ – tak je to i plánu dopravní obslužnosti z roku 2011.) Tento argument (dispozitivnost objednatele k navýšení objednávky o 5 % stanovená předem) není ve vztahu k současnému rozšíření objednávky irelevantní, ale sjednání této skutečnosti předem je určitým argumentem svědčícím pro to, že se nejedná o zásadní změnu smlouvy.</p> <p>Existence nové linky neimplikuje sama o sobě nutnost nové zadávací procedury. Nové výkony nejsou oddělitelné od existujících s ohledem na jednotnost přepravních podmínek a flexibilitu jízdních dokladů, jakož i cenu, která zahrnuje nižší zálohu než v případě dvou dopravců a pouze variabilní náklady. Smluvní vztahy již v době uzavření smlouvy tuto možnost určitým</p>
--	--	--

		byť ne zcela konečným způsobem předvídaly. Zajišťování komplexu linek Ex7 a R17 jedním souborem vozidel a jedním personálem přináší pro MD nepopiratelné výhody, které by měly být přinejmenším v nejbližším období do roku 2019 zachovány.
	V předkládaném materiálu není nijak vysvětleno, proč má být nový provozní koncept dálkové železniční dopravy na lince Praha – České Budějovice – Linz zaveden již od nového jízdního řádu 2016/2017 a nikoli až po roce 2019 (tj. po skončení platnosti uzavřené desetileté smlouvy). V této souvislosti žádám o zdůvodnění tohoto přístupu.	<b>Akceptováno</b> , v materiálu bude podrobněji vysvětleno. Důvodem je zájem o potřeby cestujících – v současné době dopravní cesta modernizovaného IV. tranzitního koridoru zavedení expresních vlaků, které jsou v souladu s Plánem dopravní obslužnosti území pro roky 2012-2016, umožňuje a MD je přesvědčeno, že zavedením služby až po roce 2019 by byl zásadním způsobem snížen benefit cestujících.
	Ve Zprávě o postupu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální dopravy bylo mj. uvedeno, že u linky R7 se i v dalším období přepokládá přímá objednávka u státem vlastněného dopravce ČD. Z nyní předloženého materiálu vyplývá, že současná linka R7 bude rozdělena na rychlíkovou linku R17 a expresní linku Ex7. Předkladatel se vůbec nezabývá otázkou, proč by se nový expresní segment neměl stát předmětem nabídkového řízení, hovoří pouze o uzavření smlouvy s dopravcem ČD. Požaduji vysvětlení, z jakého důvodu nebude nová expresní linka Ex7 soutěžena.	<b>Vysvětleno</b> , materiál pro jednání vlády předpokládal soutěžení konkrétně uvedených linek (R14+R15, R27, R5 a R20) s tím, že ostatní linky budou prozatím předmětem přímého zadání. (Mimoходом, i v předchozích, velkorysejších plánech na liberalizaci veřejných služeb byla soutěž na relaci Praha – České Budějovice plánována, ale až v prosinci 2022 (včetně expresní vrstvy), do té doby mělo být přímé zadání. Vzhledem k tomu, že nedojde k prodloužení smlouvy o veřejných službách, není tento horizont (jehož splnění však podléhá věcné i politické dohodě na úrovni vlády) překročen. V tuto chvíli by bylo soutěž na Ex7 naprosto nevhodná – znamenala by odložení zahájení výkonů o přinejmenším tři roky, není připravena provazující tarifní integrace a nabídkové řízení na jiné lince R16 je již od září 2015 přezkoumáváno ÚOHS a ve věci dosud nebylo vydáno pravomocné rozhodnutí (rozhodnou problematikou je řešení problému režijního jízdního).  <b>Stanovisko Úřadu - Úřad s návrhem na vypořádání této připomínky i nadále nesouhlasí, a to z těchto důvodů:</b>  <i>Vypořádání této připomínky Úřadu, týkající se vysvětlení, proč nebude nová expresní linka Ex7 soutěžena, považuji za nedostatečné. Zdůvodnění předkladatele, že v tuto chvíli by byla soutěž na Ex7 naprosto nevhodná – znamenala by odložení zahájení výkonů o přinejmenším tři roky, není připravena provazující tarifní integrace a nabídkové řízení na jiné lince R16 je</i>

		<p>již od září 2015 přezkoumáváno ÚOHS a ve věci dosud nebylo vydáno pravomocné rozhodnutí (rozhodnou problematikou je řešení problému režijního jízdného), z pohledu hospodářské soutěže neobstojí. Skutečnost, že doposud není připravena provazující tarifní integrace ani vyřešen problém režijního jízdného, již sama o sobě poškozuje ostatní železniční dopravce (odlišné od společnosti České dráhy, a.s.) a nemůže vést nadále pouze k odkládání nabídkových řízení a k zadávání finančně méně výhodných přímých objednávek u státem vlastněného dopravce ČD.</p> <p><b>Dohoda na společném jednání dne 26. července 2016:</b></p> <p>MD deklarovalo, že na dané linky dálkové dopravy (Ex7 a R17) nebyly otevřeny pro hospodářskou soutěž z hlediska přístupu k veřejným službám. Zároveň uvedlo, že z pohledu MD</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) objednávka předmětných služeb je účelná, neboť trh není připraven takové služby zajistit bez intervence veřejné správy, popřípadě je není schopen zajistit ve srovnatelné četnosti a kvalitě, a zároveň</li> <li>2) s ohledem na benefit koncového zákazníka – cestujících – je účelné na určitou dobu sjednat předmětné veřejné služby s dopravcem ČD, přičemž přímé zadání je sjednáno v tuto chvíli do roku 2019; následný postup liberalizace bude s Úřadem projednán v rámci přípravy aktualizace harmonogramu otevírání trhu veřejných služeb v nadregionální dopravě, který musí být vládě ČR předložen do listopadu 2016.</li> </ol> <p><b>V návaznosti na podané vysvětlení Úřad uvedl, že s vypořádání této připomínky souhlasí za podmínky doplnění textu materiálu ve výše uvedeném smyslu.</b></p>
	<p>V příloze č. 2 materiálu jsou uvedeny finanční nároky spojené s novým provozním konceptem. Z obsahu materiálu však vůbec není zřejmé, z jakých podkladů čísla uvedená v příloze č. 2 vycházejí. Pokud nebudou uvedené finanční nároky výsledkem nabídkového řízení, požadují,</p>	<p><b>Akceptováno</b>, v tuto chvíli bude uvedeno, že se jedná o předpokládaný rozsah celkové kompenzace. Před uzavřením smlouvy bude požadováno podrobné zdůvodnění všech nákladových a výnosových položek. Tyto položky budou následně předmětem kontroly.</p>



	<p>aby byly uvedené finanční nároky podrobně odůvodněny a oprávněnost jejich výše podrobena kontrole ze strany Ministerstva dopravy.</p>	<p><b>Stanovisko Úřadu - Úřad s návrhem na vypořádání této připomínky i nadále nesouhlasí, a to z těchto důvodů:</b></p> <p><i>Pokud jde o tuto připomínku Úřadu k finančním nárokům spojeným s novým provozním konceptem, domnívám se, že před skončením dvou let provozu nového provozního souboru (tedy před prosincem 2018) by měla být prověřena nejen skutečná výše výnosů na linkách Ex7 a R17, ale i skutečná výše nákladů na těchto linkách.</i></p> <p><b>Dohoda na společném jednání dne 26. července 2016:</b></p> <p>MD souhlasí s návrhem ÚOHS, aby po dvou letech byly přezkoumány nejen výnosy, ale také náklady spojené s provozováním předmětných linek Ex7 a R17.</p> <p><b>V návaznosti na podané vysvětlení Úřad uvedl, že s vypořádání této připomínky souhlasí za podmínky doplnění textu materiálu ve výše uvedeném smyslu.</b></p>
<b>Středočeský kraj</b>	<p>Na jednu stranu si uvědomujeme důležitost vzniku rychlého mezinárodního, ale i meziregionálního železničního spojení, na straně druhé však jsme přímo konfrontováni s komplikacemi, které zavedení takového provozního konceptu přináší ve vztahu k zajištění regionální, resp. příměstské železniční dopravy provozované v závazku veřejné služby na území Středočeského kraje. Považujeme za správné zřízení expresní vrstvy na trati Praha – Tábor – České Budějovice po modernizaci trati, což je v souladu s uzavřenou mezinárodní dohodou s Rakouskem, podepsanou v únoru loňského roku. Zásadní otázkou zůstává, zda není ukvapené zavádět tyto vlaky dříve, než bude modernizace trati dokončena (...). Navrhujeme zvážit, zda by nebylo účelné zavedení nového provozního konceptu odložit na dobu po dokončení IV. tranzitního železničního koridoru, tak jak bylo původně plánováno.</p> <p>Současně věříme, že obdobný problém nehrozí při zavedení expresní vrstvy na trati Praha – Plzeň –</p>	<p><b>Vysvětleno.</b> Důvodem pro předložení materiálu je zájem cestujících – v současné době dopravní cesta modernizovaného IV. tranzitního koridoru zavedení expresních vlaků, které jsou v souladu s Plánem dopravní obslužnosti území 2012-2016, umožňuje a MD je přesvědčeno, že zavedením služby až po roce 2019 by byl snížen benefit cestujících. V plánovacích dokumentech MD (které byly s kraji projednány) byla již od roku 2011 stabilně uvedená vrstva vlaků předpokládána, a to nikoli s vazbou na plně dokončený IV. železniční koridor.</p> <p><i>Na jednání dne 4. srpna se Středočeským krajem a společností ROPID (organizátorem Pražské integrované dopravy) bylo dohodnuto pro všechny strany akceptovatelné přizpůsobení expresního segmentu a regionální dopravy pro jízdní řád 2016/2017. Konkrétně se jedná o průjezd prvního ranního expresu Rx 730 od Českých Budějovic Benešovem a jeho příjezd do stanice Praha hl. n. konstrukčně těsně (tzn. na interval) za regionálním vlakem Sp 1830, za předpokladu, že tento vlak do stanice Praha hl. n. přijede konstrukčně těsně (tzn. na interval) za osobním vlakem z Benešova.</i></p>

	<p>Bavorsko, kde při přestavbě III. tranzitního koridoru dochází také ke značným skluzům a vzhledem k intenzitě příměstské dopravy na trati Praha – Beroun by bylo velmi nešťastné, pokud by i zde došlo zavedením nových expresních vlaků ke komplikacím při obsluze regionu Dolního Poberouní.</p>	
	<p>Zásadní připomínkou Středočeského kraje k materiálu předkládanému do vlády ČR je skutečnost, že v něm není popsán dopad nového provozního konceptu vlaků dálkové dopravy na regionální dopravu, která zajišťuje dopravu cestujících v rámci základní dopravní obslužnosti, především do zaměstnání a škol. Žádáme o zapracování popisu negativních dopadů zavedení nového provozního konceptu na trati Praha – České Budějovice – Linz (před modernizací trati) na regionální železniční dopravu na území Středočeského kraje do předkládaného materiálu. Současně Vás žádáme o nalezení takových mechanismů, aby byly tyto negativní dopady na vlaky regionální dopravy, zajišťující základní dopravní obsluhu území, minimalizovány a naši občané tak nemuseli vnímat modernizaci koridoru jako stavbu, která je nejen zatěžuje negativními dopady na životní prostředí, ale zároveň po jejím skončení paradoxně dojde ke zhoršení dopravní obsluhy obcí, jimiž modernizovaná trať prochází.</p> <p>Nové expresní vlaky obyvatelům Středočeského kraje nebudou bohužel přinášet přímý užitek. Na území našeho kraje nebudou zastavovat, naši občané je budou moci využívat pouze tehdy, pokud do vlaku nastoupí v Praze či v Táboře. Tato skutečnost by nebyla na závadu, kdyby jízda plánovaných expresních vlaků současně nenarušovala jízdu stávajících vlaků vedených na objednávku Středočeského kraje. V úseku Benešov – Praha bude narušována jízda plánovaných spěšných vlaků, zrychleného segmentu regionální dopravy, který chceme zavést v nejbližších letech, aby byla zajištěna obsluha vzdálenějších lokalit jihovýchodní části</p>	<p><b>Cástečně akceptováno</b>, vyžádané stručné posouzení bylo doplněno, předkladatel je však přesvědčen, že podrobné dopravně-inženýrské posouzení souladu s regionální dopravou do tohoto materiálu pro jednání vlády ČR nepatří. Trasy jsou vedeny s velkou péčí k regionální dopravě právě do třicetiminutových prokladů s regionální dopravou, které při taktovém provázení vlaků příměstské dopravy zůstávají volné. Zavedení vlaků MD deklarovalo ve všech koncepčních materiálech, a to jak vůči regionálním objednatelům, tak vůči orgánům odpovědným za modernizaci železniční dopravní cesty. Zároveň MD ponechává všechny trasy vlaků R, které obsluhují Benešov a Olbramovice, a to především proto, aby byly zachovány přepravní potřeby těchto občanů ve směru do Prahy, takže není pravda, že se objednatel dálkové dopravy zajišťování přepravních potřeb rychlé regionální dopravy nevěnuje.</p> <p><i>Připomínkové místo konkrétně neuvedlo, v čem plánované vlaky narušují jejich koncepci – a není ani zřejmé, jak je to možné, když zavedení těchto vlaků MD deklarovalo stále v minulosti. Na jednání dne 4. srpna se Středočeským krajem a společností ROPID byly dohodnuty, že se v případě zavedení pravidelných spěšných vlaků v úseku Praha – Benešov od jízdního řádu 2017/2018 bude hledat akceptovatelné přizpůsobení expresního segmentu a regionální dopravy.</i></p>



	Středočeského kraje kolejovou dopravou. V současné době absence těchto vlaků vede k masivnímu využívání silniční dopravy (autobusové a individuální), především z oblasti Benešovska, Vlašimska, Voticka, ale i z Posázaví.	
	Po zavedení spěšných vlaků však tyto vlaky zrychlené vrstvy regionální dopravy budou předjížděny v úseku Benešov – Praha, čímž u nich dojde ke zbytečným časovým ztrátám (alternativní variantou je předjíždění dvou osobních vlaků, což má ještě vyšší negativní dopady). Je škoda, že stát nebyl ochoten nalézt takové řešení infrastruktury, aby se oba segmenty na modernizovanou trať vešly bez zbytečných časových ztrát. Kromě toho již v současné době jediný objednávaný spěšný vlak „Jordán“ má být narušován plánovaným expresním vlakem nejen z pohledu předjíždění na trase, ale také narušovat jeho ekonomiku „vybíráním cestujících“ z Benešova. Jako jediný z expresů má totiž v Benešově zastavovat vlak po 6. hodině ranní ve směru do Prahy, a to jen s několikaminutovým rozdílem oproti spěšnému vlaku, který má být následně předjet tímto expresem pravděpodobně v Říčanech.	<p><b>Akceptováno.</b> Středočeský kraj byl na základě koncepčních dokumentů MD o plánované objednávce informován a uvedené pro něj nemůže být překvapením. Jako neadekvátní pokládáme připomínku o poškozování ekonomické rovnováhy vlaku „Jordán“ plánovaným zavedením vlaků. Je velmi sporné, zda cestující z rychlíkových stanic (s výjimkou Benešova) používali právě tohoto vlaku k cestě do Prahy – zejména ne cestující z Tábora. Spěšný vlak „Jordán“ je jediný mimotaktový vlak jeho funkce je vysloveně doplňková (byť nijak nezpochybňujeme jeho specifický význam). Zastavuje v 16 tarifních bodech nad rámec rychlíků a tvoří zcela specifický dopravní výkon, který jede pouze jednou denně v pracovní dny a v sobotu. Je však zcela nepřipadné, aby objednatel regionální dopravy bránil předjetí vlaků netaktového charakteru v účelných nácestných stanicích.</p> <p><i>Na jednání dne 4. srpna se Středočeským krajem a společností ROPID bylo dohodnuto akceptovatelné přizpůsobení expresního segmentu ve vztahu ke spěšnému vlaku „Jordán“ pro jízdní řád 2016/2017. Konkrétně se jedná o průjezd prvního ranního expresu Rx 730 od Českých Budějovic Benešovem a jeho příjezd do stanice Praha hl. n. konstrukčně těsně za vlakem „Jordán“, za předpokladu, že tento vlak do stanice Praha hl. n. přijede konstrukčně těsně za osobním vlakem z Benešova.</i></p>
	Ještě komplikovanější je v tomto okamžiku z pohledu Středočeského kraje situace na trati Benešov – Tábor. Zavedení rychlé vrstvy dálkové dopravy ještě před dokončením modernizace, tj. před zdvojkolejněním úseku Votice – Sudoměřice u Tábora, přináší vlakům regionální dopravy značné problémy. Vlivem silného zatížení nemodernizované trati dojde k významnému prodloužení délky jízdy osobních vlaků (až cca o 20 minut), čímž hrozí, že budou nekonkurenceschopné a cestující je nebudou	<p><b>Částečně akceptováno.</b> Vlaky jsou i na dosud nedokončené dráze realizovatelné. Samozřejmě během výluk budou nutná určitá zvláštní opatření, ale čekat na dokončení plné modernizace dráhy znamená odložit zahájení provozu expresního segmentu o několik dalších let, což není v souladu se zájmy cestujících veřejnosti. Náhradní autobusová doprava je samozřejmě velkou zátěží, ale předkladatel zásadně pochybuje o tom, že by případné přínosy vyvážily negativa spojená s mnohaletým odkladem</p>

	<p>využívat. Dalším významným negativem je, že u některých spojů bude muset dojít ke značným časovým posunům až vůči stávajícím (až cca o 40 minut), které jsou optimalizovány dle počátků a konců pracovních dob, resp. školního vyučování, tj. podle požadavků cestujících. Zavedení expresních vlaků na trati Praha – České Budějovice tak v konečném důsledku může vést i k omezení, popř. úplnému zrušení osobních vlaků na trati Benešov – Tábor (popř. v úseku Olbramovice – Tábor). Z tohoto pohledu nám není jasné, proč je přikračováno k zavedení expresní vrstvy ještě před dokončením modernizace trati. Výluková činnost spojená s modernizací trati si navíc i u těchto vlaků v budoucnu v některých obdobích vyžádá náhradu autobusovou dopravou po dobu prací. To povede ke snížení komfortu cestování těmito vlaky i k nemalým zpožděním, s přímými dopady do plnění jízdního řádu vlaků regionální dopravy na celé trati.</p>	<p>zahájení provozu expresů.</p> <p><i>Na jednání dne 4. srpna se Středočeským krajem a společností ROPID bylo dohodnuto, že Středočeský kraj projedná s provozovatelem dráhy možné úpravy vedení regionálních vlaků s tím, že další kroky bude koordinovat s Ministerstvem dopravy.</i></p>
<b>Hospodářská komora</b>	<p>Pokládáme za nezbytné upozornit na to, že (přímé zadání) s největší pravděpodobností (...) (představuje) porušení jak ustanovení nařízení EU č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici, tak i ustanovení platného zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, na která se zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, odvolává.</p> <p>Dále je třeba upozornit na skutečnost, že o provozování dopravy na lince s koridorem modernizovaným z evropského rozpočtu v rámci TEN-T projeví vážný zájem další dopravci (konkrétně ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA a.s., RegioJet a.s. a LEO Express a.s.). Hospodářská komora ČR (dále jen „HK ČR“) je toho názoru, že pokud obecně o provozování konkrétního přidělovaného závazku veřejné služby v přepravě cestujících projeví vážný zájem více dopravců, je zásadně na místě uspořádat nabídkové řízení, a to nezávisle na úředních harmonogramech (Harmonogram otevírání trhu</p>	<p><b>Neakceptováno</b>, předpokládaný způsob zadání veřejných služeb není porušením ani nařízením (ES) č. 1370/2007, které přímé zadání na železnici prostřednictvím svého článku 5 odst. 6 výslovně umožňuje, tak ani zákona o veřejných zakázkách, který se na danou smlouvu vůbec nevztahuje (je sice skutečností, že pro určité procedury nabídkového řízení se určitá ustanovení tohoto zákona použijí, ale pouze dispozitivně a pouze v případě konání nabídkového řízení, které v daném případě není dáno).</p> <p>Nelze souhlasit s tím, že trh veřejných služeb na železnici musí být otevřen kdykoliv, pokud určití dopravci projeví o provozování určitých veřejných služeb nezávazný zájem. V tuto chvíli by byla soutěž na Ex7 podle předkladatele naprosto nevhodná – znamenala by odložení zahájení výkonů o přinejmenším tři roky, což není v zájmu zákazníků, kteří musí být ústředním bodem pozornosti objednatele.</p> <p><i>Reakce Hospodářské komory: Upozorňujeme na to, že se nejedná o přímé zadání, nýbrž o podstatnou změnu původní smlouvy ve smyslu § 23 odst. 2 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, v platném znění, a tudíž o porušení</i></p>

<p>veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční osobní dopravy), které se stejně nedodržují. Postup navržený MD představuje narušení hospodářské soutěže, další deformaci podnikatelského prostředí ve prospěch státem vlastněného dopravce a zároveň posiluje podnikatelskou nestabilitu, která je překážkou rozvoje služeb pro cestující v rámci zajišťování dopravní obslužnosti, přičemž má být s veřejnými prostředky nakládáno netransparentně, dlouhodobě neefektivně a diskriminačně. HK ČR opakovaně zdůrazňovala, že česká železniční doprava je jediným odvětvím ekonomiky, kde se soukromým investorům, mj. většinou členům HK ČR, nevytváří příznivé prostředí a jsou všemožně diskriminováni, a to přesto, že na železnici stále existuje mnohamiliardový vnitřní dluh, na jehož odstranění nemá český stát dostatek sil ani prostředků.</p> <p>Některé body materiálu (jako například bod 3, 19 nebo 22) naznačují, že nejdříve bylo přidělení výkonů domluveno mezi ČD a rakouským státním dopravcem ÖBB, a teprve pak, kterou tak má usnesení pouze schválit, bez ohledu na zajištění dopravní obslužnosti, veřejný rozpočet a zájmy ostatních dopravců. Takový postup, kdy nejdříve státem vlastněný dopravce jako a.s. uzavře dohodu s jiným subjektem, a vláda poté ryze soukromoprávní podnikatelský kontrakt schvaluje s odkazem na zajištění dopravní obslužnosti, je s ohledem na základní pravidla fungování právního státu nemyslitelný.</p> <p>Z výše uvedených důvodů HK ČR důrazně nedoporučuje Vládě ČR provozní koncept v navrhované podobě schválit, a naopak doporučuje Vládě ČR uložit MD vyhlásit na nový závazek veřejné služby v přepravě cestujících řádné nabídkové řízení podle § 10 a násl. zákona č. 194/2010 Sb.</p> <p>Dále připomínáme, že při modernizaci 1. a 2. národního tranzitního železničního koridoru došlo v ČR k chybě spočívající v nesouladu technických</p>	<p><i>podmínek tohoto zákona ve smyslu § 6 odst. 1, tj. obecných zásad rovného zacházení a zákazu diskriminace.</i></p> <p><i>Hospodářská komora ČR je toho názoru, že pokud je něco umožněno, to ještě neznamená, že je to v daném kontextu vhodné a žádoucí. V případě, že se přihlásili další zájemci, navíc v takovém rozsahu, se přímé zadání jeví jako neehospodárnost při práci s veřejnými prostředky a v celkových souvislostech jako další z opatření ministerstva směřující k destrukci železničního trhu.</i></p> <p><i>Dále je třeba se tázat, proč nebylo nabídkové řízení vyhlášeno včas, když od září 2014 bylo dost času.</i></p> <p>V tomto směru je třeba uvést, že za prvé vláda nerozhodla o tom, že tato část trhu bude otevřena hospodářské soutěži. Za druhé, dne 15. září 2014 schválila vláda ČR svým usnesením č. 758 materiál, jehož obsahem byla Zpráva o postupu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční osobní dopravy. V bodě III/4 tohoto usnesení vláda uložila ministru dopravy „zahájit přípravu nového provozního konceptu vlaků dálkové dopravy Praha – Tábor – České Budějovice (s dalším pokračováním směr Linz popř. Český Krumlov), zahrnující i nový expresní segment na této trase.“ V tomto ohledu je logické, že uvedené dopravní výkony byly připravovány, a to jako přímé zadání dopravci ČD.</p> <p><i>Reakce Hospodářské komory: Vláda rozhodla, ale na návrh Ministerstva dopravy. Odvolávat se na vládu je v tomto případě poněkud zvláštní. Opakovaně se ukazuje, že ministerstvu nejde o železniční trh, ale o podporu ČD bez ohledu na všechno ostatní. Je na místě otázka proč.</i></p> <p>Provozovaná vozidla budou splňovat požadavky, které jsou na ně v tuto chvíli kladené, což vyplývá i z úspor jízdních dob. Uvedené</p>
--	--

	<p>charakteristik železniční infrastruktury a příslušných vozidel určených k provozu na těchto tratích. V důsledku toho ani dnes řada vlaků nevyužívá na 1. a 2. národního tranzitního železničního koridoru traťovou rychlost 160 km/h a má zbytečně dlouhé jízdní doby, čímž byla ČR ochuzena o možné přínosy spojené s plnohodnotným využitím potenciálu přínosů tratí. Z těchto škod je potřebné se poučit a při dokončování 3. a 4. národního tranzitního železničního koridoru jim předejít včasným zajištěním vozidel expresního segmentu, nejlépe na úrovni MD jako objednatele. Na druhé straně chybná technická koncepce národních tranzitních železničních koridorů vedla k tomu, že se na nich dnes pohybují vozidla rychlostí podstatně nižší, než je jejich evropsky obvyklá maximální provozní rychlost (soupravy Pendolino, moderní elektrické lokomotivy). I zde je třeba se poučit zejména pro koncepci tzv. „Rychlých spojení“, která z uvedeného hlediska obsahuje celou řadu rizikových prvků.</p>	<p>však není případem, kdy by docházelo k pořízení zcela nových jednotek – u nich by samozřejmě měl objednatel podstatně vyšší požadavky na jejich provozování.</p> <p><i>Reakce Hospodářské komory: Je legitimní otázkou, proč se na nový koncept mají použít stará vozidla. V případě vítězství uchazeče v nabídkovém řízení by bezpochyby byla využita vozidla nová. Vyvíjí ministerstvo vůbec nějaký tlak na ČD, nebo se jim všechno odsouhlasí?</i></p> <p>Na tomto bodě nebyla nalezena shoda.</p>
	<p><b>„Modernizace 4. národního tranzitního železničního koridoru probíhá na základě usnesení vlád ČR č. 1317/2001 a č. 885/2005 a je pro ni vyhrazena částka 41,9 miliard Kč. Základním cílem této stavební investice je zvýšení rychlosti a kapacity železničního spojení jihu Čech s Prahou a dalšími regiony. Zároveň jde o výrazný nástroj k plnění usnesení vlády ČR č. 362/2015 (Státní energetická koncepce) a 978/2015 (Národní plán snižování emisí), neboť energetická náročnost železniční dopravy je cca 7,5 násobně nižší, než energetická náročnost individuální automobilové dopravy, což má též příznivý dopad na pokles exhalací.</b></p> <p><b>Obyvatelstvo ČR reaguje na nabídku kvalitních železničních spojení velmi pozitivně. Přepravní výkony železniční osobní dopravy rostou v ČR v rozmezí let 2010 až 2015 podle Ročenek dopravy MD ČR v průměru o 5,2 % ročně, z toho dálková osobní</b></p>	<p><b>Částečně akceptováno</b>, děkujeme za nápomocný návrh textace. Vybrané části navrhovaného textu budou v materiálu použity, nicméně obecně pokládáme uvedený text za nadbytečně dlouhý a s obsahem materiálu související jen volně. Uvedená čísla se vztahují spíše na zajišťování dálkové dopravy v globálním pohledu a nejsou vztažena konkrétně k lince Praha – České Budějovice – Linz, která je předmětem předkládaného materiálu.</p> <p><i>Hospodářská komora akceptovala tento bod.</i></p>

	<p><b>železniční doprava cca 9 % ročně. To je ve srovnání se stagnující individuální automobilovou dopravou (sice roste počet vozidel, ale již prakticky nerostou jejich přepravní výkony, meziroční nárůst je sotva 1 %) velmi pozitivní trend.</b></p> <p><b>K podchycení tohoto zájmu obyvatelstva, který je velmi žádoucí i z pohledu rovnoměrného zapojení regionů do systému tvorby a spotřeby hodnot, je potřeba koordinovat investice do rozvoje železniční dopravní cesty s investicemi do rozvoje železničních vozidel a s rozšiřováním objednávky dopravy v závazku veřejné služby.</b></p> <p><b>Aktuálně jsou v ČR v oblasti dálkové osobní železniční dopravy na konvenčních tratích čtyři závažná témata k řešení:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>- potřeba rozšíření dlouhodobě zanedbané kapacity dopravní infrastruktury pro linku Ex 1 Praha – Ostrava (zejména úseku Poříčany – Pardubice), kde v současnosti provoz cestujícími hustě využívaných a oblíbených dálkových vlaků tří dopravců koliduje s potřebou zabezpečit souběžný provoz regionálních a nákladních vlaků. Je zapotřebí zdůraznit, že tato trasa bude mít páteří význam i po případném dokončení připravované sítě vysokorychlostních tratí přinejmenším v úseku Praha – Olomouc,</b></li> <li><b>- vyhlášení nabídkového řízení na rozšíření přepravní kapacity linky Ex 3 v úseku Praha – Brno na pravidelný půlhodinový takt (mnohé vlaky jsou přetíženy, cesta ve stoje není vhodnou alternativou k jízdě automobilem po opravované dálnici D1),</b></li> <li><b>- vyhlášení nabídkového řízení na zavedení expresního segmentu (včetně pořízení odpovídajících vozidel) na lince R 6 Praha – Plzeň – Domažlice / Cheb / Klatovy s napojením Praha – Mnichov / Norimberk / Frankfurt,</b></li> </ul>	
--	---	--

	<p><b>- vyhlášení nabídkového řízení na zavedení expresního segmentu (včetně pořízení odpovídajících vozidel) na lince R 7 Praha – České Budějovice ve vazbě na dokončování stavební části 4. národního tranzitního železničního koridoru<sup>2</sup>,</b></p> <p><b>Věcný význam rychlé dálkové osobní železniční dopravy je zřejmý:</b></p> <p><b>- propojení odlehklých částí území s centrem jako významný nástroj regionálního rozvoje,</b></p> <p><b>- náhrada individuální automobilové silniční dopravy hromadnou železniční dopravou v elektrické vazbě jako významný nástroj snižování energetické náročnosti a produkce exhalací s pozitivním vlivem na stabilizaci klimatu (viz též přistoupení ČR k Pařížskému Protokolu jeho podpisem v New Yorku dne 22. 4. 2016).</b></p> <p><b>Avšak nelze též opomenout, že právě díky příslibu zavedené expresního segmentu a z něho plynoucích úspor času a energie získala a získává ČR velké finanční prostředky v řádu desítek miliard EUR pro modernizaci národních tranzitních železničních koridorů z fondů EU (viz nařízení Evropského parlamentu a rady č. 1315/2013). Podkladem k tomu byla CBA analýza, uvedená ve Studii proveditelnosti, ve které právě efekty z provozu expresních vlaků generují nejvyšší přínosy, díky kterým je dosahováno patrné vnitřní výnosové procento (viz Věstník dopravy 11/2013). Zavedení expresního segmentu na 4. národním tranzitním železničním koridoru je též nutno vnímat jako závazek ČR příslibený poskytovateli dotace.</b></p> <p><b>Dne 15. září 2014 schválila vláda České republiky svým usnesením č. 758 materiál, jehož obsahem byla Zpráva o</b></p>	
--	---	--

<sup>2</sup> řešeno jiným stanoviskem Hospodářské komory ČR



	<p><i>postupu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční osobní dopravy. V bodě III/4 tohoto usnesení vláda uložila ministru dopravy „<b>pokračovat v přípravě nového provozního konceptu vlaků dálkové dopravy v úsecích Praha – Plzeň a Plzeň – München podle části D) Zprávy</b> a zahájit přípravu nového provozního konceptu vlaků dálkové dopravy Praha – Tábor – České Budějovice (s dalším pokračováním směr Linz popř. Český Krumlov), zahrnující i nový expresní segment na této trase.“</i></p> <p><i>Tento materiál se podrobně věnuje přípravě nového provozního konceptu vlaků dálkové dopravy Praha – Tábor – České Budějovice (s dalším pokračováním směr Linz popř. Český Krumlov. <b>Pokračování v přípravě nového provozního konceptu vlaků dálkové dopravy v úsecích Praha – Plzeň a Plzeň – München podle části D) Zprávy včetně nového expresního segmentu je průběžně řešeno a to v návaznosti na dokončování stavebních prací na 3. národním tranzitním železničním koridoru v úseku Plzeň – Rokycany. Vláda o něm bude informována v samostatné zprávě.</b></i></p> <p><u>Odůvodnění:</u></p> <p>Předkládaný materiál se zabývá řadou detailů provozní povahy, avšak chybí v ní souhrnné informace relevantní pro rozhodování Vlády ČR.</p>	
	<p>„Bylo provedeno nacenění nového provozního konceptu s následujícími výsledky, které jsou předmětem přílohy č. 2 tohoto materiálu. Na základě kalkulace ze strany dopravce, korigované o odpisy a finanční náklady nových vozidel odpovídajících svými vlastnostmi parametrům 4. národního tranzitního železničního koridoru (interoperabilita podle TSI, vlakový zabezpečovač ETCS i PZB, rychlost 200 km/h, tlakotěsnost, napájecí napětí 3 kV, 15 kV, 25 kV) se předpokládá, že realizace uvedeného provozního řešení vyvolává dodatečné požadavky na výši</p>	<p><b>Vysvětleno,</b> nový provozní koncept v tuto chvíli není spojen s pořízením zcela nových vozidel, a proto jsou uvedené požadavky nepřiměřené. Nicméně, v principu všechny tyto parametry jsou důležité pro smlouvy s MD, kde budou požadována nová vozidla.</p>

	<p>kompenzace v rozsahu <del>84,930</del> 205,100 mil. Kč za kalendářní rok 2017 s inflačním navýšením v následujících letech vyjádřeným přírůstkem průměrného ročního indexu spotřebitelských cen (aktuálně 0,4 % p. a.). Navýšení kompenzace představuje částku na úrovni cca 0,5 % nákladů investovaných do modernizace 4. národního tranzitního železničního koridoru, bez které však tato modernizace nepřináší efekt, kvůli kterému je prováděna a financována. K tomu je potřebné uvést, že uvedené řešení je potřebné stabilizovat střednědobě, nemělo by smysl, aby uvedené prostředky byly vynaloženy v jednom roce a v následujícím roce byly opětovně kráceny, nebo aby byl tento projekt realizován za cenu omezení dopravní obslužnosti jinde.“</p> <p>Odůvodnění:</p> <p>Navrhovaná částka 84,930 mil. Kč obsahovala roční odpis a finanční náklady v hodnotě 20, 028 mil.Kč/rok (viz příloha č. 2). To odpovídá za 30 let životnosti (odepisování) vozidel úhrnné částce na pořízení vozidel 600,852 mil. Kč. Při uvažování obvyklého dlouhodobého financování pomocí revalvovaných dluhopisů budou i při velmi nízkém úroku 3,5 % (součinitel navýšení 1,53) činit finanční náklady 208,287 mil. Kč a na nákup nových vozidel zbývá jen 392,565 mil. Kč. Za tuto částku lze zhruba pořídit 1 vlakové náležitosti (elektrická lokomotiva s vozy). Avšak pro provoz připravované expresní linky bude potřebných 7 vlakových náležitostí (3 pro vlaky Praha – Linz, 2 pro vlaky Praha – České Budějovice, 1 pro vlaky Praha – Český Krumlov plus jedny záložní), tedy částku na odpisy a finanční náklady je nutno násobit sedmi (viz opravená tabulka v příloze 2).</p>	<p>MD nemá důvod zpochybňovat uvedenou částku, která byla předložena ze strany dopravce.</p> <p><i>Hospodářská komora akceptovala tento bod.</i></p>
--	--	--

V Praze 29. srpna 2016

Vypracoval: ing. František Vichta

Podpis: