

VYPOŘÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK K MATERIÁLU S NÁZVEM:

Zpráva o postupu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální dopravy

Dle Jednacího řádu vlády byl materiál rozeslán do meziresortního připomínkového řízení dopisem ministra dopravy Ing. Dana Ťoka dne 1. listopadu 2016, s termínem dodání stanovisek do 15. listopadu 2016. Vyhodnocení tohoto řízení je uvedeno v následující tabulce.

Resort	Připomínky	Vypořádání
Svaz průmyslu a dopravy České republiky	V souvislosti s informacemi uvedenými na str. 5, v bodě (25) materiálu požadujeme doložit a přesně vyčíslit celkovou výši potřeby na obnovu kolejových vozidel v ČR, a to zvláště pro nadregionální a zvláště pro regionální dopravu a v členění na požadavky na vozidla elektrické a nezávislé trakce. Zároveň požadujeme prokazatelně doložit , kdy byly celkové požadavky na obnovu kolejových vozidel pro regionální dopravu MD známy (doložením písemných požadavků ze strany krajských objednatelů).	
	Rovněž požadujeme předložit zápis ze 3. zasedání Monitorovacího výboru OPD2 z května 2016 a všechny relevantní dokumenty související s tímto zasedáním.	
	Str. 5, bod (26) – polemika nad zpochybňováním podpory evropských dotací pro kolejová vozidla ze strany Evropské komise je zcela irelevantní. Evropská komise naopak dotace pro mobilní majetek železnic odsouhlasila, a to okamžikem schválení programového dokumentu OPD2 a jeho SC 1.5 v květnu 2015 a zároveň tímto programovým dokumentem definovala podmínky pro tento typ investic. Programový dokument OPD2 je tak zcela v souladu s evropskou i národní legislativou a rovněž Program evidovaný pod č. 127 65 je zcela validní a může být bez dalšího uplatňován.	

	<p>Požadujeme vypustit větu: <i>Evropská komise nezpochybňuje evropské dotace do vozidlového parku jako takové, pokládá však za nevhodné je poskytovat v České republikou navrhovaném rozsahu.</i></p> <p>Zástupci evropské komise zpochybnili v květnu 2016 rozsah finanční alokace zamýšlených dotačních výzev ve vztahu k dosavadní alokaci OPD2 primárně z důvodu toho, že do května 2016 se zástupci EK nikdo ve věci navýšení dotačních prostředků pro mobilní majetek železnic oficiálně nejednal. Se zástupci EK přitom nebylo do května 2016 jednáno i přes skutečnost, že Program byl schválen už v listopadu 2015 a harmonogramy dotačních výzev, uveřejňované už od prosince 2015, násobně převyšovaly alokaci OPD2 na mobilní majetek železnic. Pokud tomu tak není, požadujeme prokazatelně doložit (předložením oficiálních zápisů z jednání), kdy MD se zástupci EK v této věci poprvé jednalo.</p>	
	<p>Str. 5, bod (26) – požadujeme prokazatelně a jednoznačně doložit, že na 3. zasedání Monitorovacího výboru OPD2 konaném v květnu 2016 si Evropská komise se souhlasem Ministerstva pro místní rozvoj vyhradila, že vyhlášení předložených výzev na pořízení železničních kolejových vozidel bude podmíněno projednáním dané problematiky s Evropskou komisí.</p> <p>V opačném případě, tedy bez doložení výše uvedeného, požadujeme příslušnou větu vypustit.</p>	
	<p>Str. 5, bod (26) – jelikož je jednání MD se zástupci EK konané dne 27. 6. 2016 prezentováno jako oficiální jednání, požadujeme předložit oficiální zápis z tohoto jednání vč. jmenovitého seznamu účastníků.</p> <p>V opačném případě, tedy bez doložení výše uvedeného, požadujeme příslušnou větu, odkazující na jednání EK, vypustit.</p> <p>Zároveň požadujeme poskytnout maximum dostupných informací ohledně průběhu „předjednání“,</p>	

	<p>které se uskutečnilo mezi zástupci EK a soukromými dopravci bezprostředně před zmíněným oficiálním jednáním.</p>	
	<p>Str. 5, bod (27) – do tohoto bodu požadujeme doplnit jednoznačnou informaci o tom, že stanovisko EK obsahuje vyjádření postoje EK zejména k záměru a základním parametrům půjčovny vozidel, a to na základě parametrů představených a popř. zaslaných EK ze strany MD.</p> <p>Pokud byly výše uvedené parametry EK ze strany MD zaslány, požadujeme předložit originální dopis zaslaný EK (včetně jeho certifikovaného překladu a všech souvisejících e-mailů), na základě kterého pak EK vyhotovila předmětné stanovisko ze dne 26. 7. 2016.</p> <p>Z doplnění musí být patrné, že stanovisko obsahuje vyjádření postoje EK zejména k záměru centrálního nákupu vozidel a nejedná se tak o stanovisko EK k obecnému využití dotačních prostředků EU pro investice do mobilního majetku železnic.</p> <p>Zároveň do tohoto bodu požadujeme doplnit zcela jednoznačně definovanou legislativní závaznost tohoto stanoviska pro ČR, a to jak v případě využití centrální půjčovny vozidel, tak i v případě využití dotačních prostředků pro mobilní majetek železnic v obecné rovině, tedy dle podmínek pro čerpání dotačních prostředků na mobilní majetek železnic uvedených v Programu evidovaném pod č. 127 65.</p>	
	<p>Str. 5, bod (27) – anglický překlad uvedený v poznámce pod čarou nelze považovat za průkazný a je vytržen z kontextu.</p> <p>Požadujeme předložení certifikovaného a originálního překladu celého stanoviska EK z 26. 7. 2016, s jednoznačnou identifikací překladatele a předložení písemného zadání MD tomuto překladateli.</p> <p>V opačném případě, tedy bez doložení výše uvedeného,</p>	

	<p>požadujeme tento bod v plném rozsahu vypustit.</p>	
	<p>Str. 6, bod (28) – nesouhlasíme s tím, že jiný proces nelze připustit. Požadujeme příslušnou větu vypustit.</p> <p>EK schválila podmínky čerpání dotačních prostředků na mobilní majetek železnic okamžikem schválení programového dokumentu OPD2, který je zcela v souladu s platnou evropskou i národní legislativou. Zároveň je i Program evidovaný pod č. 127 65 zcela validní, a to jak ve vztahu k OPD2, tak i ve vztahu k platné evropské a národní legislativě. Program pak s tímto statutem validnosti předložilo na vládu samo MD.</p> <p>Stanovisko EK navíc nemá formu závazného dokumentu a naopak tuto formu má zcela jistě programový dokument OPD2. Jedinou podmínkou OPD2, pro využití prostředků EU na mobilní majetek železnic, tak zůstává to, že vozidlo musí být po celou dobu své životnosti provozováno v závazku s tím, že příjemcem dotačních prostředků mohou být objednatelé nebo dopravci.</p>	
	<p>Str. 6, bod (28) – z originálu stanoviska EK ze dne 26. 7. 2016 nevyplývá výslovný požadavek EK na to, aby jednotlivé výzvy v oblasti pořízení kolejových vozidel odpovídaly stanoveným podmínkám.</p> <p>Požadujeme tuto část věty vypustit.</p>	
	<p>Str. 6, bod (29) – nesouhlasíme s tím, že z materiálu vyplývá, že vozidla z prostředků OPD2 lze pořídit bez provedení zvláštních opatření pro linky R5/R20 a naopak nelze využít pro linky R14, R15, R27.</p> <p>Požadujeme příslušnou část věty vypustit a naopak do tohoto bodu požadujeme vložit takovou analýzu, pro každou linku zvlášť, která bude posuzovat navázání na plán/strategii dopravní obslužnosti v oblasti prokazující potřebu realizace dotčených dopravních služeb ve spojení s ostatními dopravními službami v oblasti.</p>	
	<p>Str. 6, bod (30) – tento bod považujeme za neúplný, zmatečný a málo vypovídající.</p> <p>Z tohoto důvodu požadujeme předložit předmětný dopis</p>	

	<p>a doložit stanoviska jednotlivých krajů, jako reakci na tento dopis MD.</p> <p>Zároveň požadujeme v tomto bodě zdůvodnit částku 5 mld. Kč určenou pro pořízení vozidel regionální dopravy, a to s ohledem na skutečnost, že v současné době je zajištěno celkově pouze cca 7,7 mld. Kč. Požadujeme tak jednoznačně identifikovat, kolik z částky 7,7 mld. Kč připadne na vozidla nadregionální dopravy a kolik na vozidla regionální. Pokud MD kalkuluje s tím, že se dle původních odhadů pro vozidla nadregionální použije cca 6 mld. Kč, a tedy že pro vozidla regionální zbyde 1,7 mld. Kč, přičemž MD požádá EK o navýšení o 3,3 mld. Kč (pak by měla výzva pro regionální vozidla ve výši 5 mld. Kč logiku), tak zároveň požaduje do bodu doplnit závazný příslib MD, že jde pouze o první navýšení s cílem požadovat po vyčerpání této výzvy další navýšení tak, aby se docílilo vládou schválené finanční alokace, tedy 17,849 mld. Kč neboli cca 650 mil. €.</p> <p>Vláda svým usnesením č. 923/2015 vyjádřila jednoznačný souhlas s tím, že pro kolejová vozidla hodlá čerpat s dotačních prostředků 17,849 mld. Kč, přičemž 10,964 mld. Kč bude určených pro vozidla regionální. Důrazně odmítáme, aby byl tento záměr vlády jakkoli zpochybňován.</p> <p>Rovněž požadujeme v tomto bodě podrobně specifikovat parametry předmětné 5 miliardové otevřené výzvy pro vozidla regionální, a to uvedením termínu vypsání výzvy a požadujeme popsat proces hodnocení a výběru dotačních projektů.</p>	
	<p>Str. 6, bod (31) – nesouhlasíme s tvrzením, že MD od počátku roku 2016 uvažovalo s tím, že by se vozidla pro nadregionální dopravu pořizovala objednatel, protože toto tvrzení není úplné. MD od počátku roku 2016 uvažovalo s projektem tzv. centrální půjčovny vozidel</p>	

	<p>(zkráceně vlakopůjčovny), kdy by vozidla pořizovalo prostřednictvím své podřízené organizace (nejprve SŽDC, s.o. a následně CENDIS s.p.), a tyto by následně dopravcům pronajímalo zdarma.</p> <p>Požadujeme tuto informaci do bodu doplnit a zároveň požadujeme vypustit větu: <i>Takový případ není v podmínkách Evropské unie nový a představuje způsob, kdy objednatel pořídí vozidla, která následně poskytne dopravcům zajišťujícím veřejné služby k provozování.,</i> jelikož v kontextu výše uvedeného je toto tvrzení nepravdivé. Centrální půjčovna vozidel vlastněná státem představuje v EU zcela nový a nestandardní model.</p>	
	<p>Str. 6, bod (31) – nesouhlasíme s tvrzením, že model pořízení vozidel objednatelem snižuje odpisy.</p> <p>Požadujeme vypustit větu: <i>Z hlediska finančních toků je mechanismus tohoto modelu obdobný jako model pořizování vozidel dopravcem v tom směru, že poskytnutí dotace snižuje odpisy a finanční náklady, které je následně nutné vynaložit pro závazky veřejné služby.</i></p> <p>V případě pořízení vozidel objednatelem musí tento zafinancovat část z pořizovací ceny vozidla, kterou nepokryjí dotační prostředky. V případě OPD2 jde o 15% z pořizovací ceny vozidla, kterou sice objednatel nebude hradit v odpisech, ale uhradí ji rovnou nebo podobně jako u odpisů, rozloženou v čase (nepůjde sice o odpisy, ale např. o splácení úvěrů, které si objednatel k tomuto účelu zajistil). Toto tvrzení tak není pravdivé. V opačném případě by šlo o vozidla poskytovaná dopravcům zdarma.</p> <p>Na základě výše uvedeného požadujeme doplnit jednoznačné stanovisko MD, ze kterého bude zřejmé, jestli má MD záměr poskytovat vozidla dopravcům zdarma, tedy že v případě vozidel pořizovaných z dotačních prostředků uhradí oněch 15% pořizovací ceny vozidla z vlastního rozpočtu.</p>	

	<p>V souvislosti s doposud uvedeným zároveň požadujeme jednoznačně a prokazatelně vysvětlit problematiku pořizování vozidel do majetku MD nebo kraje z hlediska odpočtu DPH.</p> <p>Jelikož objednatel pořizuje kolejová vozidla za účelem zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících, tedy nikoliv za účelem svého podnikání, nemá nárok na odpočet DPH na vstupu (tj. nemůže nárokovat vrácení zaplacené DPH za vozidla). Z tohoto důvodu bude pořízení vozidel objednatelem vždy dražší, než v případě pořízení vozidel dopravcem.</p>	
	<p>Str. 6, bod (31) – požadujeme v rámci tohoto bodu vysvětlit relevantnost věty: <i>Vozidlo musí jezdit na jasně vymezeném souboru veřejných služeb, s absolutním vyloučením komerčních výkonů zajišťovaných mimo smlouvy o veřejných službách. V opačném případě větu požadujeme vypustit.</i></p> <p>Tato podmínka platí bez ohledu na to, kdo je příjemcem dotačních prostředků na kolejová vozidla, tedy jak v případě objednatelů, tak i v případě dopravců. Relevantnost zařazení této věty do předmětného bodu tak není zřejmá.</p>	
	<p>Str. 6, bod (31) – požadujeme vypustit větu: <i>Dopad na výši souhrnné kompenzace za dobu účetního odepisování vozidla je pozitivní pro veřejný sektor ve srovnání se stavem, kdy by si vozidla pořídil dopravce a objednatel provoz financoval na základě standardních kompenzací.</i></p> <p>Toto tvrzení není relevantně podloženo, jelikož predikce toho, že např. krajský objednatel bude mít s pořízením vozidel nižší náklady, než v případě pořízení vozidel dopravcem je čistě teoretická. Objednatel si bude muset také zajistit prostředky na 15% z pořizovací hodnoty vozidel, na které by uplatňoval nárok dopravce formou odpisů.</p>	

Str. 7, bod (32) – **tento bod požadujeme vypustit v celém rozsahu**, jelikož je zcela neprůkazný a není podložen žádnou relevantní studií.

Deklarované přínosy centrálního nákupu jsou pouze hypotetické, některé jsou irelevantní a navíc je tento záměr zcela technicky a formálně nepřipravený (není známa skutečná výše úspor; nejsou známy skutečné náklady na zajištění centrálního nákupu; chybí technická a personální vybavenost; je zde evidentní nutnost využívání externích dodavatelů služeb např. pro právní a poradenskou činnost; součástí záměru je budování nových dep a přitom současná kapacita je v ČR předimenzovaná apod.).

Jako absolutně liché se tak jeví např. tvrzení, že převod práv k vozidlům na nového dopravce je takřka neřešitelný problém (mimo variantu centrálního nákupu vozidel). Vše lze vyřešit v rámci smysluplně koncipované smlouvy o závazku veřejných služeb.

Rovněž je zcela liché tvrzení spočívající v úspoře transakčních nákladů. Jednak se jedná o zanedbatelné % z nabídnuté ceny vozidel, kdy se dle praktických zkušeností výrobců vozidel jedná max. o čtvrt procenta z pořizovací ceny vozidel a zadávací řízení na výrobce vozidel není navíc nutné pokaždé, tedy pro každou soutěž, vypracovávat zcela nové, ale pouze se přizpůsobí některé parametry. S rostoucím počtem soutěží tak naopak transakční náklady dále klesají. Dopad do ceny je tak zcela zanedbatelný.

Rovněž je liché tvrzení to, že díky centrálnímu nákupu může stát pořizovat ucelené flotily vozidel. Totéž může realizovat kterýkoliv krajský objednatel nebo dopravce, protože je zcela běžnou praxí využívat tzv. rámcové smlouvy, kdy při jejich nenaplnění resp. nevyužití, nehrozí objednateli nebo dopravci žádný finanční postih. Dopad do

ceny vozidel je i v tomto případě zanedbatelný.

Zajištění údržby lze pak zcela jednoduše vyřešit zajištěním tzv. full servisu, který si mimochodem bude muset nasmlouvat i stát. Vozidla na svých výkonech zůstanou i v případě jejich vlastnictví dopravcem, protože toto lze zcela jednoduše vyřešit příslušnými ustanoveními smlouvy o závazku veřejných služeb.

Tvrzení o časové úspoře je pravdivé jen z části, jelikož výběrové řízení na dodavatele vozidel může probíhat souběžně s výběrovým řízením na dopravce, protože dopravce může vysoutěžit pouze rámcovou smlouvu, kterou pouze v případě neúspěchu ve výběrovém řízení na dopravce nezúčinní (v době zahájení výběrového řízení na dopravce už budou známy požadavky objednatele na vozidla). Jelikož oba druhy výběrových řízení probíhají podle stejného zákona č. 134/2016 Sb., tak mohou trvat i stejně dlouho (pokud se některý z účastníků neodvolá proti některým úkonům zadavatele).

U realizace výroby vozidel bez ukončeného výběrového řízení na dopravce pak hrozí např. to, že vozidla budou vyrobena, ale nabídkové řízení na dopravce nebude ukončeno. Kde pak bude stát takováto vozidla (celé flotily vozidel) odstavovat? Pokud u výrobce, tak ten si toto naúčtuje, což tuto variantu prodraží. Navíc, každé vozidlo musí vždy projít zkušebním provozem v provozu, tedy jako efektivnější se jeví postupné dodávky vozidel a jejich postupné uvádění do provozu než dodávka všech kusů najednou. S tímto souvisí také problematika záruk. Jestliže bude např. požadována dodávka 20ti vozidel, přičemž výroba každého vozidla trvá 15 měsíců s tím, že výrobce by byl schopen dodávat 1 vozidlo měsíčně, tak mezi vyrobením prvního vozidla a posledního vozidla bude časová prodleva 19 měsíců, kdy bude první vozidlo vyrobeno, ale nebude používáno. Pokud nebudou plynout záruky, tak si opět i toto výrobce patřičně naúčtuje.

	<p>Str. 7, bod (33) – s ohledem na požadavek vypuštění bodu (32) tohoto materiálu požadujeme vypustit i tento bod.</p>	
	<p>Str. 7, bod (34) – stávající finanční alokace není 300 mil. €, ale 286.281.956,- € přesně. Požadujeme doložit písemná stanoviska renomovaných výrobců, podle kterých se teprve u zakázek na výrobu vozidel tohoto objemu vyplatí nabízet pořizovateli vozidel zákaznická řešení, která jsou s ohledem na specifickou předmětných dopravních služeb potřebná.</p> <p>Zároveň požadujeme detailně zdůvodnit, co si lze představit pod nabízením zákaznických řešení a o kolik vozidel se v případě částky 286.281.956,- € jedná. V opačném případě, tedy bez doložení výše uvedeného, požadujeme předmětnou větu vypustit.</p>	
	<p>Str. 7, bod (34) – požadujeme věrohodné a ekonomicky prokazatelné zdůvodnění tvrzení, že: <i>Zároveň pouze zakázka tohoto objemu povede ke snížení pořizovací ceny vozidel a tedy k naplnění základního smyslu myšlenky centrálního nákupu, jímž je pořídit z evropské dotace co nejvíce vozidel za co nejnižší cenu.</i></p> <p>V opačném případě, tedy bez doložení výše uvedeného, požadujeme předmětnou větu vypustit.</p>	
	<p>Str. 7, bod (34) – nesouhlasíme s tvrzením a požadujeme vypustit následující: <i>Navíc pořízení velké série vozidel jednotného typu státem umožní přinést na českou železnici ve výraznějším rozsahu taková technická řešení, která odpovídají současnému stavu techniky v nejvyspělejších státech EU. Pokud by tato vozidla pořizovali samotní dopravci, byl by z dotace pořízený vozidlový park rozdrobený z důvodu potřeby vyhlášení výzev i nabídkového řízení na každý relativně malý provozní koncept zvlášť.</i></p> <p>V případě vyhlášení výběrového řízení na dodavatele vozidel a v případě pořizování vozidel z dotací prostřednictvím dopravců, to bude právě objednatel, který definuje požadavky na vozidlový park. V případě</p>	

	<p>nadregionální dopravy je pouze jeden objednatel a tím je MD, tedy na všechny linky, které se mají dle dosavadního časového plánu otevírání trhu (nikoliv navrhované změny uvedené v tomto materiálu) soutěžit, si může MD nadiktovat požadavky na vozidla i v případě, kdy bude vozidla pořizovat dopravce. Dle bodu (30) tohoto materiálu pak MD nemá v plánu krajům určovat způsob pořízení vozidel, a tedy ani požadavky na vozidla. V případě krajů tak bude vozidlový park v každém případě přizpůsoben požadavkům daného kraje.</p>	
	<p>Str. 8, bod (36) – nesouhlasíme s tímto záměrem a požadujeme od něj ustoupit.</p> <p>Materiál nerespektuje vládní usnesení č. 758/2014 ani vládní usnesení č. 1050/2015, jelikož rozšiřuje linky nadregionální dopravy určené pro nabídkové řízení o lukrativní linku R6 (Praha – Plzeň – Klatovy).</p> <p>Doposud však nejsou v ČR vytvořeny nezbytné předpoklady pro nediskriminační a smysluplnou liberalizaci a i přes tuto skutečnost se tímto krokem liberalizace urychluje (chybí jasná představa o tarifní integraci, jednotném jízdním dokladu, zúčtovacím centru tržeb; není zajištěná síťovost; doposud není funkční Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře – tzv. Regulátor; nebyla vyřešena problematika režijního jízdného).</p> <p>To, že budou tyto nedostatky vyřešeny až v průběhu liberalizace, je zcela nežádoucí. Tyto předpoklady smysluplné a nediskriminační liberalizace musejí být vypořádány před tím, než se s liberalizací vůbec začne. Doposud nebylo (od roku 2006) úspěšně realizováno jediné nabídkové řízení na dopravce a i nadále tak v ČR chybí jakékoliv relevantní zkušenosti s nabídkovými řízeními, stejně jako zkušenosti s reálným provozem na</p>	

	<p>vysoutěžených linkách.</p> <p>Rovněž doposud nebylo docíleno toho, aby byl národní dopravce ČD, a.s. vůbec v nabídkových řízeních konkurenceschopný a v žádném případě se tohoto nedosáhne tím, že se liberalizace spustí a národní dopravce si bude muset s tímto poradit. Dojde k tomu, že reálně bude soutěžení ohroženo cca 13 % tržeb ČD, a.s. plynoucích z dálkové dopravy (může se jednat o ztrátu více než 550 mil. Kč tržeb do roku 2021).</p> <p>Linka R6 je navíc dle vládního usnesení č. 758/2014 přímo určená pro národního dopravce, kdy se v příslušném materiálu hovoří o tom, že: <i>Vedle toho existuje druhá část sítě, kterou Česká republika i v dalším období předpokládá přímo objednávat u dopravce ČD. Jedná se zejména o linky s mezinárodním přesahem Ex1-Ex4, R6 a R7 a dále linky, u kterých se dlouhodobě soutěž nepředpokládala ani v předchozích materiálech (R13, R22-23) a lze je označit v dalším období jako stabilní s přímým zadáním.</i></p> <p>Obcházení tohoto vládního usnesení tím, že se linka R6 zařadí do soutěží z důvodu toho, že má smysl na ní provozovat vozidla pořízená z dotačních prostředků, je zcela účelové.</p> <p>Rovněž lze za nepřipustné považovat to, že MD přestalo objednávat některé spoje v rámci linky Ex3 (na úseku Praha – Brno), která je dle výše uvedeného vládního usnesení rovněž určena výhradně pro národní dopravce a tento krok je taktéž porušením předmětného vládního usnesení.</p>	
	<p>Str. 8, bod (37) – nesouhlasíme s tím, že dotační výzvy mohou být vyhlašovány až na základě harmonogramu</p>	

	<p>výběrového řízení na výrobce vozidel a požadujeme tento bod více konkretizovat.</p> <p>Příjemcem dotačních prostředků bude v tomto případě samo MD a na základě této skutečnosti požadujeme v tomto bodě specifikovat parametry výzev pro vozidla nadregionální dopravy, a to z hlediska procesu hodnocení a výběru dotačních projektů a taktéž požadujeme v tomto bodě více specifikovat problematiku projektových záměrů tak, aby byl jednoznačně definovaný celý proces pořízení vozidel pro nadregionální dopravu z dotačních prostředků.</p>	
	<p>Str. 8, bod (38) – nesouhlasíme s tím, že vozidla pořízená z dotačních prostředků mohou být provozována pouze na modernizované infrastrukturu. Tato podmínka není u dotačních programů umožňujících pořizování kolejových vozidel definována ani v Polsku, ani na Slovensku a ani v Maďarsku. Pokud by měl být takovýto požadavek EK vyžadován, lze to zcela jistě považovat za diskriminační postoj EK vůči ČR. Požadujeme předmětnou větu vypustit.</p> <p>Pokud MD na této větě trvá, požadujeme doplnit detailní specifikaci ze strany EK, jakou infrastrukturu lze požadovat za infrastrukturu modernizovanou.</p>	
	<p>Str. 8, bod (38) – nesouhlasíme s tvrzením, že zde v případě vozidel nezávislé trakce existuje nejistota toho, že v průběhu jejich životnosti bude příslušná trať elektrifikována. Podřízenou organizací MD je SŽDC, a.s. a tato organizace zpracovává poměrně detailní plán elektrifikace v ČR.</p> <p>Požadujeme předmětnou větu vypustit.</p>	
	<p>Str. 8 a 9, bod (39) až (41) – požadujeme tyto body vypustit (viz. připomínka k bodu (36) tohoto materiálu.</p>	
	<p>Str. 10, bod (47) – nesouhlasíme s poznámkou pod čarou č. 34, tedy s interpretací IV. železničního balíčku a jeho dopadu do možnosti využívání přímého zadání a požadujeme tuto poznámku vypustit.</p>	

	<p>Přímé zadání bude i nadále možné, kdy poslední takto uzavřená smlouva bude moci být uzavřena na období platnosti 10 let ještě v roce 2022 resp. 2023, tedy smlouvy o závazku veřejných služeb uzavřené formou přímého zadání zde budou platit do roku 2032 resp. 2033. Rovněž není pravdou, že novela Nařízení EP a Rady (ES) 1370/2007 přímé zadání omezuje. Tato novela pouze zpřísňuje podmínky jeho využití. Na základě těchto skutečností nelze souhlasit s predikcí, že se v následujících letech trh veřejných služeb v České republice i na železnici výrazně promění.</p>	
	<p>Str. 11 a 12, bod (52) až (56) – v těchto bodech jsou uvedeny tři zásadní předpoklady pro nediskriminační a smysluplnou liberalizaci (vyřešení problematiky Regulátora, režijní jízdné a tarifní integrace). Ani jeden předpoklad však doposud nebyl dořešen, což vyplývá ze samotného materiálu. Dokud tyto nutné předpoklady nebudou zajištěny, nelze souhlasit se zahájením liberalizace. Požadujeme doplnit nový bod, který bude jednoznačně deklarovat to, že do doby dořešení těchto předpokladů nebude liberalizace trhu veřejných služeb v železniční dopravě zahájena.</p>	

V Praze 15. 11. 2016

Vypracoval: Ing. Jaroslav Hanák

Podpis: