

Parlament České republiky
POSLANECKÁ SNĚMOVNA
2022
9. volební období

Z Á P I S
ze 14. schůze
hospodářského výboru,
kteřá se konala dne 1. září 2022

v budově Poslanecké sněmovny, Sněmovní 1, 118 26 Praha 1
místnost č. 306

Přítomni: viz prezenční listina

Omluveni: Ivan Adamec, Stanislav Blaha, Martin Kolovratník, Roman Kubíček,
Vojtěch Munzar

PROGRAM:

1)

Schválení programu schůze

Schůzi výboru zahájil a řídil místopředseda **Jan Bauer**; přednesl omluvy členů HV; posl. **Zuzana Ožanová** navrhla zařazení nového bodu do programu schůze – zrušení memoranda o spolupráci mezi HV a MPO z důvodu nefunkčnosti; k tomuto návrhu se vyjádřil mpř **Jan Bauer** – od podpisu memoranda neuběhla tak dlouhá doba, dal by této formě spolupráce ještě nějaký čas; **Zuzana Ožanová** – pokud někdo chce spolupracovat, nepotřebuje k tomu žádná memoranda, o spolupráci není zájem – zmínila projednávání úsporného tarifu – opozice nebyla oslovena, PN neobdrželi; hlasování o zařazení nového bodu: 6 pro, 3 proti, 5 se zdrželo – neschváleno; hlasování o původním návrhu programu: 14 pro, 0 proti, 0 se zdrželo.

2)

Vládní návrh zákona, kterým se mění zákon č. 634/1992 Sb., o ochraně spotřebitele, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů – sněmovní tisk 213

Návrh zákona představil **náměstek ministra průmyslu a obchodu Eduard Muřický**; předložená novela byla představena na minulé schůzi HV; předložené PN a stanoviska MPO k nim – viz vypořádání PN – <https://www.psp.cz/sqw/hp.sqw?k=3506&ido=1550&td=22&cu=14>).

Zpravodaj **Patrik Nacher** uvedl, že zaznamenal tři PN; dva PN předložil posl. Haas – na podvýboru pro ochranu spotřebitele dne 31/8 byly velmi

podrobně projednány; na základě všestranné dohody dojde k úpravě PN a budou načteny ve druhém čtení – nebude o nich dnes hlasováno, proběhne o nich pouze diskuse; třetí PN předložil posl. Müller.

V rozpravě dále vystoupili:

Karel Haas – představil své PN; PN (SD 1098) k § 1844b OZ (nevyžádaná komunikace na dálku) – uvedl, že respektuje výhrady MF, proběhlo jednání, připravili upravený text, bude podán ve druhém čtení; PN (SD 1097) k § 1825 a 1830 OZ – týká se třech oblastí – 1. jaké údaje musí podnikatel sdělit v příp. telef. hovoru se spotřebitelem – debata o implementaci evr. směrnice o ochraně spotřebitele

– informace mají být jasné, kdo má být spotřebiteli z dané záležitosti práv. zavázán, vůči komu se budou uplatňovat nároky z dané smlouvy – není třeba mít informace o zástupci daného subjektu;

2. smlouvy uzavírané prostř. telefonu – nezpochybnil, že telef. komunikace byla/je zneužívána nesolidními podnikateli; naopak ale uvedl, že probíhají desetitisíce/statisíce korektně uzavřených telef. smluv – jakákoliv nová regulace by měla být poměřena proporcionálně – tj. kvůli stovkám negat. případů nezakazovat telef. kontraktaci úplně; po velké diskusi kompromis – ponechat zákaz v odst. 2, ale připustit dvě výjimky – pokud bude telef. kontraktaci prokazatelně požadovat sám spotřebitel (důkazní břemeno na podnikateli, tj. monitorované telef. hovory); druhá výjimka by se týkala změn již dříve uzavřených kontraktů – stanovisko MPO k celému PN je sice negativní, ale tato výjimka MPO nevdává (změny smluv); 3. možnost odstoupení spotřebitele od smlouvy – cesta transpozice evr. směrnice je dle jeho názoru neochraňující spotřebitele, riziková – text evr. směrnice není jednoznačný, návrh MPO – umožnit spotřebiteli odstoupit od smlouvy jakýmkoliv prohlášením – uvedl problematické příklady, důkazní břemeno o odstoupení od smlouvy nese spotřebitel; předložený PN uvádí, že odstoupení by mělo být učiněno ve stejné nebo přísnější formě, v jaké byl uzavřen původní kontrakt; předloženými PN není snaha oslabit ochranu spotřebitele – snaha o vyváženější české regulace;

Patrik Nacher – dle dohody posl. Haas předloží čtyři PN – každý bod zvlášť; dále svými slovy zopakoval, čeho se týkají jednotlivé PN posl. Haase; PN týk. se výjimek podpoří pouze v případě, že bude uvedeno „v případě výslovného souhlasu“; nepřipustí žádné zjemnění nebo změkčení postavení spotřebitele;

Tomáš Müller – informoval, že svůj PN stáhl;

Jan Bauer – ano, předsednictvo tuto informaci obdrželo;

Eduard Muřický – MPO se dlouhodobě snaží o vyvážený vztah mezi podnikatelem/obchodníkem a ochranou spotřebitele; vysvětlil pozici MPO – problematika týk. se MF – jsou s MF v kontaktu, se změnou souhlasí; dále se věnoval druhému PN (SD 1097) a jednotlivým bodům – k bodu 1: dle názoru MPO by kromě informace, koho daný volající zastupuje, měl spotřebitel obdržet rovněž informaci, jaký subjekt volá – pokud bude toto na úrovni ČR omezeno, zmínil obavu, že toto ustanovení může být ze strany EK napadeno – podrobné vysvětlení obsahuje vypořádací tabulka od MPO (viz <https://www.psp.cz/sqw/hp.sqw?k=3506&ido=1550&td=22&cu=14>); k bodu 2 (výjimky): uvedl, že dochází k problematickým situacím, často je činěn časový nátlak na spotřebitele (např. na seniory)

– mají s tímto špatné zkušenosti; jde o oslabení pozice spotřebitele; k bodu 3: PN

chápe, zní logicky; na okraj zmínil pochvalu ÚPV za způsob transpozice – pokud by byla schválena tato změna, bude v rozporu s evr. směrnici – omezuje metodu výpovědi, sporná záležitost i z pohledu právníků.

V podrobné rozpravě zpravodaj **Patrik Nacher** konstatoval, že všechny PN byly staženy a bylo avizováno, že PN posl. Haase budou podány ve druhém čtení jako čtyři samostatné změny.

Hlasování o usnesení HV: 18 pro, 0 proti, 0 se zdrželo – usnesení č. 79.
(viz <https://www.psp.cz/sqw/text/text2.sqw?idd=216057>).

3)

Vládní návrh zákona o podpoře nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících - sněmovní tisk 160

Návrh zákona představila **náměstkyně ministra pro místní rozvoj Leona Gergelová Šteigrová**; návrh je čistou implementací evr. směrnice, která požaduje po členských státech, aby zajistily, že při pořizování silničních vozidel prostř. veř. zakázek budou pořizovány stanovené podíly nízkoemisních vozidel; transpoziční lhůta uplynula již 2. srpna 2021, ČR stále řádně neplní závazky vyplývající z této směrnice – proti ČR bylo zahájeno řízení o nesplnění povinnosti notifikovat transpozici směrnice – ze strany EU hrozí značné fin. sankce; transpozice již byla řádně provedena v drtivé většině členských států EU – spolu s ČR je řízení vedeno proti Bulharsku, Maďarsku, Kypru a Švédsku; řízení proti ČR je

v poslední fázi předsoudní části tohoto řízení; pokud ČR nepřijme a EK neoznámí příslušná transpoziční opatření do 6. září 2022, může EK podat proti ČR žalobu k Soudnímu dvoru EU – jakmile bude tato žaloba podána, bude již uložení fin. sankce nevyhnutelné; projednávání této implementace v PS uložení sankce nezabrání, 6/9 má být zákon účinný – je jasné, že lhůta se nestihne; výše sankce se bude odvíjet od toho, jak velké zpoždění s transpozicí bude ČR ve výsledku mít; upozornila, že v současnosti není stanovena zák. povinnost pořizovat uvedené podíly nízkoemisních vozidel v období od 2. srpna 2021 do 31. prosince 2025 a každé další prodloužení s přijetím zákona způsobí navýšení rozsahu nenaplnění závazku stanoveného směrnici a bude se tak zvyšovat riziko dalších významných sankcí vůči ČR.

Od července 2021 existuje usnesení vlády – reagovalo na transpoziční deficit, zavedlo předmětné povinnosti pro první období s účinností od 2. srpna 2021; nyní tedy již skoro rok předmětná povinnost ve vztahu k těm zadavatelům veř. zakázek, které mohlo usnesení vlády zavázat, platí a plní se; EK však usnesení vlády jakožto řádnou transpozici směrnice neuznává – tj. nemůže pomoci se současně běžícím nenotifikačním řízením, částečně pomůže s naplněním podílů v prvním období, tj. od 2. srpna 2021; neprovedená implementace tohoto předpisu je dluhem z předchozích období; při projednávání nyní v době energ. krize se v diskusi objevují všeobecné postřehy na téma nízkoemisní mobility – jdou daleko nad rámec návrhu a z velké části jdou mimo kompetence MMR – spolupřed-kladatelem je MD.

Dále shrnula část argumentace k tématům, která byla otevřena – byly vznášeny připomínky k omezené dostupnosti alternativních paliv, k fin. náročnosti

provozu nízkoemisních vozidel či nedostupnosti těchto vozidel a komponent k jejich výrobě – pokud se vezmou v potaz nejen pořizovací náklady, ale i náklady na provoz, má elektromobilita své ekon. výhody, které budou patrné především v dlouhodobějším horizontu – směrnice je právě koncipována v tomto směru, dává zadavatelům možnost naplnit její požadavky až ke konci sledovaných období (do konce r. 2025 a následně do konce r. 2030); velkou výhodou elektromobilů jsou nižší náklady na údržbu (menší počet součástí); aktuální krize na Ukrajině by měla vést k rychlejšímu přechodu na čistou mobilitu – energ. závislost na fosil. palivech (tj. z velké většiny závislost na ropě a plynu z Ruska) je alarmující; diverzifikace vozového parku co do druhu pohonu by měl pomáhat snižovat rizika.

Konstatovala, že s nárůstem cen se potýká celá ekonomika, roste i cena vozidel se spalovacím motorem, poroste cena PHM, tj. provozní náklady těchto aut.

Aktuální stav – elektrická a hlavně vodíková auta se vyrábí v malých sériích (jeden z důvodů vysokých cen); vyšší poptávka částečně sníží autom. výrobcům výrobní náklady; k vyrovnání ceny vůči vozidlům na spalovací motor dojde zvýšením prodejní ceny standardních vozidel; evr. legislativa bude ve vztahu k omezování emisí stále přísnější, výrobci budou muset ceny upravit, aby motivovali zákazníky k jejich koupi; např. u autobusů (nejpřísnější dané podíly nízkoemisních vozidel) se povinnosti týkají jen kategorií M3 tříd 1 a A – tj. uvedená povinnost nedopadá na meziměstské ani dálkové autobusy – dosahování povinného podílu nízkoemisních vozidel se tedy týká v podstatě téměř výhradně MHD; velká města (kromě Prahy – konkrétně 13 měst) mají velký počet trolejbusů; ČR využila možnost zahrnout trolejbusy (jsou považovány za vozidla s nulovými emisemi) do působnosti navrhované práv. úpravy – část dopr. podniků by při běžné obnově svých již provozovaných trolejbusů neměla mít s plněním podílů vozidel s nulovými emisemi žádný výraznější problém.

Zadavatelům je dána možnost společného plnění – jeden může druhému s plněním jeho podílu pomoci, aby došlo k dosažení stanovených podílů za celou ČR.

Dopravci poskytující veř. služby v přepravě cestujících budou moci žádat o dotaci na pořízení elektrobuses, autobusů na vodík nebo biometan a bateriových trolejbusů; v období let 2021 až 2027 se plánuje poskytování dotací prostř. IROP spravovaného MMR – tato podpora bude v jednotkách miliard Kč, výzvy začnou být vyhlašovány od září 2022; fin. podpora pro nákup elektromobilů, vozidel s vodík. pohonem a dobíj. stanic pro elektromobily pro veř. sektor ve výši 600 milionů Kč bude poskytována prostř. MŽP v rámci Národního plánu obnovy a Modernizačního fondu.

Za omluveného zpravodaje Ivana Adamce se role zpravodaje ujal původní zpravodaj tohoto návrhu **Ondřej Lochman** – doplnil a zopakoval, že se jedná o dluh – nepovedlo se dotáhnout do konce minulé PS, nařízení samotné je z r. 2019; o fin. sankci hovořila paní náměstkyně, existuje ještě malá šance, že se jí vyvarujeme; uvedl, že všichni chceme dýchat čistý vzduch a všichni chceme, aby nás moderní technologie přenesly do budoucnosti; dopad transpozice bude především na kraje a města, která provozují veř. dopravu; v souč. době, v době energ. krize, je třeba si uvědomit, že nastavený harmonogram z r. 2019 bude velmi složitý – uvedl příklad ze Středočeského kraje, dopad na rozpočet kraje bude významný; zmínil také příklad Kostelce nad Labem – místní samosprávy

odmítly trolejové vedení mezi obcemi; na evr. úrovni by měla být snaha harmonogram změnit; bude potřeba, aby EU nebo stát pomohl krajům a obcím v zajištění těchto vozidel – kraje a města mají vysoutěžené dlouhodobé smlouvy – zvyšování ceny jízdného není cesta.

V rozpravě dále vystoupili:

Zuzana Ožanová – na úvod uvedla, že si je vědoma, že návrh se schválit musí; dotazy na NM – prosazování změny podobných směrnic ze strany ČR – tato je překonaná i s ohledem na souč. situaci; dotační program – jaká je připravenost na podporu vodíku, elektromobilita má své výhody, ale také nevýhody (zmínila způsob hašení);

Klára Dostálová – informovala o projednávání tohoto návrhu ve VSR (GV) – byl schválen; v souč. situaci nikdo po elektromobilu netouží; zmínila připomínky posl. Stržíňka – dohoda s MMR a ÚOHS na stanovisku k nim, příp. PN – budou předány rovněž HV; plnění podmínek do konce r. 2025 je v podstatě za dveřmi; byl vznesen dotaz, co se stane ČR, pokud závazek 29,7 % nenaplní – EK si je vědoma souč. situace, je ale třeba nejprve zákon schválit; nedostatečný rozvoj potřebné infrastruktury;

Leona Gergelová Šteigrová – dopady na rozpočty si uvědomují; možná neformální debata k této věci v rámci CZ PRES; vodík a způsoby hašení – požádala o reakci MD;

Jan Bezděkovský, odbor strategie, pověřenec pro čistou mobilitu, MD – návrh zákona je postaven technologicky neutrálně, záleží na přísl. zadavatelích, takto budou nastaveny veškeré dotační programy, ČR od začátku prosazuje technologickou neutralitu; co se týče potřebné infrastruktury – dle názoru MD je rozvoj dostatečný, je vybudováno cca 2 tisíce dobíjecích bodů (některé již byly podpořeny z dotačního programu MD), další projekty běží a jsou podporovány, v období 2023 – 2027 bude z OPD vyčleněno až 6 mld. Kč na podporu dobíjecí infrastruktury – rozvoj je naprostou prioritou; otázka požárů elektromobilů – toto téma je více diskutováno v ČR než na evr. úrovni, probíhají jednání s HZS – problém není tak palčivý;

Zuzana Ožanová – dotaz mířil na MMR a jeho podporu vodíku; vyjádřila se ke způsobu hašení – speciální tekutina a kontejner; problematiku hašení, parkování, garáží řeší samosprávy po celé ČR; návrh zákona nicméně podpoří;

Leona Gergelová Šteigrová – ve svém úvodním slově uvedla, že se podpora z IROP vztahuje na vozidla využívající elektřinu, vodík, biometan, baterie – záleží na zadavateli, aby si zvolil, co je efektivní;

Klára Dostálová – polemizovala s p. Bezděkovským ohl. hašení elektromobilů – ví, že Evropa toto neřeší.

V podrobné rozpravě zpravodaj **Ondřej Lochman** přednesl návrh usnesení, o kterém se následně hlasovalo.

Hlasování o usnesení HV: 17 pro, 1 proti, 0 se zdrželo – usnesení č. 80.

(viz <https://www.psp.cz/sqw/text/text2.sqw?idd=216055>).

**Vládní návrh zákona, kterým se mění zákon č. 114/1995 Sb., o
vnitrozemské plavbě,
ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony - sněmovní tisk
206**

Návrh zákona po druhém čtení předložil **náměstek ministra dopravy Jakub Kopřiva**; zopakoval důvody předložení tohoto návrhu; vyjádřil se k PN - na plénu byly načteny tři PN, týkají se - 1. posunu účinnosti, 2. výměny průkazu vůdce malého plavidla, 3. redukce případů hlášení nehod Státní plavební správě (např. kajaky, šlapadla, kánoe) - MD se všemi PN souhlasí - viz vypořádání PN <https://www.psp.cz/sqw/hp.sqw?k=3506&ido=1550&td=22&cu=14>.

Zpravodaj **Jiří Hájek** konstatoval, že HV schválil jeden PN, ve druhém čtení byly načteny další tři PN posl. Munzarem; všechny tři PN mají souhlasné stanovisko MD.

V rozpravě dále vystoupili:

Zuzana Ožanová - zopakovala, že nikdy nepodpoří žádnou povolenou hladinu alkoholu nebo psychotropní látky u řidiče čehokoliv; pokud bude PN v tomto smyslu schválen, nepodpoří ani zákon jako celek;

Klára Dostálová - rovněž se vyjádřila k PN týk. se hranice alkoholu, není ale tak striktní jako posl. Ožanová; pozastavila se nad vymezením oblasti, kde tato hranice bude povolena;

Jakub Kopřiva - výhrady vnímá; tento PN byl předložen i v minulém voleb. období, MD jej podpořilo; vratka ze Senátu ale již nebyla prohlasována; kompromis. řešení - alkohol do 0,5 promile pro vůdce a členy posádky malých plavidel bez vlastního strojního pohonu se připustí na těch částech vodní cesty, kde není intenzivní provoz;

Jiří Strýček - podpořil posl. Ožanovou; vratka ze Senátu v minulém voleb. období obsahovala přílepek týk. se cyklistů; PN týk. se alkoholu nepodpořil; nesystémové řešení - buď povolit všude nebo všude zakázat;

Antonín Tesařík - rovněž má negat. stanovisko k tomuto PN - z praxe ředitele nemocnice vidí důsledky požívání alkoholu při řízení; již při hladině 0,2 - 0,5 promile dochází ke snižování kognitivních schopností člověka; roste množina nezodpovědných lidí; u řidičů vozidel již 0,5 promile znamená 7x vyšší riziko dopr. nehody - může se projevat také na vodních cestách;

Zuzana Ožanová - pokud bude návrh schválen, zhoustne provoz - poté bude potřeba zase alkohol omezit;

Ondřej Lochman - s PN týk. se alkoholu souhlasí; každý má svou vlastní odpovědnost; na stole je PN týk. se vody, nikoliv silnic; nulová tolerance na silnicích neznamená nižší nehodovost, naopak; situace na vodě - každý ví, jak to reálně vypadá, schvaluje se prakticky existující stav;

Robert Teleky - pro odlehčení uvedl, že vodáci na Bečvě nečekají, až alkohol povolí PS; souhlasí s osobní odpovědností; návrh nepodpoří - důsledky jsou značné, v případě úrazu je téměř ve 100 % přítomný alkohol; požadavek cyklistů bude následovat, poté zvýšení rychlosti na silnicích na 150 km/h;

Michal Kučera - podpořil posl. Lochmana; jde o nejvíce pokrytecký zákaz, který existuje - každý ví, jak to na vodě vypadá, vymahatelnost nulová;

soustředit se na vymahatelnost stávajícího stavu; povolená hranice 0,5 promile je krokem správným směrem k zodpovědnosti; je zásadní rozdíl mezi alkoholem u řidiče na silnici a vůdcem malého plavidla; zákaz alkoholu na vodě nezabránil smrtelným nehodám;

Klára Dostálová - dotaz na praxi - rozlišení druhů vodních cest pro vymahatelnost práva;

Jakub Kopřiva - kategorie vodních cest jsou vymezeny v prováděcím předpisu, dohledový orgán je zná; pro uživatele bude v případě schválení uveřejněna mapa na webu Státní plavební správy.

V podrobné rozpravě zpravodaj **Jiří Hájek** představil návrh procedury pro hlasování ve třetím čtení: 1. případné legtech připomínky, 2. PN A (usnesení HV), 3. PN B1, 4. PN B2, 5. PN B3, 6. zákon jako celek.

Hlasování:

1. procedura hlasování: 17 pro, 0 proti, 0 se zdrželo;
2. PN A (usnesení HV): zpravodaj + MD souhlas - 7 pro, 6 proti, 4 se zdrželi
negativní stanovisko: 6 pro, 7 proti, 4 se zdrželi → **bez stanoviska**;
3. PN B1 (výměna průkazů): zpravodaj + MD souhlas - 17 pro, 0 proti, 0 se zdrželo → **doporučuje**;
4. PN B2 (hlášení nehod): zpravodaj + MD souhlas - 17 pro, 0 proti, 0 se zdrželo → **doporučuje**;
5. PN B3 (posun účinnosti): zpravodaj + MD souhlas - 17 pro, 0 proti, 0 se zdrželo → **doporučuje**;
6. návrh zákona jako celek: zpravodaj + MD souhlas - 13 pro, 0 proti, 3 se zdrželi → **doporučuje**;
7. závěrečné usnesení GV: 17 pro, 0 proti, 0 se zdrželo - usnesení č. **81**
(viz <https://www.psp.cz/sqw/text/text2.sqw?idd=216054>).

(Vzhledem k časovému prostoru byly předřazeny body 6. - 8.)

6)

Různé

Jan Bauer představil návrhy usnesení k hlasování:

- konference podvýboru pro ochranu spotřebitele: Dopady cen energií na spotřebitele - středa 21. září 2022 - hlasování: 11 pro, 0 proti, 0 se zdrželo - usnesení č. **82**
(viz <https://www.psp.cz/sqw/text/text2.sqw?idd=216060>);
- výjezdní zasedání HV: 15. a 16. září 2022 (JE Dukovany) - hlasování: 11 pro, 0 proti, 0 se zdrželo - usnesení č. **83** (viz <https://www.psp.cz/sqw/text/text2.sqw?idd=216058>);
- seminář ve spolupráci s AV ČR: Příčiny energetické krize a nástroje k jejímu řešení - středa 2. listopadu 2022 - hlasování: 11 pro, 0 proti, 0 se zdrželo - usnesení č. **84**
(viz <https://www.psp.cz/sqw/text/text2.sqw?idd=216059>).

7)

Informace z podvýborů

8)

Návrh termínu a pořadu příští schůze výboru

Příští schůze HV proběhne jako výjezdní zasedání v kraji Vysočina ve dnech 15. a 16. září 2022.

5)

Aktuální problémy železniční dopravy - infrastruktura, energie

Místopředseda **Jan Bauer** přivítal ministra dopravy Martina Kupku a přítomné hosty; upozornil, že ve 13 hodin začíná mimořádná schůze PS a požádal o ukončení bodu do cca 12:30 hodin; navrhl, aby na úvod vystoupil ministr Kupka, poté zástupce ŽESNAD s prezentací, následně prostor pro diskusi.

Martin Kupka, ministr dopravy - poděkoval za tuto iniciativu ŽESNAD, SP ČR, HK ČR; klíčové problémy, se kterými se nyní žel. doprava vypořádává; dopad výlukové činnosti a dopad všech investičních aktivit v posledním půl roce, finišují některé stavby; od 31/8 byl zprovozněn ve dvou-kolejném provozu inkriminovaný úsek hlavního koridoru mezi Poříčany a Kolínem - významná úleva a zkapacitnění, uvolní prostor i pro nákl. dopravu; reakce na aktuál. stav - docházelo k dramatickým zpožděním, došlo ke změnám v organizaci Správy železnic - správní rada přijala upravenou podobu KPI (parametrů hodnocení práce managementu); cílem je, aby informace o změně priorit doputovala k jednotlivým pracovníkům; k pův. parametrům nově přibylo hledisko spolehlivosti infrastruktury; jasně deklaroval, že upravená podoba KPI odpovídá odborné odezvě, vznikala na MD ve spolupráci se SŽ a zahrnuje vše podstatné, co musí infrastruktura poskytovat vedle investic do klíč. spojení - tj. poskytování služby v co největší kvalitě; kritérium spolehlivosti bude nově promítáno do odměňování na SŽ - sledování zpoždění na straně SŽ; dále se zaměřili na detail vyhodnocení investičních aktivit - do stěžejních akcí se vedle VRT dostávají novostavby klíč. úseků Praha - Beroun, Velký Osek - Choceň, Brno - Přerov, Plzeň - Domažlice - stát. hranice, Kolín - Všetaty - Děčín, centrum Prahy - letiště VH - Kladno, Všejsanská spojka; správní rada SŽ odvedla velmi dobrou práci, poděkoval rovněž kolegům na MD, kteří se do toho zapojili; je třeba vnímat, že obraz fungování železnice je výsledkem mnoha faktorů - železnice je celý systém; podobné parametry spolehlivosti jsou zapracovávány do návrhu KPI i pro ČD.

Zmínil jednání výboru a DR SFDI 31/8 - projednán a schválen návrh, který přináší částku 150,9 mld. Kč - rekordní suma, která odpovídá tomu, aby se mohly zachovat a nezastavovat rozběhnuté stavby, kterých je mimořádné množství; zahájení nezbytných staveb, na které se již dlouho čeká a jsou např. předmětem mezinár. jednání - např. dálniční úsek mezi Trutnovem a stát. hranicí; MD ve spolu-práci s NERV připravuje vějíř nástrojů, jak zajistit financování na příští rok - mnohem složitější, využití všech způsobů financování - půjde o rozhodnutí vlády.

Vypořádání se s akt. růstem cen energií v oblasti dopravy – pokud by se v tuto chvíli nasmlouvaly ceny, které jsou na trhu, dramatický dopad na celou oblast žel. dopravy; uvedl termín 9/9 – očekává pozitivní zprávu směrem ke snížení ceny na celoevropské úrovni – tato cesta by měla přinést mnohem méně rizik než národ. regulace; mají připraveny kroky rovněž na národ. úrovni, dopracovávají se – eliminace rizik; po projednání na Evropské radě bude možno spustit další kroky směrem k nákupu energií pro SŽ; doplnil, že soutěžili v červnu silovou elektřinu pro trakci – do výzvy se nikdo z dodavatelů nepřihlásil; jednoznačně podporuje razantní kroky, které budou následovat spolu s jednáním Evropské rady.

Oldřich Sládek, výkonný ředitel ŽESNAD, prezident Svazu dopravy ČR – poděkoval za možnost prezentovat názory všech zúčastněných stran; zdůraznil, že v tomto směru drží všichni při sobě; otázky infrastruktury i energetiky byly řešeny na úrovni náměstků ministra dopravy, s panem ministrem, se svazy, oborovými sdruženími – dospěly ke konsensu – za toto poděkoval; dále přítomné provedl připravenou prezentací.

Převod přepravy ze silnice v souladu s mezinárodními závazky ČR

Dokument MD ČR:
KONCEPCE NÁKLADNÍ DOPRAVY PRO OBDOBÍ 2017 – 2023 S VÝHLEDEM DO ROKU 2030

Plán dle Usnesení vlády ČR 978/2015



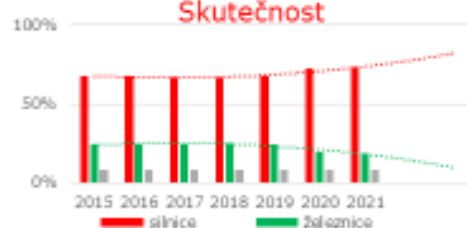
NÁKLADNÍ DOPRAVA 2015



PŘEDPOKLÁDANÁ NÁKLADNÍ DOPRAVA V ROCE 2030



Skutečnost



Příčinou poklesu železniční nákladní přepravy od roku 2019 je:

- Omezená kapacita hlavních tratí a zvyšující se rozsah prioritní osobní dopravy
- Rostoucí cena trakční energie (emisní povolenky + POZE)

ŽESNAD.CZ

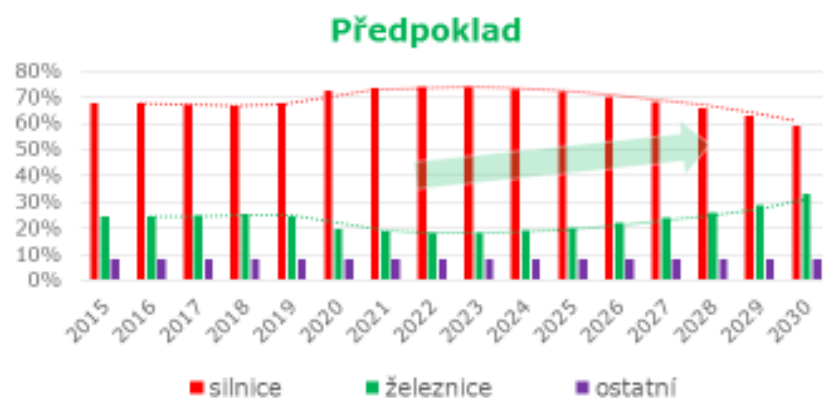
14. schůze Hospodářského výboru dne 1. září 2022

3

Důvod zpomalujícího se převodu zboží ze silnice na železnici – rozevírání nůžek mezi cenou trakční nafty a trakční energie, stále vyhrává silnice a nafta.

Návrat k plnění Usnesení vlády ČR 978/2015

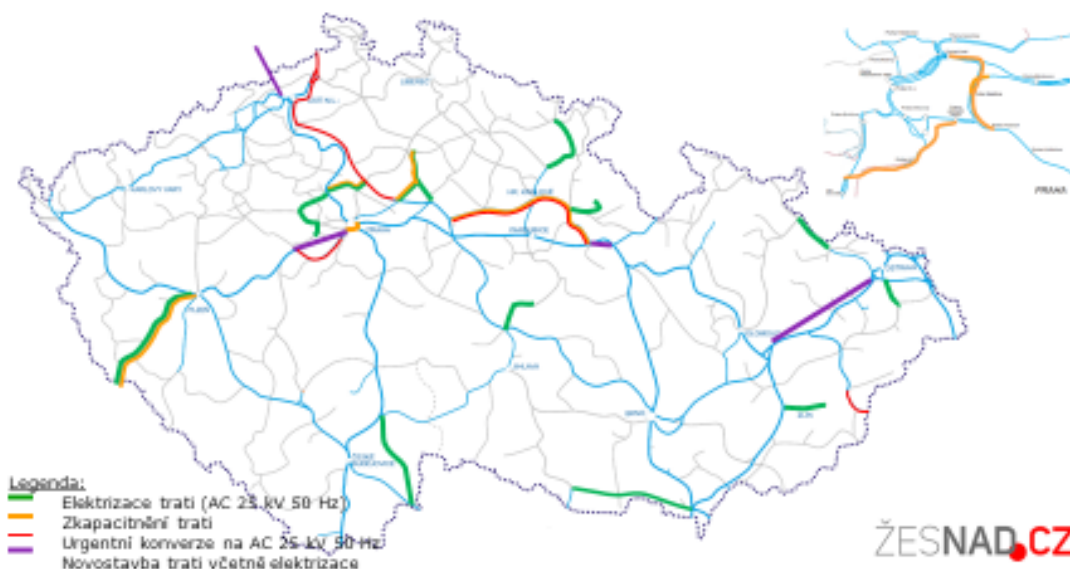
Zvýšení kapacity železniční dopravní cesty + zvýšení atraktivity dalšími elektrizovanými tratěmi umožní zvrátit nepříznivý trend železniční nákladní přepravy k výrazně vyššímu růstu.



14. schůze Hospodářského výboru dne 1. září 2022

4

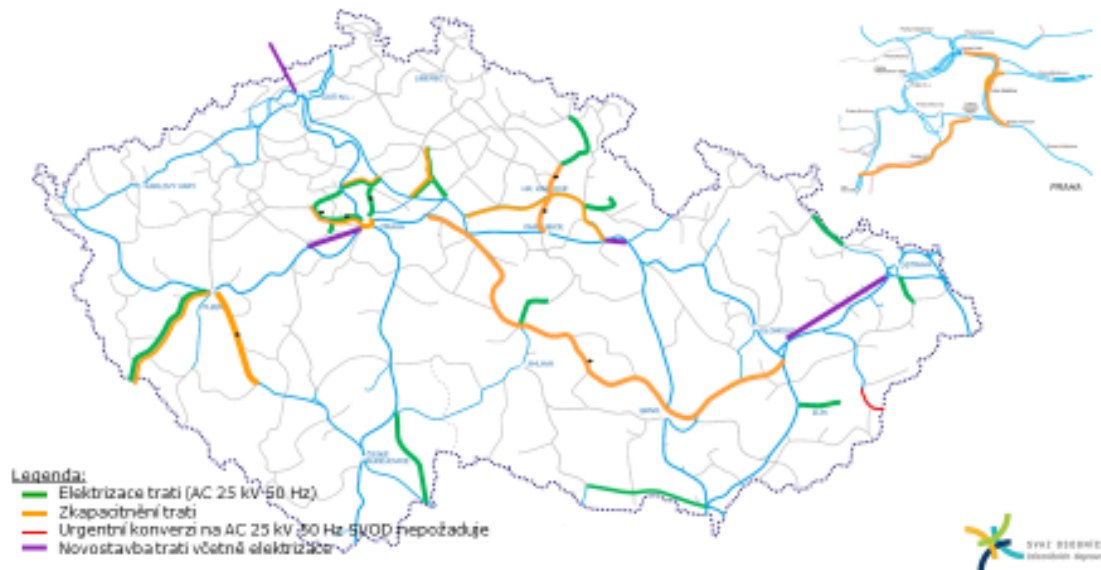
Požadavky ŽESNAD.CZ na elektrizaci a zkapacitnění tratí do roku 2030



14. schůze Hospodářského výboru dne 1. září 2022

5

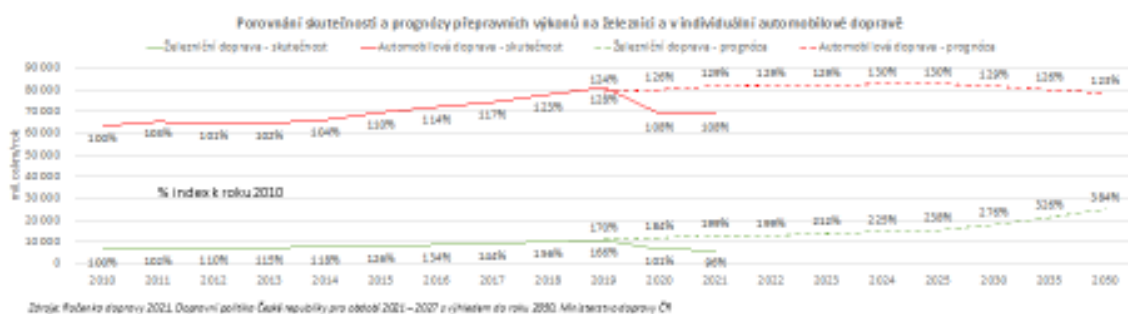
Požadavky SVOD Bohemia na elektrizaci a zkapacitnění tratí do roku 2030



14. schůze Hospodářského výboru dne 1. září 2022

Požadavky nákl. i osob. dopravců byly zevrubně konzultovány s přípravou staveb SŽ a rovněž zde došlo ke shodě - s MD i se SŽ.

Cíle dopravní politiky státu v osobní dopravě se zatím naplňovat nedaří



Plánovaná opatření:

- příprava výstavby vysokorychlostních tratí
- zvýšení kapacity stávajících tratí
- zlepšit napojení regionů na páteřní síť
- elektrizace tratí
- koordinace nasazení ETCS s regiony a s elektrizací
- příprava podmínek pro použití alternativních pohonů

Stav realizace:

- studie proveditelnosti, DÚR, příprava zákona,
- studie proveditelnosti, DÚR kritických tratí,
- není známo,
- 650 km schváleno, 700 km v jednání, ÚR 6%, SP 4%
- NIP ERTMS 2017, Plán moderního zabezpečení 2021
- NIP ENE, podzim 2022

14. schůze Hospodářského výboru dne 1. září 2022

Významné investice Správy železnic (v horizontu 2030)

- ✓ stanovit základní priority pro projektovou přípravu a realizaci klíčových staveb a to min. v horizontu roku 2030
- ✓ eliminovat výkyvy v ročních objemech finančních zdrojů a pokusit se investiční prostředky rovnoměrně v čase rozložit. Z hlediska reálných kapacit je výše investičních prostředků pro jeden rok cca 45 mld. Kč (ve stálých cenách přelomu roku 2021/2022).
- ✓ udržet dostatečnou kapacitu železničního provozu
- ✓ realizovat významné projekty v pokročilém stadiu přípravy nebo svým významem s nejvyšší prioritou
- ✓ dokončit klíčová ramena a železniční uzel Praha, což umožní navýšení kapacity a zvýšení bezpečnosti a současně se počítá s jejich dokončením do konce roku 2030

14. schůze Hospodářského výboru dne 1. září 2022

8

Významné investice Správy železnic (v horizontu 2030)

Projekt	Předpokládané náklady
Praha – Lysá – Nymburk/Mladá Boleslav	30 mld. Kč
Praha – Letiště Václava Havla – Kladno	50 mld. Kč
Velký Osek – Hradec Králové – Choceň	40 mld. Kč
Týmištno – Častolovice – Solnice	15 mld. Kč
Dokončení III.TŽK Praha – Beroun – Plzeň (výjma dlouhého tunelu Praha – Beroun)	14 mld. Kč
Uzel Praha (1.fáze) Zejména pak : Zdvouskolejnění Praha–Braník – Krč, Mosty pod Vyšehradem, Praha hl.n.	13 mld. Kč
Modernizace uzlu Česká Třebová	15 mld. Kč
ETCS na síti TEN-T	30 mld. Kč
Nemanice – Ševětín	25 mld. Kč
Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN	28 mld. Kč
Kolín – Děčín – státní hranice SRN	72 mld. Kč
Brno – Přerov	81 mld. Kč
Brno – Havlíčkův Brod – Kolín	31 mld. Kč
Souhrn	444 mld. Kč

14. schůze Hospodářského výboru dne 1. září 2022

8

Úvod – zajištění trakční elektřiny na rok 2023

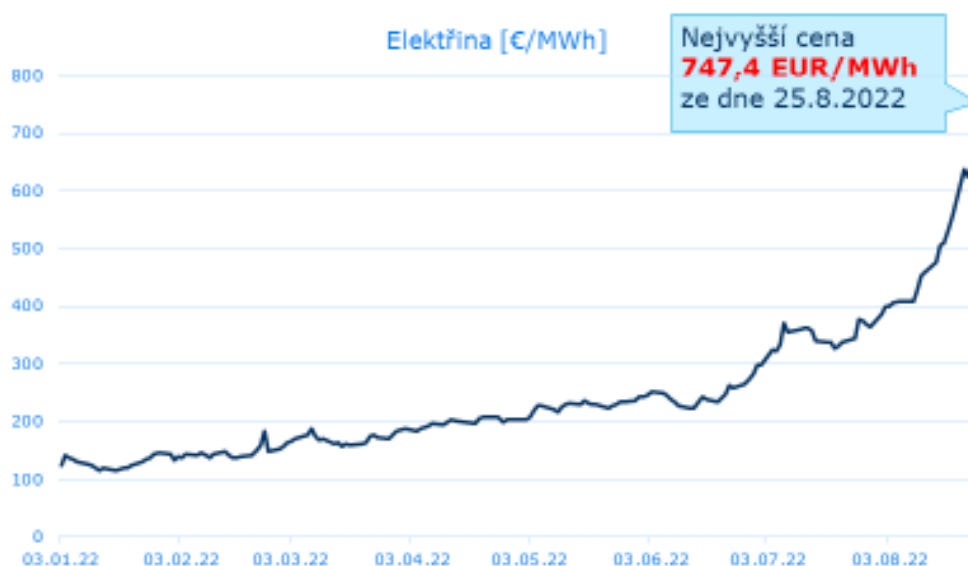
- Správa železnic od roku 2019 zajišťuje dodávky silové trakční elektřiny pro dopravce využívající závislou trakci (elektrickou vozbu)
- Poptávaný objem silové trakční elektřiny na rok 2023
1 250 000 MWh
- Kritický cenový vývoj na energetických trzích
=> údaje v prezentaci vychází z dat k 25.8.2022
- Realizovány 2 aukce na komoditní burze – nezájem obchodníků/dodavatelů

14. schůze Hospodářského výboru dne 1. září 2022

31

Aktuální situace na energetickém trhu

- Cenový vývoj ročního produktu CAL-2023



14. schůze Hospodářského výboru dne 1. září 2022

32

Aukce - silová trakční elektřina pro rok 2023

Prudký aktuální nárůst ceny elektřiny:

- Vliv extrémních teplot a sucha (snižování výkonu elektráren)
- Riziko dodávek plynu z Ruska => vliv na plynové elektrárny
- Povinnost obchodníků skládat finanční garance ve výši předpokládaných kontraktů
- Prudký nárůst ceny emisních povolenek na úroveň zimních měsíců (přes 90 EUR/t CO₂)

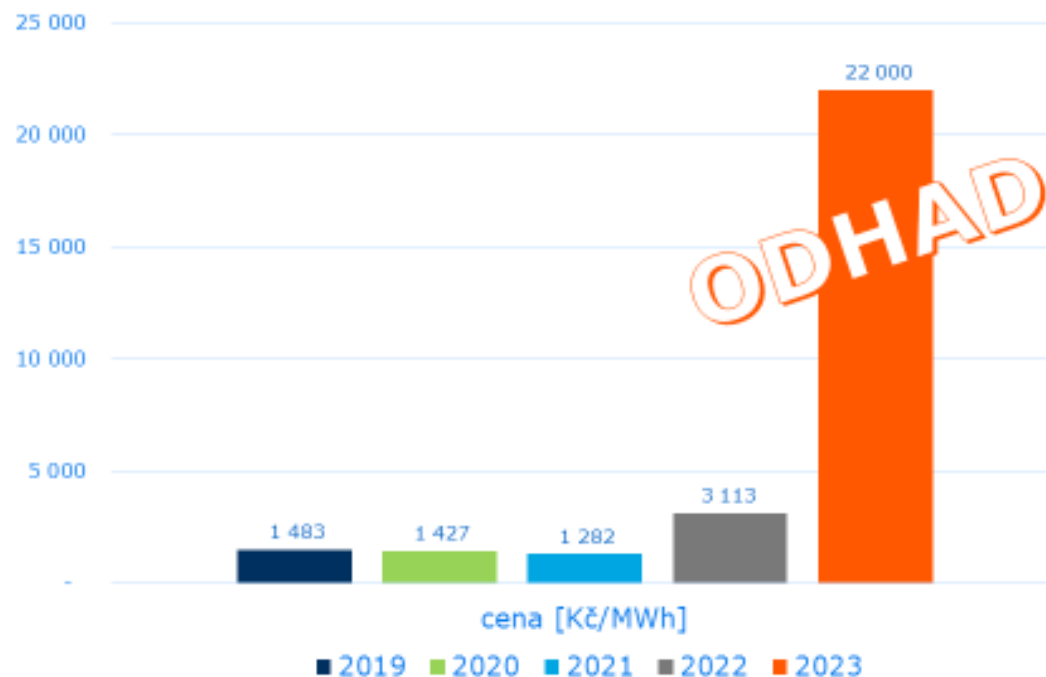
Ceny kratších burzovních produktů k 23. 8. 2022

<u>závěrková cena kvartálních produktů</u>	EUR/MWh
IV. Q 2022	845,56
I. Q 2023	938,57
II. Q 2023	622,97
III. Q 2023	615,97
<u>závěrková cena měsíčních produktů</u>	EUR/MWh
IX.22	631,50
X.22	692,00
XI.22	925,66
XII.22	921,82
I.23	1 031,57
II.23	1 015,33

14. schůze Hospodářského výboru dne 1. září 2022

13

Cenový vývoj silové trakční elektřiny



14. schůze Hospodářského výboru dne 1. září 2022

14

Řešení elektřiny v zahraničí

Francie

- zastropování ceny elektřiny na 46 € / MWh, což je až 7x méně, než činí aktuální cena na spotovém trhu. Tím na sebe strhl žaloby minoritních akcionářů největší tamější energetické společnosti EDF, v níž stát vlastní 84 procent. Vláda však plánuje co nejrychlejší převzetí společnosti pod plnou státní kontrolu, vykoupit zbylý podíl plánuje ještě do konce roku a investoři k tomu dostanou velmi výhodnou prémii
- program „Tarifní štít“
- nárůst cen nesmí překročit 4% meziročně
- od října 2021, platí do konce roku 2022
- zatím zastropování elektřiny a plynu je stále pře 20 mld. EUR

Slovensko

- zastropování cen
- vláda vlastní ve Slovenských elektrárnách pouze 34% podíl. Akcionářům vyhrožovala už dříve uvalením speciální daně. Ti nakonec přistoupili raději na to, že se bude elektřina po dobu dvou let fixovat na 61 eurech za MWh, protože to pro ně bylo výhodnější než zdanění. Ve Slovenských elektrárnách jsou však pouze dva akcionáři, Enel (IT) a EPH Daniela Křetínského.

14. schůze Hospodářského výboru dne 1. září 2022

15

Řešení elektřiny v zahraničí

Velká Británie

- mimořádná daň 25 %

Maďarsko

- ceny energií pevné (dáno legislativou)

+ všude po Evropě „podpůrné“ balíčky

ETS – emisní povolenky

- v polovině srpna se cena za 1 tunu emisí v ETS vyšplhala k rekordním 100 €
- před 10 lety v létě stála 7 €
- z velkoobchodní ceny elektřiny dnes povolenka ETS činí 20 až 25%. Tuto cenu určuje tzv. závěrná, v danou chvíli nejdražší elektrárna, což jsou elektrárny plynové. Pokud ne přímo systém zrušit, alespoň změnit navázání ceny povolenky na jiný zdroj, přechodně asi uhelný.

14. schůze Hospodářského výboru dne 1. září 2022

15

Krátce se pozastavil u emisních povolenek – z jejich pohledu by bylo dobré alespoň pro oblast železnice pozastavit platnost emisních povolenek, resp. upravit; cena emisních povolenek činí cca 10 % ceny.

Závěry bodově

- ✓ Navýšení ceny za trakční elektřinu o 400-500%
tzn. **převyšující 20 000 – 22 000 Kč/MWh**
Pozn.: jedná se o cenu s distribuční částí vč. POZE (cca 1 000 Kč/MWh)
- ✓ V ceně zohledněna predikovaná obchodní marže dodavatele, cca 150 EUR/MWh
- ✓ Cena za „distribuci“ stanovena po vydání ceníků ERÚ (listopad 2022)
- ✓ **Rizika:**
 - Ohrožení konkurenceschopnosti železniční dopravy - přesun části dopravních výkonů na silnice a její environmentální dopad – elektrická trakce (nejekologičtější způsob) skončí a nastane přesun dopravy na silnice a do „dieselové“ trakce
 - Potencionální dopady do financování a rozsahu osobní železniční dopravy (stát, kraje, ...)

14. schůze Hospodářského výboru dne 1. září 2022

27

Závěry obecné

- Válečný stav a jeho hrozby (vyšší moc) společně s chybami evropské energetické politiky zcela zdevastovaly energetický trh, **který následně devastuje dopravní trh a průmyslový trh.** To nemá již s volným trhem nic společného a tudíž jsou (netržní) státní zásahy naprosto nezbytné.
- Ceny energií pro dopravu se diametrálně liší již delší dobu (trakční nafta a trakční elektřina) a teď dojde k absolutnímu extrému. **To ale popírá i samotný důvod vzniku a podpory obnovitelných zdrojů.**
- **Důsledkem je upozadění elektrické železnice, která je ovšem 9x energeticky méně náročná než kamion s dieselem a rozplyne se naprosto snaha spotřebovávat méně energie v dopravě, která půjde násobně nahoru. Proč? Protože tu máme mnohem momentálně levnější zdroj (nafta), který se ale právě násobně vyplatí, neboť neexistuje jiná regulace a tak platí tržní prostředí.**
- Celospolečenský cíl šetřit energii se rozplyne.
- **Bez zásahu státu také nedává v tomto případě smysl vůbec železnici elektrifikovat, ačkoliv jsme všichni do elektrifikace železnice po léta investovali a současně upozorňujeme, že tím fakticky vzdáváme cíl snížení emisí z dopravy a neplnění závazků vůči EU.**

14. schůze Hospodářského výboru dne 1. září 2022

28

V diskusi dále vystoupili:

Martin Kupka – poděkoval za představení hrozeb, naprosto je sdílí,

diskuse a práce na změně probíhají – je přesvědčen, že se pozitivní posun v objemu nákl. žel. dopravy povede; data ukazují, že meziroční růst mezi léty 2020 a 2021 byl z hlediska přepravených objemů o 10 % vyšší než v r. 2020, pohybuje se v rovině předcovidových let; covidové období nahrávalo siln. dopravě; díky změnám na žel. síti se podaří zajistit ještě větší objem dopravy do budoucna; MD, SŽ, ŘSD vytvořili soubor priorit na železnici a silnici z hlediska investic – přihlíží ke klíčovým měřitelným parametrům z hlediska současných zátěží žel. a siln. sítě, k reálné poptávce atd.; ocenil úzkou spolupráci s jednotlivými oborovými organizacemi;

Michal Kučera – zareagoval na část týk. se zajištění dodávek energií pro žel. dopravu – dopad na všechna odvětví, řešení souč. situace by mělo prezentovat MPO; chybí předvídatelnost prostředí – uvedl, že ale chápe, že jde o kriz. situaci; jaké jsou další kroky, příp. čas. harmonogram řešení;

Martin Kupka – harmonogram řešení je jasný: 1. milník 9. září 2022 – nalezení evr. řešení – jde o nejbezpečnější možnou variantu; koncept byl ministrem Síkelou představen – regulace ceny plynu, která se využívá pro tzv. závěrnou elektrárnu, jejíž náklady určují na trhu cenu – nepochybně efekt. krok, v rámci vyjednávání v Bruselu může dojít i k jinému návrhu řešení; příprava návrhů dalších variant napříč resorty (gesčně pod MPO) – v případě selhání evr. řešení uplatnění takového, které zajistí funkční žel. dopravu – logicky ale nejde jen o žel. dopravu; řešení bude představeno v následném období po 9. září 2022 – nutná reakce na evr. dohodu; nejzazší termín pro nákupy energií cestou SŽ a kontrahování zakázek pro příští rok je záležitostí již jen dnů, týdnů – září je rozhodný termín, v němž je potřeba řešení přinést;

Antonín Tesařík – poděkoval za úsilí ministru dopravy, které směřuje k řešení situace; obdobný názor jako posl. Kučera; při jednom z předchozích jednání na HV uvedl, že by se mělo najít řešení týk. se POZE v případě trakční energie; harmonizace žel. a siln. dopravy – dlouholeté úsilí; chybí akt. strategie MD směřující k řešení krizové situace; rovněž dlouhodobé priority; zmínil návrh Polska týk. se emisních povolenek – litoval, že se k Polsku nikdo nepřidal; tato diskuse by měla pokračovat v rámci podvýboru pro dopravu – jaké kroky ve skutečnosti budou atd.;

Oldřich Sládek – souhlas s přenesením diskuse na PD; jednotný dopr. trh – je třeba zharmonizovat přibližně stejné podmínky pro žel. dopravu, jinak nelze nad silnicí vyhrát; pův. téma mělo být pouze o infrastruktuře, ale souč. situace téma rozšířila i na energie; uvítal příslib ministra Kupky na řešení v nejbližší době;

Ondřej Lochman – uvedl, že odpol. měla být schůze PD – bohužel vzhledem ke svolané mimoř. schůzi PS byl zrušen, již podruhé, je složité cokoliv naplánovat – dohoda, že téma bude zařazeno na PD; situace je krizová, vláda od začátku týdne velmi výrazně reaguje, což ocenil; uvítal aktivaci dočasných kriz. rámců pro firmy ve zpracovatelském průmyslu; v případě vytvoření stát. obchodníka s energiemi, je třeba pod něj zahrnout rovněž SŽ; vyjádřil očekávání, že řešení bude v rámci dnů, týdnů; nůžky podmínek mezi žel. a siln. dopravou nemohou takto dlouhodobě fungovat;

Martin Kupka – pořadí priorit je jasné – vypořádání se s energiemi,

následně pokračovat systematicky v zajištění lepších podmínek pro žel. dopravu zejména v oblasti kapacity; POZE – již v září se začne vyplácet na základě grantu, který připravilo MD, podpora za loňský rok – rozdělí se více než 200 mil. Kč; od začátku roku probíhají jednání, aby na celý rok (nikoliv jen od října) kompletní trakční doprava měla úlevu od POZE – toto podléhá notifikaci v Bruselu, v září by měla být odpověď – jde o podporu v těžkém čase, ale neřeší to nárůst cen energií pro příští rok;

Marie Vopálenská, generální ředitelka ACRI – vše, co zde bylo řečeno potvrdila; dodavatelé techniky, kolejí atd. pro železnici jsou ve stejné situaci, ceny energií ovlivňují rovněž tyto firmy; potřeba určité rovnováhy, aby mohly dále fungovat;

Petr Borecký, náměstek hejtmanky Středočeského kraje – problém se netýká jen dopravců, výrobců, ale také krajské veřejné dopravy – dostává se absolutně mimo možnosti rozpočtu krajů, reálně hrozí rozpad systému veřejné dopravy v blízké době; požádal vládu i poslance, aby nebyla tato situace podceňována;

Jan Bauer – na závěr konstatoval, že nemá připraven žádný návrh usnesení; uvedl, že si váží toho, že na HV přišel ministr dopravy Martin Kupka – jde o nejpovolanější osobu; situace je kritická ve všech oblastech hospodářství; možnosti řešení byly nastíněny, v nejbližších dnech budou další informace;

Oldřich Sládek – poděkoval za vyslechnutí; podstatné je: u infrastruktury – zachování finan-cování SŽ (nejen investice, ale i údržba), u energetiky – vyjádřil důvěru panu ministrovi, že se podaří situaci zvládnout;

Martin Kupka – ujistil, že pro letošní rok se podaří doplnit do oblasti provozuschopnosti/údržby více než 2 mld. Kč – vyšší hodnota, než bylo původně v plánu; v příštím roce, pokud to bude jen trochu možné, budou přidány fin. prostředky do provozuschopnosti – důležité pro odstraňování pomalých jízd na mnoha úsecích žel. sítě; potvrdil, že řešení energií v trakční žel. dopravě je prioritou číslo 1;

Jan Bauer – ukončil tento bod, poděkoval všem přítomným hostům; omluvil se za dřívější ukončení tohoto bodu z důvodu svolání mimoř. schůze PS od 13 hodin.

Hlasování o závěrečných usneseních (hlasovací listiny) jsou přílohou tohoto zápisu a naleznete je zde:

<https://www.psp.cz/sqw/hp.sqw?k=3506&ido=1550&td=22&cu=14>.

Marek NOVÁK v. r.
ověřovatel výboru

Jan BAUER v. r.
místopředseda výboru

Zapsala: Dana Vosátková

Dne: 7. září 2022

Za správnost: Kateřina Tarant, tajemnice výboru