

**Parlament České republiky
POSLANECKÁ SNĚMOVNA
2008
V. volební období**

hospodářský výbor

Z Á P I S

**z 25. schůze výboru,
která se konala dne 7. února 2008**

Z á p i s
z 25. schůze hospodářského výboru Poslanecké sněmovny
Parlamentu ČR,
která se konala dne 7. února 2008

Přítomni: viz prezenční listina

Omluveni: Hojda, Jakubková, Kalábková, Lhota, Prosek, Snopek, Suk, Zapletal

10.30 hodin

ad 1)

Schválení programu schůze

Schůzi zahájil a vedl předseda hospodářského výboru Oldřich Vojíř. Senátor Kubera požádal, jako předkladatel novely zákona o pozemních komunikacích, aby byl bod 4) – sněmovní tisk 382 – vyřazen z programu schůze HV. Předseda dále informoval o setkání s evropským komisařem pro dopravu Jacquesem Barrotem ve čtvrtek 14. února 2008 v 16 hodin v zasedací místnosti 306.

Poslanec Kala – navrhuje, vzhledem ke složité diskusi, aby novelu zákona o pozemních komunikacích projednal nejprve výbor pro veřejnou správu a regionální rozvoj, následně pak HV. Požádal předsedu HV o projednání s předsedou VSR. Případné pozměňovací návrhy se uplatní přímo na schůzi HV, jelikož se jedná o jednoduchou novelu. Předseda Vojíř přislíbil projednání s předsedou Zajíčkem, požádal o uplatnění PN prostřednictvím VSR.

Poslanec Petr – problém se svoláváním HV ze dne na den, přitom se jedná o závažné otázky k projednání, např. tisk 380 – požaduje dnes navrhnout pouze harmonogram projednávání + navrhuje uspořádat seminář.

Poslanec Plachý – k bodu 4) – nemá problém se stanovením harmonogramu, stejně tak se „zametači chodníků“, tuto novelu by měl opravdu projednat výbor pro veřejnou správu a regionální rozvoj – věcně přísluší jim. Ale pokud je fakticky otevřen zákon o pozemních komunikacích, avizuje, že připravuje pozměňovací návrhy, které se opravdu týkají pozemních komunikací. Vyzval ostatní kolegy, aby využili této příležitosti k „provětrání“ a uvedení do života

některých ustanovení zákona. Jedná se velmi důležitý stěžejní zákon týkající se dopravy. „Chodníky“ přenechat k projednání VSR a komunikacemi by se zabýval HV.

Poslanec Korytář - neuspěchat projednávání, pracuje expertní tým, nové návrhy by měly být projednány s tímto expertním týmem.

Poslanec Šimonovský - debata se týká úplně jiného zákona, než který je na pořadu projednávání (č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích), nikoliv o provozu na pozemních komunikacích.

Následně byl program schůze schválen všemi přítomnými poslanci.

Program:

ad 2)

*Vládní návrh zákona, kterým se mění zákon č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o elektronických komunikacích), ve znění pozdějších předpisů - **tisk 398***

Ministr průmyslu a obchodu Martin Říman se omluvil ze schůze výboru a k předložení návrhu zákona zmocnil svého náměstka Jiřího Kolibu. Cílem této novely je harmonizace s EU. Nejedná se o úpravu odposlechů, jedna část upravuje správní delikty při regulaci roamingu.

Zpravodajem byl poslanec Milan Šimonovský. Jedná se o zpřísnění zajištění ochrany osobních údajů, než v platné právní úpravě; zabezpečení ochrany uchovávaných údajů a zabezpečení jejich nezneužití. Tato norma zpřesňuje široký výklad, kdy se musela ukládat veškerá data lokalizační a ta která vznikla při poskytování služby a tato norma zpřesňuje to pouze na údaje které byly vytvářeny a zpracovávány k zajištění veřejných komunikací a poskytování veřejně dostupných služeb. Možné zneužití se podstatně sužuje. Nejzásadnější na této normě je, že ukládá povinnost evidovat také neúspěšné pokusy o volání. Druhá část je, že MPO využilo otevření zákona o elektronických komunikacích a doplnilo do novely sankce, které navazují na nařízení Rady ES, které se týká roamingu ve veřejných mobilních sítích. Tato norma bude mít dopad na státní rozpočet - vzhledem k uchovávaní také neúspěšných volání, tzn., že uchovávaných údajů bude více, než v současné době - zatím není tento dopad identifikovatelný.

V obecné rozpravě vystoupili poslanci:

Urban - nebude opakovat ty věci, které se týkají omezování svobod a rozšiřování pravomocí pro policii, to ať řeší sněmovna jako celek nebo příslušné výbory - je to špatné, i když vnímá harmonizační tón - ne vše, co je z Bruselu musíme považovat za dobré. Do českých zákonů se promítají prvky anti-terorismu. Jasně dopady do státního rozpočtu, zatím nevyčíslené. Vše, co má stát nějaké peníze, tak by HV, stejně tak i RV měl velmi pečlivě uvážit. Dále toto bude mít dopad na podnikatelské prostředí -v souladu s usnesením vlády z r. 2004 má být každý návrh poměřen i s dopady na podnikatelské prostředí - požaduje konkretizaci dopadů. Výhrady k omezování osobní svobody, dále ekonomický zásah do státního rozpočtu, zásah do financí a možná i jinak definovaných zátěží pro podnikatelské prostředí. HV by s tímto zákonem spíše neměl souhlasit a měl by snažit velice prověřit, jestli je harmonizace promítnuta bez přesahu, jestli tam náhodou není písmeno navíc, které v Bruselu nenapsali. Nejraději by navrhl zamítnutí, pokud ne zamítnutí, tak alespoň přerušení a analýzu toho, že tam není písmeno navíc, které by rozšiřovalo pravomoci policie.

Plachý - zabývat se tím, co to bude stát - dopad na podnikatele a na stát; hrozba případné arbitráže.

Kala - kdo tento zákon kontroluje, případně vymáhá jeho plnění; policie by měla dostávat informace pouze o uskutečněných voláních a lokalizační informace, odkud se volá - ovšem je běžné, že ve sjetinách, které dostávají podle současného zákona, jsou i tyto informace. Dotaz - jestli to tak je a kdo zákon kontroluje. Lidé, do jejichž práv se takto zasáhne, nemají šanci se dozvědět, že byl poskytnut nějaký nadbytečný údaj.

Šimonovský - neví o žádném přesahu oproti směrnici - z projednávání na vládě a z připomínkového řízení, že BIS a MV mělo nápady na rozšíření pravomocí, ale tyto nebyly akceptovány.

Urban - každý rok se odehrává, bez ohledu na to, kdo je u vlády, nějaký pokus zvětšovat pravomoci policejních institucí; MPO zdědilo tuto kompetenci po MI. Stát bude platit operátorům, nikoliv podnikatelským subjektům.

Náměstek Koliba - odpovědi na dotazy přichystají na příští schůzi HV.

Zpravodaj navrhl **přerušení** projednávání tisku **398** a navrhl harmonogram projednávání (usnesení č. **152**) - pro hlasovalo 11 poslanců:

- *pozměňovací návrhy předat do **15. února 2008**,*
- *materiál se zpracovanými pozměňovacími návrhy předá Ministerstvo průmyslu a obchodu zpět na HV do **22. února 2008**,*
- *projednávání na HV dne **27. února 2008**.*

ad 3)

*Návrh poslance Oldřicha Vojíře na vydání zákona, kterým se mění zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů, ve znění nálezu Ústavního soudu vyhlášeného pod č. 83/2003 Sb., zákona č. 179/2003 Sb., a zákona č. 293/2004 Sb. - **tisk 380***

Návrh zákona předložil poslanec Oldřich Vojíř. Norma není normou lapidární, je relativně krátká, nicméně je ale velmi významná. Transformační proces, který započal v roce 2002 a začal tím, že státní podnik České dráhy se v tom širším slova smyslu překlopil do a.s. Nyní dochází k jakési zpětné atomizaci a specializaci podle určitých typů činností. Cílový stav by měl být takový, že železniční cesta - neživá - by měla být v rukou operátora - společnosti, na kterou stát má vliv - nebo by měla být provozována ve veřejném zájmu za úplatu. To je jedna část. Na tomto majetku, na této cestě, by měly operovat poté jednotlivé společnosti. A ty by si kupovaly v podstatě železniční cestu a podle nějakého grafikonu by se musely vejít na tu trať. Tohle by byl tedy první krok, resp. druhý. První krok byla transformace na a.s.; druhý pak bylo oddělení části podniku Českých drah a.s., a to té, která se zabývá nákladní dopravou a vznikla společnost ČD Cargo a.s. Do ní byl převeden veškerý majetek související s nákladní dopravou a zhruba 10 000 zaměstnanců. Byla učiněna dohoda v rámci celého podniku, že budou zachovávána určitá pravidla minimálně po dobu dvou let, tak aby ta situace probíhala opravdu v řízeném a nikoliv neřízeném procesu. Tato velmi důležitá norma vyvádí nebo umožní, když bude schválena, vyvést z a.s. České dráhy část tzn. to tu „mrtvou“ a následně i „živou“ cestu.

Zákon je napsán poměrně obecně, manažersky bude umožňovat oboje, je na poslancích, případně na doprovodných usneseních, aby byl dán impuls vládě, jakým směrem se má vláda v takových případech následně vydat a tento zákon,

bude-li přijat, tak umožní následující věc. Za prvé – nejprve jeden krok, a to bude odkoupení části majetku SŽDC, který si odkoupí majetek od ČD a.s., dále bude učiněn krok snížení základního jmění – to není ideální krok – to je pravda. Je to otázka ohodnocení atd. včetně výčtu toho tzv. potřebného majetku a přejde tento majetek na stát – stát je 100% akcionářem, takže jestliže snížíte základní jmění, tak vy si snížíte ten podíl a tato část bude poté vložena do SŽDC.

Je možné, že v budoucnu bude do sněmovny předložena ještě případně jedna norma, která by měla proces, případně „dočistit“, dořešit některé věci, které se z praktického hlediska ukáží, že nefungují tak, jak by bylo třeba. Norma má doprovodné dokumenty, nejsou obvyklé – jsou to dokumenty, které mají naznačit, jakým postupem by měla postupovat vláda, následně společnosti, které jsou dodnes státem řízeny, jsou to buď a.s. s plnou účastí státu nebo je to přímo státní organizace. Stát by neměl ztratit jakoukoliv kontrolu nad tímto procesem do doby, než bude jisté, že model je funkční. Poté musí přijít rozhodnutí, zda uchovat jednoho operátora pro osobní dopravu a nebo pustit regionální dopravce ve větší míře např., v nákladní dopravě – v budoucnu by konkurence vzniknout měla. Byla zkrácena lhůta na třicet dnů, pan ministr Řebíček přislíbil součinnost – pokud budou pozměňovací návrhy.

Zpravodajem k této novele byl poslanec Karel Sehoř. V prvním čtení byla zkrácena lhůta na 30 dnů, proto harmonogram bude odpovídat 30ti denní lhůtě. První návrh byl, aby platila od března. Termín účinnosti byl posunut na 1. června, proto tento časový harmonogram. Obecně se jedná o převod provozování dráhy z a.s. na SŽDC. S tímto meritem věci nemá nikdo žádný problém. Námitky, které se uplatní obecně, se dají řešit dvěma způsoby – „překope“ se celý zákon – to je dost složitá věc a nestihla by se ve 30ti dnech a nebo by nebyl splněn termín provozování dráhy do 1/6. Nebo se zákon opraví v drobnostech tam, kde není jistota. Druhá cesta je formou doprovodných usnesení, kde by sněmovna vyjádřila názor, jak by se mělo dít s drahami postupovat. Nedořešenost osobní dopravy a zaměstnanců. Osobní doprava se musí stabilizovat – vytvořením dcer v a.s. – to ale není v pravomoci sněmovny, je to věc exekutivní.

Druhá věc je vlastní majetek a.s. Neexistuje pouze jedna dcera ČD Cargo, ale asi šest nebo sedm dcer – kde se převáděli různé majetky a zaměstnanci atd. A pak existuje samotný holding – ten také vlastní nějaký majetek. Celý majetek by se měl dostat pod určitou kontrolu, jelikož se jedná o státní majetek, který by si zasluhoval, aby se provedly kroky, které by tu kontrolu zajistily. Je to věc osobní dopravy a majetku, a to tento zákon vůbec neřeší.

Co se týče semináře - není moc času - je naplánován podvýbor 26/2, možnost uspořádat seminář v rámci podvýboru.

V obecné rozpravě vystoupili poslanci:

Šidlo - vstřícný postoj ke změně zákona č. 77/2002; užitečná účast zástupců MD. Jedna věc je schválení změny zákona, který umožní udělat potřebné kroky z hlediska změny provozovatele dráhy pod přímým vlivem státu, aby zůstala státní dopravní cesta, a druhá věc je otázka dalšího pokračování jednotlivých kroků separace Českých drah. Zůstává velký otazník - vznik živé dopravní cesty v závěru - bude zde zůstat blok řízení provozu na vlastní dopravní cestě? Seminář by mohl zamezit lidové tvořivosti co se týká pozměňovacích návrhů. Jelikož je novelizován zákon č. 77/2002 a jedná se o změnu fyzicky provozovatele dráhy, nemění se další kroky transformace, které byly dány nastartováním např. v roce 2002 akciovou společností. Otázka dalšího postupu - kam spadne řízení dráhy jako takové v konečném důsledku? S harmonogramem za frakci souhlas.

Kala - tento tisk byl konzultován, odmítl stát se jedním ze spolu-předkladatelů. Důvodem bylo to, že se zkracuje, obchází legislativní proces v zájmu urychlení, protože nastal určitý spěchu. Věcný problém nesouvisí s normou, ale s diskusemi, které se začali vést v době přípravy normy - budoucí podoba železnice v ČR. Na to dnes odpověď neznáme; víme, že nějaké záměry byly v minulém volebním období, teď z exekutivní úrovně probíhají záměry, kroky se kterými mohou být problémy, určité kroky mohou být respektovány, doporučeny. Co se týče semináře, je zde určitá kolize vůči harmonogramu - v době konání semináře budou již vypořádané všechny PN, nebude možné uplatnit na HV žádné PN. Souhlas s tím, že nezmění normu, usilují o korektní debatu o podobě české železnice, příslib o informování o těchto věcech. Nesouhlas s tím, že se tato norma ještě vrátí do sněmovny. Tímto krokem se stane to, že sněmovna nebo MD a ČD nebudou potřebovat nic dalšího měnit a další kroky půjdou z úrovně exekutivy. Závěrem - souhlas s harmonogramem s tím, že dohoda, pokud se po semináři objeví nějaký PN, bude připuštěn k projednávání. Na semináři účast klíčových lidí - MD, SŽDC, ČD, dceřiné společnosti - zástupci, alespoň ČD Cargo - cíl semináře - další kroky vlády co se týče majetku, lidí, organizační struktury - závěr semináře, vysvětlení jednotlivých pohledů.

Melčák - reakce na termíny - 26/2 proběhne dlouhodobě připravovaná schůze podvýboru pro dopravu, na kterou je pozván předseda NKÚ a předseda ÚOHS; jediný termín 21/2 s ohledem na ostatní termíny. Problém s místností.

Vojíř - požádal o to, aby schůze podvýboru pro dopravu měla charakter semináře, byly pozvány subjekty, o kterých se hovořilo. Případně je možné udělat seminář v 16.00 hodin se záštitou HV.

Plachý - k semináři - jak probíhají semináře a co je jejich výsledkem - spousta lidí a pracovat se nedá. Kloní se k tomu, aby se udělalo jako výbor s řádně zaplánovaným bodem, včetně usnesení týkajících se transformace ČD. Výbor by, když už ne vláda, když už ne některé podniky jako státní organizace SŽDC nebo ČD, tak aspoň HV by se tak závažným tématem jako je transformace ČD naplno zabývat měl. Seminář nebude mít žádný faktický dopad. Podvýbor je lepší řešení, než seminář, ale jeho usnesení jsou pouze doporučením pro jednání HV - vzhledem k tomu, že 26/2 je podvýbor, 27/2 HV, je to pozdě. Za každou cenu tuto problematiku tlačit na pořad jednání HV - možnost přijetí po provedené rozpravě nějakého rozumného doporučujícího usnesení.

Vojíř - po dohodě s Milošem Melčákem se uskuteční 26/2 slyšení-seminář; nutné, aby subjekty, kterých se to týká, zde měly své reprezentanty; členové HV mají prostor se zúčastnit, vyjasnit si to; je správné, aby to bylo i s PN, ukáže se cesta, je to předjednání HV, který proběhne 27/2.

Petr - dotazy - nemá k transformaci výhrady - jak to bude se zodpovědností za provoz - za provoz zodpovědná „dopravní cesta“? Otázka přímé zodpovědnosti vlastního řízení dopravy - na jedné části to bude řídit „dopravní cesta“ na druhé části ČD. Dvě organizace - ČD a SŽDC - tyto dva subjekty se pravděpodobně vzájemně - půjde to tak bezproblémově a že nebude nutný zásah státu? Co s regionálními tratěmi, kde nebude zájem tyto tratě provozovat. Vznikne několik důležitých, ostatní řešit autobusy? Jedna z největších obav, která tady je. Dále - chceme transformovat něco uprostřed roku - v rámci státního rozpočtu se daly prostředky do ČD i do SŽDC. Jak se vyrovnat s eventuálním převedením prostředků ze státního rozpočtu z ČD na SŽDC. Je tento problém vyřešen přijetím novely zákona 77/2002?

Aubrecht - nic proti duchu zákona, pár bodů k úvaze. Za první - termín účinnosti - 1/6 z účetního pohledu nevhodný, lepší 1/7. Zaměstnanci jsou nervózní z toho, kdo přejde, nervozita se neodstraní. Převádění majetku - problém, převody

budov. Nutné do konce roku mít živou cestu. Pokud nebude, od 1/1/2009 hrozí kolaps, nastává jiný stav.

Plachý – krátká historická exkurze do r. 2002 – připomenutí, jak transformace ČD probíhala – podobný charakter jako dnes. Např. správní rada ČD závěrečné znění zákona neprojednala – tím byl porušen zákon. Došlo k tomu, že SŽDC se rozsypala vlastnický a to zejména proto, že budovy stanic, pozemky v okolí stanic, informační systém, a další majetek, který bezprostředně souvisí s provozování železniční dopravní cesty byl vložen do a.s. ČD, tedy do vlastnictví jednoho z dopravců, který by se po té dopravní cestě měl, za pokud možno stejných podmínek jako ostatní dopravci, pohybovat. Šest let čekal na okamžik, kdy bude dokončena resp. opraveny chyby z té doby a bude dokončena transformace ČD v tom směru, aby byla vytvořena minimálně vlastnický souvislá železniční dopravní cesta a v optimálním stavu živá dopravní cesta, liberalizovaná k užití pro všechny dopravce za rovných podmínek. Bohužel namísto projektu transformace, o kterém bylo diskutováno před rokem a kdy bylo požadováno, aby v souvislosti s tehdy se rodícím záměrem vytvořit ČD Cargo a vymežit nebo vyčlenit z podnikání ČD nákladní dopravu, bylo požadováno, aby toto bylo pojato komplexněji. Od té doby se k tomu HV prakticky nebyl schopen vrátit.

Tento zákon de facto definitivně dokončuje transformaci ČD – sněmovna již nebude zapotřebí k rozhodování, vše již bude možno řešit exekutivně. Znepokojení z toho, ani vlastnický tato novela nezceluje železničně-dopravní cestu, natož aby ji oživila. Vyzobává pouze jeden malý problém, převádí provozování dráhy na SŽDC. Přebádí sice provozování dráhy, ale už nepřebádí např. řízení provozu dráhy, což úzce souvisí s provozováním dráhy. Nelze provozovat dráhu a neřídit ji - základní výhrada proti tomuto zákonu. Neposouvá železničně dopravně nic k zásadnímu směru dokončení transformace železnice u nás. Je třeba udělat něco ve prospěch železniční dopravy a že je potřeba ji skutečně dotáhnout, harmonizovat na úroveň silniční tak, aby 50 % volné kapacity na železnici bylo nakonec využito a aby se ulevilo silnici, která praská ve švech a není schopna to všechno přepravit. Avizoval pozměňovací návrhy, které by toto měly posunout tímto směrem, tzn. minimálně vlastnický scelit a v ideálním případě i oživit, protože bez živé liberalizované dopravní cesty, se železniční dopravou v ČR nelze udělat nic. Pokud chceme konkurenceschopnost, tato cesta je nutně potřeba od 1/1/2009 - nebo ještě dříve, ale rozhodně ne později. Musí se umožnit konkurence na železnici, musí si

konkurovat jednotliví železniční dopravci. Jinak zůstane jeden dominantní dopravce. Musí se scelit železničně-dopravní cesta. Zákon podporovat nebude.

Kala – problém je v tom, že k posunům majetku mezi státem vůči a.s. už došlo a dnes tímto zákonem ani žádným PN není možno vyřešit, aby došlo ke zpětnému posunu, jediné to dostat do deklarace vůči a.s. a jejím orgánům – ty pak samozřejmě podle obchodního zákoníku budou mít určitý problém jak s tím nakládat. Tato otázka by měla být součástí toho extra-jednání HV, tato deklarace vůči těmto orgánům by tam měla být vznesena.

Šimonovský –transformační zákon napravovat je velmi problematické; je potřeba vyjmout problém a definovat ho. Na stole zde je odejmutí práva provozovat dráhu ČD. Touto novelou se neřeší racionalizace. Uvedl, že je absurdní, a souvisí to se živou dopravní cestou, že někdo má na starosti optimalizaci a racionalizaci provozu a na druhé straně ty peníze dává někomu do dráhy, která není jeho, dává to státu. Staniční budovy jsou předány ČD a je otázkou dne, kdy je někdo upozorní, že musí podle zákona vybírat nájem. ČD se nechovají jako obchodní společnost. Jsou zde desítky problémů. Pro ČD to byl danajský dar udělat jednoduchý transformační zákon a stát ve státě, který ČD představovaly, vměstnat pod obchodní zákon. Z toho jsou všechny dceřiné společnosti, které nemají s provozováním dráhy nic společného, komplikují život a řízení a využívají těchto systémů, ale nechávají obrovský majetek nevyužitý. Konstatoval, že by bylo účelné iniciovat na MD analýzu těchto procesů transformačních, která by vymežila určitý čas na analýzu a možná i zákonodárnou iniciativu. Jinak se majetek rozprodá. Nejčistší by bylo založit jednotlivé společnosti, věnovat jim majetek, který potřebují, a tu „skořápku“, která má neidentifikovatelné majetky nebo identifikovatelné nepotřebné k železničnímu provozu a k provozování železniční dopravy, tak je vypořádat jako zbytkový podnik s nástupnickými organizacemi, SŽDC, možná se státem. Tuto cestu by volil spíše, než snižování kmenového jmění a odprodej majetku, na který je vidět, protože je tam ještě spousta věcí, které ještě si nelze představit, že budou komplikovat život za pár let.

Korytář – využít zkušeností se zahraniční železniční dopravou; na přípravu semináře je málo času; to, co bude rozhodnuto už bude tím definitivní rozhodnutím, co se bude dít s osobní dopravou.

Sehoř – v roce 2000, 2001 při debatě nad transformačním zákonem bylo diskutováno, aby zákon vypadal tak, že bude známa cílová cesta, cílový stav a je nutné „nasáčekovat“ data tak, jak se k tomuto cíli dostat – nikdy se to neudělalo a zavinilo to dnešní situaci. MD by mělo dbát na názor sněmovny. Informoval, že nenapadne zákon jako takový, k případným drobným úpravám může dojít, má určité nápady, (avizoval, že poslankyně Jakubková předala osm pozměňováků), další očekává od členů HV. Bylo by dobré, aby veškeré PN mělo k dispozici i MD a řeklo k tomu svůj názor.

Dále by se mohlo jít cestou doprovodných usnesení. Za prvé - aby do 31/12/2008 vznikla živá dopravní cesta - to souvisí s převodem majetku - v tom majetku by se měly objevit další věci, které dneska tam v těch 10 nebo 12 mld nejsou zahrnuty. Jsou to výpravní budovy, vlastní řízení provozu-odbor 11, informační systém. Nejlepší by bylo, aby to byly všechny pozemky a budovy v obvodech stanic atd. - toto je ale už debata asi mezi SŽDC a a.s., co skutečně vytvoří živou dopravní cestu. Dále dodal, že jistě není potřeba každá halav obvodu nádraží pro živou dopravní cestu.

Druhý krok by měl být za půl roku - do 30/6 doporučuje, aby byly hotovy dceřiné společnosti, které zajistí osobní dopravu. Z diskuse s odborníky vyplynulo, že zřejmě dceřiná společnost nemůže být jedna, ale více - je věc druhá, zda budou dvě nebo více, to je odborná věc. Osobní doprava - z jakýchkoliv důvodů - z důvodu zaměstnanců, z důvodu majetku - by vzniknout měla a poměrně brzo. Další věc je ten zbytný majetek, tzv. ostatní majetek, který ČD a.s. dostaly transformačním zákonem. Nebyl vyjmenovaný, vyjmenovaný byl ten na SŽDC - ten ostatní dostala a.s. Není třeba dělat dceru ČD realitní, stačí, když majetek bude snížením jmění převeden na SŽDC, kde se vláda se rozhodne, který majetek prodá a který třeba bude vytvářet hodnoty a bude snižovat potřebu sanace dopravní obslužnosti. Svě tři návrhy nechá podrobit oponentuře a pravděpodobně je přednese jako řádné návrhy 27/2.

Plachý – podporuje návrhy posl. Sehoře. Upozorňuje na to, že pokud to nebude v zákoně, vláda to nemusí respektovat ani jako usnesení sněmovny. Bude se snažit, aby alespoň část návrhů byla zapracována přímo do zákona - bez ohledu na to, jestli vznikne problém se snížením základního jmění nebo nevznikne. Pokud stát přendává státní majetek z jedné kapsy do druhé, tak by s tím neměl mít velký problém. Velký problém vidí v prodeji části podniku, který je v zákoně nastíněn. Otázka proč stát sám sobě prodává svůj vlastní majetek. Pakliže chce dotovat a.s. ČD, ať to udělá transparentním způsobem. Na závěr konstatoval, že

zde zazněla celá řada otázek, které bohužel nebudou zodpovězeny, z důvodu nepřítomnosti ministra dopravy.

Urban - cílem je, aby se po železnici přepravovalo více zboží a více lidí. Železnice je v rámci celého systému dopravy důležitou součástí a také určuje ekonomiku celé dopravy. Je třeba stanovit rozumné kroky a ty kroky by neměly být dílčí úpravou, ale celý komplex principiálně systémový. Konstatoval, že celý systém ČD, jako podnik, je trochu postižen minulým režimem na rozdíl od většiny jiných hospodářských subjektů v ČR, ale také zákony, které prošly za těch 18 let sněmovnou, které možná nedohlédly až na konec. Příklad v evropské energetice - kde se přesně ví i co se chce a jakým způsobem toho docílit (podotkl, že neříká, že to funguje zcela, ale funguje to mnohem lépe, než všechny ty systémy, které jsou tady) - jde o oddělování právní, vlastnické a podobné věci. Souhlasí s tím, že železnice musí mít, stejně jako drát - v podstatě stejný mechanismus, my potřebujeme tím drátem vézt tu elektřinu, která patří leckomu, tak po té železnici se musí být přepravováno zboží různými firmami, aby tam byla nějaká konkurence. Dovede si představit konkurenci v osobní dopravě - je to potřeba z hlediska kvality a toho, aby dráhy plnily i v té osobní dopravě to základní- tzn. jezdily včas a vozily lidi v kulturním prostředí. Dále uvedl, že pokud se namalují všechny kroky, má pocit, že jediné, co tomu brání nejsou koleje, ale majetky, které jsou okolo a jsou předmětem zájmu různých státních i privátních subjektů. Toto ovlivňuje rozhodování ve sněmovně a vyžadovalo by to profesionální závěr a politickou dohodu. Je nutné vyslechnout názory různých institucí, pokusit se zapracovat, tak aby se splnil záměr. Na závěr vyslovil přání, aby se po železnici přepravilo mnohem více zboží, protože silnice kapacitně nestačí a že hlavním limitem hospodářství je dopravní systém jako celek.

Melčák - k semináři - termín 26/2 lze 15-17 hod., k dispozici bude buď tato místnost nebo Státní akta.

Sehoř - rekapitulace, nekončí obecná rozprava, harmonogram je stejný - tedy 15/2, 22/2 a 27/2.

Zpravodaj navrhl **přerušeni** projednávání tisku **380** a navrhl harmonogram projednávání (usnesení č. **153**) pro hlasovalo 12 poslanců:

➤ *pozměňovací návrhy předat do **15. února 2008**,*

- materiál se zpracovanými pozměňovacími návrhy předá předkladatel zpět na HV do **22. února 2008,**
- projednávání na HV dne **27. února 2008.**

ad 4)

Návrh pořadu a termín příští schůze výboru

Příští schůze hospodářského výboru se bude konat ve středu 27. února 2008, ve čtvrtek 28. února 2008 se bude konat společná schůze HV a výboru pro bezpečnost, v úterý 26. února 2008 se bude konat seminář k novele zákona o Českých drahách.

Informace z porady předsedy s místopředsedy

Zahraniční cesty - sněmovna se rozhodla snížit počet zahraničních cest na tři cesty za rok - HV má schváleno Finsko, Švédsko a Vietnam. Pokud by se podařilo skloubit Finsko a Švédsko, tak je prostor ještě jednu cestu.

Výjezdní zasedání - jsou naplánována dvě na toto pololetí - první 8.-10. dubna 2008 severní Morava, druhé v červnu-Karlovarsko, Ústecko. Posl. Sehoř informoval podrobněji o programu dubnového výjezdního zasedání.

Cyril Zapletal v. r.
ověřovatel výboru

Mgr. Oldřich Vojíř, Ph.D. v. r.
předseda výboru

Zapsal: Ing. Josef Vácha
Dne: 11. února 2008