

*Parlament České republiky*  
**POSLANECKÁ SNĚMOVNA**  
**2020**  
*8. volební období*

**Z Á P I S**  
*z 22. schůze*  
*podvýboru pro dopravu,*  
*která se konala dne 30. ledna 2020*

v budově Poslanecké sněmovny, Sněmovní 4, 118 26 Praha 1  
zasedací místnost A 55

---

**Přítomni:** Martin Kolovratník, Stanislav Blaha, Milan Feranec, Jan Kubík, Přemysl Mališ, Květa Matušovská, Marek Novák, Ondřej Polanský, David Pražák, Jan Zahradník

**Omluveni:** Jan Bauer, Lukáš Černožský, Věra Kovářová, Jiří Mihola, Roman Onderka, Zuzana Ožanová, Milan Pour, Radek Zlesák

**PROGRAM:**

**1)**

**Schválení programu schůze**

Předseda podvýboru **Martin Kolovratník** zahájil 22. schůzi podvýboru PD ve 13.35 hod., uvítal přítomné kolegy poslance a s potěšením poděkoval za početnou účast hostů z řad „železničářské společnosti“. V krátkosti představil hlavní bod programu „Přechod české železniční sítě na zabezpečovací systémy ETCS“ a důvod, který vedl ke svolání schůze. Vzhledem k počtu prezentací a předem určenému časovému rámci pro toto jednání, vzápětí předal slovo řediteli odb. drážní a vodní dopravy Jindřichu Kušnírovi, aby zde představil prezentaci Ministerstva dopravy.

**2)**

**Přechod české železniční sítě na zabezpečovací systémy ETCS**

**Jindřich Kušník** v prezentaci představil strategii Ministerstva dopravy a celé vystoupení zahájil zdůvodněním, proč ČR má ambice budovat jednotný evropský zabezpečovač ETCS na železnici. Vedle zajištění vyšší bezpečnosti na železnici je zde hlavním faktorem členství ČR v EU, kde jsme vázáni přímo aplikovatelnými právními předpisy a současně úkol, vybudovat zabezpečovač ETCS, patří do programového prohlášení vlády. Vzhledem k častým tragickým nehodám na železnici, kterým by toto zařízení mohlo zabránit, MD apeluje na drážní inspekci o urychlení zajištění zabezpečovacích systémů. V souladu s přijetím Národního implementačního plánu by zabezpečovací systém ETCS měl

být zaveden a v bezpečnostním režimu byl plně funkční od 1. 1. 2025. Vlastní zavádění by mělo být rozloženo do několika etap, ale dle přiložené mapy se na železnici nalézají několik velice krizových míst, kde je třeba ETCS zavést neprodleně. Aktuálně probíhají intenzivní jednání s vybranými dopravci. Snaha nalézt financování. Možnost čerpání benefitů je však podmíněna vybaveností vozidel. V současnosti běží několik dotačních programů, kterých byla schválena celá řada a které jsou jednotlivými dopravci využívány.

Př. **Martin Kolovratník** poděkoval zástupci MD za perfektní úvod do problematiky a následně požádal generálního ředitele Správy železnic Jiřího Svobodu o prezentaci, ve které by měl přiblížit problematiku z pohledu správce infrastruktury.

**Jiří Svoboda** svoji prezentaci zahájil sdělením, že bezpečnost a plynulost provozu na železnici je prioritní, ale místo předhánění se v prezentacích by bylo žádoucí, společnými silami hledat financování. Všichni jsou součástí jednoho systému, ale pokud si každý hlídá pouze „to svoje“, je těžké hledat řešení. Vše je o vzájemné komunikaci a spolupráci pěti základních subjektů: 1. Ministerstva dopravy, 2. Dopravců, 3. Odborné veřejnosti, 4. Objednatelů dopravy, 5. Správy železnic. V současné situaci, kdy uvedené subjekty si mezi sebou staví bariéry, si nelze představit jakýkoliv pokrok. Nelze již více akceptovat, aby bezpečnost a plynulost provozu byla nadále zajišťována jen jedním strojuvůdcem pouze na základě tiskopisu s uvedením různých překážek na trati. ETCS zásadně ovlivní většinu profesí na železnici. Dle zkušeností z návštěv zemí EU, zavádění bezpečnostních systémů v jednotlivých státech probíhá různě a málo transparentně. Na základě těchto poznatků platí, že bychom si určité součásti ETCS měli zajistit sami. Situace se řeší. Dále zmínil vysoké náklady spojené s dopravní obslužností, kde by se měla nalézt cesta k jejich zlevňování, v čemž by mělo pomoci MD, MPO a SFDI, potažmo MD, zajištěním prostředků pro mobilní části ETCS. K datům, která se týkají dopravní obslužnosti a která jsou uvedena v Národním implementačním plánu, sdělil, že pokud zde nastane tlak odborné veřejnosti, bude nutno vše posunout. Poté opět apeloval na vzájemnou pomoc a na konstruktivní komunikaci, za účelem postupného procesu zlevňování. Je důležité nepromarnit čas. Vystoupení zakončil prosbou adresovanou přítomným o vzájemnou pomoc při řešení otázky zabezpečení ETCS, aby ČR mohla být plnohodnotným členem EU.

Jako další na výzvu př. Martina Kolovratníka vystoupili zástupci Českých drah, a.s., a to náměstek generálního ředitelství odpovědný za úsek provozu Michal Kraus a ředitel odb. provozu osobní dopravy Tomáš Mohr.

**Michal Kraus** navázal na předchozí vystoupení krátkou poznámkou, že ČD, a.s., vnímá problém obdobně a akcentoval důsledky předchozích rozhodnutí, které je třeba společně řešit a kterými jsou problémy v oblasti logistiky - jak stihnout „soutěžení a realizaci“, ale prioritně jsou to neopominutelné problémy finanční, kde současné indikace cen jsou naprosto šokujícími daty.

**Tomáš Mohr** sdělil, že zvýšení bezpečnosti je prvořadé. Je třeba hledět na stáří vozů a nemá smysl vybavovat ETCS vozy staré 30 let a více. ČD se věc snaží řešit již od počátku a aktuálně bude vypisovat 3. kolo výběrového řízení na vybavení svého poněkud zastaralého vozového parku. Jelikož ČD má status sektorového zadavatele, je nutno vše „soutěžit“. Nicméně cenové nabídky na jeden nový vůz se nyní blíží částce 60 mil. Kč/kus, což je v rozporu s předchozím průzkumem, kdy je současná cena více než dvojnásobná a de facto likvidační. Přesto je zde velká snaha a naděje, že se termín r. 2025 stihne. Dále potvrdil názor GŘ Jiřího Svobody, že je třeba společně hledat řešení financování, protože finance jsou alfou a omegou celé situace. Optimálním řešením by bylo vybavení současného zastaralého vozového parku ČD vozy novými, což by zásadně přispělo rozvoji ETCS a tím i celkové bezpečnosti, komfortu, ekologii a rychlosti na trati. Dále opět akcentoval potřebu nalezení smysluplného systému financování a společného nastolení časové a finanční vyváženosti pro možnost řešení jednotlivých požadavků všech zúčastněných stran. K pozitivnímu pokroku by mohla přispět i úprava legislativy.

Př. **Martin Kolovratník** za toho vystoupení poděkoval a následně na něj zareagoval z pozice neutrálního moderátora, kdy vystoupení ohodnotil jako reálný popis všech rizik a přítomné poslance vyzval k zamýšlení nad politickou stránkou problému. Poté dal slovo zástupcům ŽESNAD.CZ, a to prezidentu společnosti Martinu Hořínkovi, výkonnému řediteli Oldřichu Sládkovi, právnímu zástupci Jaroslavu Tylemu a Petru Šimralovi.

**Martin Hořínek** začal poznámkou o stanovisku nákladních dopravců, kteří, bohužel na rozdíl od ČD, a.s., své náklady na závazek ve veřejné službě přesunout nemohou a tudíž tyto náklady jim nikdo neproplatí. Sdružení nákladních dopravců i přes tento fakt respektuje ETCS a zavedení tohoto zabezpečovače plně podporuje, protože u nákladních dopravců žádný neexistuje. Poté požádal výkonného ředitele ŽESNAD.CZ Oldřicha Sládka o prezentaci.

**Oldřich Sládek** v úvodu prohlásil, že ŽESNAD.CZ současnosti sdružuje 29 členů a má více než 92 % trhu nákladní železniční dopravy na kolejích Správy železnic. Bylo založeno několik pracovních skupin, mezi kterými dochází k intenzivním diskuzím a jedna z prvních skupin problematiku ETCS již cca 4 roky řeší. Poté předal slovo právnímu zástupci Jaroslavu Tylemu.

**Jaroslav Tyle** v úvodu poukázal na fakt, že v současné době veškerá zodpovědnost leží pouze na strojvedoucím, čímž často vzniká tzv. chyba lidského činitele. Neexistuje pojistka, která by tuto chybu zabrzdila. ETCS může případnou chybu včas napravit. Je možné vytvářet různé varianty a kombinace zabezpečení na železnici, avšak smíšený typ zabezpečení bude stále přinášet určitá bezpečnostní rizika. Slovo předal kolegovi Petru Šimralovi, který již má praktické zkušenosti s ETCS.

**Petr Šimral**, vedoucí zmíněné pracovní skupiny ETCS, hovořil o absolvovaných zkušebních jízdách na vybraných tratích, kde tyto jízdy proběhly bez jediného problému. V současné chvíli se usiluje o to, aby se s novým systémem začalo jezdit v co nejbližší možné době. ETCS je naprosto odlišným typem zařízení, založeným na kompletně rozdílných principech - ovládání, oživování,

přivádění do praxe a i procesu schvalování od toho, co bylo doposud známo. Proto je třeba postupovat s nejvyšší opatrností. Aktuálně se testuje tzv. duální provoz, kdy vedle starého typu zabezpečení se strojvedoucí současně řídí i pokyny ETCS, ale neobsluhuje jej. Za těchto podmínek lze ETCS používat i přes to, že doposud nebylo schváleno.

Př. **Martin Kolovratník** vstoupil do vystoupení s omluvou a prosbou o urychlení prezentace, a to vzhledem k blížícímu se odpolednímu bloku programu schůze PS.

**Martin Hořínek** financování projektu je problém. Všichni ETCS chtějí, ale prvotní výše zastropování pro maximální čerpání schválených dotací činí pouhých 45 % stávajících nákladů. Cena samotné jedné instalace se pohybuje na moderních lokomotivách cca 12 – 14 mil Kč. Dodavatelé nejsou, respektive je jich velice málo, protože časové závazky jsou těžko splnitelné. Co se týká mobilních součástí ETCS, zde si dodavatelé částky nepřiměřeně navyšují.

Př. **Martin Kolovratník** poté předal slovo posl. Milanovi Ferancovi.

**Milan Feranec** sdělil, že rozumí všem prezentovaným pohledům, stížnostem a obavám dopravců, zda se vše stihne, ale že v této souvislosti poněkud nerozumí, co dopravci očekávají od podvýboru. Většina zúčastněných je řízena MD, ale pokud by se mělo přijmout nějaké rozhodnutí v rámci legislativy, které by mohlo změnit např. parametry financování, bylo by žádoucí, aby dopravci byli ve svých názorech jednotní. Poté přítomným zástupcům dopravců zopakoval svůj dotaz, co očekávají od podvýboru.

Př. **Martin Kolovratník** na dotaz zareagoval jako první a posl. Milanovi Ferancovi sdělil, že to nebyli dopravci, kdo svolal tuto schůzi. Schůze byla svolána proto, aby se poslanci dozvěděli o problémech spojených se zaváděním ETCS.

Mpř. **Ondřej Polanský** k tomuto dodal, že jednání podvýboru mělo posloužit jako neutrální komunikační platforma za účelem dohodnutí vzájemné spolupráce, a to vzhledem k dosavadní neutěšené komunikaci mezi přítomnými zástupci MD a dopravců. Je třeba toto setkání brát jako první kolo - výkop budoucí spolupráce, aby bylo možno předkládat na jedno místo veškeré připomínky a problémy a společně pak hledat jejich řešení. Tímto byl dotaz posl. Milana Ferance zodpovězen.

Př. **Martin Kolovratník** kvitoval dosavadní průběh jednání, jelikož by poslanci mohli, vzhledem k uvedenému navýšení nákladů na zavedení ETCS, aktivně ovlivnit jednání o rozpočtu. Poté požádal o vystoupení generálního ředitele AŽD a mpř. ACRI Zdeňka Chrdleho, který byl do debaty cíleně přizván, jelikož AŽD patří mezi hlavní dodavatele technologie tzv. „národního“ zabezpečovače, která by měla být součástí celého systému ETCS.

**Zdeněk Chrdle** poděkoval za poskytnutí prostoru pro vzájemnou komunikaci, která občas bývá velice složitá, ale častěji, že se nekomunikuje vůbec. Ocenil poskytnutí informací o všech kladech a potřebách, ale současně si posteskl, že se v prezentacích neakcentovaly potíže, které by mohly vygradovat, a to zejména snížení propustnosti tratí a problémů v železniční infrastruktuře. AŽD i ACRI plně podporují zavádění ETCS a akceptují termín 1. 1. 2025. Český železniční průmysl disponuje

infrastrukturní částí ETCS a představil dominantního pracovníka v této oblasti Antonína Diviše. Co se však týká systému v lokomotivách, tak touto technologií ČŽP nedisponuje a v této souvislosti navrhl kontaktovat větší počet zahraničních poskytovatelů za účelem snížení ceny. Doporučil dopravcům, aby si vytvořili vlastní finanční prostředky, nebo požádali o dotace, ale zejména aby neočekávali, že by se soutěží mohla snížit cena mobilní části ETCS. Aktuálně jsme v rukou 7 zahraničních dodavatelů, z čehož vyplývají určitá rizika. České subjekty by svými kapacitami mohly zajistit implementaci určitých částí systému. Následně apeloval na naše dopravce, aby předkládali veškeré zjištěné problémy spojené s ETCS k vytvoření databáze za účelem jejich postupného řešení. Vystoupení bylo zakončeno poukázáním na další závažný problém, a to „tarifování“ na tratích.

Př. **Martin Kolovratník** konstatoval, že bylo řečeno vše podstatné a otevřel diskuzi.

Posl. **Jan Zahradník** se zeptal, zda částka 10 – 13 mil. je cena pouze za instalaci zařízení a současně technologii přirovnal k vybavení nových osobních vozů. Vyjádřil svoji podporu se zavedením ETCS a poděkoval hostům za jejich vystoupení.

Př. **Martin Kolovratník** následně oslovil přítomné zástupce ministerstva, zda by MD mohlo podat nějaký návrh na navýšení rozpočtu, např. na zajištění mobilní části ETCS, což by mohlo být jedním z konstruktivních závěrů.

**Jaroslav Tyle** se přihlásil ke slovu s „pracovním návrhem“, zda by podvýbor mohl zajistit politickou podporu návrhu na půdě EU za účelem získání financí, protože stávající politické rozhodnutí EP přináší aktuální důsledky - je málo dodavatelů a náklady se nepřiměřeně navyšují. Současně uvedl, že není žádná právní překážka pro zavedení systému a již existují dopravci, kteří ETCS disponují.

Mpř. **Ondřej Polanský** vznesl dotaz na GŘ Zdeňka Chrdleho, zda by bylo možné částku 13 mil. nějakým způsobem rozložit.

**Zdeněk Chrdle** odvětil, že toto určitě lze, mj. rozložením na jednotlivé části vlaku, ale že valná část uvedené sumy putuje na administrativní schvalování a legislativu. Opět kvitoval vytvoření prostoru pro společnou debatu mezi MD a dopravci a akcentoval nutnost vzájemné komunikace.

Př. **Martin Kolovratník** se opět obrátil na MD s dotazem a současně návrhem, aby MD vytvořilo pracovní skupinu složenou z jednotlivých zástupců přítomných subjektů s tím, že by výsledky byly každého čtvrt roku předkládány na schůzi podvýboru.

**Jindřich Kušník** na tento dotaz odpověděl, že určitá koordinace již probíhá na celé řadě úrovní. Není však toho názoru, že by se problematika a připomínky měly řešit za účasti zástupců ACRI. MD má již dohodnutá setkání s jinými subjekty. Založení komise nedoporučuje. Co se týká současného zastropování dotace z EU, tak dle jeho názoru tato částka nemusí být finální a MD hledá cesty, jak tento strop navýšit.

**Milan Valenta**, vedoucí Odd. infrastruktury železnic a plavby MD, doplnil Jindřicha Kušníra, že osobně si nemyslí, že by MD mělo uvedené problémy řešit založením nějaké nové pracovní skupiny. Problémy se budou řešit individuálně projekt po projektu. MD zde uvedenou problematiku dobře zná

a vynakládá velkou snahu pro získání finančních prostředků. ACRI se může zkusit zapojit do debaty, ale až v rámci zákona o zadávání veřejných zakázek, a to formou předběžných „tržních“ konzultací, podobně jako Správa železnic. V souvislosti se zkušebními jízdami bude třeba vytvořit speciální program, na který bude nutno získat finance.

**Zdeněk Chrdle** z pozice mpř. ACRI obratem zareagoval na vyjádření zástupců MD tak, že ACRI se neprosí o „milostivou komunikaci“, pouze nabídl ministerstvu své experty, kteří se problematikou hluboce zabývají a jsou současně členy různých expertních skupin EU, avšak ze strany MD není žádná snaha o komunikaci.

**Jindřich Kušnír** se ohradil, že jakékoliv návrhy právních předpisů, ať národních či evropských, jsou vždy zasílány k připomínce ACRI a na základě těchto připomínek se mnoho návrhů úspěšně podařilo společně prosadit např. do evropských předpisů.

**Oldřich Sládek** také zareagoval na závěrečné vystoupení Zdeňka Chrdleho s připomenutím faktu, že od samého začátku, kdy vniklo ŽESNAD.CZ, jsou zástupci ACRI i AŽD zváni na všechna jednání.

Př. **Martin Kolovratník** požádal zástupce ministerstva, aby MD cca každého čtvrt roku podalo podvýboru zprávu o aktuálním posunu ETCS s tím, že samotné jednání podvýboru k tomuto bodu by se svolávalo v pravidelném půlročním intervalu.

**Jindřich Kušnír** podtrhl potřebu podpory financování na politické úrovni. Evropské zdroje nebudou dostačující. Určitě bude nutná podpora ze SFDI na příští rok.

Př. **Martin Kolovratník** zakončil diskusi požadavkem na zanesení do zápisu:  
„Rozhodnutí o uspořádání schůze podvýboru pro dopravu na téma - Návrh rozpočtu SFDI“  
- konkrétní termín bude včas oznámen, zřejmě počátkem června 2020.

V souvislosti se zaváděním ETCS bude schůze svolána v září.  
Zápisem tohoto požadavku byl současně naplněn i poslední bod navrženého programu.  
Na závěr předseda podvýboru Martin Kolovratník poděkoval všem za účast a schůzi ukončil.  
Schůze byla ukončena v 15.04 hod.

Marek NOVÁK v.r.  
ověřovatel podvýboru

Martin KOLOVRATNÍK v.r.  
předseda podvýboru

Zapsala: *Michaela Bandi*  
Dne: 07. 02. 2020