Parlament České republiky

POSLANECKÁ SNĚMOVNA

2023

9. volební období

ZÁPIS

z 12. schůze

podvýboru pro dopravu,

která se konala dne 12. října 2023

v budově Poslanecké sněmovny, Sněmovní 4, 118 26 Praha 1  
zasedací místnost Karla Sladkovského A-23

**Přítomni:** posl. Stanislav Berkovec, Milan Feranec, Jiří Hájek, Martin Kolovratník, Miloš Nový, David Pražák, Michael Rataj, Jiří Slavík, Antonín Tesařík, Libor Turek a př. Ondřej Lochman

**Omluvy:** posl. Zuzana Ožanová, Marek Novák

**Zástupci ministerstev:   
Ondřej Michalčík**, ředitel Odb. veřejné dopravy – MD

**Hosté z řad odborné veřejnosti:   
Roman Budský** – VIZE 0, **Tomáš Cafourek** – MF Dnes, **Alice Houserová** – RAILTARGET, **Martin Chval** – SDP ČR, **Jan Medveď** – ČESMAD BOHEMIA, **Tomáš Pelikán** – SDP ČR, **Jan Sechter** – HK, **Jan Sůra** – ZDOPRAVY.cz, **Jiří Šneberger** – SDP ČR, **Tomáš Tyll** – Svaz dopravy, ŽESNAD

**Návrh programu:**

|  |
| --- |
| 1. Schválení programu schůze 2. **Sdružení dopravních podniků ČR a možnosti legislativní podpory MHD** 3. Návrh termínu a pořadu následující schůze 4. Různé |

1)  
Schválení programu schůze

Předseda podvýboru Ondřej Lochman schůzi zahájil ve 13:20 hod a po úvodním přivítání všech přítomných členů podvýboru a pozvaných hostů načetl omluvy poslanců. Následně přednesl odůvodnění svolání schůze, kterým jsou možnosti legislativní podpory MHD, s jejíž problematikou přišli přítomné poslance seznámit zástupci Sdružení dopravních podniků ČR. Vzhledem k vybranému tématu navrhl odsouhlasit nejen program, ale současně také veřejné jednání 12. schůze, s čímž všichni přítomní členové podvýboru souhlasili. *(hlasování: 13-0-0)*

2)  
Sdružení dopravních podniků ČR a možnosti legislativní podpory MHD

**Tomáš Pelikán** (SDP ČR) poděkoval za pozvání a zahájil své vystoupení citátem:   
 „Vyspělost země se pozná podle toho, že MHD využívají i ti lidé, kteří by nemuseli“.   
SDP ČR je již 30 let nejvýznamnější asociací provozovatelů městské hromadné dopravy v ČR a bylo založeno v r. 1992 jako zájmové sdružení právnických osob. Sdružuje 22 dopravních podniků působících zejména v krajských městech, v rámci kterých je provozována tramvajová, drážní, autobusová doprava a pražské metro. SDP ČR zahrnuje všech 7 provozovatelů elektrické drážní dopravy v ČR, patří do něj také 127 ostatních členů, tedy dodavatelských společností. V r. 2022 vozidla tohoto konsorcia najela 320 mil. vozových km   
a přepravila přes 1,8 mld. cestujících. Na území obsluhovaném členskými DP žije téměř 4 mil. obyvatel a na jejich přepravu je provozováno více než 6.000 vozidel, z nichž většina je bezemisních. SDP ČR se prostřednictvím 10 odborných skupin věnuje všem oblastem, které jsou spojeny s provozem MHD. Jejich základní činností je vytváření platformy pro sdílení zkušeností mezi provozovateli MHD a podpora jejich spolupráce. Poslání SDP ČR je spatřováno zejména v posilování důležitosti MHD jakožto nezbytné součásti fungujících měst, v popularizaci MHD ve veřejném prostoru a v odstraňování překážek, které komplikují fungování provozovatelů MHD – jedná se o návrhy na úpravu legislativy, otázky preference MHD aj. Jízda v MHD má svá velká plus:

- EKOLOGIE /elektrická trakce je lokálně 100% bezemisní/

- ENERGETICKÁ EFEKTIVITA /rekuperace/

- RYCHLOST /buspruhy, preference na křižovatkách/

- FINANČNÍ ÚSPORA

- POHODLÍ /nové vozy, platba kartou, atd./

- BEZPEČÍ /kamery, zabezpečovací a antikolizní systémy, atd./

Dle dalšího motta: „Každá jízda MHD, i ta v naftovém autobuse, je ekologická“, …a MHD by proto měla být podporována a preferována na úkor individuální dopravy. Lidé by měli být více motivováni k využívání MHD, ale je však současně třeba se více zaměřit na odstraňování legislativních překážek pro fungování jejích provozovatelů. Naráží se zejména na jistou nespravedlnost, kterou je daňové zvýhodnění pouze u elektrovozidel, avšak elektrobusy toto zvýhodnění nemají. Velkým tématem pro SPD ČR je proto danění elektřiny. Technické požadavky na autobusy a trolejbusy jsou podobné, včetně karoserie, ale trolejbus je z pohledu zákona drážní vozidlo. Podmínky pro jeho testování i kontroly jsou mnohem složitější, než pro klasický autobus nebo bateriový autobus. Zde je dle SPD ČR obrovský potenciál pro legislativní změnu. Toto téma samozřejmě souvisí i s POZE a jeho následným čerpáním, protože současná MHD je ekologická. Drážní vozidla, tramvaje, metro, trolejbusy neplatí spotřební daň z elektřiny - elektrobusy ano, což je poněkud paradox, protože jsou stejně ekologické. Alarmující je také pohled na trolejbusy, včetně těch parciálních, které jsou i daleko mimo trakci stále pokládány za drážní vozidla. K jejich nehodám tak namísto policie vyjíždí Drážní inspekce. Cílem SPD ČR tedy je, aby se do kategorie vozidel, která neplatí spotřební daň z elektrické energie řadily i elektrobusy. Tato legislativní nejednotnost s sebou přináší mnoho dalších problémů, které jsou asi nejvíce patrné   
  
  
při určování horní hranice přirážky k jízdnému, kdy u vlaků se tato hranice řídí dle zákona o drahách, ale u autobusů se jedná o zákon silniční. Je proto velkou snahou všem dopravcům jejich činnost co nejvíce zjednodušit.

*diskuze:*

Př. **Ondřej Lochman** poděkoval za úvodní vystoupení, ve kterém shledal asi nejpalčivějším problémem sjednocení daňových poplatků za spotřebu elektrické energie na dopravu a otevřel diskuzi.

Posl. **David Pražák** se otázal, zda tento problém již začal být řešen? S kterými ministerstvy se již jednalo, a to zřejmě neúspěšně?

**Ondřej Michalčík** (MD) k tomuto sdělil, že zásadním neúspěchem bylo jednání na MF. Strop přirážek na jízdném v tuto chvíli činí max. 1.100 Kč, avšak náklady na provoz stále rostou. MD má proto zájem SPD plně podpořit. Příští rok by mělo dojít k dalšímu otevření zákona o silniční dopravě a měla by sem být vložena nová vyhláška k přirážkám, aby byla možnost jejich navýšení. Vhodnou cestou by bylo tuto vyhlášku řešit poslaneckým návrhem.

Př. **Ondřej Lochman** s možným řešením vyhlášky poslaneckým návrhem vyslovil souhlas, a to vzhledem k rozdílným parametrům trolejbus X elektrobus, jelikož v jiných státech trolejbusy nejsou vedeny jako drážní vozidla, ale řadí se mezi vozy silniční.

Posl. **Martin** **Kolovratník** zareagoval, že letos např. byl otevřen zákon o drahách, kde bylo možné tento problém dávno vyřešit, a proto doufá, že se navrhované řešení v rámci otevření silničního zákona podaří včas stihnout.

**Jiří Šneberger** (SPD ČR) k problematice doplnil, že v době minulé se otázkou zabýval tehdy ještě poslanec Zbyněk Stanjura v rámci POZE, avšak bez trolejbusů. U stávajícího zákona o drahách bylo prvořadým zájmem, přijmout jej co nejdříve a nebyl proto čas na řešení problému trolejbus X elektrobus. Sdělil, že věří, že v budoucnu se jistě najde několik dalších příležitostí.

Posl. **Stanislav Berkovec** konstatoval, že: „Technologieopět předběhly legislativu“ a je také třeba myslet na ochranu řidičů před cestujícími a v této souvislosti zmínil úspěšnou spolupráci s p. Romanem Budským z VIZE 0.

**Tomáš Pelikán** (SDP ČR) poděkoval za zmínku k otázce bezpečnosti, která je důležitá nejen pro cestující, ale i pro řidiče, který je ve voze sám, a proto je velkou snahou instalovat bezpečnostní kamery do všech vozů – kamerové systémy jsou pro vyhodnocování rozličných událostí velice důležité. Napadáni jsou také revizoři.

Posl. **Tomáš Exner** se dotázal, že jistě existují přehledy o počtech cestujících a černých pasažérů. Jak jsou řešeny přirážky – pokuty?

**Martin Chval** (SDP ČR) k otázce pokut sdělil, že přirážkami – pokutami operují DP, a to leckde platbou na místě pouze 50,- Kč, nebo s mírným navýšením do jednoho týdne, později je nutné platit maximum. V každém městě existuje jiný systém. Dá se říci, že v r. 2022 na 30mil. cestujících bylo 10tis. černých pasažérů. Existují sčítací rámy, které dobře fungují.

Př. **Ondřej Lochman** se poté vrátil k otázce zdanění a navrhl otevřít diskuzi s MF a MPO s tím, že se domnívá, že otázku zdanění elektrobusů by teoreticky bylo možné vložit i do energetického zákona.

**Ondřej Michalčík** (MD) k tomuto sdělil, že v tuto chvíli k problematice MHD probíhá mnoho setkání a bylo by velice vítáno jednotlivé body problému více přiblížit.

**Tomáš Pelikán** (SDP ČR) odvětil, že během těchto setkání jde o co nejlepší rozbor a detailní seznámení se s problematikou MHD napříč celou republikou.

V závěrečné části diskuze bylo zmíněno několik dalších oblastí MHD, kterým je třeba se věnovat   
a kterými jsou, např.:

* Dopravní fond
* Emisní povolenky v MHD
* Větší modernizace MHD
* Ochrana životního prostředí – vybrané prostředky za elektrickou energii čerpanou na dopravu   
   by se „do dopravy“ měly vracet
* Tvorba integrovaných dopravních systémů – technické sjednocení trolej x autobus
* Slevy na jízdném – různé ceny – různé průkazy /- tato otázka by si zasloužila vlastní seminář/
* Modernizační fond by měl začít být funkční
* Platební terminály schopné akceptovat všechny možnosti plateb

Př. **Ondřej Lochman** poté, vzhledem k vyčerpanému času určenému na jednání, schůzi ukončil sdělením, že návrh termínu a programu další schůze bude včas oznámen.

*Schůze byla ukončena ve 14:20 hod.*

Martin E x n e r v.r. Ondřej L o c h m a n  v.r.

ověřovatel podvýboru předseda podvýboru

*zapsala: Michaela Bandi   
dne: 20. října 2023*