



ÚŘAD PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE

MONITORING TISKU

15. 9. 2014

ÚOHS – HS

[ÚOHS povolil změnu vlastníka klinického centra ISCARE](#)

[ÚOHS povolil majetkový vstup Lum-investu do plastikářské firmy](#)

[Las Vegas uprostřed Čech](#)

[Město se žalob a soudů nebojí](#)

ÚOHS – VZ

[Co stavbařům vadí v zákoně o veřejných zakázkách](#)

[Bez víceprací nepostavíte ani rodinný dům](#)

[Zbytečná a dlouhá objížďka](#)

[Nové brněnské studio České televize postaví sdružení ČT Brno](#)

[Praha půjčí dopravnímu podniku na dostavbu linky metra A do Motola 2 miliardy](#)

[Kraj vrátil do miliardového tendru vyloučené dopravce](#)

[Nebezpečné mosty](#)

[Nejasnosti kolem mýtného](#)

[Dotované chytání prachu má chyby. Soutěže byly neprůhledné](#)

[Úklid města se může Nejdku kvůli obří zakázce prodražit. Je podezřelá](#)

Veřejná podpora

[Jak chtějí kandidáti změnit Cheb?](#)

Hospodářská soutěž zahraničí

[Soud EU versus MasterCard skončil](#)

[Trest na Slovensku vypršel](#)

Hospodářská soutěž

[Safichem skupuje strojírenské firmy a zakládá skupinu s miliardovým obratem](#)

Významná tržní síla

[Kdo brání narovnání obchodních vztahů](#)

Veřejné zakázky

[Arriva rychlíky do Mostu jisté nemá, České dráhy věří ve svou výhru](#)

Všeobecné informace

[Sazka se chce připojit k loterii Eurojackpot](#)

[Politici před volbami zachraňují stadion Slavie](#)

[Jančura vyrazí dřív než konkurence](#)

ÚOHS povolil změnu vlastníka klinického centra ISCARE

12.9.2014 Zpravodajství ČTK str. 0 ebn fin

vrn Úřad pro ochranu hospodářské soutěže

Brno 12. září (ČTK) - Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) povolil změnu vlastníka klinického centra ISCARE I.V.F., které se zabývá reprodukční medicínou, léčbou obezity, chorobami zažívacího traktu či plastickou chirurgií. ČTK to řekl předseda ÚOHS **Petr Rafaj**. Firmu Iscare koupil investiční fond soukromého kapitálu Hartenberg Holding, který založil Andrej Babiš společně s bývalým investičním ředitelem Penty Jozefem Janovem prostřednictvím firmy FutureLife. Rozhodnutí ÚOHS zatím není pravomocné.

Většinovým majitelem ISCARE I.V.F byl podle databáze Prodata ke konci roku 2011 podnikatel Tomáš Tamir Winterstein, který je zároveň předsedou představenstva zdravotnické firmy. Klinika podle svého webu působí jako nestátní zdravotnické zařízení od roku 1994. Od roku 2009 je součástí skupiny Iscare Group. Podle serveru motejlek.com bude zdravotnický holding po dokončení transakce zastřešovat firmy s ročními tržbami kolem 650 milionů korun.

Už koncem letošního května média informovala, že Hartenberg přes FutureLife koupil firmy Reprofit International a GynCentrum, které provozují kliniky gynekologie a reprodukční medicíny. Fond získal také podíly ve slovenských farmaceutických firmách Imunoglukan a Pleuran.

Fond Hartenberg, který Janov se současným ministrem financí a šéfem vládního hnutí ANO Babišem založili loni, disponuje asi pěti miliardami korun. Podle Janova se zaměřuje zejména na investiční příležitosti v Česku, Polsku, Rakousku a na Slovensku. Cílem mají být zejména dlouhodobější investice s horizontem pět a více let.

vrn snm
Cas| 14:30

ÚOHS povolil majetkový vstup Lum-investu do plastikářské firmy

12.9.2014 Zpravodajství ČTK str. 0 ebn dpr

vrn Úřad pro ochranu hospodářské soutěže

Brno 12. září (ČTK) - **Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS)** povolil majetkový vstup firmy Lum-invest, a.s. do společnosti BÖHM PLAST-TECHNIK a.s. z České Třebové na Orlickoústecku. ČTK to dnes řekl předseda **ÚOHS Petr Rafaj**. Dosud plastikářskou firmu vlastnila pouze společnost MW s.r.o. z České Třebové.

ÚOHS vedl pouze zjednodušené řízení. Jeho rozhodnutí zatím není pravomocné. Posuzoval oblast výroby technických plastových dílů určených pro automobilový průmysl. Zabýval se také konstrukcí jednoúčelových strojů, montážních linek a výroby nástrojů, což jsou oblasti, ve kterých BÖHM PLAST-TECHNIK a.s. podniká.

BÖHM PLAST-TECHNIK a.s. dodává své výrobky mimo jiné do automobilového i elektrotechnického průmyslu ve střední a východní Evropě. Společnost byla založena roku 1991.

Její hlavní sortimentem je vstřikování termoplastů a s tím související montážní a kompletační práce. Loni firma dosáhla výnosů přes 400 milionů korun. Dlouhodobě je v mírném zisku. Dosud byla jejím stoprocentním vlastníkem společnost MW s.r.o., kterou vlastní společníci Miloš Weiser a Eliška Weiserová. Jediným akcionářem frýdecko-místeckého Lum-investu je podnikatel Pavel Miklas.

vrn kš

Cas| 14:03

Lum-invest může vstoupit do plastikářské firmy

15.9.2014 Hospodářské noviny str. 14 Podniky a trhy

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) povolil majetkový vstup firmy Lum-invest, a. s., do společnosti BÖHM PLAST-TECHNIK, a. s., z České Třebové na Orlickoústecku. Potvrdil to předseda **ÚOHS Petr Rafaj**. Dosud plastikářskou firmu vlastnila pouze společnost MW, s. r. o., z České Třebové.

Las Vegas uprostřed Čech

15.9.2014 Mladá fronta DNES str. 1 Praha

Karolína Kyselová Úřad pro ochranu hospodářské soutěže

Buď Praha všechny herny zakáže, nebo naopak povolí. Současný stav, kdy v některých ulicích hazard kvete a v jiných je zakázán, není podle **antimonopolního úřadu** možný, jde o diskriminaci.

Praha se bude muset definitivně rozhodnout, jestli hazard zakáže plošně, anebo se stane novým Las Vegas. **Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS)** totiž před několika dny rozhodl, že tam, kde politici zakazují hazard jen částečně, nastává diskriminace a omezení volné soutěže na trhu.

Sedmnáct městských částí reguluje hazard částečně. Vymezují ulice, kde mohou herny stát, dobu, kdy mohou být otevřené, či typ provozovny, kde je možné „bedny“ mačkat, tedy například kasina.

„Úřad vyzývá obce, aby nejpozději k 1. lednu 2015 zveřejnily všechna kritéria, na základě kterých se regulace na jejich území uplatňuje,“ uvedl předseda **antimonopolního úřadu Petr Rafaj**.

Měštům pak zbydou dvě varianty, buď hazard zakážou úplně, nebo ho zcela povolí. „Jinak totiž hrozí, že ti soutěžitelé, kteří budou moci na daném trhu i nadále působit, budou zvýhodněni oproti těm, kteří budou nuceni své podnikání ukončit,“ dodal **Rafaj**.

Skončit by tak měl dlouholetý boj o to, které herny v Praze zůstanou a které naopak zmizí. Předejít by se tak mělo i podezření z korupčního jednání šéfů jednotlivých městských částí. Ty aktivisté osočují z nečistých praktik při výběru heren, které mají v ulicích zůstat. „Radnice zpravidla nikdy neuvedly hodnověrné důvody k ponechání či zrušení toho kterého podniku. Jedinou výjimkou jsou radnice, které šly cestou nulové tolerance,“ tvrdí Martin Svoboda, šéf sdružení Občané proti hazardu.

Finální slovo při tvorbě protihazardní vyhlášky má Praha. Magistrát totiž konečnou podobu regulace hazardu vždy schvaluje, v praxi však respektuje míru omezení, kterou si zvolí každá radnice jednotlivých městských částí sama.

„Nejsme pro úplný zákaz, ale ani pro rozšiřování heren. Jsme pro omezení hazardu,“ tvrdí třeba Pavel Caldr, starosta Prahy 4, kde je v současnosti necelá třicítka heren. Od ledna 2015 si však bude muset nový starosta, který vzejde z podzimních voleb, vybrat. Mít herny jen na některých ulicích už nebude možné.

Se svou regulací jsou spokojeni i v Praze 1, tady zůstala dvacítko kasin. „Jsme přesvědčeni, že stávající regulace hazardu v Praze 1 je dostatečně kompromisním řešením vzhledem k společenské bezpečnosti luxusních kasin v centru,“ tvrdí starosta první městské části Oldřich Lomecký.

Pravidla pro hazard

Avšak i zachování kasin by mělo mít v budoucnu jasná pravidla. **Antimonopolní úřad** navrhuje obcím, aby přesně vymezily, v jakých oblastech mohou být loterie provozovány. „Snahou úřadu není zvýšit množství loterijních provozoven, ale zabránit diskriminaci při jejich regulaci,“ dodal **Rafaj**. Herny bude tedy možné zakázat v celé čtvrti, v centru města či třeba v sociálně slabší lokalitě. Musí se však jednat o celistvý územní celek. Vybírat podniky, které mají zůstat a které zmizet podle nejasného klíče napříč ulicemi, už nebude možné.

7 933 herních přístrojů lze nyní najít v hlavním městě. (údaj Ministerstva financí za 07/2014)

FAKTA

Hazard v Praze

17 z 22 pražských městských částí hazard reguluje částečně. Nejvíce povolených hracích přístrojů je v současnosti v Praze 1 (1 263) a Praze 4 (1 074 přístrojů). (Zdroj: Ministerstvo financí, červenec 2014) Pět městských částí hazard zakazuje úplně. Nulovou toleranci vyhlásila Praha 2, Praha 5, Praha 6, Praha 7 a Praha 12.

Regionální mutace | Mladá fronta DNES - Praha

Město se žalob a soudů nebojí

12.9.2014 5plus2 str. 2 Karlovarsko

PETR KOZOHORSKÝ Úřad pro ochranu hospodářské soutěže

Antimonopolní úřad nemá problém se zrušením všech heren. Omezení jejich počtu však může hraničit s diskriminací.

KARLOVY VARY / Boj o regulaci hazardu v Karlových Varech zřejmě jen tak neskončí. Odpůrci omezení počtu heren totiž dostali do rukou novou zbraň v podobě stanoviska **Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže** k regulaci provozu loterií a jiných podobných her obcemi. Provozovatelé podniků, kteří se nedostanou mezi „vyvolené“, se totiž mohou podle **antimonopolního úřadu** oprávněně cítit diskriminovaní.

„Žaloba je jednou z možností, poradím se proto s právníkem. Možná ale, že počkám až po volbách, kdy se, jak doufám, změní vedení města,“ vyjádřil se Vladimír Böhm, který je od počátku kritikem regulace hazardu. Jeho podnik se na seznam povolených nedostal. Dvakrát se na zastupitelstvu pokusil rozhodnutí zvrátit, dvakrát neuspěl.

„Samozřejmě, vyhlášku regulující hazard v Karlových Varech, může napadnout kdokoliv. Přesto se nedomníváme, že by nesplňovala něco z toho, na co **Úřad pro ochranu hospodářské soutěže** ve svém stanovisku upozorňuje,“ reagoval Jan Kopál, mluvčí karlovarského magistrátu.

Nulová tolerance k hazardu přitom není pro úřad problém. Nezvýhodňuje totiž nikoho. Při částečném omezení ovšem podle názoru úřadu může problém vzniknout.

„V takovém případě totiž hrozí, že soutěžitelé, kteří budou moci na daném trhu i nadále působit, budou zvýhodněni oproti těm, kteří budou nuceni své podnikání ukončit. Pokud by se obec současně rozhodla neumožnit zřízení dalších loterijních provozoven na svém území, mohlo by dojít k zafixování situace na trhu a ke značnému zvýhodnění těch soutěžitelů, kteří tam již působí,“ píše se ve stanovisku **antimonopolního úřadu**. A přesně to je případ Karlových Varů.

„Výsledek redukce míst, kde se provozuje hazard o dvě třetiny, je z mého pohledu dobrým kompromisem. Ale stále je to jen první krok regulace hazardu,“ řekl o regulaci hazardu v Karlových Varech primátor Petr Kulhánek. „Navíc místa, která zůstala, musí plnit řadu kritérií, která dříve nastavena nebyla,“ doplnil.

Herny, které v Karlových Varech zůstaly, tak musí být mimo jiné vybaveny kamerovým systémem. Přístup do nich po 22. hodině je pouze na zvonek. Zvenku pak nesmí herna lákat neonovými poutači upozorňující například na výši jackpotu.

Tyto podmínky kontrolují strážníci městské policie. „Dohlížíme ale také na to, zda herny, které podle vyhlášky mají skončit, skutečně končí. A hitem poslední doby jsou takzvané kvízomaty. Zatím jsme při kontrolách v Karlových Varech objevili jeden,“ uvedl Marcel

Vlasák, velitel městské policie.

Seznam heren, které smějí v Karlových Varech nadále působit, vypracovala na základě požadavků radnice Unie herního průmyslu. Z původních 90 heren jich zůstalo 34. „Zaznamenali jsme ohlasy, jak zařadit na seznam další adresy, tak ale třeba také žádající odstranění herny ze seznamu povolených. Obdrželi jsme například petici za zrušení herny v ulici Karla Kučery ve Dvorech. Radní by se peticí měli zabývat 16. září,“ dodal Jan Kopál.

Foto popis| Dvě třetiny heren v Karlových Varech jsou zrušené. Likvidace další se lidé dožadují peticí.

Foto autor| FOTO / ARCHIV 5plus2

Co stavbařům vadí v zákoně o veřejných zakázkách

12.9.2014 Stavitel str. 48 Ekonomika

Jiří Kučera Úřad pro ochranu hospodářské soutěže

Veřejné zakázky, zejména zakázky na stavební práce a s tím spojený zákon o veřejných zakázkách, jsou tématem různých debat odborníků, ale i těch, kteří se za odborníky pouze považují. Setkáváme se s názory, že zákon je tak špatný, že nelze žádnou stavbu podle něj postavit.

Otázky problematiky zadávání veřejných zakázek vyžadují hlubší analýzu a to zejména nyní, kdy Česká republika stojí před úkolem tvorby nového zákona o veřejných zakázkách. Časopis Stavitel požádal Ing. Václava Matyáše, prezidenta Svazu podnikatelů ve stavebnictví v ČR, o jeho názor.

Následující připomínky ale i další zásady by měl řešit nový zákon o veřejných zakázkách, který bude transpozicí směrnice č. 2014/24 EU do právního řádu České republiky. Její účinnost by však měla nastat až od 1. ledna 2016. Proto bylo rozhodnuto o řešení některých hlavních problémů v technické novele stávajícího zákona ještě letos.

Připomínka první - zákon je složitý a nesrozumitelný. Z pohledu zadavatelů, kteří zadávají menší stavby příležitostně, skutečně složitý je. Zákon podrobně stanoví obsah zadávací dokumentace, klade odpovědnost za její správnost a úplnost na zadavatele. Zadavatelé obtížně stanovují zadávací podmínky, kvalifikační požadavky. Jsou vedeni obavou, aby nebyli obviněni z manipulace zadávacího řízení s cílem připravit výběr pro předem určeného uchazeče. Celou touto oblastí se prolíná úporná snaha boje proti korupci, která ovšem často vede k iracionálnímu jednání zúčastněných partnerů, aniž by však byla schopna hrozbě korupce čelit.

Připomínka druhá se vztahuje k hodnocení nabídek. Přestože zákon umožňuje hodnotit nabídky buď podle ekonomické výhodnosti, nebo podle ceny, zadavatelé se až na výjimky řídí hodnocením výhradně podle ceny. To je snad nejzávažnější nedostatek aplikace zákona. Tato praxe není důsledkem nedokonalosti zákona, ale především malé odvahy zadavatele vybrat uchazeče, který nabízí skutečně nejvýhodnější řešení. V české společnosti se vytvořilo klima vzájemného podezírání, podávání stížností, trestních oznámení, ale i napadání výsledků výběrového řízení. V této souvislosti je třeba se kriticky zmínit i o postupech **Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže**. Zde se hromadí nerozhodnuté případy, rozhodovací lhůty stanovené správním řádem nejsou dodržovány. Úřad si v zákoně prosadil i definici zahájení řízení zcela mimo rámec správního řádu. Rozhodnutí úřadu jsou nepředvídatelná, v typově shodných případech se rozhoduje nezřídka jinak. Dochází k odsouvání zahajování staveb a tím mnohdy ke zcela reálnému ohrožení čerpání finančních prostředků, zejména evropských fondů.

Připomínka třetí se týká nepřiměřeně nízké nabídkové ceny. Stavební firmy při vědomí, že většina zadavatelů hodnotí nabídky výhradně podle ceny, zvyšují naději na získání zakázky podáním nabídky za cenu, za kterou nelze stavbu v souladu s projektem v potřebné kvalitě realizovat. Přestože zákon umožňuje nabídku s mimořádně nízkou nabídkovou cenou vyřadit v případech, kdy ji uchazeč není schopen přesvědčivým způsobem obhájit, zadavatelé opět nemají odvalu, ze stejných důvodů uvedených výše, takového uchazeče vyloučit. Co je

potom důsledkem? Použití nekvalitního materiálu, snížená kvalita provedených prací a zanedbávání otázek bezpečnosti při práci. Aby pak stavbu bylo možno vůbec dokončit, zvyšuje se tlak na vícepráce. Není pro zadavatele nic jednoduššího - jak nepřiměřeně nízkou (nereálnou) cenu ověřit, nežli k zadávací dokumentaci zajistit zpracování kontrolního propočtu podle obecně respektovaných cenových soustav. U nabídky, která se bude odchylovat od tohoto propočtu o více, řekněme, než 10 %, měl by následovat skutečný proces prokázání reálnosti nabídkové ceny. Zadavatelé velmi podceňují kvalitu výkonu stavebního a technického dozoru stavby, který by měl odhalit případy neodůvodněných odchylek od projektu, provádění nekvalitních prací nebo použití nekvalitního materiálu. Že to možné je, lze prokázat na stavbách privátních investorů, kteří mají přímý zájem na kvalitě prací a dodržování rozpočtu.

Připomínka čtvrtá - rozlišení a respektování pojmů dodatečné práce, vícepráce, méněpráce. Zákon stanoví postupy, kdy v zájmu efektivnosti stavební zakázky lze až do limitu 20 % ceny stavebních prací zadat dodatečné práce témuž zhotoviteli. (Směrnice EU připouští až 50 %, u nás byla při transpozici zpřísněna.) Vícepráce se vyskytují téměř na každé stavbě, která je individuálním, neopakovatelným „výrobkem“, a ani dobře vypracovaný projekt mnohé nepředvídatelné okolnosti nedokáže správně odhadnout. Stavby se díky dlouhé době investorské přípravy mnohdy realizují s časovým posunem, kdy mohlo dojít ke změně norem, požadavků na provoz, energetickou náročnost, bezpečnost a ochranu, k vývoji nových vhodnějších materiálů a technologií, a proto i k potřebě jiného řešení, kvalitativního doplnění projektu. Ne vždy musí být ale toto nové řešení dražší. Na stavbě se kromě toho vyskytují zároveň tzv. méněpráce, kdy zadavatel z úsporných důvodů, nebo z důvodu redukce původního záměru, náklady snižuje. A právě ve výkladu pojmů dodatečné práce a vícepráce je jádro problému. Autoři zákona jimi rozumí všechny práce, které nebyly v původním zadání obsaženy, přestože v řadě případů jsou náhradou původního řešení. Ty se postupně sčítají, aniž by byly odečteny méněpráce a úspory. Objektivním hlediskem pro posuzování limitu by mělo být saldo víceprací a méně prací.

Foto popis| Ing. Václav Matyáš: Celou touto oblastí se prolíná úporná snaha boje proti korupci, která ovšem často vede k iracionálnímu jednání zúčastněných partnerů, aniž by však byla schopna hrozbě korupce čelit.

Stavbaři a právníci

12.9.2014 ASB str. 22 Analýza: veřejné zakázky

JAN TESARŮ Úřad pro ochranu hospodářské soutěže

ANALÝZA: VEŘEJNÉ ZAKÁZKY

Další novela zákona o státních zakázkách by měla investorům odlehčit břemeno téměř povinné volby nejlevnější nabídky. Soutěžitelé i vyhlášovatelé ale netrpělivě vyhlížejí nový zákon, který by měl plně reflektovat směrnici EU, mj. nahrazením nejlevnějšího řešení řešením ekonomicky nejvýhodnějším. A otevřít tak cestu k narovnání trhu.

Když ještě byla americká společnost Westinghouse významným stavitelem atomových elektráren, všimli si novináři, že zaměstnává více právníků než inženýrů. Ondřej Chládek, ředitel strategie firmy Chládek a Tintěra, si v nejnovější čtvrtletní analýze stavebního průmyslu povzdechl: „Reprezentantem oboru přestávají být technici a stavební inženýři, ale vládnou mu ekonomové a právníci.“ „Kdyby se lidé v branži, ta určitá profesní a sociální skupina, chtěli chovat slušně, stačily by velmi subtilní zákony a fungovalo by to. Tady se ale té sociální vzájemnosti ještě musíme krůček po krůčku učit,“ dodává v telefonickém rozhovoru. V roce 2008 například **Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS)** zahájil 245 prvostupňových řízení týkajících se veřejných zakázek. Loni to bylo 668 řízení, tedy 2,7krát více. Počet vydaných rozhodnutí se zvyšoval z 391 v roce 2008 na rekordních 1049 v roce 2012, loni bylo vydáno 959 rozhodnutí. Ve výroční zprávě **ÚOHS** za minulý rok si předseda Úřadu **Petr Rafaj** právě veřejných zakázek všimá v první řadě. Píše: „Úřad již tradičně překonal rekord v počtu zahájených správních řízení, kterého bylo dosaženo v roce předcházejícím. Téměř 670 zahájených prvostupňových správních řízení a 282 rozkladů je číslo skutečně obrovské, k němuž je pak třeba připočítat dalších několik tisíc zakázek, které jsme prošetřovali na základě obdržení podnětů.“ Dlužno dodat, že veřejné zakázky a potíže s nimi se netýkají jen stavebnictví. Dalším významným sektorem jsou v tomto ohledu informační technologie. Společně mají tato dvě průmyslová odvětví patrně velikost trhu, svou „všudypřítomnost“ a vysoce specializovanou odbornost. Rozdíl je patrně v tom, že stát, největší investor u nás, zajišťuje stavebnictví 30 až 40 procent jeho výkonu, jak odhaduje výzkumné sdružení CEEC Research. Z více než 206 mld. Kč, kterými podle Českého statistického úřadu (ČSÚ) loni stavebnictví přispělo k hrubému domácímu produktu země, tak zhruba 62 až 83 mld. Kč podléhá režimu veřejných zakázek. To je 1,6 až 2,12 procenta HDP.

Nastupují právníci

Zákon o veřejných zakázkách (ZVZ) byl poprvé přijat v roce 2004, po dvou letech byl nahrazen zákonem 137/2006. Protože však ani tento nový zákon nepřinesl potřebnou přehlednost, pružnost a jednoduchost do procesu vypisování a hodnocení veřejných zakázek, začala se v roce 2011 připravovat novela, která vešla v platnost v dubnu roku následujícího. Mezi odborníky získala přezdívku „protikorupční“. Především proto, že rozšířila okruh zadavatelů zakázek, snížila limity finančního objemu zakázky pro povinný postup podle zákona o veřejných zakázkách, přinesla změny v prokazování kvalifikace soutěžitelů a rozšířila počet případů, kdy je zadavatel povinen zadávací řízení zrušit. Do roka a do dne se ale i tato novela (zákon 55/2012 Sb.) mění. Zákonným opatřením Senátu se některá protikorupční opatření eliminují. Zvyšují se meze pro podlimitní zakázky. Zvyšuje se počet případů, kdy zadavatel není povinen řízení zrušit, například když opakovaně obdrží jen jednu nabídku atd. Novela vstoupila v platnost k 1. lednu tohoto roku.

Proměnlivost zákonné regulace přirozeně přitahuje do oboru právníky. Ke každé novele vycházejí prováděcí vyhlášky, výklady, metodické pokyny. To je pro stavbaře i pro zadavatele veřejných zakázek docela stresující situace. Dala se vytušit ze zpráv o odkládání vypisování velkých tendrů, o protestech a stížnostech soutěžitelů, o aktivitách protikorupční policie a státních zástupců a v neposlední řadě i z nárůstu počtu případů řešených ÚOHS.

„V roce 2013 Úřad přezkoumal na základě přijatých podnětů 2873 veřejných zakázek a dalších téměř 500 na základě přijatých návrhů.

Počet správních řízení zahájených z moci úřední meziročně vzrostl o 20 procent. Úřad využil možností poskytnutých tzv. protikorupční novelou a zpřísnil svou rozhodovací praxi. Při stejném počtu uložených pokut vzrostla jejich výše v roce 2013 o 48,7 procenta,“ uvádí Úřad ve své výroční zprávě.

Zásadní problémy však novela nevyřešila. „Bohužel, ve veřejných zakázkách se zadavatelé soustřeďují výhradně na jedno kritérium, a to na cenu. Vícekriteriální hodnocení si totiž netroufají dělat z důvodů velkých rizik, která za současné legislativní situace a trestní praxe (odpovědnosti) vznikají, a to jak pro projekt Z záměr, tak odvozeně pro zadavatelskou organizaci, a zejména i nejen přímo zodpovědné, ale i jen v projektu různě zúčastněné fyzické osoby,“ poznamenává Ladislav Čech st., předseda představenstva projekční kanceláře Čech-Engineering, a. s., v komentáři k analýze českého stavebnictví za 1. letošní čtvrtletí, sestavované pravidelně CEEC Research. „Na vícekriteriální zadávání si však netroufají i díky neznalosti, ne-li neschopnosti dělat profesionálně a komplexně investorský projekt management,“ dodává L. Čech.

Jde především o komplexní hodnocení realizace projektu, nejen cenu konkrétní soutěžené dodávky. Tedy nejen o pořizovací náklady na stavbu, ale také o náklady na její užívání, údržbu a renovace. V tomto tématu se dnes více než stavební společnosti angažují projekční kanceláře. Na jednu stranu jistě proto, že mezi nimi (a architekty) hřmí nejudatnější konkurence. Tuto živnost lze provozovat jak ve špičkově vybavených společnostech, s know-how prověřených léty praxe a mezinárodními zkušenostmi a řízenými vysoce kompetentními odborníky, tak také s jedním počítačem a rýsovacím prknem v obývacím pokoji. Na druhou stranu ale také proto, že kvalitní projekt je předpokladem kvalitní realizace a komfortního užívání stavby. „Nedošlo za tu celou dobu k žádné výrazné investiční injekci ze strany státu, ani podpoře a záruce směrem k váhajícím investorům. Zbývá tedy boj o hubené obchodní případy, kdy je na jejich začátku kladen důraz pouze na nejnižší cenu zakázky bez ohledu na její kvalitu a schopnost vybraného dodavatele zakázku zrealizovat,“ cituje Kvartální analýza Roberta Špotta, výkonného ředitele firmy Syner.

„Bohužel se tato strategie projevuje již ve fázi projektování, či přesněji, levně a nekvalitně zpracovaných projektů, a tím se generálnímu dodavateli pozice výrazně zhoršuje. Dodržení kvality zkrátka něco stojí, a to se projeví v ceně projektu, stavebních prací i v ceně použitého materiálu.“ Nebo obráceně - špatný projekt vede k vícenákladům, nekvalitnímu provedení stavby a k její nižší užitné hodnotě. „Na loňské Konferenci ředitelů projekčních kanceláří pořádané CEEC Research mne nejvíc zarazilo, že zástupci velkých státních investorů (ministerstev, krajů, měst a obcí) nekřičeli nejhlasitěji ze všech zúčastněných, že výběrová řízení veřejných zakázek na stavební a projektové práce podle kritéria nejnižší ceny jim nepřinášejí nic pozitivního. Zbaběle mlčeli a nechali za sebe protestovat komory, projektanty a dodavatele staveb,“ říká Pavel Štěpán, prezident Českého svazu stavebních inženýrů. „Musel uplynout další rok, než konečně přichází pozitivní impuls přímo z MMR, že se

zadávaním veřejných zakázek je třeba něco urychleně udělat. Teď alespoň novelu.“ Na začátku července Ministerstvo pro místní rozvoj, vedené ministryní Věrou Jourovou, připravilo malou, tzv. technickou novelu zákona o veřejných zakázkách, která by měla platit od 1. ledna příštího roku. Měla by především uvolnit tlak na nejnižší cenu jako hlavního hodnotícího kritéria a měla by přinést ještě další zjednodušení, která se týkají možnosti vyhlášení vítěze tendru i v případě jediného účastníka, zrušení seznamu hodnotitelů aj.

Vlídne, růstové jaro

Přesto by se mohlo zdát, že novela ZVZ přijatá loni zákonným opatřením Senátu a platná od 1. ledna 2014 pozitivní změny vyvolala.

Stavební výroba za první kvartál tohoto roku stoupla o 8,4 % ve srovnání se stejným obdobím loni. Počet nových stavebních zakázek se meziročně zvýšil o 4,2 %, jejich hodnota skoro o 53 %, přičemž v inženýrském stavitelství dokonce o téměř 69 procent.

To se týkalo i veřejných zakázek. V prvních čtyřech měsících tohoto roku podle Věstníku veřejných zakázek bylo v lednu až dubnu vyhlášeno 1187 stavebních zakázek, o 49,7 % více než ve stejném období loni. Meziroční srovnání je do určité míry ovlivněno změnami ZVZ ve výši limitů. Po modelovém přepočtu na srovnatelné údaje by meziroční zvýšení počtu zakázek dosahovalo 58,2 procenta. Celková hodnota zakázek se meziročně zvýšila o 51,1 %, respektive 51,8 procenta na 42,1 miliardy korun.

Růstu stavební výroby jistě napomohly příznivé počasí v zimních měsících a hospodářské oživení. Částečně také velmi slabá srovnávací základna loňského roku. Co ale povzbudilo veřejné zakázky? Že by novela zákona? „Oživení stavebnictví není razantní a určitě mu nepomohly zákony, ale v soukromém sektoru obava lidí (investorů) ze znehodnocení koruny. U veřejných zakázek snaha politiků alespoň z části naplnit sliby dané před volbami,“ říká v rozhovoru pro ASB Pavel Křeček, předseda České komory autorizovaných inženýrů a techniků.

Opatrný v hodnocení je i Miroslav Kos, předseda představenstva a generální ředitel projekční firmy Sweco Hydroprojekt. „Domnívám se, že nejde o oživení stavební výroby, ale o krátkodobé oživení aktivity veřejné sféry, neboť je potřeba již začít plnit alespoň částečně volební sliby,“ říká. Připouští, že statisticky stavebnictví povyroستlo, ale jde podle něj spíše o efekt nízké srovnávací základny.

„Do jisté míry se projevuje snaha dočerpávat prostředky z fondů EU, mírně se oživila bytová výstavba a průmyslové investice. Využívají se delší dobu připravené projekty, avšak nepřipravují se v dostatečné míře nové. Proto stavebnictví ještě delší dobu neporoste, nemá podle čeho stavět. Novely zákona o veřejných zakázkách jsou v přípravě a nemají na nic vliv,“ dodává M. Kos.

Zvýšení hodnoty veřejných zakázek ve stavebnictví ovšem neznamená zvýšení cen za projekční a stavební práce, byť oněch cen nejnižších. Marže se snižují, stále poměrně značných 27 procent z inženýrských a projekčních firem dotazovaných během průzkumu CEEC Research je ochotno přijmout zakázku s marží nulovou nebo zápornou.

Každá čtvrtá projekční kancelář porušuje své interní předpisy o řízení rizik, aby získala zakázku. U stavebních společností až 38 % z nich je ochotno přijmout neziskovou nebo ztrátovou zakázku a zhruba polovina jich porušuje interní předpisy risk managementu.

U velkých stavebních společností jsou to až 73 procenta. Hodnocení tendrů v efektivitě při získávání zakázky mezi dodavateli projekčních a inženýrských prací klesá. Jako důvod společnosti uvádějí v první řadě nízké ceny, kterými zpravidla výběrové řízení končí a pro řadu firem by to znamenalo zakázku dotovat.

„Také dlouhý proces některých výběrových řízení je výraznou komplikací, tj. i pokud zakázku vyhrají a jedná se o veřejného investora, někdo z konkurentů se odvolá proti výsledku a celé řízení zablokuje (vítězná firma má pak do jisté míry blokovánu kapacitu atd.),“ komentuje CEEC Research výsledky průzkumu. Dalším ze zmiňovaných problémů je i nekvalitní projektová dokumentace, podle které mají firmy nabídku připravit a nacenit, což způsobuje další rizika, pokud nemají možnost a čas s investorem vše pečlivě projít. Z desetibodové stupnice hodnocení efektivnosti získala výběrová řízení průměrnou - a nejnižší - známku 4,9 (loni 6,1). Nejefektivnější způsob získávání zakázek - na základě osobních kontaktů - má známku 7,2 (stejně jako loni). Podobně jsou na tom malé stavební společnosti. Velké stavební firmy naopak výběrová řízení hodnotí v efektivitě získávání kontraktů lépe.

Podle průzkumu se 71 % dotazovaných ředitelů stavebních společností nesetkala v poslední době se žádostí o úplatek. Před rokem to bylo 60 procent. „Historicky se tak za celou dobu sledování tohoto jevu jedná o nejlepší výsledek,“ zdůrazňuje CEEC Research.

„Problém podle našich předchozích výzkumů spočíval především ve výběrových řízeních financovaných z veřejných zdrojů. Situaci v oblasti korupce a transparentnosti zakázek podle slov představitelů firem pomohla zlepšit novela zákona o zadávání veřejných zakázek z dubna 2012. Zároveň však podle ředitelů firem zmíněná novela zadávání zakázek velice zkomplikovala a zpomalila.“ Nyní jde o to, zda tzv. malá technická novela platná od počátku tohoto roku, která řadu protikorupčních opatření uvolňuje, i další technická novela připravovaná na počátek roku příštího, nezpůsobí také uvolnění obchodních mravů. „Neobávám se, že by zvýšení finančních limitů na podlimitní stavební práce způsobily návrat korupce. Naopak si myslím, že to povede k výběru kvalitnějších nabídek,“ říká Pavel Křeček.

Možnost návratu korupce netrápí ani Roberta Pergla, předsedu Komory administrátorů veřejných zakázek: „Kdo chtěl podvádět, mohl i při současné úpravě. Naopak tato legální možnost, samozřejmě v jasně stanovených případech, umožní dokončení spousty staveb, které by jinak nebyly právně dokončitelné, bez obavy z trestního stíhání.“ Podle R. Pergla i novela připravovaná na příští rok bude mít citelné kladné důsledky. „Výběr dodavatele podle ceny je podle mě překonané kritérium, státní úředníci to vědí, ale nemají buď dost odvahy, nebo dost zkušeností použít jiná kritéria. Podle této novely bude možné hodnotit i týmy, které budou pracovat na zakázce. Pokud budou veřejní investoři s tímto kritériem dobře pracovat, povede to samozřejmě k obnovení profesionality a kvality.“

Nový zákon by měl fungovat

Kromě technické novely, jež by měla začít platit příští rok, připravuje ministerstvo pro místní rozvoj novelu „velkou“, prakticky nový zákon, jenž by měl plně implementovat směrnici Evropské unie 24/14/EU o zadávání veřejných zakázek. Zákon by měl nejen důkladně ošetřit institut minimální ceny, ale měl by také řešit otázku víceprací, měl by umožnit hodnocení nabídek podle celkové ekonomické výhodnosti a řadu dalších problémů.

„V připravovaném zákonu se jeví mnohem větší možnost výběru uchazeče o zakázku podle kvalitativních hledisek, a ne jak je tomu dnes podle nejnižší ceny,“ ujišťuje P. Křeček. A snad

by mohl vést i k ozdravení trhu projekčních a inženýrských prací. „U soukromých investorů již dávno není jediným kritériem nejnižší cena. Je pravda, že přetlak v množství projektantů (ne ovšem u všech profesí - staticů ocelářů je naopak nedostatek), zejména u architektů, vede k dumpingovým cenám, k vzájemnému požírání“. Fakulty architektury chrlí tisíce absolventů a nikdo jim neřekne, že nenajdou uplatnění. Snažíme se v novém zákonu zakotvit, podobně jako v Německu, pracovní nazvanou bezpečnou cenu. Kolegové v Německu mají oporu ve vyhlášce schválenou Spolkovou radou.“ Nový zákon by měl začít platit od roku 2016. Ukončil by tak více než 10 let nejasností, pochybností, klíčků, podvodů, korupce i obav z ní. Očekávání jsou mezi stavbaři velká, tak snad se nic nepokazí.

Foto autor| foto THINKSTOCK

Bez víceprací nepostavíte ani rodinný dům

15.9.2014 Euro str. 61 Light

(pr) Úřad pro ochranu hospodářské soutěže

Veřejné zakázky musejí mít jasná pravidla, beze změn se nedá postavit ani dům, natož divadlo, říká po zkušenostech se stavbou náměstek plzeňského primátora

Plzeň je městem velkých plánů. Ve městě se například otevřelo nejmodernější divadlo v zemi, chystá se revitalizace Štruncových sadů, kde sídlí fotbalová Viktorie. Nic ale není zadarmo a nic také nejde vždy lehce. Jak se bude město vyrovnávat s vícepracemi po dostavbě divadla a není-li to impuls, který by měl nastartovat legislativní změny, odpovídá náměstek plzeňského primátora Pavel Šindelář.

* Do vaší působnosti spadá zadávání veřejných zakázek. Jak náročná byla v tomto ohledu stavba nového divadla J. K. Tyla v hodnotě bezmála 900 milionů? Vyřešil se už spor o dvacetimilionové vícepráce?

Budova Nového divadla je financována i z dotačních prostředků Evropské unie. Bylo tedy nutné dodržet jak podmínky zákona o veřejných zakázkách, tak i podmínky donátora. Při stavbě takto velkých a technicky ojedinělých objektů vznikají přirozeně požadavky na úpravy, doplnění nebo zpřesnění projektu. Právní norma, stejně jako podmínky z EU dotovaných projektů vám ale de facto změny projektu neumožňují a vy se, dle mého názoru nezaviněně, vystavujete hrozbě korekcí a penalizací. Beze změn v projektu v průběhu realizace nepostavíte rodinný dům, natož divadlo se složitými technologiemi.

* A spor o vícepráce?

Zastupitelstvo města Plzně neschválilo proplacení zemních prací dodavateli stavby. Od březnového rozhodnutí se zatím spor nijak nevyvíjel. Stavební firma se soustředila na dokončení Nového divadla.

* V současnosti se má upravovat zákon o veřejných zakázkách. Má se zvýšit limit pro vícepráce i zadávání bez výběrového řízení. Nesníží se transparentnost zakázek?

Problém není v limitech veřejných zakázek ani v jejich transparentnosti. Tímto slovem se zaklínají mnozí populističtí politici, kdykoli na veřejné zakázky dojde řada. Nezbytná, a to v jakékoli oblasti práva, je předvídatelnost rozhodnutí orgánů přezkumu a právní jistota. Pokud víte, kde jsou mantinely a jak je v obdobných záležitostech stabilně rozhodováno, je jen na vás, zda za tuto mez půjdete. Mnohá rozhodnutí právní jistotu soutěžitelů spíše podlamují.

* Mělo by se upravit fungování **Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže**?

Když je dnes výběrové řízení napadeno, automaticky vzniká u lidí pocit, že musí být s takovou zakázkou něco v nepořádku. Už se ale nemluví o tom, že podmínky pro podání námitek nebo návrhu na přezkum jsou poměrně benevolentní. K tomu připočtete několikaměsíční proces rozhodování **ÚOHS**, což je dáno právě počtem podání, a pochyby o regulérnosti se hledají velmi snadno. Řešením by mohlo být zvýšení horního limitu kauce

při podání návrhu a zpřísnění podmínek pro vydání předběžných opatření znemožňující další postup v zakázce. Tím by mohly odpadnout mnohdy účelově podané návrhy.

* Jak se vyvíjí spor města s investorem zamýšleného obchodního domu Corso, které lidé zamítli v referendu? Městu hrozí stamilionové pokuty.

Investor OC CORSO pro svůj projekt nezískal územní rozhodnutí. V současné době další jednání v této věci neprobíhají. Nicméně si nemyslím, že by město Plzeň investorovi znemožnilo projekt realizovat. Referendum vzešlo z iniciativy občanů, kterým se projekt investora v centrální části Plzně nezamlouval. O smluvních pokutách, respektive náhradě škody, se zatím mluví pouze v médiích. Investor dosud žádnou sumu nevyčísлил.

* Jak se díváte na možnost revitalizace Štruncových sadů. Investice tam již v minulých letech proběhly, vy ale plánujete další...

Začalo to rozsáhlou rekonstrukcí fotbalového stadionu. Ve spolupráci s FC Viktoria přibudou ke stadionu ještě administrativní budovy. V této lokalitě se dále revitalizovaly okolní plochy pro volnočasové aktivity, v čemž bychom rádi pokračovali. S tím souvisí i zpevnění náplavky řeky Radbuzy, která by ve městě nabídla další prostor pro kulturní akce, kavárny, restaurace a město samotné by ještě více oživila a zatraktivnila.

* Do vaší působnosti spadá i odpadové hospodářství města. V Plzni kdysi fungoval dost revoluční systém volného trhu. Jakou cestou chcete jít dál?

V červnu jsme schválili vyhlášku o nakládání s komunálním odpadem. Končí tím současný systém, který není nijak ze strany města regulován. Naším cílem je dostat veškerý komunální odpad pod naši kontrolu a nakládat s ním ekologicky a efektivně. Nová spalovna bude teplem zásobovat Severní předměstí, tedy asi deset tisíc domácností. Skládkování odpadu je už dnes historie. Víím, že tento postoj vyvolává u svozových firem a majitelů skládek silné animozity. V 21. století je ale potřeba na odpad nahlížet jako na využitelnou komoditu, skládkování tyto efekty nemá.

Foto popis| konec volného trhu. „V 21. století je potřeba na odpad nahlížet jako na využitelnou komoditu, skládkování tyto efekty nemá,“ říká náměstek plzeňského primátora Pavel Šindelář.

Zbytečná a dlouhá objížďka

15.9.2014 Euro str. 50 Hyde park
Úřad pro ochranu hospodářské soutěže

Kvalitní infrastruktura je jedinou cestou České republiky do střední Evropy

Když J. A. Baťa mezi velkými válkami sepsal dílo Budujme stát pro 40 000 000 lidí, nejspíš neměl tušení, jak aktuální jeho názory téměř o jedno století později bohužel budou. Investiční a strategické problémy s tím spojené spočívají mimo jiné v právně-legislativních pochybeních minulosti, která je zapotřebí urychleně identifikovat a napravit.

Je smutnou pravdou, že v roce 2014 se v České republice potýkáme s kvalitativně i kvantitativně nedostatečnou infrastrukturní sítí, která nás v porovnání nejen s našimi sousedy řadí do skupiny států druhé kategorie. O to zoufalejší je pohled na plánované a realizované stavby. Rozvoj dopravní sítě stagnuje a nezdá se, že by to - s výjimkou několika, zřejmě nadprůměrných politiků a jiných osobností - vzbuzovalo znepokojení. Naše infrastruktura je zhruba na úrovni francouzské na počátku 70. let minulého století, o 50 let zpožděná.

Roztříštěnost stavebního řízení Kvalita dopravní infrastruktury a zejména tzv. páteřní sítě přináší, ale příležitostně také bere mnohem více, než se na první pohled zdá. Je proto nutné prohlédnout a uvědomit si veškeré souvislosti. Je zapotřebí udělat to dříve, nežli bude pozdě, protože ani Evropa, ani nikdo jiný nebude příliš dlouho čekat, aby nás objel. Doslova.

Kvalitní dopravní průsečíky napříč Českou republikou dnes neexistují. Dálnice D3 není dostavěna, což už za rok bude předmětem oprávněných výčitek ze strany našich rakouských sousedů, pracujících na dostavbě jejich navazujícího úseku dnem i nocí. Hornorakouský hejtman Josef Pühringer řekl, že díky otevření 130kilometrové hranice s jižními Čechami po pádu železné opony je dnes jeho země nejrychleji rostoucím regionem Rakouska.

V železniční infrastruktuře nejsou připraveny vysokorychlostní traťové koridory, které by umožnily mimo jiné návrat pestré škály zboží zpět na tratě. V takovém případě hledíme mimo jiné na důsledek roztříštěnosti procesu povolování staveb, v jehož průběhu je nutno vydat mnoho správních rozhodnutí napadnutelných různými opravnými prostředky vloženými do rukou zástupců účastníků řízení. Vytvoření speciálního, jednotného stavebního řízení zavádějícího koncentraci připomínek ze strany veřejnosti či k projektům často destruktivně přístupujících ekologických organizací je proto pro (významné) liniové stavby a předcházení situace, v níž se nyní nacházíme, nevyhnutelné.

Před nedávnem Pražský hrad hostil čínskou delegaci vedenou čínským vicepremiérem a nejvyšším managementem významných čínských společností. Bylo mezi nimi několik mých přátel, kteří naši republiku navštívili prvně a kteří mi pomohli uvědomit si strategický význam naší polohy. Přímý obchodní potenciál České republiky netkví v památkách, kultuře a neobvyklé koncentraci překrásných míst; zde už hovoříme o sekundárních projevech hlavní komodity.

Naší ohromnou výhodou (ovšem v propojeném světě) je naše zeměpisná poloha. Údiv, jaký vzbudila ne mapa republiky, ale mapa Evropy a blízkost všeho v Evropě důležitého, byl všeřikající. Pro vysvětlení stačí domyslet význam geografického umístění jakékoli země -

poloha je významná z hlediska investičního, ať už do výrobních závodů nebo logistických a manažerských center.

Poloha je zásadní také z hlediska tranzitního využití země a získání s tím spojených benefitů. A nejde přitom pouze o Prahu - kupříkladu Ostrava tvoří přirozený průmyslový region na velmi výhodném místě, ale trpí dopravní izolací v ještě větší míře nežli zbytek republiky. To zakládá konkurenční nerovnost, kterou lze jen velmi těžko odstranit.

Dobrá poloha nestačí

Bylo by nicméně velkou mýlkou domnívat se, že kvalitní poloha stačí. Výjimečná poloha neznamena ani alespoň dostatečnou dostupnost. A právě dostupnost země - tedy pracovní síly, služeb, vzdělání, průmyslových producentů nebo kulturních statků přetváří ekonomický potenciál geografické polohy v ekonomické výsledky. Tímto potenciálem mrháme.

Chybí dlouhodobá vize. Ačkoli určité koncepce existují, nejsou důsledně realizovány, zřejmě chybí rozhodnost a odvaha. Řady odborníků na vrcholu produktivního věku, tedy na vrcholu sil i odborných znalostí, hovoří o časových horizontech, které jsou úplně mimo (typicky po roce 2030 se postaví všechno). Je nutné stanovit cíle krátkodobé, ambiciózní a reálné. Je nutné zaměřit se na problémy, jejichž eliminace nezabere dlouhá léta, ale přinese významný efekt.

Krátkozrace také přecházíme letité problémy spojené s neefektivním zadáváním veřejných zakázek. Jeho nevyhnutelný průběh pracující se „zásadou neomylnosti zadavatele“ komplikuje zahajování staveb - ať už neúměrně dlouhým zadávacím řízením včetně řízení před **Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže**, či vysokým rizikem jeho zrušení. Neuspokojivé je taktéž nadužívání izolovaného hodnotícího kritéria nejnižší nabídkové ceny či úprava možnosti zadávání dodatečných prací.

Musíme proto usilovat o odstranění nedostatků a jejich pojmenováním se aktivně zabývat bez ohledu na osobní prospěch nebo bezprostřední benefit. Slabomyslné argumenty o nepotřebnosti vysokorychlostních tratí pro zhruba 200kilometrovou trasu z Prahy do Brna, typický projev českého zápecnictví, nemohou obstát proti akutní potřebě stát se součástí celoevropské sítě, jež zmíněnou technologii vyžaduje. Význam takového veřejného zájmu je zapotřebí promítnout rovněž v zákoně o vyvlastňování, jehož zastaralá úprava způsobila již mnoho komplikací. Rovněž neadekvátní výše ceny, kterou lze při jednání o výkupu pozemků nabídnout, neúměrně zvyšuje počet případů vstupujících do vyvlastňovacího řízení, jehož procesní úprava realizaci projektu ještě více brzdí.

Naši dávní předci význam zeměpisné polohy chápali a nebáli se naši zemi označovat za srdce Evropy a Prahu za matku měst. Obojí je stále pravdou, ale civilizační pokrok umožňuje srdce Evropy i matku měst transplantovat do okolí, aniž by to Evropa pocítila. My však budeme strádat a navždy kulhat. To nesmíme dopustit, a proto jsme povinni využít všech prostředků a možností, abychom náš nesmírný potenciál využili.

Naše infrastruktura je zhruba na úrovni francouzské na počátku 70. let minulého století, o 50 let zpožděná.

Foto autor| FOTO * archiv / ILUSTRACE * Vojtěch Velický

O autorovi| PAVEL SMUTNÝ* advokát a společník advokátní kanceláře Císař, Čejka, Smutný

Nové brněnské studio České televize postaví sdružení ČT Brno

12.9.2014 brnenskadrba.cz str. 0 Kultura

Tamara Šejnová Úřad pro ochranu hospodářské soutěže

Necelých tři sta milionů korun bude stát nové studio České televize v Brně. Ve veřejné soutěži o tuto zakázku uspělo sdružení ČT Brno, které vytvořilo konsorcium firem IMOS a PKS stavby.

Členy Rady České televize o tom na jejich středečním zasedání informoval generální ředitel České televize Petr Dvořák. Dalších dvě stě milionů korun by mělo stát vybavení studia technologiemi.

Možnosti odvolat se na **antimonopolní úřad** žádný z neúspěšných žadatelů do 5. září nevyužil.

Vedení Česká televize v blízké době osloví výherce této zakázky, podepíše s ním smlouvu a bude koordinovat činnosti, které povedou k zahájení výstavby.

Brněnské studio veřejnoprávního média v současné době sídlí v komplexu historických budov Typosu v centru města, nové sídlo vyrostě v areálu Zetoru v Líšni.

Tento areál by měli stavbaři podle předběžných odhadů vybudovat za 18 měsíců, vyrostě tedy nejpozději na jaře roku 2016.

Brněnské studio České televize vyrábí vedle aktuálních reportáží pro ČT24 a zpravodajských pořadů Události v regionech například lifestyleový a zpravodajský blok Dobré ráno, soutěž AZ-kvíz, dámský magazín Sama doma, Křesťanský magazín nebo Sváteční slovo.

URL| <http://www.brnenskadrba.cz/zpravy/kul...-televize-postavi-sdruzeni-ct-brno.html>

Praha půjčí dopravnímu podniku na dostavbu linky metra A do Motola 2 miliardy

13.9.2014 ČT 1 str. 4 12:00 Z metropole
Úřad pro ochranu hospodářské soutěže

Petr SOJKA, moderátor

Praha půjčí dopravnímu podniku dvě miliardy korun na dostavbu linky metra A do Motola. Na posledním zasedání o tom rozhodli zastupitelé. Podnik čeká na poslední část z 11 miliardového úvěru od Evropské investiční banky. Ta uvolní 2,5 miliardy až po rozhodnutí **Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže**, který prověřuje zakázky týkající se stavby metra.

Plusy a minusy radnice aneb účty „čtyřletky“

15.9.2014 Mladá fronta DNES str. 1 Kraj Hradecký

Petr Záleský Úřad pro ochranu hospodářské soutěže

Jaké byly čtyři poslední roky právě dosluhujícího vedení hradecké radnice? I když došlo k nápravě řady nepravostí, vysype se na nové zastupitele, které si obyvatelé města zvolí už za necelý měsíc, také několik politických kostlivců.

HRADEC KRÁLOVÉ Je vlezlá, protivná, nakaširovaná, matoucí a někomu může připomínat citát válečné zrůdy a ministra propagandy Goebbelse „Stokrát opakovaná lež se stává pravdou.“ Politická kampaň. Necelý měsíc před komunálními volbami jí nelze uniknout. Zatímco zásluhy jsou zdůrazňovány, hříchy naopak neexistují. Kampaň v Hradci Králové není výjimkou.

Pravda je, že od posledních voleb do zastupitelstva v roce 2010 se ve městě řada nepravostí odstranila a že vznikly opravdové „pomníky“, za které je nutné představitele radnice pochválit, na druhé straně ale nelze zamlčet a zamést pod koberec nesmazatelnou špínu (byť na ní radnice nenese tolik viny) hodnou potrestání.

POLITICKÉ HŘÍCHY

1. Opravy nám. 28. října a ulic Dukelská a S. K. Neumanna Všechno špatně: město nejdřív dostalo pokutu 300 tisíc korun od **antimonopolního úřadu** za postup při zadávání stamilionové zakázky, pak došlo k velkému zdržení, padla trestní oznámení na úředníky magistrátu i stěžovatele na příliš slabé osvětlení, kritice čelily i drahý mobiliář anebo tvar a barva osvětlovacích stožárů, které zastupitel Ladislav Škorpil přirovnal k černým šibenícím. „Průběh a částečně i výsledek rekonstrukce náměstí 28. října i ulic Dukelské a S. K. Neumanna považuju za neúspěch,“ říká Fink. Nutné jsou další poměrně nákladné úpravy náměstí. Kvůli extrémně těžkým poklopům ke kohoutům musí město investovat do hydrauliky, změní se rovněž „intimní“ osvětlení: osvětlovací tělesa zkusí radnice spustit zhruba o deset centimetrů níž.

2. „Prokletá“ lávka přes Labe u centra Aldis Snahu o postavení lávky přes Labe u centra Aldis provázejí potíže už deset let. Jenže protesty ochranářů kvůli 80 let starému dubu červenému či námitky, že lávka přetne startovací dráhu ptactva nic nebyly oproti současným trampotám. Město v dubnu z dvaatřiceti přihlášených návrhů vybralo projekt Libora Kábrta, ale vzápětí jej stáhla kvůli podezření z protekce. Architekt se odvolal a nyní se čeká na konečné stanovisko, které vynese **Úřad pro ochranu hospodářské soutěže**. Ve hře jsou tři možnosti: vítězný návrh se do soutěže vrátí, druhou variantou je posvěcení verdiktu města o vyloučení, třetí ortel by rovnou celou soutěž zrušil a radnice by musela vypsát úplně novou.

Foto popis|

Regionální mutace| Mladá fronta DNES - Hradecký kraj

Kraj vrátil do miliardového tendru vyloučené dopravce

13.9.2014 Liberecký deník str. 5 Region

12.9.2014 tydenik.cz str. 0 Externí příspěvky

12.9.2014 libereckadrbna.cz str. 0 Doprava v Liberci

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže

Liberecký kraj vrátil zpátky do miliardového tendru na zajištění regionální autobusové dopravy tři dopravce, které v srpnu vyloučil kvůli mimořádně nízké ceně. O včerejším rozhodnutí mimořádného jednání rady kraje informoval mluvčí úřadu Jiří Langer.

"S ohledem na nové skutečnosti vyplývající z odborných posudků vytvořených v době po rozhodnutí hodnotící komise a s přihlédnutím k možnosti detailnějšího popisu procesu posouzení mimořádně nízké nabídkové ceny rada rozhodla vyhovět námitkám," uvedl Langer. Do soutěže se tak podle něj vrací nejen protestující firmy ČSAD Ústí nad Orlicí a ČSAD Slaný, ale také společnost BusLine, jež námitky nepodala.

Nejlevnější dopravci pro jednotlivé oblasti nabídli od 25,87 Kč do 27,47 Kč za kilometr, loni přitom kraj za kilometr platil dopravcům 32 korun. Ve srovnání se současnými cenami by tak mohl kraj za deset let ušetřit na autobusové dopravě přes půl miliardy korun.

Vyloučení tří firem doporučila kvůli příliš nízkým cenám výběrová komise, jež vycházela z posudku ČVUT. Komise se obávala, že při nízkých cenách nebudou dopravci schopni po dobu deseti let dopravu zajišťovat a udržet i komfort cestování. Podle jiných posudků jsou ale nabídnuté ceny reálné. Kraj nyní musí podle zákona vytvořit novou výběrovou komisi, její složení by měla projednat rada kraje na konci září.

Doprovci vybraní v soutěži měli dopravu zajišťovat od prosince letošního roku, což se zcela jistě nestihne. Zakázku pro tři různé regiony za 4,074 miliardy korun vypsala kraj už v červnu 2012 ještě za předchozího sociálnědemokratického vedení. Její příprava už stála kraj kolem pěti milionů korun a od začátku ji provázejí pochybnosti. **Antimonopolní úřad (ÚOHS)** tendr letos v květnu dokonce zrušil. Kraj se však odvolal, a může tak pokračovat v hodnocení nabídek. Tندر kromě **ÚOHS** na žádost hejtmána prověří i státní zastupitelství. Důvodem jsou závěry obecně prospěšné společnosti Krajské protikorupční pracoviště, které zakázku označilo za netransparentní a zmanipulovanou.

Kvůli problémům s tendrem kraj jedná se současnými dopravci o prodloužení smluv na dobu neurčitou s půlroční výpovědní lhůtou. Kraj předpokládá, že smlouvy budou platit dva roky. Nabídky od dopravců na prodloužení bude rada posuzovat na konci září.

Napsala ČTK

URL| <http://www.libereckadrbna.cz/zpravy/do...ardoveho-tendru-vyloucene-dopravce.html>

Tendr na autobusovou dopravu: zrušit a začít znovu

12.9.2014 tydenvlk.cz str. 0 Autorské příspěvky

Zdeněk Soudný Úřad pro ochranu hospodářské soutěže

Jeden ze slavných bonmotů Miloše Zemana říká, že jen idioti nemění svůj názor. V tomto ohledu mohou být obyvatelé Libereckého kraje spokojeni. Jejich radní se v případě zakázky na zajištění autobusové dopravy v kraji zachovali právě podle této rady. Jak z klasické pohádky, kde se odvolává odvolané, nejprve vyloučili, aby následně vyhověli námitkám a nevyloučili. Za pravdu tak částečně dali Janu Korytářovi a Zuzaně Kocumové, kteří vyloučení jednoho z dopravců již dříve kritizovali. Špatnou zprávou pro všechny, kdo veřejnou autobusovou dopravu v kraji využívají je fakt, že se stále nepřiblížili odpovědi na to, kdo je bude v dalších letech přepravovat.

Tendr na zajištění veřejné autobusové dopravy v Libereckém kraji provází od samého počátku problémy a komplikace. Vyhlášen byl ještě v době předchozího politického vedení Libereckého kraje a jeho největšími kritiky tehdy byli v té době opoziční Starostové pro Liberecký kraj. Veřejná zakázka se následně dostala na stůl **Úřadu pro hospodářskou soutěž (ÚOHS)**, který se zabýval několika podněty. Do toho přišly volby a s nimi změna směru v krajské radě. Opoziční Starostové pro Liberecký kraj a nově Změna pro Liberecký kraj obsadili jeho vedení. Krátce nato přišlo z **ÚOHS** rozhodnutí, že zakázka tak, jak byla ve výběrovém řízení připravena, je v pořádku a lze tedy podle ní pokračovat i nadále.

Jenže především Starostové pro Liberecký kraj se rozhodli prosadit do ní více transparentnosti a „otevřít ji širšímu okruhu zájemců“. „Původní návrh z roku 2012, který jsme převzali od bývalé Rady LK, a který jsme v opozici kritizovali, byl přezkoumáván **Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže**. Ten ve svém, zatím nepravomocném, rozhodnutí nenalezl důvody ke zrušení tendru. Rada kraje se přesto na návrh Starostů pro Liberecký kraj rozhodla upravit podmínky této soutěže tak, aby byla přístupná co největšímu počtu uchazečů a z podmínek zmizely diskriminačně nastavené parametry. Naším cílem je otevřít větší prostor konkurenci, zajistit účast co největšího počtu uchazečů o zakázku, výhodnou a dlouhodobě financovatelnou cenu dopravního výkonu a bezpečné, moderní a kvalitní autobusy pro obyvatele v Libereckém kraji,“ uvedl v květnu 2013 hejtman Martin Půta (tehdy SLK, dnes STAN).

Mezitím (a vlastně v průběhu celého procesu tendru) docházelo opakovaně k posouvání termínů a prodlužování celého procesu, až bylo zřejmé, že jej nelze stihnout tak, aby do kraje vyrazily autobusy nově vybraných dopravců v termínu. A Liberecký kraj musel pomalu připouštět alternativu provizorního dočasného řešení. To ostatně bude bezesporu také otázkou velkých hádek a bojů a již dnes jej lze označit za kontroverzní.

Nepříjemné překvapení, které celý proces dále narušilo, přišlo o něco později – v lednu 2014 vydal **ÚOHS** své předběžné rozhodnutí, které reagovalo na námitky proti upraveným podmínkám tendru. „**ÚOHS** nařizuje z moci úřední předběžné opáření a zadavateli Libereckému kraji ukládá: 1. zákaz uzavřít smlouvu v zahájeném řízení.“ To sice znamenalo, že celý proces může pokračovat, ale uvrhlo to jak Liberecký kraj, tak účastníky tendru v nejistotu. O půl roku později již bylo jasno - **Úřad pro ochranu hospodářské soutěže** zrušil miliardový tendr na zajištění regionální autobusové dopravy v Libereckém kraji. V odůvodnění mimo jiné uvádí, že kraj nevyhověl námitkám Bítešské dopravní společnosti, která si stěžovala na netransparentnost soutěže. Kraj se sice proti tomuto rozhodnutí odvolal,

čímž získal čas a mohl pokračovat v procesu, ale na výsledek dodnes čeká a praxe ukazuje, že úspěchy odvolání v takových případech jsou spíše výjimečné.

Mezitím se pokračující tendr na dopravce stal téměř ústředním tématem rozporu uvnitř koalice Starostů pro Liberecký kraj a Změny pro Liberecký kraj. Především Jan Korytář, Zuzana Kocumová a Jaromír Baxa opakovaně napadali své koaliční ale i stranické partnery z toho, že v celé zakázce nejednají transparentně. Vše vyvrcholilo, když v srpnu 2014 Rada kraje vyloučila z tendru některé dopravce, kteří nabídli příliš nízkou cenu. „Předmětem projednávaného materiálu byl návrh na opakované vyloučení některých uchazečů ze zadávacího řízení veřejné zakázky, a to z důvodu zjištěné mimořádně nízké nabídkové ceny. Ve lhůtě pro podání nabídek 2. 1. 2014 bylo podáno celkem 13 nabídek 9 uchazečů do 3 dílčích částí (Západ: 6, Sever:5, Východ: 2). Všichni uchazeči splnili kvalifikaci dle zákona o veřejných zakázkách a Zadávací dokumentace. Dne 24. 3. 2014 zadavatel vyloučil uchazeče ČSAD Vsetín, a.s. z účasti v dílčí části Západ,“ píše se v oficiálním prohlášení Libereckého kraje. Hodnotící komise současně požádala další uchazeče o předložení zdůvodnění zjištěné mimořádně nízké nabídkové ceny. Jednalo se o čtyři uchazeče - ČSAD Slaný a.s., z účasti v zadávacím řízení na část 1, oblast Západ; ČSAD Ústí nad Orlicí, a.s., z účasti v zadávacím řízení na část 2, oblast Sever; ČSAD Ústí nad Orlicí, a.s., z účasti v zadávacím řízení na část 3, oblast Východ; BusLine, a.s., z účasti v zadávacím řízení na část 3, oblast Východ. Nicméně hodnotící komise shledala, že zdůvodnění je neakceptovatelné, proto většinově rozhodla nabídky v souladu se zákonem vyřadit.

Následovala ostrá kritika ze strany části Změny pro Liberec – ostatně právě a jen Zuzana Kocumová z tohoto hnutí na Radě kraje hlasovala proti vyloučení uchazečů. Do celého tohoto zmatku se na veřejnost dostaly informace o kontroverzním setkání právě představitelů Změny a některých dalších osob se zástupci jedné z vyloučených společností. Touto schůzkou, na které byli, mimo jiné, Zuzana Kocumová, Jan Korytář či Ivan Kunetka (člen hodnotící komise!), se v současné době zabývá Policie České republiky.

V rámci ostré výměny názorů mezi koaličními partnery – Starosty pro Liberecký kraj a Změnou pro Liberecký kraj, ve které došlo dokonce i k obviňování krajských politiků z korupce a manipulace, se celý proces nejen dále zkomplikoval, ale bylo stále zřejmější, že tendr nelze úspěšně dokončit. Začalo se hovořit o jeho zrušení, přepracování a vypsání nového výběrového řízení.

Rada Libereckého kraje proto navrhovala, aby se celou zakázkou zabývalo zastupitelstvo kraje, ačkoli celá věc spadá do její kompetence. Zakázka nakonec dodnes zrušena nebyla a stojí tak trochu na mrtvém bodě, protože se očekává její zrušení ze strany ÚOHS. A Liberecký kraj lavíruje.

Do toho ale přišlo současné relativně překvapivé rozhodnutí krajské rady, která do celého procesu navrátila obě společnosti, které původně vyloučila. „Po projednání námitek rada konstatovala, že hodnotící komise, ani zadavatel neporušili u této veřejné zakázky z procesního hlediska zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách ve znění pozdějších předpisů. To znamená, že při svém rozhodování hodnotící komise splnila všechny své povinnosti. S ohledem na nové skutečnosti vyplývající z odborných posudků vytvořených v době po rozhodnutí hodnotící komise dne 14. 4. 2014 a s přihlédnutím k možnosti detailnějšího popisu procesu posouzení mimořádně nízké nabídkové ceny rada rozhodla vyhovět námitkám stěžovatele ČSAD Slaný a.s. (oblast Západ) i námitkám ČSAD Ústí nad Orlicí a. s., (oblast Sever a Východ). Obě výše jmenované dopravní společnosti, a také

společnost BusLine Semily, a.s., (oblast Východ) která námitku nepodala, se tak vrací do soutěže. Zároveň Rada LK rozhodla o novém posouzení a hodnocení nabídek jinou hodnotící komisí, tak jak stanoví zákon o veřejných zakázkách. Radní pro dopravu Vladimír Mastník předloží Radě LK do 30. 9. 2014 návrh na ustanovení a složení nové devítičlenné hodnotící komise,“ píše se v nejnovějším prohlášení Libereckého kraje. Překvapivé není proto, že již v mezidobě Liberecký kraj naznačoval, že se vše ještě může změnit, protože Zákon o veřejných zakázkách umožňuje vyloučeným uchazečům podat proti rozhodnutí o vyloučení námitky a tím dosáhnout přezkumu rozhodnutí Libereckým krajem. Liberecký kraj se bude případnými námitkami uchazečů podrobně a odpovědně zabývat. „Dokud nejsou uchazeči vyčerpány veškeré instituty pro přezkum rozhodnutí o jejich vyloučení, nelze rozhodnutí o jejich vyloučení považovat za nezvratné,“ píše se například v tiskové zprávě z 15. srpna 2014.

Jenže – proč potom celá ta politická šaráda? Proč potom všechny ty přestřelky mezi nejbližšími koaličními partnery? Tendr na veřejnou autobusovou dopravu lépe než cokoli jiného ukazuje funkčnost krajské koalice, a také samotných krajských politiků, včetně vedení kraje. Miloš Zeman má pravdu – jen idiot nemění názor. Na stranu druhou je potřeba ptát se, zda v případě takto významného tendru jsou názorové kolotoče tím, co je správné. Je stále zřejmější, že Rada Libereckého kraje by měla vzít svou odpovědnost do rukou, současné výběrové řízení zrušit a začít se zabývat novým, které by odpovídalo nejen zákonným normám, ale které by také odpovídalo alespoň základní koaliční shodě. Protože v opačném případě, jak je z celého procesu zřejmé, autobusový dopravce nebude vybrán nejen do termínu, který už se stihnout nedá nyní, ale vůbec. A jezdit se tak bude podle provizorního řešení, které je ale také nejisté a již dnes se stává stejně kontroverzním, jako „velký tendr“.

URL| <http://www.tydenvlk.cz/autorske-prispe...utobusovou-dopravu-zrusit-a-zacit-znovu>

Nebezpečné mosty

14.9.2014 ČT 24 str. 1 13:05 Otázky Václava Moravce II.

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže

Václav MORAVEC, moderátor

Vstoupili jsme do druhé hodiny dnešních Otázek, ještě jednou vítejte na zpravodajské ČT24. V úvodu dokončíme diskusi o stavu tuzemských silnic a dálnic. Nové sankce proti Rusku, poškodí příměří, prohlásil, či pohrozil v pátek šéf ruských diplomatů Sergej Lavrov. Evropská unie kromě seznamu dalších 24 nežádoucích osob, vydala seznam omezení pro hospodářské giganty jako je Rosněft' a Gazprom. Další kolo sankcí oznámily i Spojené státy americké. Z Bílého domu tento týden ovšem především zněly hrozby pro islámský stát. Prezident Barack Obama buduje bojovou koalici a s útokem na islamisty nechce váhat. Jak promění oba konflikty geopolitickou mapu světa? Pozvání do Otázek přijal první náměstek ministra zahraničí, bývalý ředitel Ústavu mezinárodních vztahů Petr Drulák. A o jakých tématech se po dnešních Otázkách začne mluvit?

Neschopnost států stavět a opravovat, Ředitelství silnic a dálnic má i letos problémy s čerpáním peněz, které jsou ve Státním fondu dopravní infrastruktury. K tomuto pátku Ředitelství silnic a dálnic podle informací Otázek utratilo ani ne třetinu z celkového objemu peněz, které má letos k dispozici. Nekoordinované opravy dálnic a silnic, podle odborníků z Vysoké školy báňské - Technické univerzity v Ostravě, jeden z důvodů, proč dochází ke zbytečným kolapsům dopravy a ekonomickým ztrátám.

Martin HÁJEK, dopravní expert, VŠB-TU Ostrava

Ono se to nezdá, ale ta síť spolu funguje, to je organismus a jakmile uděláte zásah, někde jinde se to projeví. Rozhodně není úplně šťastná situace při rekonstrukci v Brně.

Václav MORAVEC, moderátor

Neschopnost dohod různých správců dálnic a silnic pocitují řidič nejen v okolí Brna. Islámský stát pokračuje v popravách rukojmích, bojovníci radikální organizace popravili britského humanitárního pracovníka. Jde už o třetího západního rukojmího Islámského státu, jehož podle všeho stihl stejný osud. Austrálie ohlásila rozmístění svých vojáků a bojových letounů ve Spojených arabských emirátech, aby pomohly mezinárodní koalici v boji proti radikálům z hnutí Islámský stát.

Připomínám, že hlavními hosty dnešních Otázek zůstávají ministr dopravy České republiky Antonín Prachař z hnutí ANO a exministr dopravy, předseda poslaneckého klubu občanských demokratů Zbyněk Stanjura, ještě jednou vítejte, pánové, ve druhé hodině Otázek na ČT24.

Pane ministře, když se dostaneme k těm dvěma problematickým mostům na přivaděči do Ostravy u D1, jaké tedy podle vašeho názoru bude to nejpravděpodobnější řešení toho pokračujícího konfliktu mezi zhotovitelem a ŘSD?

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

Tak my nesouhlasíme s tím, aby stát na náklady poplatníků zahájil opravu silnic a pak řešil nějaké soudní spory o to, kdo to zavinil a vymáhal nějaké následné sankce. Já mohu uvést takový krásný příklad, kdy Ředitelství silnic a dálnic nepřevzalo most přes rybník Koberník,

který měl být hotový v roce 2011. My jsme ho nepřevzali, protože pořád je ve vlastnictví zhotovitelů. Před třemi týdny zhotovitelé na vlastní náklady začaly tento most opravovat. My si myslíme, že takovýmto způsobem bychom měli postupovat dál. Jestliže tam jsou vady, jestliže tyto vady jsou reklamované, jsou předmětem soudního sporu, a stav těch mostů se nám neustále zhoršuje, tak my očekáváme jenom sebereflexi stavebních firem, jsme připraveni jim dát za a), uzávěrky, jsme připraveni jim sestavit odborný tým za jejich účasti tak, aby se skutečně zjistilo, a nechceme rušit žádné soudní spory. Necht' se veřejnost konečně dozví, kdo historicky za tento stav může.

Václav MORAVEC, moderátor

Když se podíváme znovu na tu mapu Ostravy, tak jsem zmiňoval, že Ředitelství silnic a dálnic zakázalo zatím vjezd nákladním autům a omezilo rychlost aut osobních, podle ŘSD jsou na těch mostech například vadná ložiska, takže se mosty a jejich podpěry pohybují nerovnoměrně. Ve čtvrtek přišla stavební společnost Eurovia s tím, že šest let stará stavba nebezpečná není a je možné ji s omezením používat. Do zítřka má Eurovia CS předložit Ředitelství silnic a dálnic návrh řešení. Jak jsem v pátek mluvil s Martinem Borovkou, předsedou představenstva Eurovia CS, tak on jasně říká, že ten koncept firma má. Půjde o odkopání násypů studeného odvalu, které na mosty tlačí, jde o opravu za přibližně 5 milionů korun. To se bavíme o pěti milionech korun, ale zhotovitel, tedy Eurovia CS bude chtít, aby Ředitelství silnic a dálnic uznalo, že ten studený odval, se kterým souhlasilo a který si dalo jako stavební materiál na ten problematický úsek D47, že jde za ŘSD. Na tento koncept bude ochoten stát ŘSD přistoupit?

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

V žádném případě ne. Skutečně probíhají soudní spory a my si musíme oddělit soudní spory, kde soud nezávisle rozhodne a stát nemá absolutně žádný problém, aby se veřejnost dozvěděla, jak to celé bylo.

Václav MORAVEC, moderátor

Takže to zase bude patová situace, protože zhotovitel nepřistoupí na to, aby to opravil na své náklady, pokud vy neuznáte, že to je materiál ten studený doval, jde za ŘSD.

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

Ale my nemůžeme uznat, že ten studený odval nebo ten materiál obecně v násypu, který tlačí, jak pan Borovka říkal, na mosty, dochází k vyčerpání dilatačních spár a posunu na ložiska hlavního nosníku, dneska už se bavíme o 77 milimetrech, tím pádem je kapacita ložiska vyčerpána a ten most nefunguje. A my nemůžeme přiznat v žádném případě, že stát si toto objednal, dokud probíhá soudní spor.

Václav MORAVEC, moderátor

On zase říká, já to nemůžu přiznat, protože zhorším právní pozice své firmy. Jak byste to vy řešil, Zbyňku Stanjuro, vy kdybyste byl té pozici.

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy /ODS/

Já jsem to říkal, pokud je ten stav nebezpečný, tak je potřeba konat. A ne si rok, dva, tři, čtyři, hrát na právní spory. Nikdo nechce přece po ministrovi, aby odstoupil z těch sporů, o které běží, ale co očekává veřejnost a ti, kteří tam jezdí, že se najde řešení, by ty mosty byly funkční. A nečekat.

Václav MORAVEC, moderátor

Jak byste to politicky řešil? Vy byste šel na to, že by ŘSD uznalo.

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy /ODS/

Ne, ne, potřeboval bych technickou zprávu, v jakém stavu je most, technickou zprávu, jak se má opravit. Požádal bych zhotovitele jako vadu, pokud by to odmítl, udělal bych to na náklady státu a vymáhal bych tu částku včetně penále po zhotoviteli. To znamená, to je řešení, ty mosty budou opravené, navíc je docela úsměvné, protože i v jiných úsecích třeba na D1 se stát ŘSD vzdalo dopředu zápočtů a říká, jestli bude nějaký zápočet a zpoždění, tak my si to teprve vysoudíme. Tam šlo o částku přes 200 milionů korun a tady se bavíme o 5 milionech. Takže v jiných případech to jde v rámci rekonstrukce D1, kde vlastně žádné nebezpečí nehrozí tedy kromě toho, že je obrovské ztráty jak pro osobní tak pro nákladní dopravu, to samozřejmě ano, ale není tam jako nebezpečí z toho, že se zhroulí most nebo něco takového, tamto šlo. Dodatek je podepsán na úseku 21, podle mého názoru naprosto nesmyslně a nevýhodně pro ŘSD a tady to nejde. Anebo je druhá varianta, že si stát zase tak jistý nejsou, a proto chtějí čekat na výsledek soudního sporu a ty značky používají jako nějaký nátlak na zhotovitele. To je v pořádku. Ale myslím, že automobilisté, ti kteří tam žijí, kteří tam jezdí, očekávají, že ty mosty budou prostě funkční a nezajímá je, jestli to ten stát vyhraje nebo nevyhraje, to zajímá daňové poplatníky všechny. To samozřejmě ano.

Václav MORAVEC, moderátor

Za jak velké riziko byste, pane ministře, označil to, že dojde nakonec k naplnění té výhrůžky, se kterou ŘSD také přišlo, že dojde k uzavření těch mostů?

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

My na tom pracujeme každý den, každý den je tam odborný tým, je tam pan profesor Křístek, který je skutečně považován za jednoho z největších odborníků na mosty, pravidelně to monitorujeme. A my jsme připraveni, pokud Eurovia tvrdí, že má technické řešení, tak s ním přijďte. Jestliže se bavíme o mostu na délce 220 metrů, tak určitě pět milionů není adekvátní částka na opravu. To může být částka na odkopání oněch odvalů, které tlačí na tady ty uzávěry. Já jsem byl v pátek seznámen s technickým řešením. Neviděl jsem ho přímo. Eurovia říká: Odkopeme ty ony odvaly, které tlačí na mostní opěry, proto, aby ten most měl dilatace, a následně další rok na jaro budeme pokračovat v tom, abychom zvedli most, uložili ho na ložiska a vymezili patřičné vůle. To znamená, nebavíme se o součtu pěti milionů korun. Tady se bavíme pouze o částečném zmírnění těch problémů, které nám dneska tlačí na hlavní nosníky. Ale to neznamená a je to podle Eurovia, že tam budeme moci pustit zátěž 40 tun celkové hmotnosti, ale pouze oněch 3,5 tuny tak, jako jsme to opatření udělali v současné době.

Václav MORAVEC, moderátor

Promiňte, pane poslanče, jaká tedy bude ta nejpravděpodobnější cesta a hrozí zavření těch mostů?

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

V této chvíli nejpravděpodobnější cesta je jednání. Já vím o tom, že v příštím týdnu by se mělo uskutečnit jednání Ředitelství silnic a dálnic, dodavatele Eurovia a zástupcům ministerstva dopravy, odboru územního plánu a náměstka pro infrastrukturu a mělo by se přijmout řešení. A to řešení je opravdu jednoduché. My dnes musíme zabezpečit, aby přestal tlak na opěry a přestala deformace hlavních nosníků. Jsme připraveni zhotoviteli udělat veškeru možnou součinnost. Nicméně nemůžeme tyto náklady převzít na náklady státu a nemůžeme v této chvíli zastavit probíhající arbitrážní řízení.

Václav MORAVEC, moderátor

Ale hrozba, že by se zavíraly, ta je vyloučená, z vašeho pohledu jako ministra?

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

V této chvíli pro provoz, který jsme zvolili, v této chvíli nehrozí situace, že bychom tyto mosty měly zavřít. Pokud se však nebude tyto mosty řešit v oblasti zimního období, tak toto riziko samozřejmě existuje.

Václav MORAVEC, moderátor

Na jaře.

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

Existuje v průběhu zimního období, to znamená, dneska máme období září, říjen, kdy musíme přijmout nějaké řešení pro to, abychom dokázali zabezpečit bezpečný provoz vozidel do 3,5 tuny. Pod tím mostem vede trať a já tady nechci mít druhý Suchdol.

Václav MORAVEC, moderátor

Na kolik, když tady ministr dopravy logicky argumentuje, že by ty mosty mohly spadnout, případně na železniční trať, tak na kolik je celý ten spor o D47, respektive D1 před Ostravou, pane předsedo, poučením pro politickou reprezentaci včetně Občanské demokratické strany, že to personální zemětřesení, které bylo za všech vlád v Ředitelství silnic a dálnic včetně zde přítomného Antonína Prachaře, tak vlastně zhoršuje pozici státu, přispívá k tomu, že se ty konflikty kolem sporného úseku D47 neřeší tak, jak by měly v civilizované zemi.

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy /ODS/

Já myslím, že to je jasné poučení. Já, když jsem se stal ministrem, tak jsem žádné personální zemětřesení neprovedl. Neměnil jsem ředitele ŘSD, neměnil jsem ho třikrát za rok, neměnil jsem druhou linii řízení třikrát nebo čtyřikrát za rok ŘSD. Vždyť to není úplně normální, co se nám děje. Lidé, které si přivedl pan ministr, už jsou zase pryč, přicházejí jiní lidé, není žádná kontinuita, není předávání informací, pořád se začíná znova. Pořád se hledají kostlivci, pořád se dělají audity. Samozřejmě, že je lepší, když je personální kontinuita. Ale to záleží na tom,

kdo tam přijde, zda on osobně si myslím, že je to dobře a podle toho se řídí, nebo přijde s tím, že všechny vymění. Já jsem nikoho nevyměnil, generální ředitel David Čermák, kterého jsem v uvozovkách zdědil, měl moji plnou podporu, stejně tak měli plnou podporu úsek kvality silnic, který se v posledních měsících zrušil, pak se zase obnovil, tam je ředitel nový, tam je staronový. To prostě pak samozřejmě zhoršuje vyjednávací pozici státu.

Václav MORAVEC, moderátor

Přispívá tedy k tomu ta personální nestabilita na Ředitelství silnic a dálnic k tomu, co sledujeme kolem D47, respektive ty spory a neřeší.

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy /ODS/

To není jen D47, obecně k tomu slabému výkonu této firmy přispívá to, že se neustále mění nejen ten generální ředitel, ale i ty další úrovně řízení. K tomuto bezesporu přispívá, protože, jak říkám, neustále se znovu začíná. Lidi přijdou, seznámí se, odcházejí. Můj generální ředitel tam byl čtyři měsíce, dostal 2,2 milionu, co za ním zůstalo kromě takového platu. Z jeho lidí, myslím 12, už je osm pryč. Je to v průběhu jednoho kalendářního roku. To samozřejmě zhoršuje pozici státu a ŘSD a to čerpání peněz na ty dopravní stavby zejména na těch silnicích je opravdu velmi špatné.

Václav MORAVEC, moderátor

Pane ministře, jste si vědom toho, že některé ty první kroky, vaše ve vztahu k ŘSD, nebyly zcela šťastné a že mohou zhoršovat tu situaci státu?

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

Předně já bych chtěl říct, že vedení ŘSD jsem zdědil. Pana Kučicu jsem zdědil, odvolal jsem ho, pověřil jsem pana Mayera současným řízením, než byl vybrán celý tým, nikoliv jen generální ředitel, ale celý tým vedení. Měli jsme reorganizaci tak, abychom docílili efektivnějšího řízení. Na postech jako příprava investic, na postech jako je kontrola kvality od mého nástupu, kdy nastoupil docent Mišík, naposledy jako je oprava sítě na postech ekonomických nedošlo k absolutně žádným změnám.

Václav MORAVEC, moderátor

To už za vás odešla Miloslava Pošvářová, odešli tam další lidi.

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

Pozor, Miloslava Pošvářová odešla přede mnou. Tu vyhodil ještě bývalý ředitel Kočica, takže to nebylo za moje, to bych chtěl velmi důrazně říct, že neodešla za mého působení. Ba naopak.

Václav MORAVEC, moderátor

Stále ještě byla na Ředitelství silnic a dálnic.

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

Nebyla, nebyla. Pracovní poměr byl ukončen a Miloslava Pošvářová se soudila, zda její výpověď je legitimní nebo ne. Ale Miloslava Pošvářová v době mého nástupu nepracovala na Ředitelství silnic a dálnic.

Václav MORAVEC, moderátor

Nebylo chybou, že, protože ona říkala, že jste s jí nezastal a že počítala s tím, že se na to Ředitelství silnic a dálnic vrátí. Jestliže a znovu se ptám na to, jestliže někdo je a má na starosti kvalitu, kontrolu, odejde pak, neustále ti lidé se tam mění včetně těch ředitelů.

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

Miloslava Pošvářová pracovala na Ředitelství silnic a dálnic před mým příchodem. Byla tam za doby působení generálního ředitele Čermáka, a co podstatného se stalo? My jsme za osm měsíců nepřevzali most a zhotovitel ho dneska opravuje na svoje náklady na D3. My jsme naprosto jasně předložili důkazy, co se týká mostu na ulici Místecká, a čekáme na reakci zhotovitele. My jsme připraveni skutečně jednat a vytvořit maximální podmínky pro to, aby zhotovitel mohl za účasti Ředitelství silnic a dálnic začít opravovat. Ale my nemůžeme připustit v žádném případě to, že veškeré spory, které byly započaty, se dneska nejdnou díky dvou mostům zastaví. To prostě není možný.

Václav MORAVEC, moderátor

Když se díváme na výměnu všech těch lidí ve vedení Ředitelství silnic a dálnic, zmínil jste Pavla Kočicu, který byl ještě jmenován vaším předchůdcem Zdeňkem Žákem, ten skončil v únoru na měsíc a půl ho dočasně nahradil Jiří Mayer. Po něm nastoupil Jan Kubiš, ten ale po 4 měsících rezignoval. Ředitelství silnic a dálnic teď opět dočasně řídí Soňa Křítková, která má ale spolu s dalšími téměř 30 uchazeči zájem o řádný mandát. Chápu správně, že pro vás jako pro ministra dopravy je teď Ředitelství silnic a dálnic v lepším stavu, než když jste se ministrem dopravy stal, jasná odpověď ano - ne.

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

Jednoznačně, jednoznačně v lepším stavu.

Václav MORAVEC, moderátor

Takže situace v Ředitelství silnic a dálnic je v lepším stavu než když jste přišel do pozice.

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

V naprosto lepším stavu. My jsme zahájili stavbu 1/11. Po osmi letech Ředitelství silnic a dálnic našlo shodu se zhotovitelem stavby a zahájili jsme dostavbu dálnice D1. My jsme dohodli s Ředitelstvím silnic a dálnic a dodavatelem, že se OHL k výrazné zkrácení zpoždění na úseku Lhotka - Velká Bíteš, které bylo 220 dní v době, kdy jsme nastupovali. Dneska jsme na 80 dnech. Já jsem ráno jel za nepříznivého počasí po dálnici D1 z Přerova k vám do Prahy a na třech úsecích se pracuje. To tu ještě nikdy nebylo, v neděli a v nepříznivém počasí. Takže skutečně situace na Ředitelství silnic a dálnic je lepší než když jsem nastupoval.

Václav MORAVEC, moderátor

Když vám teď dám fakta, která se týkají čerpání peněz Ředitelství silnic a dálnic ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Dva největší příjemci těch peněz ze Státního fondu dopravní infrastruktury, tedy Ředitelství silnic a dálnic a Správa železniční dopravní cesty nedokážou utráct ty peníze, které mají rozpočtované. Ředitelství silnic a dálnic má pro letošní rok schválený skoro 39 miliard. Výsledek, ke konci srpna utratilo přes 10,5 miliardy, tedy jen 27 % sumy. Celkově se z letošního 71miliardového rozpočtu fondu podařilo doposud vyčerpat jen okolo 32% schváleného rozpočtu nad neschopností čerpat peníze i letos při srovnání s rokem loňským, který byl přitom tragický, tak se pozastavuje v rozhovoru pro dnešní Otázky jednatel Sdružení pro výstavbu silnic Petr Svoboda. Tady jsou jeho slova.

Petr SVOBODA, jednatel Sdružení pro výstavbu silnic Praha

Samozřejmě na to upozorňujeme strašně dlouho, už od roku 2006 sledujeme perfektní statistiku o tom, jak je čerpán rozpočet. I o tom, jak jsou některé stavební práce zbytečně přesouvány do zimního období, protože není včasná příprava v zimě. Poslední dobou už to jde do takových šílených rozměrů, že už ani příprava staveb není vyčerpávána. To znamená, peníze určené pro přípravu nových projektů s tím souvisí potom samozřejmě opožděná výstava a nemožnost čerpat z evropských fondů. K tomu se možná také dostaneme.

Václav MORAVEC, moderátor

Vysvětluje v rozhovoru pro Otázky jednatel Sdružení pro výstavbu silnic Petr Svoboda. Tedy meziroční srovnání čerpání peněz v Ředitelství silnic a dálnic dopadá ještě hůř než v tom loňském tragickém roce, pane ministře, to je lepší situace na ŘSD, než když jste přišel?

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

Co se týká čerpání, tak za osm měsíců nezačnete podstatnou část staveb a nezačnete čerpat finanční prostředky.

Václav MORAVEC, moderátor

Ale ta situace se zhoršuje. Jako daňový poplatník bych si jenom přál, aby se nezhoršoval.

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

My skutečně dobíháme to, co tady nastalo v roce 2010, kdy veškeré stavby byly zastaveny, veškeré projekční práce byly zastaveny. My dnes oprašujeme projekty, které byly zastaveny mým předchůdcem Bártou a dáváme dohromady vyjádření, které byly, abychom mohly pokračovat ve stavebních řízeních. Já jsem vydal výjimku pro Ředitelství silnic a dálnic, aby mohlo soutěžit tři modernizované úseky poté, co nám Děti Země napadly stavební povolení. Takže to, co dnes nečerpáme, tak to je daň z minulosti. My skutečně připravujeme úseky. Začali jsme 1/11 v Třinci, kde hodláme vyčerpat ještě finanční prostředky z operačního programu 1. Připravujeme další úseky modernizace dálnice D1. To, že se nečerpá skutečně v této chvíli, to je také otázka zpracování akceptačních protokolů a převzetí těch rozestavěných, respektive dokončených úseků do majetku Ředitelství silnic a dálnic.

Václav MORAVEC, moderátor

Dopadne to čerpání letošního rozpočtu ŘSD hůř než v loňském roce, jestliže teď jsme na 27 % . Jasná odpověď.

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

Já si myslím, že naším cílem je dokončit vyčerpání operačních programů doprava na období 1 až 2007 až 2013 do konce roku 2015, a pro to uděláme maximum.

Václav MORAVEC, moderátor

Znovu kladu otázku, dopadne to čerpání peněz letos hůře než v loňském roce, když teď jsme k 1. září na 27 % rozpočtovaných pro ŘSD?

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

A znovu říkám, naším cílem je vyčerpat veškeré prostředky do konce roku 2015. Dneska jsme na úrovni 78,73 alokace operačního programu a jsme nejlépe efektivně čerpající program v rámci České republiky.

Václav MORAVEC, moderátor

27 % považujete za efektivní čerpání peněz ŘSD?

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

To je pouze, co se týká silnic. Já se bavím o operačním programu a tam jsme na 78 %. U silnic opravdu sklízíme dědictví minulosti. A my musíme připravit všechno pro to, abychom zkrátily lhůty, které dneska máme u zhotovitelů, abychom připravili akceptační protokoly, abychom finanční prostředky získaly do rozpočtu České republiky, a na tom už silně pracujeme.

Václav MORAVEC, moderátor

Když tady ministr dopravy tvrdí, že situace na ŘSD je v lepším stavu, než byla před jeho příchodem, tedy včetně toho stavu, který byl za vás, Zbyňku Stanjuro. Jak byste řešil ten problém, že tady vlastně říká Antonín Prachař: Vyrovnávám se s dědictvím po Vítu Bártovi, a proto tady je 27 % čerpaných peněz z letošního rozpočtu, na které si může sáhnout ŘSD.

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy /ODS/

Všimněte si argumentace, když je dobrý výsledek 78 % celkové alokace, tak je to zásluha pana ministra a když je dílčí výsledek špatný třeba v silnicích, tak je to dědictví minulosti. To jen tak.

Václav MORAVEC, moderátor

Neříkejte, že to je běžný politický trik, který jste využíval i vy?

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy /ODS/

K tomu, jak se tady pan ministr pochválil, tak Třinec 1/11, to jsem rozhodl já. To není dobré se chlubit cizím peřím. Ano, než se vysoutěžilo, vy jste pak přijel a stříhl jste tu pásku, udělal jste to. Ale je třeba to říci celý ten příběh. Já jsem rozhodl, že se to zařadí, dodělali jsme to, aby to mohlo jít jako náhradní program do operačního programu Doprava 1. Jestli pak víte, pane ministře, odkud. Ten čilý stavební ruch, jak vidíte, není tam ani noha. Co to je za stavbu? A co to je za místo na té stavbě?

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

Asi těžko si dokážu vyjádřit z jednoho obrázku.

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy /ODS/

Já to hned řeknu. To je D11, tam kde byla ta velká trachtace, kde pan premiér mával na bagr. Od té doby se tam nic neudělalo.

Václav MORAVEC, moderátor

Já se jen omlouvám. Jak to můžete vědět, protože vy tady ukážete nějaké fotografie, mohou být z nějakého jednoho dne. Neříkejte, že bydlíte u D11 a kontrolujete, co se tam děje.

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy /ODS/

Mám tam kolegy, kteří bydlí v tom kraji. Jsou z toho opravdu rozmrzelí, že taková sláva, všichni by chtěli, aby se to stavělo, ale realita je prostě jiná. Když pan ministr to uvedl jako úspěch, že to je to, jak funguje ŘSD. Další příklad, to je materiál pana ministra, který předkládal v březnu do vlády, ne žádného předchůdce, je tady 15 zakázek ŘSD, které se spustí v letošním roce. Pan ministr to předloží. Vláda to vzala na informaci. Bylo to celkem 15 zakázek v celkovém odhadovaném objemu 20 miliard. Tak do dnešního dne nebylo vypsané výběrové řízení na 8 v celkové hodnotě 11 miliard. Na 4 akce bylo vypsáno výběrové řízení se zpožděním větším než 5 měsíců v celkové hodnotě 7,2 miliardy.

Václav MORAVEC, moderátor

Pane předsedo, kdybyste byl v té politické situaci, že vám ŘSD čerpá k 1. září letošního roku 27 % rozpočtovaných prostředků, co byste v takové situaci vy jako ministr dopravy dělal?

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy /ODS/

Já myslím, že bych se do ní nedostal. Já myslím, že je to výsledek toho, jak se neustále mění generální ředitelé a podřízení. To je výsledek té činnosti pana ministra. To nemůžeme říct jako ŘSD jede, ministerstvo funguje výborně a tady ŘSD funguje špatně. Někdo tam ty manažery instaluje, ti je pořád odvolávají, tento týden nebo minulý týden byl odvolán ředitel úseku strategie, byl odvolán nový ředitel úseku IT, kterého si tam přivedl minulý generální ředitel. Takže ti lidé se neustále mění. Já nevím, proč nejsou vypsané do dnešního dne znovu zakázky na D3. Nevím, proč to trvá 9 měsíců v letošním roce. Nevím, proč další zakázky, které sám pan ministr řekl vládě a dával tam termíny duben, červen, červenec, je to jeho materiál, proč se neplní. Je to prostě ale chyba jak ministerstva dopravy, tak ŘSD. To je jako jednoznačné a to zpoždění je evidentní a říci, že to ŘSD je v lepším stavu, tak to fakt chce

odvahu, zeptejte se odborné veřejnosti, ne opozičního politika, to mám těžko, ale já myslím, že bych korektně přiznal, kdyby tam byly pozitivní trendy nebo pozitivní změny. Jenomže já vlastně nevím, koho se mám ptát na stavbě ŘSD, tam se ti lidé tak rychle mění, že vlastně než si sjednáte schůzku, ten člověk tam už není. A to čerpání roku bude horší než v příštím roce a nemám z toho žádnou radost, opravdu ne.

Václav MORAVEC, moderátor

Pane ministře, ten argument čerpaných. Než v loňském jste chtěl říct.

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy /ODS/

Než v roce 2013 bude čerpání za rok 2014 horší, ano.

Václav MORAVEC, moderátor

To mě ještě překvapilo, kdyby ještě příští rok to bylo horší.

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy /ODS/

O moc lepší to nebude, pokud se to výrazně nezlepší.

Václav MORAVEC, moderátor

Pane ministře, ztráty, které jsou způsobeny tím, že nejsou vypsána ta výběrová řízení, jak tady argumentuje Zbyněk Stanjura.

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

Tak já bych se chtěl velmi důrazně ohradit proti tomuto. Výběrová řízení jsou vypsána. To, že jsme prodloužili lhůtu o dva měsíce, když jsme kontrolovali zadávací dokumentaci, aby tato výběrová řízení nekončily na **Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže**, jako tomu bylo v minulosti, to je naprosto legitimní. Já bych chtěl říct, tady mám mapu, mám mapu, kde toto jsou zahajované úseky, které běží ve výběrovém řízení v letošním roce. Jedná se o 57 kilometrů. Z nich začínáme, obchvat Mělníka, začínáme Velemyšlevec, obchvat Děčína. Toto jsou akce. Začali jsme akce Oldřichovice, začali jsme Nevory, máme připravené výběrové řízení, které dobíhá na Červenohorské sedlo, rekonstrukce silnice R4 Skalka plus samozřejmě dálnice, největší úsek dálnice D1 Přerov - Lipník, kde výběrové řízení končí 10.října a vláda bude v pondělí schvalovat hodnotící komisi pro posuzování těchto výběrových řízení, to je skutečná realita.

Václav MORAVEC, moderátor

To znamená, že letos se může stát, že ty peníze, že bude ještě větší množství peněz než v loňském roce nevyčerpáno Ředitelstvím silnic a dálnic ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Navíc peníze pro Státní fond dopravní infrastruktury na rok příští se navyšují, byť vláda přerušila to jednání o rozpočtu státního fondu dopravní infrastruktury. Jakou logiku má to, že přisypáváte a chlubíte se, tím přisypáváním peněz na dopravní infrastrukturu, když to čerpání peněz v roce letošním je horší než vlani.

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

Já bych chtěl říct, že jedna z položek, kterou chceme efektivně vyčerpat, je v oblasti přípravy investic. Příprava investic to je otázka projekčních prací a centrální komise, centrální justiční komise schválila zadání výběrového řízení na projekční práce nejdelšího úseku silnice R35 v délce 65 kilometrů, která by měla být alternativou k dálnici D1. Je vypsáno výběrové řízení na projektanta tohoto 60kilometrového úseku dálnice R30, respektive silnice R35. Dále bych chtěl říct, že v oblasti přípravy investic, přípravy staveb se moc neudálo, protože součástí tohoto rozpočtu jsou i výkupy a ty se zastavily.

Václav MORAVEC, moderátor

Proto se ptám, proč se má navyšovat rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury, když v letošním roce to čerpání z toho fondu bude horší než v roce loňském a to bylo tragické.

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

Ale my chceme maximálně urychlit přípravu. Chceme nabídnout výkupy, máme dneska 2500 nevypořádaných výkupů, kde běží nebo potenciálně může běžet vyvlastňování, protože zákon 416 v ceně od 5 do 30 korun absolutně zastavil jakýkoliv zájem vlastníků půdy pro stát. A my tam máme alokovaných 3,8 miliardy. V pondělí nabývá účinností zákon 416, který byl velkým tématem diskuse v Poslanecké sněmovně i v Senátu a Ředitelstvím silnic a dálnic má metodický pokyn a má vzorové smlouvy, které okamžitě začneme nabízet vlastníkům pro to, abychom tyto prostředky využili a mohli tak pokračovat v přípravě staveb dál.

Václav MORAVEC, moderátor

Jak se pane předsedo, vy vypořádáte stou námitkou, že to čerpání mohlo by být rychlejší, pokud i vám by se podařilo rychleji prosadit ten zákon o liniových dopravních stavbách, o němž jste také mluvil a další legislativa, kterou teď prosazuje Antonín Prachař?

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy /ODS/

Ne, já jsem o základu liniových stavbách nemluvil. Já jsem velký skeptik, že to pomůže, představa, že přijmeme zákon, všechno se změní, prostě není reálná. Za prvé se bude týkat, ať ten zákon bude jakýkoliv, nových staveb, nově zahajovaných, neumím si představit, že tam kde už se běží stavební řízení, územní řízení, se do toho vstoupit, takže se bavíme o nějaké budoucnosti, nebavíme se.

Václav MORAVEC, moderátor

Ale vy jste říkal, že by měla být koncepce liniových staveb.

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy /ODS/

Počkejte, to je něco jiného a ta je.

Václav MORAVEC, moderátor

Ze které by pak vycházely ty jednotlivé zákony, které urychlí.

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy /ODS/

Ta samozřejmě je. Ne, ne. Že to je koncepce schválená vládou a myslím, že vládou Jiřího Rusnoka. Za mě se jakoby finalizovaly ty podklady, ale pracoval jsem na tom asi tři roky, takže to není jenom jako za období, kdy já jsem byl na ministerstvu. Jsou to takzvané dopravní sektorové strategie. V té hantýrce se tomu říká SESTRA a z toho mají vycházet návrhy rozpočtu v příštích letech. Tam jsou jasné priority. To je úplně něco jiného než zákon. Zákon o líniových stavbách může pomoci věcem, na kterých se ještě nezačalo dělat. To asi ano, bude o tom ještě velká debata. Nicméně pan ministr tady důrazně odmítl, ale já vycházím z jeho materiálu, 15 zakázek, které jste předkládal vládě, osm do dnešního dne nebylo zahájeno výběrové řízení, osm z těch 15. Například 1/34 termín březen, 1/38 termín duben, D3 termín květen, D3 další úsek a tady bych mohl pokračovat. Takže to nejsou vymyšlené opoziční návrhy. Opravdu jsem to kontroloval ještě v systému zadávání veřejných zakázek, takže to je ten problém, že se ty zakázky nevypisují. Co se týče přípravy, já jsem připravil soutěže na přípravu projekční za celkově 4 miliardy. Už není mojí chybou, že můj nástupce, ten byl mezi námi, aby to nebylo tady na ministra Prachaře, to prostě zastavil. Mohli jsme mít, každý další ministr mohl mít další projekty připravené, protože ty peníze na příští rok, za prvé je to trošku matematická operace, když se podíváte na strukturu rozpočtu, tak v zásadě národní zdroje na rok 2015 zůstávají stejné jako v letech 2014 a 2013, stejně tak jak se prognózuje na roky 2016 až 2017, zhruba 44 miliard. Pak je tam samozřejmě velký balík těch nespotebvaných peněz. Tak ono se to tváří, že se navyšuje rozpočet, ale berou se jen peníze za prvé už z roku 2013 do roku 2014.

Václav MORAVEC, moderátor

Kumulované nevyčerpané peníze.

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy /ODS/

A pak je tam obrovská položka a to jako mimořádná věc v roce 2015, to jsou evropské peníze zhruba 25 miliard a všichni budeme rádi, když se podaří je utratit, ale k tomu zase máte spoluúčast a to je zase tlak na ty národní zdroje. Já pak s překvapením slyším, když pan ministr tento týden slavnostně s hejtmany oznámil, že několik miliard půjde na dvojky a trojky, přitom materiál, na kterém přerušila vláda debatu, 22. září, jasně říká, že je to materiál SFDI, že SFDI nemá peníze na dvojky a trojky. A jediné řešení, jak to chce, jak SFDI sice navrhuje, jak by to vláda mohla řešit, že vezme jiné peníze, než SFDI. Pak se zase dozvím, jako fakt to myslím, že to je předvolební titulek: Dáme krajům několik miliard. Ale v tom návrhu rozpočtu to není, není tam žádná miliarda pro dvojky a trojky a přímo v tom materiálu, mám to tady s sebou, mohl bych citovat na nějaké straně 21, je to identifikované jako problém. To jsou ty návazné opravy komunikací, jak bylo v té reportáži. Je tam doslovně uvedeno ve vládním materiálu, ne opozičním, že SFDI na to nemá peníze a že jediné řešení, že stát najde jinde peníze než ze SFDI. Pan ministr kroutí hlavou, já mu klidně ten materiál ukážu a je to jeho materiál.

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

Předně co se týká urychlení staveb, skutečně zákon 416 o výkupech vstupuje v účinnost v pondělí. Máme připraven metodický pokyn. Máme analýzu, kterých konkrétních vlastníků se to týká, vzorové smlouvy, a začínáme pracovat tak, abychom ve lhůtě 90 dní mohli přistoupit

případně při neakceptování procesu vyvlastnění. Další bod, zákon číslo 13, který jsme připravili, skončilo meziresortní připomínkové řízení a půjde do vlády. Tam navrhujeme zásadní věci. Dopravní stavby jsou stavby ve veřejném zájmu. Základní věc tak, abychom mohli proces případných vyvlastnění daleko lépe nastartovat. Snižujeme počty stavebních úřadů. Dneska obce s rozšířenou působností se vyjadřují k mimoúrovňovým křižovatkám. Dělají to jednou za 20 let a pravděpodobně dalších 20 let už to nebudou dělat. A my chceme, aby takovéto stavební úřady u dopravních staveb byly v místě příslušné krajské úřady.

Václav MORAVEC, moderátor

Promiňte, pane ministře, ale zákon o liniových stavbách.

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

A k tomu bych se ještě dostal.

Václav MORAVEC, moderátor

To je věc, kterou vy jste považoval za svoji prioritu a strategii. Ministr financí a lídr hnutí ANO Andrej Babiš není spokojen s tím, že ten zákon zatím vláda neprojednala. Podle Babiše by vaše ministerstvo mělo co nejdříve poslat ten zákon o liniových stavbách do vlády. Tady jsou Babišova slova.

Andrej BABIŠ, ministr financí /ANO//5. 9. 2014/

Samozřejmě potřebujeme urychlit ten zákon o liniových stavbách, protože stavby vlastně stát schvaluje a všichni účastníci řízení dálnici D16, který je absolutně nepřijatelný. To je problém pana ministra a já doufám, že to bude, já nevím do měsíce. Ten zákon o liniových stavbách by podstatným způsobem urychlil tu výstavbu. Je to model. Já když jsem byl u ministra financí v Německu, jsem zařídil panu Prachařovi schůzku u německého ministra dopravy a tam to funguje, tak proč by to nemohlo fungovat o u nás.

Václav MORAVEC, moderátor

Zaznamenaly Otázky v tom uplynulém týdnu slova ministra financí, lídra hnutí ANO, Andreje Babiše na ministerstvu dopravy. Podle Lidovek.cz skončil vrchní ředitel legislativního úseku Jakub Kopřiva, kterého vy jste, jestli jsou informace Lidovek správné, přijal poté, co ho vyhodil Zdeněk Žák, váš předchůdce, a teď jste ho měl sesadit kvůli tomu zákonu o liniových stavbách. Byl to tedy váš další personální přehmat?

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

To není kvůli zákonu o liniových stavbách. To je kvůli celému komplexu, co se týká zákona o liniových stavbách, tak já jsem samozřejmě měl velké ambice předložit tento zákon do poloviny roku. Nicméně právě od odvolaného ředitele, kterého jsem odvolal ve čtvrtek, jsem se dozvěděl, že k tomuto zákonu je potřeba hodnocení RIA dopadu do veřejného sektoru a do podnikatelské sféry. Bohužel neřekl mi to zavčas, je to samozřejmě otázka komunikace, možná to byl výmysl, já nevím nechci spekulovat.

Václav MORAVEC, moderátor

Bylo tedy personální chybou, když jste Jakuba Kopřivu vzal zpátky na ministerstvo?

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

Ještě zpátky k tomu. V dnešní situaci máme hodnocení RIA hotové. Pracujeme na věcném záměru zákona o liniových stavbách, který bude mít dvě části. To je otázka plánování dopravní infrastruktury, kdy stát řekne: Trasa z A do B, vypořádá veškeré připomínky, schválí tuto trasu zákonem, tím pádem eliminujeme jakékoliv další diskuse ohledně počtu sjezdů a dalších záležitostí. A potom je druhá záležitost zákona o liniových stavbách, jakým způsobem se dopracujeme ke stavebnímu povolení, a vláda vzala na vědomí materiál, který by měl směřovat k jednotnému integrovanému povolení, to znamená, územní řízení, stavební řízení a posouzení vlivu na životní prostředí v jednom balíku s jedním rozhodnutím, soudním přezkumem bez odkladného účinku. To je to, co říkal Andrej Babiš, ve vašem příspěvku, jak to funguje v Německu a toto je cíl, ke kterému bychom se měli dopracovat.

Václav MORAVEC, moderátor

Bylo tedy chybou, že jste Jakuba Kopřivu vzal na ministerstvo dopravy zpět, když ho Zdeněk Žák odvolal, protože teď jste ho odvolal?

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

Já v době, kdy jsem Jakuba Kopřivu bral, tak já si myslím, že to nebyla úplná chyba, protože my jsme spolu vedli diskuse. On mě informoval o tom, co je rozpracováno, co je potřeba udělat. Nicméně.

Václav MORAVEC, moderátor

Teď jste ho vyhodil kvůli tomu, že před vámi zamlčel informace k zákonu o liniových stavbách?

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

Ne, nicméně já pečlivě sleduji legislativní plán z ministerstva dopravy, který měl směřovat a musím říct, že opravdu některé zákony byly výrazným způsobem zpožděny a je to selhání vedoucího vrchního ředitele úseku práva a legislativy. A my jsme říkali, že budeme vyvozovat odpovědnosti. A pokud vidím na svém úřadu, že plán se neplní a nejsou přijímána opatření k nápravě, tak samozřejmě jsem připraven sáhnout i do personálních změn.

Václav MORAVEC, moderátor

Pane poslanče, ministr dopravy Antonín Prachař už naznačil, že aby měl peníze na dopravní stavby, takže sáhne ke zdražení mýtného. Mluví se o rozpětí 7 až 10 %. Když se podíváte na financování dopravy, sáhl byste k tomuto kroku, protože i za vás vlastně zůstávalo mýto a jeho sazby, když se budeme bavit o těch průměrných na stejné hodnotě a nebyly zvyšovány o inflaci?

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy /ODS/

Já se omlouvám, musím tři věty k tomu, měl velký prostor pan ministr a většinou to nedělám. Ale Jakub Kopřiva je kvalifikovaný a kvalitní státní úředník a dvakrát byl vyhozen ministry.

Václav MORAVEC, moderátor

Ale on ho jednou vzal.

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy /ODS/

On byl zaměstnaný, když jsem přišel, a poznal jsem ho v pracovním procesu. On má jednu podle mě dobrou vlastnost a podle mého ho dvakrát stálo místo, když říkal ministrům věci, jak se mají. Jestli někdo dal nekvalifikovaný odhad, kdy budou zákony hotové, protože opravdu ty termíny, já jsem se smál, když jsem to viděl v okamžiku, když to bylo v legislativní. To, že zákon potřebuje RIA, to fakt jako nevím, jak vás to mohlo překvapit, pane ministře. Zákon potřebuje RIA, to jsou standardní pravidla, to já nevím, že jste to nevěděl. To jen jako na okraj. K těm vyvlastňováním, není to celé, pořád vlastně třikrát řekl pan ministr vyvlastňování, vyvlastňování, vyvlastňování. Ta novela, o kterou jsme se přeli, bude mít v zásadě to, všichni dostanou šestnáctinásobek, není pravda to, co pan ministr říkal ve sněmovně, osmi, čtyř, dvojnásobek. Máme právní rozборы. Já jsem interpeloval pana premiéra, budeme se o tom bavit ve sněmovně. Ten zákon jasně říká šestnáctinásobek, takže vy, pokud jako vlastník projevujete vůli státu prodat za šestnáctinásobek, tak to stát, pokud to chce vyvlastnit, tak za šestnáctinásobek, žádný interní pokyn ministra či ŘSD nemá právní sílu vyvlastnění. Teď k tomu mýtu. Já myslím, že ta debata o sazbě mýta na příští rok by neměla zastínit ten hlavní problém mýta a to je to, co bude od 1. ledna 2017.

Václav MORAVEC, moderátor

Já vás prosím promiňte. Vy jste tady zareagoval, teď si otevíráte jiné téma. Odpovězte na tu otázku, jestli byste, když se nezvyšovaly sazby mýtného i inflaci, jestli byste teď přistoupil k tomu kumulovanému kroku, ke kterému chce přistoupit ministerstvo dopravy.

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy /ODS/

Byla politická dohoda, že do konce roku 2014 budou sazby zmrazeny. Díky tomu se zvýšila i ta sazba 25 %. Myslím, že v roce 2013. Já neznám detailně ten materiál, který také skončil zatím v připomínkovém řízení a pokud mám dobré informace, tak je tam hodně připomínek z mnoha stran, tak uvidíme, jaký bude finální stav. Nicméně politická dohoda byla, že to bude zmrazeno do konce roku 2014, první leden 2015 je po té politické dohodě a je legitimní rozhodnutí vlády či ministra dopravy, pokud najde argumenty, a ty to zdůvodní, aby to zvýšil.

Václav MORAVEC, moderátor

Počkejte, ale na zajištění většího příjmu do Státního fondu dopravní infrastruktury, kdybyste vy byl ministrem dopravy, tak sáhl byste na úpravu sazeb mýtného a na zvýšení mýta? Jasná odpověď?

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy /ODS/

Pravděpodobně ano, zejména v těch sazbách, kde ty slevy byly příliš vysoké, jak se ukázalo v okamžiku, kdy se konstruovaly, takže za tohle bych ministra nekritizoval. Neříkám, že by to

bylo stejné, ale říkám ta politická dohoda, kterou uzavřela ještě vláda předminulá s dopravci, byla do konce roku 2014. Čili v tomhle tom bylo vyhověno. Ta dohoda byla splněna a uvidíme. Protože pokud dostanete víc mýta, tak samozřejmě ta položka, pokud chcete nechávat stejný objem prostředků a on je dostatečný. Jsme schopni čerpat nebo vyčerpat ročně, tak samozřejmě je tam taková ta položka dotace státního rozpočtu, která na příští rok má být 19 miliard. Otázka je, jak velký výnos je plánován a jak velký dopad to bude mít, a potom jaká bude skutečnost. Ale opakuji, myslím si, že se má od 1. ledna 2015 přistoupit ke zvýšení sazeb, nebudu říkat ke změně, ale ke zvýšení.

Nejasnosti kolem mýtného**14.9.2014 ČT 24 str. 2 13:05 Otázky Václava Moravce II.**
Úřad pro ochranu hospodářské soutěžeVáclav MORAVEC, moderátor

Pane ministře, trváte si na tom, i když nákladní dopravci říkají, že k tomu není důvod, tedy mluvil jste o rozptylu 7–10 % zvýšení mýta.

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

Já bych chtěl na úvod říci k tomuto tématu, že ta dohoda byla podepsaná v roce 2010 a já jsem stál na druhé straně barikády, kdy jsme vyjednávali.

Václav MORAVEC, moderátor

Vy jste vyjednával s Vítem Bártou.

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

Ano, s Vítem Bártou. Skutečně přijala se dohoda, která zafixovala sazby ekologických vozidel Euro 5 na stejné výši. Nicméně tato dohoda umožňovala ministrům dopravy zvýšit meziročně sazby o inflace. Za 4 roky to nikdo z předcházejících ministrů neudělal, a my jsme spočítali dnes na základě inflace, na základě statistik, na základě České národní banky, že takovýmto způsobem stát přišel o 560 miliard, pardon, milionů, o půl miliardy. A toto prostě jsme pouze promítli a bylo to startovní čára pro to, abychom vyjednávali o sazbách na rok 2015. Byla spousta připomínek, byly připomínky k autobusům, kde Česká republika a Polsko mají výrazně nižší sazby na autobusy než okolní země, které mají sazby autobusů v kategorii nákladních vozidel. Já bych chtěl říct, že sazby.

Václav MORAVEC, moderátor

O kolik tedy v průměru ta sazba mýta bude zvýšena?

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

Já bych chtěl říct ještě k těm autobusům. To co bylo v připomínkovém řízení, tady se nejedná o autobusy, které jsou určeny pro dopravní obslužnost, ale převážně pro komerční linky, protože autobusy dopravní obslužnosti se nepochybují ve většině po zpoplatněných úsecích, takže i tento argument si myslím, že jsme vysvětlili. Vysvětlili jsme argument Hospodářské komory a Sdružení ČESMAD Bohemia, a dohodli jsme a na vládě bude toto tématem jednání, kdy zvažujeme do konce stávajícího kontraktu s provozovatelem mýta vytvořit kategorii Euro 6, protože dneska už se žádná nová vozidla nevyrobí. Dopravce nemá možnost volby Euro 5 nebo Euro 6, aby si mohl nastavit. Zaplatím víc za vozidlo a budu mít nižší sazbu anebo zaplatím méně za vozidlo a budu mít vyšší sazbu mýta. Takže my jsme se dohodli a já jsem připraven na vládě vypořádat tuto připomínku, zavést speciální kategorii Euro 6 s tím, že sazby mýta na Euro 6 zůstanou pro rok 2015 neměnné a všechny ostatní se zvýší a navrhneme 9,7 % zvýšit sazbu kategorie Euro 5 emisních limitů, 8 % kategorie do Euro 3 a

15 a 30 % u autobusů. Ale u těch procent u autobusů bych chtěl říct, že se bavíme o základně, která je nižší než 1 koruna na kilometr.

Václav MORAVEC, moderátor

A budete trvat na tom, aby ten regulační prvek, který tady byl, to znamená, dvojnásobné sazby mýta v pátek, aby nedocházelo ke zbytečným dopravním kolapsům a aby se snížilo dopravní zatížení právě v tom pátečním odpolední večeru a podvečeru, tak vy uvažujete o tom, že zrušíte tu dvojnásobnou taxu mýta na páteční večer, kdy lidé jedou na víkend?

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

Ano, my jsme udělali dva další ústupky a to je snížení limitu pro poskytování slev, kde navrhujeme 25 % dolů a máme opravdu analýzy a máme výpočty, že potenciálně by mohlo být poskytnuto ve prospěch dopravců oproti 120 milionům za minulé období zhruba 170 milionů korun. Takže tady dáváme jasný signál dopravcům. Zaplatíte víc a můžete dostat víc. Co se týká regulatorní funkce v pátek, tady nemáme vybudované parkoviště historicky za 20 let a my trestáme dopravce zejména od Jihlavy na východ, kteří zaplatí daleko víc, aniž by mohli si zvolit variantu, jestli to vozidlo odstaví a zaplatí tu nižší sazbu.

Václav MORAVEC, moderátor

Ke zrušení dvojnásobné sazby dojde?

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

Ke zrušení dvojnásobné sazby dojde, my to navrhujeme a výpadek řádově 120 milionů jsme rozprostřeli do celého týdenního tarifu mýta.

Václav MORAVEC, moderátor

A to zdražení mýta tedy přinese Státnímu fondu dopravní infrastruktury kolik?

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

My počítáme, že by to mohlo být někde v horizontu 1,5 až 2 miliardy korun.

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy /ODS/

A proč to nemáte v rozpočtu, pane ministře? V rozpočtu na rok 2015, 2016, 2017 máte pořád stejnou částku jako v roce 2013.

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

Samozřejmě my to nemůžeme mít v rozpočtu, protože vláda tento materiál neodsouhlasila.

Václav MORAVEC, moderátor

Takže až projde vyhláška.

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

To znamená, že v okamžiku, kdy projde vyhláška, kdy toto nařízení vlády projde ve Sbírce zákonů, tak samozřejmě můžeme upravit rozpočet. Rozpočet je živý organismus, ten se může opravovat v závislosti na příjmech na výdajích. A my nemůžeme počítat do rozpočtu s něčím jiným to co vláda neodsouhlasila a je v připomínkovém řízení. Takhle se nemůžeme chovat.

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy /ODS/

Takže zase zpoždění.

Václav MORAVEC, moderátor

Promiňte, vy jste tady chtěl kritizovat výběr provozovatele mýtného systému po roce 2016 až skončí ta smlouva. Stále mluvíte o zpoždění, ale kde to můžete vlastně dokladovat, že to ministerstvo dopravy nestihne, když přitom ten tendr běží, komise se v tomto týdnu sešla, právě tedy komise k výběrovému řízení na poradce právnickou společnost, která bude dělat státu poradenství, jak dál v mýtu?

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy /ODS/

Tak já vám samozřejmě nemůžu dokázat. Pravdu poznáme až 1. ledna 2017. Ale pokud se zeptáte odborné veřejnosti, tak prostě říkají: To není možné. A teď my nevíme, jestli to je nešikovností anebo úmyslem, aby se to nedalo vysoutěžit. Už tato soutěž na toho manažera je soutěž na politický názor. Já jsem to už kritizoval opakovaně. Pan ministr soutěží, aby mu poradili, jakou variantu zpoplatnění, teď nemyslím technickou, ale tu také, ale vlastně rozsah.

Václav MORAVEC, moderátor

Ale to zdědil po svém předchůdci. Se Zdeňkem Žákem, jsem v tomto pořadu o tom mluvil a i on měl soutěžit a chtěl soutěžit poradce, tudíž Antonín Prachař.

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy /ODS/

Ale nemusel soutěžit tu zakázku vypsals pan ministr Prachař někdy před měsícem nebo dvěma, takže nemá cenu se vymlouvat na minulého ministra. Na ministerstvu dopravy je takovýhle fascikl všech studií k mýtu. Já jsem ho zdědil a já jsem ho nevypracovával, pak jsem ho předal, předpokládám, že byl předán tomuhle ministroví. Soutěžíme něco, co už všechno máme v podkladech, jenom se musí rozhodnout a poradce vám neřekne, jak se máte rozhodnout. To stejně musí rozhodnout vláda o tom, které silnice.

Václav MORAVEC, moderátor

A to, že vám ten poradce dá odborné doporučení, které bude garantovat.

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy /ODS/

To tam je. Ty podklady ministerstvo dopravy má, nestálo to malé peníze. Objednávali to moji předchůdci. Podle mě ministerstvo zase soutěží to samé, nic nového z toho nevypadne a nakonec stejně bude politické rozhodnutí o rozsahu zpoplatnění silnic první třídy. Jestli budou

všechny nebo jenom částečné a nakonec to rozhodne vláda vcelku, protože to vám žádný poradce nerozhodne.

Václav MORAVEC, moderátor

Kdybyste byl ministrem dopravy, tak byste to rozhodl jak?

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy /ODS/

Já jsem měl připraven materiál do vlády. Už jsem to nestihl, který doporučoval vládě, abychom zpoplatnili všechny silnice první třídy.

Václav MORAVEC, moderátor

Já teď nemluvím o zpoplatnění. Já mluvím o technologii, plus co dál.

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy /ODS/

Už jsme se tady spolu asi před půl rokem bavili. Já bych tu technologii nepředepisoval. Já bych popsal funkce, které stát chce od toho systému, jaké budou náklady bych vysoutěžil, jaká bude spolehlivost, co má stát k dispozici, to byla zadávací dokumentace a bylo by na těch uchazečích, aby vybrali příslušnou technologii. Protože v okamžiku, kdy stát začíná vybírat technologii, tak je to velmi problematické. Takže já jsem říkal.

Václav MORAVEC, moderátor

Promiňte, ale to jsme si tady minule nedopovídali, ale i stát by měl mít nějaký názor na to, která z těch technologií pro něj bude nejvýhodnější.

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy /ODS/

Proč?

Václav MORAVEC, moderátor

No, ze všech těch analýz a podkladů. Vy byste to nechával jen na těch uchazečích?

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy /ODS/

Já jsem profesí programátor, už jsem to říkal minule, a dělá se to na 10 let. Vzpomeňme si, před 10 lety, jaké jsme měli počítače, jaké byly programy a jaké byly technologie a jaké byly mobily. Podle mě stát musí definovat funkce, které chce dostat, záruční podmínky, všechny tyhle ty věci jak rychle by to mělo být. Podle mě má to být především softwarové řešení při dnešních technologiích a to vám zaručí to, že po tu dobu, na kterou budete soutěžit, a budete hodnotit cenu samozřejmě, a můžou mít různé technologie různou cenu, ale budete hodnotit cenu a v tom okamžiku máte jistotu, že to takhle vysoutěžíte, že po těch 10 let, třeba se bude muset změnit technologie za těch pět let, ale budete mít vysoutěženo, že tyhle ty funkce bude stát dostávat po dobu 10 let, na kterou se to bude soutěžit. Proto si myslím, že je mnohem lepší. Představte si, že byste soutěžili počítač nebo mobily na 10 let.

Václav MORAVEC, moderátor

Pane ministře, jste ochoten přiznat, že jste si přidělal další problém na ministerstvu dopravy, když jste vypsál to výběrové řízení, které tady kritizuje Zbyněk Stanjura už tím samotným rozptylem, předložených návrhů, které vám přišly od nějakých 23 miliard, jestli se nemýlím, po 70 zhruba?

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

Milion.

Václav MORAVEC, moderátor

Pardon, převzal jsem vaši záměnu.

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

Já bych chtěl říct na úvod. Já jsem v podstatě a nechci to zase vztahovat k minulosti. Já jsem to zdědil, protože můj předchůdce pan ministr Žák ve věstníku pověřil administrací zakázky na mýto společnost Veřejné zakázky s.r.o., a to bylo první, co jsem zrušil. Pak jsem začal pečlivě sledovat zadávací dokumentaci, a když jsem viděl, že nový projektový manažer, který je legitimní nástroj, používají ho všude v zahraničí, nemá roli administrátora a my jsme museli změnit zadávací dokumentaci, tak tím pádem jsme ztratili dva měsíce. Dnes mohu s plnou zodpovědností říci, že 4. září skončily veškeré možné termíny pro podání jakýchkoliv námitek na **Úřad na ochranu hospodářské soutěže**, a nikdo z potenciálních uchazečů, ani z těch, kde byly vypořádány námítka, se neozval. To je jasný důkaz toho, že naše dokumentace zadávací byla naprosto v pořádku.

Václav MORAVEC, moderátor

Takže tam není žádné odvolání a nebude soutěž zpochybněna zpětně.

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

A soutěž, respektive takhle, zadávací podmínky nebudou zpochybněny zpětně. Zasedla komise za účasti jak odborníků z Ředitelství silnic a dálnic, akademické obce, ministerstva dopravy, pro to, aby vyhodnotili onen rozptyl 23 až 75 milionů a posoudili, zda role projektového manažera a nabídek, kde se účastní konsorcia, opravdu je dostatečnou zárukou pro to, že projektový manažer ve spolupráci se státem připraví za a) posouzení výběru mýta v horizontu dalších 10 let, nikoliv politické zadání, co budeme zpoplatňovat. Za b) posoudí možnosti technologie a jejich vývoj tak, aby stát v okamžiku, kdy přijme politické rozhodnutí o zpoplatnění dílčích úseků, měl možnost toto politické rozhodnutí realizovat. Zhodnotí auditovskými úspěšnost mýta, různých technologií a teď nechci spekulovat jakých, a nastaví zadávací podmínky pro výběrové řízení a to může být buď na poskytovatele mýta jako máme v současné době, anebo variantě podle logických segmentů, a toto jsou záležitosti, kterých bude stát spolu s projektovým manažerem velmi úzce sledovat a připravovat jednotlivé kroky k tomu, abychom někdy do poloviny roku 2016 měli zadání případně vysoutěženo a mohli spustit proces. Já jsem byl ve vládě, když se dávalo dohromady programové prohlášení, a řekli jsem jasně, my nebudeme rozšiřovat zpoplatněnou síť, dokud nebudeme mít naprosto jasný systém, jak chceme pokračovat od 1. ledna 2017.

Václav MORAVEC, moderátor

Těch témat je hodně, omlouvám se, že na všechny ještě nedošlo včetně transformace ŘSD. Doufám, že vás v dohledné době, pánové, oba dva v Otázkách uvidím.

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy /ODS/

/Nesrozumitelné/ k 1. srpnu a není.

Václav MORAVEC, moderátor

Zbyněk Stanjura, předseda poslaneckého klubu, exministr dopravy z ODS a Antonín Prachař, ministr dopravy z hnutí ANO. Děkuji za vaši diskusi a těším se na další.

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy /ODS/

Děkuji za pozvání, na shledanou.

Antonín PRACHAŘ, ministr dopravy /ANO/

Pěkné odpoledne a budu se těšit na vaše pozvání. Na shledanou.

Dotované chytání prachu má chyby. Soutěže byly neprůhledné

13.9.2014 Mladá fronta DNES str. 6 Ekonomika

Eva Moniová Úřad pro ochranu hospodářské soutěže

Některá výběrová řízení na odprášení tzv. posklizňových linek byla podle odborníků v rozporu se zákonem. Stát chce dotace pokrátit.

PRAHA Dotační soukolí ve Státním fondu životního prostředí (SFŽP) se zadrhlo. Ze 47 milionů, které fond v rámci zlepšování kvality ovzduší v roce 2012 přiklepl na odprášení tzv. posklizňových linek, nevyplatil zatím ani korunu. Fond totiž našel chyby v soutěžích na dodavatele těchto zařízení na zpracování obilí. Jednotlivým žadatelům tak chce schválené dotace krátit o pět až 30 procent.

„Stále probíhá řízení o korekcích, proplacena nebyla žádná žádost o dotaci,“ informovala mluvčí SFŽP Lenka Brandtová.

Oprávněnost připomínek právníků SFŽP, které má MF DNES k dispozici, potvrdili i odborníci na veřejné zakázky. „Každé ze zadávacích řízení obsahovalo chyby, které by byly důvodem pro krácení dotace, a domnívám se, že postupy zadavatelů by byly rozporovány i ze strany **antimonopolního úřadu**,“ řekla Lucie Žilková ze společnosti Otidea.

Poradce v oblasti veřejných zakázek Petr Šiška dokonce míní, že v některých případech byl fond v trestání moc mírný a měl dotace snížit ještě víc.

Nejvyšší dotaci v prvním kole dotací fond slíbil zemědělskému družstvu Hrotovice, přes 12 milionů. Za chyby v soutěži na dodavatele posklizňové linky mu chce SFŽP sebrat čtvrtinu peněz.

„Byla tam nějaká drobnější pochybení, řízení nebylo podle fondu transparentní,“ řekl MF DNES předseda družstva Bohumír Hutař. S krácením dotace se prý však družstvo smířilo a nerozporuje jej. „Dělali jsme to podle předcházejících výběrových řízení a nechal jsem si špatně poradit,“ vysvětluje Hutař, jak k pochybení došlo.

Podle Lucie Žilkové družstvo zásadně porušilo zákon o veřejných zakázkách a obešlo zadávací postupy zákona. I Petr Šiška míní, že šlo o postup zcela neslučitelný se zákonem. „Můj názor je, že se naprosto amatérsky a nezákonně udělala soutěž a hrubé chyby fond trestal neodpovídajícím způsobem,“ tvrdí dokonce.

Hrotovickou linku postavila společnost Agroing. Ta spolupracuje s dotačním poradcem Jiřím Bodlákem, který vymyslel způsob, jak peníze na posklizňové linky z Operačního programu Životního prostředí vytáhnout. Podle něj stál u zrodu myšlenky i šéf hrotovického družstva. „Všechny tyhle věci tvoříme spolu s předsedou z Hrotovic. Já to s ním vždycky vymyslím. On řekne, co chce stavět, a my se na to nějakým způsobem snažíme najít peníze. Tak jsme je našli,“ svěřil se Bodlák dříve figurantovi, který předstíral zájem o dotaci.

V prvním kole schválil SFŽP 11 projektů na odprášení linek. Z toho firma Agroing podle svého jednatele Zdeňka Procházky dodala zařízení sedmi firmám.

47 milionů bylo přitom jen první kolo, ve druhém kole chtěl fond rozdělit dalších 113 milionů a ještě běží třetí kolo, kde není jasné, kolik milionů by posklizňové linky mohly spolknout.

U těchto dotací se navíc už nikdo neptá, zda splnily svůj účel – nikdo to měřit nebude. Fondu totiž stačí, když zemědělci prašnost starého stroje prokážou výpočtem, což umožňuje i zákon. Avšak tak lze dospět k řádově vyšším hodnotám.

Výsledky jsou přitom klíčové. Čím vyšší jsou, tím větší je šance na dotaci a tím víc může žadatel dostat. Navíc prachu létajícího z tzv. posklizňových linek nikdy nebylo tolik, aby jejich provozovatele stát sledoval a chtěl od nich poplatky za znečištění ovzduší.

Z fondu administrovaného Operačního programu Životní prostředí už však provozovatelé posklizňových linek nic nedostanou. Program totiž v období 2014 až 2020 dostane o polovinu méně peněz a podpoří jiné projekty. Tím však příběh zvláštní dotace, který MF DNES popsala, nekončí. Na již přislíbené dotace z let 2012 až 2014 se totiž podívají kontrolori z Česka a možná také auditoři z Evropské unie.

FAKTA

Sporné tendry

* Terris Budětsko

- odprášení sušárny zrnin-
- schválená dotace 1,75 mil. Kč
- doporučené snížení 25 %

* Statek Miroslav

- sušárna zrnin
- schválená dotace 6,98 mil. Kč
- doporučené snížení 30 %

* GenAgro Říčany

- doplnění, odprášení sušárny
- schválená dotace 0,61 mil. Kč
- doporučené snížení 5 %

* Agroos

- rekonstrukce čističky
- schválená dotace 2,66 mil. Kč
- doporučené snížení 25 %

* ZOD Haná

- omezení tuhých znečišťujících látek (TZL)
- schválená dotace 1,9 mil. Kč
- doporučené snížení 10 %

* Slovácký statek

- omezení TZL
- schválená dotace 1,78 mil. Kč
- doporučené snížení 25 %

* ZD Hrotovice

- poskl. linka (PL)
- schválená dotace 12,15 mil. Kč
- doporučené snížení 25 %

* Agrodr. Klas

- odprášení PL
- schválená dotace 9,5 mil. Kč
- doporučené snížení 30 %

Úklid města se může Nejdku kvůli obří zakázce prodražit. Je podezřelá

12.9.2014 vary.iDNES.cz str. 0 Karlovy Vary / Vary - zprávy
MF DNES, Jana Plechatá Úřad pro ochranu hospodářské soutěže

Nevládní nezisková organizace Transparency International si proklepla kritizovaný tendr za více než půl miliardy korun na svoz odpadu a úklid města Nejdek na Karlovarsku, jehož zadání schválili po ostré diskuzi začátkem léta nejdeční zastupitelé.

Společnost, jež zakázku získá, uzavře s městem smlouvu na dvacet let, vypovědět ji bude moci ale nejdříve po devíti letech. Proti zadání byli jak opoziční zastupitelé, tak jeden koaliční radní. Ostatní kolegové je ovšem přehlasovali. Před časem skončil tendr coby podnět v bezplatné právní poradně Transparency International, která před zadávacím řízením Nejdek varuje.

Nevládní organizace, jejímž posláním je mapovat a zabraňovat korupci v České republice, vidí první problém v délce smlouvy. Její právníky překvapila hned při prvním zběžném čtení zadávací dokumentace. Pokusili se udělat malý namátkový průzkum, na jak dlouho si podobné služby sjednávají jiné obce. Podle právničky Transparency International Heleny Joachimsthalerové je to na rok, maximálně na tři až čtyři léta.

„Uzavření smlouvy na dvacet let v kombinaci s ustanovením, podle kterého lze smlouvu rozvázat, aniž by došlo k porušení smluvních podmínek, nejdříve za devět let, pak neumožňuje pružně reagovat na situaci proměny trhu,“ uvedla.

Joachimsthalerová podotýká, že v takovém případě se dodávané služby mohou stát pro město finančně nevýhodné. Délka smlouvy je podle města v pořádku

Vedení Nejdku má pro dlouhou dobu trvání smlouvy své vysvětlení. Místostarostka Dana Schwarzová ji za neadekvátní nepovažuje. „Firma si tady přece má udělat zázemí, vytvořit sběrný dvůr a zabezpečit tyto a další věci městu. Jinak by do toho nešla,“ vysvětlila.

Zastupitelé a radní, kteří proti zadání tendru protestovali, poukazovali na to, že dokumentace zakázky nahrává nejdecké firmě AVE, která doposud tyto služby provozuje. Jestli je jejich podezření na místě, se podle právníků Transparency International ukáže z podaných nabídek, které si vyžádá od města po otevření obálek.

Už nyní však nevládní organizace říká, že zadávací dokumentace vykazuje některé prvky zbytečně omezující hospodářskou soutěž. Když k tomu přičtou ještě dvacetiletou smlouvu a následující argumenty vedení Nejdku v médiích, nepůsobí na ně tendr úplně dobře.

„Následná reakce vedení obce, která místo, aby se pokusila situaci řešit, naopak zastírá a překrucuje některá fakta, v nás proto nevzbuzuje příliš důvěry,“ shrnula Helena Joachimsthalerová. Zakázku by mohl posoudit **antimonopolní úřad**

„Existují jiné orgány, které tyto věci posuzují. Jestliže se to někomu nelíbí, musí dát buďto trestní oznámení, nebo se obrátit na **Úřad pro ochranu hospodářské soutěže**,“ uvedla místostarostka.

Právě **antimonopolní úřad** může město nemile překvapit. Podle zkušeností Heleny Joachimsthalerové je vysoká šance, že Nejděk dostane po uzavření tendru pokutu kvůli omezujícím zadávacím podmínkám. Chápe přitom, že je obec tlačena časem, neboť firmě AVE vypršela předchozí desetiletá smlouva. Přesto Nejděku vzhledem k riziku pokuty a zbytečného plýtvání městskými penězi doporučuje, aby zadávací řízení zrušil a vyhlásil nové.

Opoziční zastupitel Václav Růžička se pokusí téma tendru opět otevřít na jednání, které se koná příští středu. „Se závěry Transparency International se zcela ztotožňuji. Vyplynuly z nich věci, na které poukazujeme už řadu měsíců,“ řekl.

Pokud by město dostalo pokutu, jen nerad by viděl, kterak ji platí městský rozpočet. „Chtěl bych, aby ji uhradili lidé, kteří pro tuto zadávací dokumentaci zvedli ruku,“ uvedl.

URL| http://vary.idnes.cz/zakazka-na-uklid-...y.aspx?c=A140912_2098744_vary-zpravy_ba

Jak chtějí kandidáti změnit Cheb?
13.9.2014 Mladá fronta DNES str. 3 Kraj Karlovarský
Úřad pro ochranu hospodářské soutěže

»Anketa MF DNES

1. Jaký problém podle vás nejvíc pálí Cheb a jeho obyvatele? 2. Jaký je váš názor na stavbu spalovny komunálních odpadů? 3. Co se v Chebu povedlo za minulé volební období a co byl naopak největší propadák?

Gabriela Licková Koalice pro Cheb

1. Současný stav centra považujeme za problém, který vznikl součtem mnoha menších problémů. Samy o sobě nikoho nepálily, a proto je nikdo neřešil (vysoké nájmy, finančně náročné stavební úpravy, silná omezení památkáři, drahé vytápění, nemožnost parkování, omezená doprava, přehnané množství supermarketů u centra, přesuny obyvatel na periferii, klientelismus na radnici i pocit ohroženosti).

2. Jsme si vědomi, že když včas nevymyslíme, co s odpady (které se už dnes téměř nikam „nevejdou“), bude nás v dalších letech stát obal mnohem víc, než to, co je v něm a co jsme skutečně chtěli koupit. Nejsme proti technologii odstraňování odpadů tak, jak ho bude řešit spalovna. Nejsme ani proti soběstačnosti města v likvidaci odpadů. Jsme však přesvědčeni, že nebylo vybráno optimální místo pro tuto technologii. Také logistice nebyl věnován dostatečný prostor.

3. Mnozí občané jásají nad krajinkou - sportovní částí. Pomineme-li její předražení, budeme jásat také, ovšem pokud bude vše v chodu a kvalitně udržováno za 6 -10 let. Za zmínku stojí i Kulturní dům Svoboda, ovšem opět narážíme na finanční náročnost realizace a udržení v provozu. V Chebu se nepovedla transparentnost výběrových řízení. U investičních akcí to potvrzují pokuty od ÚOHS a odmítnuté dotace. (IPRM Zlatý vrch - zatím 35 mil. Kč). U obsazování funkcí se jedná o nevyčísitelné škody z důvodu nekompetentnosti (CHETES).

Foto popis| Před chebským Špalíčkem Dominanta města.

Foto autor| Foto: Martin Stolař, MAFRA

Regionální mutace| Mladá fronta DNES - karlovarský kraj

Soud EU versus MasterCard skončil

12.9.2014 euroskep.cz str. 0 Vnitřní trh
Euroskop Úřad pro ochranu hospodářské soutěže

Vydavatel platebních karet MasterCard prohrál u nejvyššího soudu boj s Evropskou unií kvůli zákazu přeshraničních poplatků při platbách kartami této značky. Soudní dvůr EU v odvolacím řízení potvrdil rozhodnutí Evropské komise, že mnohostranně sjednané mezibankovní poplatky v systému MasterCard porušují hospodářskou soutěž, a EU tak má právo je zakázat. MasterCard vyjádřil nad verdiktem zklamání.

Rozhodnutím nejvyššího soudu EU končí sedmiletý boj společnosti MasterCard proti rozhodnutí **antimonopolního úřadu** EU. Soudci potvrdili rozhodnutí nižšího soudu EU z roku 2012, který uvedl, že příslušné poplatky nemohou být považovány za objektivně nezbytné, protože systém je schopen fungovat i bez těchto poplatků. Potvrdili tím i definitivně nález Evropské komise z roku 2007.

Mnohostranně sjednané mezibankovní poplatky byly účtovány za každou přeshraniční transakci debetní a kreditní kartou, tedy v případě, že majitel platil kartou v jiném státě. Ponechávala si je banka, která kartu vydala, a byly účtovány obchodníkům. Rozhodnutí se týká pouze poplatků z transakcí uskutečněných v Evropě. "Soudní dvůr potvrzuje rozsudek tribunálu, a uznává tak rozhodnutí Evropské komise, které zakazuje mnohostranné mezibankovní poplatky požadované společnostmi MasterCard," uvedli soudci.

MasterCard oznámil, že rozhodnutí soudu je pro něj zklamáním. Nicméně na jeho podnikání by nemělo mít vliv kvůli dřívější dohodě s EU o snížení poplatků. "Dnešní negativní rozhodnutí bude mít velmi malý nebo žádný vliv na provoz MasterCard," prohlásil prezident MasterCard Europe Javier Pérez a dodal, že MasterCard bude i nadále dodržovat předchozí dohody s EU.

MasterCard se v pozdějších letech dohodl s EU, že své poplatky nezruší, ale pouze sníží. Odvolání však nestáhl. "MasterCard tuto žalobu v roce 2007 podával proto, že jsme věřili, a stále věříme, že samostatné řešení pro jednotlivé trhy jsou nejlepším způsobem, jak zajistit spravedlivé a konkurenční platební prostředí v Evropě, jednodušší pro spotřebitele a výhodnější pro obchodníky," dodal Pérez.

MasterCard je druhým největším vydavatelem kreditních a debetních karet na světě za společností Visa. MasterCard zavedl přeshraniční poplatky za použití karty v zahraničí v roce 1992 a jejich výši stanovil na 0,4 až 1,2 procenta z objemu transakce.

EK rozhodla už v roce 2007, že MasterCard musí přeshraniční poplatky zrušit. Firma je sice ve stanovené lhůtě zrušila, tento krok ale kompenzovala zdražením některých služeb. Brusel se proto později s firmou dohodl, že společnost vrátí ceny na předchozí úroveň a bude moci poplatky dál vybírat. Výrazně je však zlevní, a to na 0,2 procenta u debetních karet a na 0,3 procenta u karet kreditních. Dohoda však neměla vliv na soudní spory.

URL| <https://www.euroskop.cz/8958/24602/clanek/soud-eu-vrsus-mastercard-skoncil/>

Trest na Slovensku vypršel

12.9.2014 Stavitel str. 6 Události

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže

Šest stavebních firem, včetně firem Strabag a Skanska registrovaných v Česku, které na Slovensku dostaly kvůli účasti na **kartelové** dohodě pokutu a byly vyloučeny z tendrů na budování dálnic a rychlostních silnic, se může opět do státních tendrů zapojit.

Safichem skupuje strojírenské firmy a zakládá skupinu s miliardovým obratem

15.9.2014 Hospodářské noviny 13 Podniky a trhy

Petr Lukáč

V Česku vzniká nová strojírenská skupina. Podnikatel Tomáš Plachý skoupil v posledním roce tři firmy s celkovým obratem přes 1,2 miliardy korun. A v nejbližší době je mají posílit další dvě české a jedna německá společnost. Nová „divize“ Plachého skupiny Safichem Group by tak mohla za rok dosahovat obratu přes 2,2 až 2,6 miliardy korun ročně.

„Myšlenka na vytvoření strojírenské větve v rámci Safichem Group vznikla asi dřív, ale s realizací začala skupina zhruba před rokem koupí Pacovských strojíren od ČKD,“ říká Martin Hájek, ředitel pro akvizice a fúze. Investice se podle Hájka zatím pohybovaly v „nižších stovkách milionů korun“.

Do celé skupiny Safichem s tržbami okolo 10 miliard korun patří široké spektrum společností. Na jedné straně hlavně projekční firmy z oblasti chemie, petrochemie a hnojivářství – Chemoprojekt, Chemoproject Nitrogen a Technoexport, na druhé pak Safina, která se zaměřuje na zpracování drahých kovů, farmaceutická VUAB Pharma nebo palác Koruna v centru Prahy. Kromě toho, že chce Safichem akvizicemi získat silné postavení na trhu, mohou nakupované firmy doplňovat i svůj stávající byznys. „Firmy skupiny měly již vybudované silné obchodní kanály, a zdálo se tak logické rozšířit řetězec i o výrobní závody, které doplní její portfolio,“ popisuje důvody Hájek.

I proto kromě zmiňovaných Pacovských strojíren, které se zaměřují na malé a střední výrobky v chemickém, farmaceutickém a potravinářském průmyslu, koupil Safichem ještě hradeckou firmu ZVU Potez. Zde získal většinu (63 procent) letos v srpnu, v září pak převezme i zbývající podíl 37 procent.

ZVU Potez má podobný sortiment jako Pacovské strojírný, jen se nespécializuje na nerezové produkty a vyrábí „ve větším“. Firma byla navíc dlouholetým dodavatelem firem Safichemu. Jen během posledního roku dostaly například miliardovou zakázku na závod na výrobu močoviny nedaleko ruského Petrohradu, močovinu staví i v Duslu Andreje Babiše na Slovensku.

Trojici koupených firem uzavírá Dukla – Strojírny Kolín, dceřiná společnost ZVU Potez. Ta se zaměřuje hlavně na výrobu kotlů.

Velkolepé plány Situace jednotlivých firem skupiny se výrazně liší. Zatímco Pacovské strojírný vykazaly v roce 2013 provozní zisk okolo 14 milionů korun a daří se ho zvyšovat, ZVU i dceřiná Dukla se pohybují na „červené nule“ a budou potřebovat zásadnější změny.

Zakázek je ale podle Hájka dost, a firma tak plánuje navýšit počet zaměstnanců ze stávající tisícovky minimálně o další stovku. Skupina ale plánuje i nákupy, které chce směřovat opět do firem zaměřujících se na chemický či potravinářský průmysl. Výhledově by se podle akvizic mohl současný obrat strojírenské divize zvednout ze 1,2 na 2,2 až 2,6 miliardy korun. „Reálně jsou dnes v jednání akvizice dvou firem v ČR a jedné v Německu. Ta by nám mohla více otevřít dveře na západní trhy, abychom rozšířili naše potřebné kontakty a zkušenosti,“ říká k plánům Hájek.

Kromě Německa se Hájek v západní Evropě rozhlíží například i v Rakousku a Španělsku, kde chce mířit hlavně na pivovarnictví. „V oblasti pivovarnictví dnes není ve střední Evropě firma silná tak jako my,“ říká. Kromě větších i menších pivovarů, které stojí ve světě od Polska po Japonsko, dodává například pro pivovary Bernard či Staropramen. „Jsme schopni vyrobit garážový pivovar za tři miliony korun, speciální velký pivovar o produkci 600 000 hektolitrů ročně i větší za miliardu korun. Takový se nyní dokončuje například v Etiopii,“ vysvětluje Hájek, proč má podle něj firma šanci na evropských trzích.

Výrobky, které Pacovské strojírný a ZVU Potez dodávají, nesměřují jen do pivovarnictví. Mezi jejich odběratele patří i Becherovka, farmaceutický gigant Teva Industries či Severoatlantická aliance. Té Pacovské strojírný postupně dodávají 73 sběrných odpadových nádob do jejich utečeneckých táborů.

Ideální kombinace

Nově koupené firmy spolu již nyní spolupracují na některých projektech. Jako ideální ukázkou spolupráce všech tří Hájek ukazuje obchodní případ na Srí Lance, kde má ZVU postavit cukrovar o kapacitě 3000 tun třtiny denně za dvě miliardy korun, který je před podpisem smlouvy. „Hlavní technologie dodá ZVU Potez, ale součástí komplexu je i lihovar, který dodají Pacovské strojírný, a velké kotle, které zase dodá Dukla,“ říká Hájek.

1,2 mld. Kč je současný obrat firem, které koupila Safichem Group. Podle dalších akvizic může vzrůst na 2,2 až 2,6 mld. Kč.

Pacovské strojírný vyrábějí malé a střední aparáty, především z nerezové oceli, pro chemický, farmaceutický a potravinářský průmysl. V něm se specializují na pivovary, nově se chtějí zaměřit i na úpravu mléka. ZVU Potez Sortiment je podobný Pacovským strojírnám, jen jeho největší produkty mohou být naproti Pacovským 20 tunám až 150 tun těžké. Zaměřuje se též na energetiku, petrochemii či jednotky na výrobu močoviny. Dukla – Strojírny Kolín Dceřiná společnost ZVU Potez, zaměřuje se na výrobu kotlů.

Foto popis| Pacovské strojírný Firmu dříve vlastnilo ČKD, dodává například do pivovarů.
Foto autor| Foto: Safichem Group

O autorovi| Petr Lukáč, petr.lukac@economia.cz

Kdo brání narovnání obchodních vztahů

13.9.2014 Právo 21 Firma

Dana Večeřová

Kromě ruských sankcí a jejich prvotních i druhotných dopadů na český potravinářský sektor se námětem řady vypjatých diskusí stal i návrh novely zákona o významné tržní síle a jejím zneužití.

Jeho aktivním odpůrcem jsou obchodníci, kteří sáhli dokonce až k vysílání poplašných zpráv o jakémsi blíže nespecifikovaném ekonomickém kolapsu národního hospodářství v případě přijetí této legislativní změny.

Důvod je jednoduchý: návrh novely jednoznačně vymezuje okruh obchodních vztahů, na které bude zákon dopadat.

Novela navíc ruší všechny přílohy stávajícího zákona, které však nahrazuje mnohem flexibilnějším demonstrativním výčtem praktik, které jsou zakázány a narušují férovost dodavatelsko-odběratelských vztahů.

Smyslem zákona ochrana spotřebitele

Od sféry, která byla vytvořena primárně za účelem dosahování zisku, působí poněkud úsměvně výrok, že zákon je na úkor spotřebitelů. Smyslem zákona je přitom naopak právě ochrana spotřebitele. Ten je totiž atakován výrobky, u nichž primární roli hraje cena na úkor kvality.

Je potřeba si konečně uvědomit, že obchodníka vůbec nezajímá zákazník, respektive jeho prospěch, ale primární je pro něj zisk či objem finančních prostředků, které získá jak od zákazníka (formou nákupu vysokého objemu potravin za co nejnižší cenu), tak i od dodavatele formou bonusů, zalistovacích poplatků a podobně.

Že nejde o nepodložená tvrzení, ukazují marže či obchodní přírážky u jednotlivých potravinářských výrobců. Potravinářská komora České republiky (PK ČR) vytvořila přehled, jaké byly k letošnímu 31. srpnu marže obchodních řetězců u jednotlivých potravinářských výrobců. Nyní vybrané marže zveřejňujeme v dolní části této stránky.

Tyto vysoké marže řetězců spotřebitelům značně omezují možnost výběru, protože kvalitní či specializované výrobky jsou díky této obchodní politice pro zákazníky značně cenově nevýhodné.

Pokud srovnáme průměrné ceny dodavatelů, průměrnou prodejní cenu a průměrnou marži z konce roku 2012 s aktuálními čísly, je výsledek skutečně ohromující. Například průměrná cena dodavatele u gothajského salámu byla před dvěma lety 61,22 koruny, průměrná prodejní cena 106,50 Kč a průměrná marže obchodníka 52,16 procenta. A jaká je situace dnes? Průměrná cena dodavatele gothajského salámu je 42,55 Kč, prodejní cena 78,38 Kč, ale marže obchodníka stoupla o téměř 15 procent na 65,67 %.

Ještě horší situace je u sýrů eidam 45 %. V roce 2012 byla průměrná cena jejich dodavatele 94,05 Kč, průměrná prodejní cena 149 Kč a průměrná marže obchodníka 38,96 procenta.

Dnes je průměrná cena dodavatele eidamu téměř o korunu nižší a činí 93,14 Kč. Prodejní cena naproti tomu vzrostla o 40 korun na 189 Kč, a marže obchodníka stoupla o téměř dvě pětiny na neuvěřitelných 76,36 procenta.

Zlevnit by šlo nejméně o pětinu

Je tedy zřejmé, že navzdory soustavně opakovaným proklamacím řetězců, že díky nim má spotřebitel levnější potraviny, je to právě spotřebitel, který je výrazně finančně poškozován.

Honba za marží a co největším ziskem pro mateřskou společnost vede až k okrádání zákazníka, který by mohl mít při spravedlivém podílu marží potraviny levnější minimálně o dvacet procent než v současnosti, a to při podstatně vyšší kvalitě.

Jak si jinak vysvětlit cenu eidamského sýru, která pro dodavatele klesla a pro spotřebitele stoupla, takže jediný, kdo na ní bohatě vydělal, byl obchodní řetězec. V přehledu marží řetězců jsou uvedeny ceny na základě údajů od dodavatelů z ČR. Častý dotaz a argument odpůrců narovnání dodavatelsko-odběratelských vztahů a lepších podmínek pro spotřebitele je ten, že statistiky marží Českého statistického úřadu (ČSÚ) se od statistik PK ČR značně liší ve prospěch obchodníků.

Ano, marže ČSÚ a PK ČR se skutečně liší, protože ČSÚ do svých výpočtů nezapočítává takzvanou zadní marži, tedy bonusy, poplatky a jiné akce. Sám ČSÚ dokonce přiznal, že se zadními maržemi počítat neumí, protože se k těmto údajům nedostane.

Obchodníka vůbec nezajímá prospěch zákazníka, primární je pro něj zisk

Foto autor| Ilustrační foto Profimedia.cz

O autorovi| Stránku připravila Dana Večeřová

Arriva rychlíky do Mostu jisté nemá, České dráhy věří ve svou výhru

15.9.2014 Hospodářské noviny 05 Události
Roman Šitner

Souboj o provozování rychlíků mezi Plzní a Mostem nekončí. Ministerstvo dopravy konstatovalo, že bude rozhodovat jen podle nejnižší ceny, kterou s 37 miliony korun nabídla britská Arriva. Přesto není jisté, zda od prosince na zmíněné trati nahradí České dráhy, jejichž nabídka byla o 3,4 milionu vyšší.

Dráhy tvrdí, že Arriva neplní podmínky a nabízí nevyhovující vlaky. Ministerstvo si s vyhodnocením dává na čas. Rozhodnout chce do 2. listopadu, tedy jen šest týdnů před spuštěním provozu. Zbývá tudíž málo času na sehnání potřebného personálu v regionu a přípravu veškerého zázemí. Ministerstvo ujišťuje, že termín je nejzazší a pravděpodobně se vyhodnocení stihne dříve.

„Pokud už teď nezačneme něco připravovat, tak se to nestihne,“ prohlašuje šéf české pobočky Arrivy Daniel Adamka. Ten se obává, že se hledají důvody, jak trať nechat Českým drahám. Znejistil jej i citát ministra dopravy Antonína Prachaře v rozhovoru s HN. „Českým drahám jsme řekli – dostali jsme novou nabídku, vy se na to podívejte, jestli s tím můžete něco dělat,“ uvedl ministr. Výrok Arriva pochopila tak, že ČD ještě mohou upravovat cenu.

To Prachař nyní odmítá. „Posuzujeme pouze zadané nabídky. Dráhy už šanci dostaly a tu nevyužily, další už nedostanou,“ kritizuje ministr šéfa ČD Daniela Kurucze.

Dráhy s podáním případné nižší ceny nepočítají. Čekají, že bude nabídka Arrivy vyřazena kvůli nabídnutým vlakům. Ty údajně nespĺňují potřebná kritéria. „Pokud Arriva nabídla motorové jednotky řady 845, tak předpokládáme, že bychom měli trať nadále obsluhovat my. Ministerstvo požadovalo vozidla, která umožňují nástup i výstup osob s omezenou schopností pohybu a mají pro ně uzpůsobené WC. Ani jednu z těchto podmínek vozidla řady 845 nespĺňují,“ vysvětluje mluvčí drah Radek Joklík.

Nejistotu zvyšují i další výroky ministra. Ten v rozhovoru s HN varoval před možnou nespolehlivostí soukromých dopravců a vyzdvihl výhody Českých drah, které ministerstvo samo řídí.

Úřad i nadále počítá s tím, že na většinu rychlíkových tratí bude vypsána soutěž. Po pěti letech odkladů a nepovedených tendrů se ale přiklání k pomalejšímu a opatrnějšímu otevírání. Přitom právě soukromý dopravce mezi Plzní a Chebem na jeden rok mohl ministerstvu pomoci vychytat případné potíže. Není totiž jisté, jaké nastanou komplikace se souběhem dvou dopravců na stejné trati (ČD na trase provozují regionální vlaky) a se vzájemným uznáváním jízdenek.

3,4 mil. Kč by stát ušetřil příští rok s nabídkou Arrivy na rychlíkový spoj mezi Plzní a Mostem oproti poslednímu návrhu Českých drah.

SOUBOJ O TRASU PLZEŇ–MOST

Trat' mezi Plzní a Mostem byla pilotním projektem zprovoznění železnice z roku 2005. Mělo jít o první soutěž, podle které se měl v rychlíkové dopravě otevřít konkurenci i zbytek republiky. Jenže to dopadlo tak, že kritéria favorizovala České dráhy – a ty navíc zvítězily s dumpingovou cenou, která byla zhruba pětinová proti nesoutěženým tratím. Smlouva vyprší letos v prosinci. Ministerstvo ale tak dlouho odkládalo novou soutěž, až došlo k závěru, že to musí i na další rok zadat ČD a až pak by mohla být vypsána regulérní soutěž na dalších nejméně deset let. Toho se chytila Arriva, která jako dceřiná firma Deutsche Bahn dokáže i na jeden rok (2015) zajistit dostatek potřebných vozidel, a podala svou nabídku. Dráhy předložily svou a ministerstvo s tím, že není čas hodnotit kvalitu vlaků, vybralo levnější České dráhy. Arriva vzápětí nabídku zlevnila a nyní ministerstvo rozhoduje.

O autorovi| Roman Šitner, roman.sitner@economia.cz

Sazka se chce připojit k loterii Eurojackpot

15.9.2014 Hospodářské noviny 14 Podniky a trhy

čtk

Sazka se chce spolu s firmami ze Slovenska a Maďarska od října připojit k evropské loterii Eurojackpot s miliardovými výhrami. Potvrdil to mluvčí Sazky Václav Friedmann s tím, že společnost stále nemá, na rozdíl od zbývajících dvou zemí, povolení ministerstva financí. Vstup do Eurojackpotu ke 4. říjnu již oficiálně oznámil slovenský Tipos, ke stejnému datu by se chtěla připojit Sazka.

Ministerstvo se k termínu vydání povolení nevyjádřilo. „V současné době probíhá v této záležitosti řízení, které nebylo ukončeno. Z toho důvodu není možné sdělovat podrobnosti,“ uvedl mluvčí resortu Radek Ležatka.

Miliardářská loterie Eurojackpot se hraje v 17 evropských zemích, na výhry se skládají všichni sázející. „Mezi výherce je přerozdělena celkem polovina všech vkladů a právě díky vysokému celkovému počtu obyvatel v těchto státech je možno hrát až o miliardové částky,“ podotkl Friedmann. Výhra je v případě potřeby přepočítána podle aktuálního kurzu platného v den losování, Češi by tak podle něj obdrželi částky v korunách.

Nejvyšší výhra v Eurojackpotu zatím padla ve Finsku, v přepočtu přes 1,5 miliardy korun. Druhá a třetí byly v Německu (přes 1,2 miliardy korun). V jackpotu je vždy minimálně deset milionů eur (276,35 milionu korun), maximálně se může vyšplhat na 90 milionů eur (zhruba 2,5 miliardy korun). Při dnešním losování se například bude hrát o 60 milionů eur (1,66 miliardy korun).

Losování Eurojackpotu se koná každý pátek mezi 20:00 a 21:00 v Helsinkách a je možné ho sledovat na stránkách Eurojackpot.cz v pátek po slosování. Výsledky by měly být k dispozici i na webových stránkách Sazky, tikety si budou moct lidé zkontrolovat také v aplikaci Sazky nebo na terminálech.

Politici před volbami zachraňují stadion Slavie

13.9.2014 Lidové noviny 01 Titulní strana

TOMÁŠ PLHOŇ

Radnice Prahy 10 jedná o majetkovém vstupu do stadionu Eden. Vlastník potřebuje finanční injekci

PRAHA Až bude na konci září vršovický Eden hostit fotbalové derby Sparty a Slavie, místní radní by ho – s trochou nadsázky – mohli sledovat z vlastní VIP tribuny.

Majestátní Synot Tip Arena totiž shání investory. Dlouhodobě bojuje s nedostatkem financí způsobeným mimo jiné nevýhodnými smlouvami s fotbalovou Slavií. Stadion by teď mohly spasit i veřejné finance Prahy 10.

Vedení této městské části oslovil vlastník stadionu, společnost Vinet Invest, už koncem června a od té doby probíhají jednání. LN mají k dispozici dopis adresovaný radnici městské části, nevyplývá z něj ale cena ani výše majetkového podílu, který je ve hře.

Aby však radnice po majetkovém vstupu mohla mít reálný vliv na byznys kolem stadionu, musela by vynaložit stamiliony. Chce to ale odvahy. Praha 10 již v Edenu za poslední roky utopila 117 milionů korun.

Radnice o majetkovém vstupu podle svého vyjádření reálně uvažuje. Rada městské části na konci července zadala vypracování předinvestičních prověrek. V současnosti si vytváří znalecké posudky a provádí hloubkovou kontrolu, tzv. due dilligence.

Opozice se diví A to vše pár týdnů před komunálními volbami, přitom poměrně v tichosti a bez vědomí zastupitelů Prahy 10. „Vůbec jsem o tom nevěděl. Rada nás o ničem takovém neinformovala,“ namítá opoziční zastupitel Radek Lojda za TOP 09. „Zatím není co zveřejnit. Jednání stále probíhají,“ vysvětluje Jan Charvát, mluvčí radnice Prahy 10. To samé tvrdí i společnost Vinet Invest, která jednání o majetkovém vstupu radnice do stadionu potvrdila.

Případnou změnu vlastnických poměrů ale provází řada nevyřešených problémů. Předně, výstavba stadionu v pražských Vršovcích byla do velké míry financována dluhopisy, s nimiž obchodovala v současné době zkrachovalá brokerská firma Key Investments.

Tyto cenné papíry potom nakoupila svým podvedeným klientům, mimo jiné právě radnici Prahy 10. Ta vlastní dluhopisy společnosti E Side Property, předchozího majitele Edenu. Jak známo, E Side Property a Key Investments byly v minulosti personálně a majetkově propojené. Stadion se poté převedl na současného vlastníka Vinet Invest.

Hlavní je, že v souvislosti s výstavbou stadionu se stala radnice obětí podvodu. A teď by ho paradoxně měla zachránit před finančním propadem. Jeho hrozba je přitom reálná. Předchozí majitel stadionu už před dvěma lety čelil insolvenčnímu řízení.

Radnice navíc dosud nebyla s vlastníkem stadionu v úplně ideálním vztahu. Loni v srpnu dokonce zažalovala transakci, při níž aréna přešla od společnosti E Side Property, jejíž dluhopisy radnice vlastní, do vlastnictví současného majitele Vinet Invest. Spor stále probíhá

a jeho součástí je i ústavní stížnost, kterou se radnice pokouší prosadit předběžné opatření. To by převod vlastnictví stadionu přinejmenším dočasně zneplatnilo.

Zdá se, že právě tvrdý právní postup je jednou z motivací, proč Vinet nabízí městské části podíl na stadionu. „V rámci takové transakce by též mohlo dojít ke smírnému vyřešení soudního sporu,“ píše se v nabídce.

O tom, že by Praha 10 mohla být majitelem (nebo podílníkem) arény v Edenu, se mluvilo už před jeho dokončením. V prosinci 2008 dokonce radnice jednala o nabídce E Side Property na vytvoření nové společnosti, která by vlastnila stadion a v níž by měla městská část 34procentní podíl. Už tehdy se plánovalo, že v Edenu by pod jednou střechou měly sídlit dva kluby – Slavia a Bohemians. Z toho ale nakonec sešlo a v roce 2011 začal vyplouvat na povrch skandál spojený s Key Investments.

Ten má konkrétně na Praze 10 společného jmenovatele. Je jím Ivo Hala, známý advokát a blízký spolupracovník finančníka Petra Sisáka, o němž se spekuluje, že je mužem v pozadí celé aféry. Podle MF DNES Ivo Hala pro Prahu 10 zpracovával právní posudek nabídky společnosti Key Investments, na jehož základě radnice firmě svěřila stovky milionů. Zároveň je podepsán pod nabídkou, kterou dala E Side Property městské části ohledně vytvoření nové firmy spojené se stadionem. Dokument před časem unikl na veřejnost, ale jeho pravost není potvrzena.

A jak informoval server Česká pozice, Hala byl i majitelem společnosti Městský stadion Eden. Tato účelově založená firma byla vždy pouze prázdnou schránkou, nicméně její název napovídá, že s převedením arény do majetku města se od začátku počítalo.

Nyní jako by se kruh uzavíral přesně tak, jak měli autoři plánu před lety v úmyslu. Do hry se vrací i angažmá Bohemians v Edenu. Druhý vršovický klub totiž tento týden obdržel výpověď z nájmu v Ďolíčku, jež má opustit do konce listopadu, a jedním z řešení jeho situace by bylo i sdílení hřiště v Synot Tip Areně, což by stadionu i ekonomicky pomohlo.

Eden v roce 2012 ovládla kyperská společnost Kingwater Holding Limited, která později stadion vyvedla do firmy Vinet Invest. Jako vlastník Kingwateru se přihlásil nepříliš známý kladenský advokát Václav Slaviček. Od té doby se ale spekuluje o reálném majiteli v pozadí. LN už informovaly o materiálech, které část spekulací potvrzují. K transakci měla blízko skupina PPF a její dnes již bývalá dceřiná firma AB – Credit.

Stadion Eden – Synot Tip Arena

Stadion byl otevřen v květnu 2008 a pojme 21 000 sedících diváků.

Key Investments nakoupila do portfolia Prahy 10 dluhopisy E Side Property v hodnotě 117 milionů korun.

Investorem byla britská společnost E Side Property s personálním propojením na společnost Key Investments.

Výstavba stála přibližně 1 miliardu korun.

V roce 2012 koupila firmu E Side Property i se stadionem offshorová společnost Kingwater Holding Limited. Jako její vlastník se přihlásil kladenský advokát Václav Slaviček. Silně se ale spekulovalo o roli PPF na pozadí transakce.

Nový vlastník loni v červenci stadion vyvedl do nové společnosti Vinet Invest.

Foto popis|

Jančura vyrazí dřív než konkurence

13.9.2014 Lidové noviny 09 Ekonomika

ČTK

Majitel žlutých vlaků RegioJet Radim Jančura se rozhodl, že jeden pár vlaků bude jezdit z Prahy až do Košic už od poloviny října. Původně přitom plánoval protáhnout ranní spoj Praha–Žilina až od nového grafikonu v polovině prosince stejně jako konkurenční Leo Express, sdělila mluvčí Petra Nováková. Cena jízdenek má začínat na devíti eurech (248 korun). Tato zaváděcí částka je zhruba poloviční oproti jízdenkám Českých drah. Vzhledem k nástupu konkurence na téměř 700 kilometrů dlouhou trasu mění strategii i státní dráhy, které od prosince nasadí místo klasické soupravy Košičanu pendolino.