



## Záznam

ze společného zasedání Rady hospodářské a sociální dohody ČR a hospodářských a sociálních rad krajů,  
kteří se konalo dne 25. července 2016 v Lichtenštejnském paláci v Praze

**Přítomní:** dle prezenční listiny

**Program:**

1. **Situace v regionálním školství a jeho financování**
2. **Dopravní obslužnost a problematika mezd řidičů v autobusové dopravě v závazku veřejné služby**

**Přílohy:**

- Prezenční listina

## Průběh jednání

Jednání zahájil a řídil předseda vlády ČR a předseda RHSD ČR Mgr. **Bohuslav Sobotka** (dále předsedající). Jednání je pokračováním tradice, která byla zahájena vládou Bohuslava Sobotky k prohloubení sociálního dialogu. Témata společného jednání vzešla z debaty a návrhů jednotlivých krajských hospodářských a sociálních rad. Nejčastěji byla zmiňována otázka regionálního školství a druhým nejčastěji zmiňovaným tématem byla dopravní obslužnost v krajích a problematika mezd řidičů autobusové dopravy v závazku veřejné služby. Na základě těchto doporučení se předsednictvo RHSD ČR rozhodlo zařadit výše uvedené body na program společného jednání. Na program jednání byl taktéž zařazen bod různé, aby bylo možné diskutovat i jiná naléhavá témata.

### 1. Situace v regionálním školství a jeho financování

Ministryně školství, mládeže a tělovýchovy ČR Mgr. **Kateřina Valachová**, Ph.D. - Rada hospodářské a sociální dohody České republiky podpořila změny ve financování regionálního školství. Poslanecká sněmovna drtivou většinou podpořila změny v prvním čtení. Pokračování projednávání v Poslanecké sněmovně se předpokládá v druhé polovině měsíce října letošního roku. Změny financování regionálního školství byly diskutovány a jsou odsouhlaseny a to včetně "PH max", které jsou připraveny pro pedagogické pracovníky. U nepedagogických pracovníků probíhají závěrečné fáze konzultací s pozitivní zpětnou vazbou. Oficiální schválení by mělo být ze strany všech aktérů učiněno v září. Pro stabilizaci regionálního školství bude také potřeba dohody o výši provozních nákladů ze strany zřizovatelů škol. Je to o tom, zdali se má zvednout, či nezvednout koeficient školství v rámci RUDu a také bude potřeba jasný plán z hlediska investiční podpory a to nejen z hlediska dobudování kapacit, ale také bude třeba peněz na rekonstrukce. Na obou těchto záležitostech se pracuje se Sdružením místních samospráv a se Svazem měst a obcí České republiky. Zde je třeba podotknout, že se nechystá žádné rušení škol. Na základě platformy odborného vzdělávání bylo do novely zákona o dalším vzdělávání doplněno to, co bylo požadováno. Stejně tak se nám podařilo na pracovní linii dohodnout s MPO, aby mistrovská kvalifikace měla určitý vliv na vznik živnostenského oprávnění. V tuto chvíli máme dohodu i z hlediska tohoto benefitu. Do novely bychom rádi zafixovali pravidlo, že pokud střední odborné školy mají kladný hospodářský výsledek při podpoře dalšího vzdělávání, tak aby tyto finanční prostředky zřizovatel ponechával v režii škol pro další rozvoj odborného vzdělávání. Toto jsou záležitosti, které zajímají sociální partnery.

Prezident Svazu průmyslu a dopravy ČR Ing. **Jaroslav Hanák** - Obě témata jsou strategicky důležitá, a to jak pro kraje, tak především pro business. Co se týká regionálního školství, tak jsme s paní ministryní všechny věci konzultovali a já jsem hrozně rád, že u státních škol skončilo rozepisování na hlavu. U soukromých škol toho zřejmě nedosáhneme, jelikož mají svá práva a zůstanou tak nerovné podmínky mezi státními školami a školami soukromými. Rád bych připomenul program "Pospolu", který například v Plzeňském kraji funguje mimořádně dobře u desítky firem a škol. Musím poděkovat panu hejtmanovi Šlajsovi, protože v Plzeňském kraji to funguje mimořádně dobře. V první fázi jsme napadali školský zákon kvůli koeficientům, ale nakonec jsme se dostali ke shodě a domluvě. Regionální školství vnímáme jako naprosto zásadní. Děkuji těm krajům, které měly odvahu zrušit například osmileté gymnázium a vytvořit jinou odbornou školu, jelikož to je budoucnost potřeby trhu práce.

Viceprezident KZPS JUDr. **Rostislav Dvořák** - Na státní tripartitě se hodnotila koncepce, kterou paní ministryně předložila pro střední odborné školství a regionální školy, a už tam se objevil názor, že bychom se měli zabývat i privátními školami. Jedna z destruktivních příčin našeho školství byla v systému jeho financování. Tímto je myšleno střední odborné školství. Je třeba se zaměřit i na soukromé školy, které jsou také placeny z našich daní. Školy je třeba stimulovat k tomu, aby základem výuky byly obory, které bude náš stát na pracovním trhu dlouhodobě potřebovat, nebo zrovna potřebuje. Pokud toto neuděláme, tak budeme dále produkovat žáky, kteří budou pro trh práce z velké části nepoužitelní. Nevidíme nějaké rozdíly mezi státními a privátními školami. Ale na druhou stranu, pokud jde o evidenci našich personálních útvarů v rámci firem, se kterými spolupracujeme, tak tam vychází horší hodnocení pro privátní školy, kterých se teď opatření netýkají. To je špatně a stát má v rukou řadu možností, jakým způsobem tyto procesy ovlivnit a jakým způsobem naše školství směřovat do těch rovin, které trh práce z dlouhodobého hlediska potřebuje a bude potřebovat.

Ministryně školství, mládeže a tělovýchovy ČR Mgr. **Kateřina Valachová**, Ph.D. - Co se týká soukromých škol, tak na ně samozřejmě nezapomínáme. Problém je, že nikdo na změně koncepce financování soukromých škol minulé roky nepochybně nepracoval. Dostala jsem uloženo koaliční radou, abych do konce roku předložila věcné zadání změn financování soukromého školství. Předpokládáme, že se půjde režimem závazku veřejné služby, což znamená, že ty školy, co získají závazek veřejné služby, budou mít v zásadě obdobné financování jako veřejné školy. Všechny ostatní budou mít zdroje z veřejných prostředků velmi omezeny. Co se týká soukromých a církevních škol, tak jsem s nimi domluvena na pracovní poradě v průběhu září, kde budou tyto záležitosti velmi detailně konzultovány. Do té doby, než dojde ke změnám ve financování soukromého školství, budeme maximálně využívat školský rejstřík. Také chci upozornit na úkol předsedy vlády, že do konce roku má být zpracována analýza středních odborných škol a gymnázií, z čehož nám bude zřejmá objednávka do budoucna. Také bych chtěla upozornit, že se nám společnými silami podařilo prosadit jednotné přijímací zkoušky.

Předseda ČMKOS **Josef Středula** - Musím poděkovat za to, že se vláda v této době věnuje školství. Je škoda, že se tomu nevěnovaly vlády předchozí. Uteklo nám 25 let a díry na trhu práce jsou tak hluboké a veliké, že to v žádném případě nepůjde zacelit, ani za období další vlády. Problém u vzdělávání vždycky byl, že bylo dost času na koncepci, ale málo času na realizaci. Navíc je poměrně zásadní rozpor v tom, jaký tip vzdělávání vlastně chceme. My říkáme, pojďme se vrátit k Habsburskému tipu vzdělávání a přípravy na povolání, který se nyní v některých zemích jmenuje duální vzdělávání, které má přímou vazbu zaměstnavatelů a zaměstnanců. Tato vazba je důležitá a ve finále nepřipravuje pouze na jeden obor, či úzké zaměření. My bychom byli samozřejmě velmi rádi, aby ten vstup státu nebo zaměstnavatelů byl také patřičně ohodnocen a to jak daňově, tak i v rámci hodnocení jednotlivých oborů. Další věc souvisí s tím, která nás dlouho trápí, a to neexistence systému celoživotního vzdělávání. Připravovat se na povolání je jedna věc, ale v průběhu svého ekonomicky aktivního života můžeme několikrát změnit profesi, můžeme změnit vzdělání, ale v ČR to není tak možné jako v jiných zemích. Měli bychom se velmi vážně

zabývat tím, zdali nevybudujeme podobné systémy, jako jsou v severských zemích, kde je provázanost i při ztrátě zaměstnání. Lidé dostávají až 100% podpory v situaci, kdy se vzdělávají a mění si kvalifikaci. V dnešní době během velmi krátkého času přichází naprosto nové obory a připravit se na takovou věc se dá jen v průběhu ekonomicky aktivního života a s vysokou motivací. Odbory jsou připraveny v této věci podpořit tento směr a jsme rádi, že paní ministryně Valachová, byť má kratší dobu působení na Ministerstvu školství, to vzala za dobrý konec. Prosíme však o to, aby se práce urychlily, abychom tak mohli v brzké době vidět výsledky.

Předseda vlády ČR a předseda RHSD ČR Mgr. **Bohuslav Sobotka** - Některé práce se nedají urychlit. Dochází ke zvyšování platů. Od 1. září letošního roku dojde ke zvýšení platů v regionálním školství o 8% a o 5% pro nepedagogické pracovníky. Myslím si, že se snažíme věci realizovat skutečně rychle.

Viceprezident Hospodářské komory České republiky Ing. **Michal Štefl** (Jihomoravský kraj) - Rád bych podpořil konstatování pana prezidenta Hanáka a pana předsedy Dvořáka v jedné věci a to, že při demografickém vývoji se boj o žáka odehrává v páté třídě. Bylo by dobře, pokud by o žáky usilovaly i odborné školy a nejen gymnázia. Měli bychom si říct, zdali nemohou vedle víceletých gymnázií existovat i víceleté průmyslové školy. Soukromé školy mají prostor mezi 60% až 90%, ale všechny získávají 90% (dotace). Je otázkou, zdali by tato podpora neměla být odstupňována v jednotlivých letech. Dnes je v Brně 32 gymnázií a z toho je pouze 6 státních. Zbytek jsou soukromá. Platba v soukromých gymnáziích by měla být přenesena na rodiče a nikoliv na daňové poplatníky. Toto jsou dvě věci ke zvážení.

Předseda Odborového svazu školství Mgr. **František Dobšík** – Kolegové v regionech vnímají „nekalou“ soutěž soukromých škol jako významný faktor, který jim mnohdy ztěžuje práci. Jsme připraveni na věci participovat a hledat řešení. Pokud má stát zajišťovat vzdělávání, tak by soukromé školy neměly mít takové plošné zastoupení. Ministerstvo k tématu vede plnohodnotnou debatu. Ministerstvo vede i debatu k nepedagogickým pracovníkům, kteří do systému rovněž patří. Vláda vnímá školu jako jeden plnohodnotný celek a proto je taky od září přidáno všem a nedělí se kategorie zaměstnanců. Změna financování přispěje ke zkvalitnění systému. Věřím, že změny přinesou to, co se od nich očekává.

Členka Regionální rady odborových svazů ČMKOS Mgr. **Hana Štosáková** – Chtěla bych se zabírat analýzou středních škol. Myslím si, že máme v naší síti větší množství víceletých gymnázií. Původně tyto školy vznikaly pro nadané žáky, ale když se dnes podíváme na čísla, tak tam není 5% žáků, ale mnohdy jednou tolik. V září startuje inkluze a děti by měly být zařazeny do běžného kolektivu, ale zároveň větší počet žáků vyčleňujeme na víceletá gymnázia.

Ministryně školství, mládeže a tělovýchovy ČR Mgr. **Kateřina Valachová**, Ph.D. – Co se týká víceletých průmyslových škol, tak je to zajímavý nápad, ale raději bychom se nejprve měli věnovat víceletým gymnáziím. Domluvili jsme se s Národním ústavem pro vzdělávání, které realizovalo řadu dobrých upoutávek na technické obory, aby se rozšířilo povědomí o technických oborech. O prázdninách budu jednat s ředitelem České televize, abychom dostali tyto upoutávky do časů, kdy televizi sleduje mládež. Pamatujeme na popularizaci společné práce. Správnou odpovědí na to, aby rodiče nedávali své děti na víceletá gymnázia, je nejen regulace, ale také reálná nabídka na druhém stupni základní školy. Rodiče musí vědět, že existuje možnost rozvíjet talent a nadání svých dětí. Toto je striktně spjato s financováním. Postupujeme systémově a věřím, že se nám to podaří. Problematiku financování soukromých škol prověřím. Pokud je tam hranice, pak je třeba, aby byla využívána. V současné době jsme nedovolili vznik žádného nového víceletého gymnázia. Naplňujeme dlouhodobý záměr a do konce roku bude zpracována analýza, kterou nařídil vypracovat pan předseda vlády. Od tohoto se bude odvíjet další strategie. Chci vyhodnotit, do jaké míry náš systém podporuje nadání jako celek. Tyto kroky nejsou politicky oblíbené. Celá záležitost jde ruku v ruce s tím, že nabídneme dětem na druhém stupni základní školy kvalitní možnost vzdělání.

Viceprezident Svazu průmyslu a dopravy ČR Mgr. **Jan Rafaj**, MBA – Podařilo se nám vyjednat s MPSV nový program „Observatoře na trhu práce“. Věřím, že většina z krajů si již projekt sama připravuje. Máme 400 tisíc lidí na Úřadu práce, kde se nepotkává nabídka práce s její poptávkou. Na druhé straně máme nabídku 150 tisíc volných pracovních míst. Potřebujeme regulovat a hlídat si středoškolské vzdělávání. Rada oborů, kam se děti hlásí, nekoresponduje s potřebou trhu práce. Chci vás za svaz požádat, abyste si v regionech vybudovali observatoře trhu práce, kde bude vidět skutečnou potřebu trhu práce. Na základě těchto informací můžete regulovat některé obory či školy. Víme, že spousta možností je na krajích. Má další připomínka se týká řemesel. Nám se podařilo v loňském roce propagovat mezi mladými lidmi klíčové obory, které jsou potřebné pro velké a střední firmy. Toto se odrazilo i v počtech žáků, kteří se přihlásili na tyto obory. Za závažné však vnímáme, že tady není žádná síla, která by mezi mladými lidmi prosazovala i řemeslné obory. Obávám se, že za deset let budeme mít problém obhospodařovat naši zemi. Budeme muset využívat zahraniční práci. Na řemeslné obory nejde skoro nikdo. Zde je třeba spojit úsilí s centrální a regionální vládou. Rovněž je třeba uvolnit finanční prostředky na propagaci oborů.

Předseda představenstva krajské hospodářské komory Ing. **Jiří Doležal** – Myslím si, že je dobře, že se zvedají platy učitelů. Bude více učitelů a školství nebude jen doménou žen. Observatoře trhu práce s úspěchem provádíme v Pardubickém kraji. Začali jsme i s pracovními pobyty studentů a stážemi ve firmách, což se osvědčuje. U polytechnického vzdělávání musíme začít u toho, že ve školách budou dílny, kde si mohou žáci něco vyrobit či vyzkoušet. Toto pominulo a mělo by se to nastartovat. Je třeba rovněž navázat kontakt s rodiči. U vyššího školství byly dřív oblíbené postgraduální kurzy, které se však v současnosti příliš nerealizují. Bylo by potřeba se nad tímto rovněž zamyslet.

Předseda krajské rady hospodářské a sociální dohody MUDr. **Jiří Běhounek** – V krajích nemáme sílu na to, abychom studenty v případě poklesů jejich počtů někam nasměovali. Je to i o změně nálady ve společnosti. Rada mladých lidí neumí a nechce pracovat. Koordinace Úřadu práce a vzájemná provázanost s délkou podpory je problémem a někteří žáci se chtějí hned v 15 letech zaregistrovat na Úřad práce a již nikdy nepracovat. Je třeba pracovat na tom, aby se atmosféra ve společnosti postupně měnila. Budeme muset některé obory zastropovat a vysvětlit studentům, že ne všichni mohou pracovat například v cestovním ruchu. Kraje se snaží, ale je například problém spojit dvě školy, tak aby to bylo smysluplné, jelikož je proti těmto krokům u veřejnosti velký odpor. V dané záležitosti musí být společný postup, poněvadž jinak se nám to nepodaří ustát.

Předseda krajské rady hospodářské a sociální dohody JUDr. **Martin Netolický**, PhD. – V Pardubickém kraji jsme se snažili celou řadou kroků o podporu odborného školství. Upozorňuji však na skutečnost, že dokud kraje nemají vážného partnera, který zastupuje zejména zaměstnavatele, tak řešíme všechny případy ad hoc. Rada škol má aktivní ředitele a daří se jim naplnit systém duálního vzdělávání v daném mikroregionu a to za naší asistence a podpory. Ve chvíli, kdy zaměstnavatelské svazy reprezentují jen zlomek zaměstnavatelů, tak je pro nás velmi složité aplikovat podobný systém jako je v Německu, Rakousku či ve Švýcarsku. Toto je zásadní problém, se kterým se setkáváme. Rozumíme připomínkám a žádostem, avšak máme málo možností jak řešit tento problémový systém jako celek. Naše kroky jsou opravdu činěny ad hoc a neuspokojují všechny potřeby. Nezaměňujme problematiku víceletých gymnázií, jelikož 60% absolventů jdou na vysoké školy technického zaměření. Nerad bych to generalizoval, jelikož jde o složitější problém.

Předseda vlády ČR a předseda RHSD ČR Mgr. **Bohuslav Sobotka** – Dnes jsme měli ta čísla na stole při jednání Rady hospodářské a sociální dohody a dívali jsme se na to, jak vypadá struktura nezaměstnaných. Máme nějakých 380 tisíc osob v evidenci a 130 tisíc volných pracovních míst, ale ve většině případů jde o lidi s nízkou nebo s žádnou kvalifikací. Vysokoškoláků je tam minimum. Ubývá tam středoškoláků a převažují tam lidé se základním vzděláním. Je evidentní, že

lidé s vyšším vzděláním jsou schopni se se situací na trhu práce vypořádat lépe. Často investujeme do vzdělání i na úrovni střední školy a pak následně investujeme do rekvalifikace v rámci aktivní politiky zaměstnanosti. Řadu lidí trápí neefektivita systému. Poskytneme lidem vzdělání, ale pak se ukáže, že není ve vzájemném vztahu se situací na trhu práce, a pak investujeme do rekvalifikací, které zase stojí další finanční prostředky. Čím je nižší vzdělání a nižší kvalifikace, tím je pak horší situace na trhu práce.

Ministryně školství, mládeže a tělovýchovy ČR Mgr. **Kateřina Valachová**, Ph.D. – V rámci změn financování regionálního školství jsme se zaměřili na to, abychom zlepšili financování dálkových studií a to jak v rámci systému učňovských škol a středních odborných škol, tak i v rámci gymnázií. Dálkové studium v rámci gymnázií poskytuje jen jediné gymnázium v České republice. Tato skutečnost je brzdou doplnění formálního vzdělání. Určitě jde o věc, kterou bychom měli řešit. V tuto chvíli to školy nedělají zejména kvůli tomu, že mají 1/9 normativu na dálkového studenta. Toto je ten důvod, proč systém nefunguje. U kariérního poradenství bych ráda zmínila, že v novele zákona o pedagogických pracovnících je pozice kariérního poradce zafixována. Při poslední finalizaci novely jsem dala příkaz, aby se pozice kariérního poradce v novele zákona přímo objevila. U systému duálního vzdělávání bude podmínkou, že zaměstnavatelé předloží podobnou dohodu jako na Slovensku o rozdělení trhu tak, abychom měli u každého sektoru nějakého konkrétního leadera. Chceme budovat systém, který se dá dobře popsat. Problematika nepedagogických pracovníků bude uzavřena v říjnu, do konce roku bude analýza středních odborných škol a gymnázií. Cílem je udržet národní školy a mateřské školy v co nejhustší síti a to bez ohledu na výkyvy v demografickém vývoji.

## 2. Dopravní obslužnost a problematika mezd řidičů v autobusové dopravě v závazku veřejné služby

Náměstek ministerstva dopravy ČR Ing. **Ladislav Němec** – Úvodem bych rád shrnul základní fakta. Regionální dopravní obslužnost spadá do samostatné působnosti krajů a právní předpisy v oblasti uzavírání smluv o veřejných službách v autobusové dopravě vyžadují jako obecné pravidlo nabídkové řízení. Z toho plyne, že kraje jsou povinni postupovat v souladu s těmito právními předpisy. Takže problematika mezd řidičů není ani tak otázkou dopravní. Je to o nastavení kritérií výběrových řízení v souladu se zákonem o veřejných zakázkách se zohledněním sociálních aspektů. V této oblasti Ministerstvo pro místní rozvoj svolalo pracovní skupinu a to i za účasti Ministerstva práce a sociálních věcí, Asociace krajů, Úřadu na ochranu hospodářské soutěže a zpracovalo metodické doporučení. V záležitosti dopravní obslužnosti železniční dopravy je nejvíce aktuálním tématem schválení financování regionální železniční dopravy a to na další období 15 let, kdy se stát zavázal, že bude přispívat na oblast železniční dopravy 30%. Toto je stěžejní informace z minulého týdne, kdy kraje v návaznosti na další předpisy mají možnost během těchto 15 let čerpat tuto dotaci. V oblasti železniční dopravy není zatím striktně vyžadováno výhradně nabídkové řízení. Vláda na konci minulého roku schválila program na nákup kolejových vozidel, který umožňuje čerpání prostředků na jejich nákup. V tuto chvíli je alokováno 300 miliónů euro. Program původně počítal s 20 mld. Kč, ale po posledním jednání s Evropskou komisí bylo sděleno, že se jim nelíbí takto značný rozsah finančních prostředků, resp. existuje požadavek ze strany Evropské komise, který však prozatím nemáme písemně. Případné navýšení by bylo podmíněno nabídkovým řízením. V této problematice jsme oslovili jednotlivé kraje s žádostí o sdělení znát jejich požadavků na čerpání prostředků k pořízení si vozidel. Požadavky krajů překonaly možnost 20 mld. Kč o 24 mld. Kč. Byli jsme připraveni dát do vlády materiál, který by v první fázi navrhl rozdělení prostředků pro nejvíce připravené kraje. Do toho však vstoupila jednání s Evropskou komisí, která si začala klást další dodatečné požadavky. Aktuální stanovisko Evropské komise nemáme a musíme tedy pracovat s těmi 300 mil. EUR, které byly původně k dispozici. Co se týká programu, tak ten umožňuje čerpání finančních prostředků na železniční kolejová vozidla a to jak pro objednavatele (kraje), tak i pro dopravce. Začátek

čerpání finančních prostředků proběhne v okamžiku, kdy Evropská komise zašle své stanovisko k navýšení programu, abychom mohli vědět, s jakými prostředky pracujeme a zda prostředky budou určeny pouze pro dálkovou přepravu. To by pak znamenalo, že oněch 300 milionů euro by bylo určeno pouze pro dálkovou přepravu. Tyto peníze by měly být využity pro ucelené linky a nebylo by možné je rozdělit mezi regiony.

Náměstkyně ministryně pro místní rozvoj ČR Ing. **Klára Dostálová** – Ministerstvo pro místní rozvoj po dohodě s odborovým svazem řidičů připravilo metodické doporučení, jak zadat veřejnou zakázku v oblasti dopravní obslužnosti se zohledněním sociálních aspektů. Vycházeli jsme z toho, že tyto zakázky byly soutěženy na nejnižší cenu, což vedlo k tomu, že řidiči byli odměňováni na nejnižší možné úrovni a to přinášelo řadu negativních aspektů. V této souvislosti byla zřízena pracovní skupina, která tyto negativa řešila, na základě čehož pak ministerstvo zpracovalo metodické doporučení, které lze shrnout do tří základních bodů. Prvním bodem je stanovení minimálního finančního ohodnocení řidičů a to na základě dodržování právního řádu a současně pracovně právních předpisů, což znamená dodržet minimální mzdu nebo dohodu o minimální přípustné odměně za práci. Druhým bodem je stanovení minimálního finančního ohodnocení možnou změnou již uzavřených smluv, ale tomu musí předcházet postup, kdy do smluv musí být zapracován mechanismus na možnou změnu smluv a současně nesmí jít o změnu ve prospěch vybraného dodavatele. Třetím bodem je stanovení minimálního finančního ohodnocení v rámci zohlednění ve výběrových kritériích, což znamená přímo fixní požadavek na odměnu, která se například bude odvíjet od násobku minimální mzdy, nebo hodnocení výše násobku v kritériích příslušného zadávacího řízení. Tyto okruhy byly stanoveny kvůli tomu, aby kraje měly doporučení, jak zadat veřejnou zakázku tak, aby mohly být zohledněny sociální dopady.

Místopředseda krajské hospodářské komory Ústeckého kraje Ing. **Jiří Aster** – Ústecký kraj se vyznačuje mnoha negativními prvými místy v České republice a rád bych rovněž upozornil na skutečnost, že máme také největší vnitřní migraci obyvatel v České republice a nejnovější studie, která se připravila pro revitalizaci Ústeckého kraje, předpovídá, že v dlouhodobé perspektivě poklesne počet obyvatel o 100 tisíc lidí, což znamená 12,5%. Tyto případy se řeší tím způsobem, že se předmětným regionům věnuje patřičná pozornost. Jedno z prvních míst pomoci je rozvoj dopravní infrastruktury. Rád bych rovněž upozornil na problémy, které v současné době máme. Je to problematika k EIA - mezi stavbami, na které se výjimka nevztahuje, schází dálnice D7, která je pro nás strategicky důležitá pro napojení Mostecka a přilehlých průmyslových zón. Toto by pomohlo řešit nezaměstnanost. Okres Most je na prvním místě, co se týká nezaměstnanosti v České republice. U dopravní infrastruktury bych ještě rád poděkoval Ministerstvu dopravy, že konečně rozjelo stavbu napojení mezi Děčínem a Českou Lípou a taky cestu na Liberec. Měl bych tu však také další specifikum a to je existující lodní doprava, kde se již od roku 1995 snažíme o zlepšení plavebních podmínek výstavbou jezu na Dolním Labi. Rád bych upozornil, že stavbu, kterou zbudovali naši předci na Labe a Vltavě, by stála v dnešních cenách více než 200 miliard korun. Tato cesta však není využívána, jelikož nám schází nejen napojení na Německo, ale stagnuje i zlepšení plavebních podmínek v Německu. Nyní jsme na začátku stavby a není vypracována ani EIA, která se v budoucnu bude dělat za zhoršených podmínek, jelikož došlo na daném území k vyhlášení Evropsky významné lokality. Plavba se současně využívá k tomu, že její pomoci dochází k modernizaci závodů v České republice. Dochází k přepravě technologií, které by jinak nebylo možné přepravit. Pokud dojde k zániku lodní přepravy, tak to bude znamenat ztrátu tisíce pracovních míst v odvětvích, kde se vyrábí výrobky s vysokou přidanou hodnotou. Toto je fatální záležitost pro výrobce v celé ČR a nejen pro ty z Ústeckého kraje. Nedopusťme, aby se Česká republika stala jediným vnitrozemským státem v Evropě, který nebude mít zajištěn přístup k námořním přístavům a Evropským vodním cestám. Přál bych si, aby mezirezortní komise, která tuto záležitost v současnosti řeší, to v rámci koncepce vodní dopravy zvládla. Je to i záležitost vztahu k SRN, jelikož i tam se vede debata o splavnosti Labe a jak tuto splavnost zlepšit. Německo pozorně sleduje dění na naší straně a podle toho se budou taky orientovat. Nechtěl bych, aby Labe dopadlo stejně jako Odra. Vláda by si měla vzít také za prioritu změnu stavebního zákona, jelikož za stávajících podmínek jez nepostavíme.

Zástupce odborů v Libereckém kraji **Jiří Kuchyňka** – Jsem stále v očekávání, co se odehraje v problematice odměňování řidičů autobusů. Již nyní se dostáváme do situace, kdy nevypravujeme spoje, ale také narušujeme ekonomickou bezpečnost a stabilitu České republiky. Ekonomickou stabilitu narušujeme tím, že nebude, kdo by vozil lidi do práce, a bezpečnostní z důvodu toho, že autobusy a řidiči jsou zaevidováni v systému civilní obrany, a v případě nějakého neštěstí, ať již v chemickém průmyslu či například u jaderné elektrárny, nebude nikdo, kdo by lidi z ohroženého místa evakuoval. Dnes se tady jednalo o minimální mzdu. Motivací k práci je mzda. Pokud si dnes někdo myslí, že zvedne telefon a zavolá na východ, aby přijeli zaměstnanci z Ukrajiny, Bulharska nebo Běloruska, tak se to nestane. V minulých měsících jsme byli svědky toho, že žádná země a její obyvatelé nestojí o to, aby se usadili v České republice. Naší zemi se každý obloukem vyhne, jelikož tady na něj nic nečeká. Obzvláště ne odměna za poctivou práci. Pokud nám dnes nepomohou naše odborové možnosti, ať je to již stávka nebo kampaň, tak budeme nabádat lidi k tomu, aby tento segment dopravy v závazku veřejné služby opustili a šli pracovat do „Automotivu“, který v našem kraji shání stovky zaměstnanců. Mohu říci, že už nám dochází trpělivost. Jsem v permanentním styku s řidiči autobusů a jsme neustále obviňováni z toho, že tady jen diskutujeme. Pokud neřekneme jasně, jak chceme situaci řešit, tak nám vzniknou problémy.

Hejtman Pardubického kraje, předseda krajské RHSD JUDr. **Martin Netolický**, PhD. – Situace v Pardubickém kraji je trochu odlišná od situace v Libereckém kraji a nijak bych situaci nedramatizoval. Naopak máme zástup zájemců, kteří by chtěli jít k nám do kraje, ale nefungují zcela dobře systémy „Visapoint“ a podobně. Chtěl bych se však vrátit k problematice, která tady zazněla, a to obnova vozidel regionální dopravy. Tady zaznělo, že se nyní jedná o částku 300 mil. EUR a nás jako regiony zajímá, jaký je plán obnovy regionálních kolejových vozidel, protože kraje za železniční regionální dopravu nesou odpovědnost. Ještě bychom rádi požádali o písemné stanovisko Evropské komise k realokaci zdrojů a ponížení finanční částky. Rádi bychom to dostali písemně, abychom o tom mohli jednat. Vnímáme to jako velký problém, jelikož jsme vítali obměnu regionálních železničních vozidel. Nyní nevíme, jakým způsobem bude obměna probíhat. Rád bych ještě poděkoval Ministerstvu dopravy a zejména silniční části, jelikož se nám snaží vyjít vstříc. Železniční doprava je o něco komplikovanější.

Předseda OD doprava **Luboš Pomajbík** – Rád bych nyní provedl stručnou rekapitulaci toho, v jakém stavu se nacházíme v oblasti veřejné obslužnosti autobusy v krajích. Řadu let jsme se snažili o změnu systému soutěžení na nejnižší cenu, což v podstatě zdevastovalo mzdové a sociální systémy ve firmách. Firmy se předháněly v tom, která z nich bude platit nejméně, aby uspěly ve výběrových řízeních. V listopadu po jednání s kraji a ostatními účastníky vyhlásil odborový svaz dopravy stávkovou pohotovost. Do té doby jsme intenzivně jednali a je třeba poděkovat všem, kteří se jednání účastnili. Na samém počátku jsme jednali s panem premiérem a s předsedou Asociace krajů panem Haškem, kteří nás v našich požadavcích podpořili. Do června jsme však nenalezli řešení. Jelikož tady dnes sedí téměř všichni hejtmani, tak bych tady rád zopakoval to, že hejtmani odmítli metodiku zpracovanou Ministerstvem pro místní rozvoj s odůvodněním, že nejde o závazně platný právní předpis, který by záležitost řešil, a podpořili nás v tom, aby takový závazný právní předpis vznikl. Stejně tak nás podpořil Úřad pro ochranu hospodářské soutěže s tím, že tento postup je správný a přináší legitimní řešení. O toto jsme se snažili. Dne 1. června předsednictvo Odborového svazu dopravy po dlouhých jednáních, která byla bez hmatatelných výsledků, se rozhodlo o konání stávky v silniční dopravě. Toto rozhodnutí existuje a zatím se nestalo vůbec nic, co by rozhodnutí předsednictva změnilo. Stávka by se měla uskutečnit. Vyzvali jsme všechny zúčastněné, aby se v červnu a červenci intenzivně jednalo. Proběhla dvě jednání. Já si velmi vážím toho sdělení z pátku, kdy jsme jednali s panem premiérem, který zadal úkol paní ministryni práce a sociálních věcí, aby se pracovalo i na možnosti obecně platného právního předpisu. Rozhodnutí na podporu našeho požadavku existuje. Je třeba dále uvést, že situace je skutečně tristní. Problém je nejen to, že se někde již nevypravují spoje, ale také unavení řidiči. Mnozí z řidičů čerpají dovolenou ještě z loňského roku. Ohrožuje se bezpečnost práce a zdraví, ohrožuje se bezpečnost silničního provozu a ohrožuje

se bezpečnost cestujících. Firmy využívají jako řidiče starobní důchodce a to až z celkového objemu 30%, jelikož firmy by nebyly schopny svůj závazek dodržet. Vyšší mzda není všelék, ale v současné době schází na pracovním trhu 10 tisíc řidičů. Lidé odešli z tohoto oboru, jelikož je to náročné zaměstnání a není divu, že lidé nechtějí trávit 320 až 350 hodin v práci za 70 korun na hodinu. Nálada mezi zaměstnanci je jednoznačná. Nikdo si nepřeje, aby se jednání dále protahovala. Řešení jsme připravili a teď je to o tom naleznout vůli. Je možné, že může proběhnout spontánní akce, kterou nebudou organizovat odbory, ale zaměstnanci přestanou za těchto podmínek vykonávat svou práci. Pokud se dobře zkontrolují výkazy práce, pak můžeme zjistit, že se dělá skrytá přesčasová práce, a že se porušují bezpečnostní předpisy. Kraje mají zájem, aby dopravní obslužnost fungovala. Zaměstnanci by rádi pracovali i pro krajskou společnost. Nesmyslnost spatřuji v tom, že nízké mzdy řidičů jsou jedním z atributů, díky kterým firmy vyhrávají veřejné zakázky. Celou dobu jsem se snažil se všemi jednat korektně. Hejtmani vítají obecně závazný předpis, jelikož ten je může ochránit před případným nařčením z toho, že nesoutěží správně.

Náměstek hejtmana Bc. **Roman Hanák** – Za Jihomoravský kraj bych chtěl poděkovat vládě za již zmíněné 15leté smlouvy na regionální dopravní obslužnost. Co se týká kolejových vozidel, tak máme v zastupitelstvu Jihomoravského kraje usnesení, že uvažujeme o nákupu vozidel do majetku Jihomoravského kraje. V Jihomoravském kraji jezdí vozidla starší více než 30 let a nevíme, jakými stroji bude po roce 2019 dopravní obslužnost zajištěna. Je třeba si uvědomit, že to nejsou osobní automobily, které by byly na skladě a daly se okamžitě koupit. Výroba bude trvat nějaký čas a rok 2019 je za dveřmi. Pořád nemáme jasné stanovisko Ministerstva dopravy o tom, kolik peněz bude k dispozici a kdo to bude nakupovat. U mezd řidičů toho bylo hodně řečeno. Nemáme problém sáhnout do stávajících smluv, ale potřebujeme jasnou celostátní změnu legislativy, abychom byli jako kraje chráněni a věděli, jak máme postupovat.

Předseda ČMKOS **Josef Středula** – Byl bych rád, aby se situace skutečně nepodceňovala. Spontánní stávka je něco mnohem horšího než bolestivé hledání dohody. Návrh Svazu dopravy a Odborového svazu dopravy na stanovení celostátně platných tabulek by krajům velmi pomohl, jelikož by to byl onen celostátně platný předpis, který by se dal zakomponovat do výběrových řízení. Bylo by to bez obav a zejména bez obav vůči Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. To, že se každý kraj choval při soutěži různě, je dobře, jelikož je tak prokazatelné, že při soutěži lze jít nejen na nejnižší cenu, ale i na cenu ekonomickou. Chápeme, že to není jednoduché. Vyzýváme, aby se šlo touto cestou. Sociální partneři dali jasně najevo, že našli nějaký konsensus, ale bohužel nebyl nalezen konsensus v možnosti uzavírání smluv vyššího stupně. Rád bych ještě zmínil vodní dopravu. Souhlasím s tím, že otázka vodní dopravy by měla být řešena. Není to jen kvůli krajům, ale je to i pro exportéry a pro přístup k moři. Tady se obávám, že existuje velký tlak od společnosti „Deutsche Bahn“. Začalo se intenzivně diskutovat o tunelu mezi Českou republikou a Německem, ale se stejnou intenzitou se může diskutovat splavnění vodního stupně a navíc to bude mít pozitivní dopad pro kraje. Na tripartitě je jednoznačná a dlouhodobá shoda, aby se záležitost řešila. Souhlasím s tím, co bylo řečeno Ústeckým krajem a to, že dílo by mělo být zachováno. Máme tady prostor, který bychom měli využít. Kraje mají nyní problémy se změnou dopravních toků. Dříve toto bylo směřováno na krajská města, dnes je to mnohdy zcela opačně. Rád bych řekl, že se odvedl velký kus práce, a že se to zvládá. Byli bychom neradi, aby situace došla tak daleko, že budou jezdit malé autobusy, na které stačí řidičský průkaz skupiny „B“, jelikož i tady dochází k vážným problémům s bezpečností. Je to nový fenomén, kdy se z velkých nákladňáků stěhují věci do těch menších a dochází tak k porušování předpisů. Toto nepodléhá takové regulaci jako velká doprava. Je třeba hledat společná východiska.

Prezident Svazu průmyslu a dopravy ČR Ing. **Jaroslav Hanák** – Již 40 let pracuji ve veřejné dopravě. Jsem vlastníkem jedné z firem v Olomouckém kraji, kde žádné problémy nemáme. Rád bych sdělil několik faktů a byl bych rád, pokud bychom se na nich shodli. První fakt je ten, že je jednoznačně dobře, že dopravní obslužnost zajišťují kraje. Kraje znají region a představa některých, že by záležitosti pomohlo centrální řízení, je nesmyslná. Je správné, že kraje jsou garanty



a vypisují smlouvy. Za druhé je třeba říci, že by bylo dobře, aby se v krajích velmi pečlivě sledovaly výkazy, které dělá Ministerstvo dopravy. Ten výkaz se jmenuje „DOP 2-04“. Výkaz precizně rozebírá cenu dopravního výkonu. Průměrná cena dopravního výkonu v České republice je dle výkazu ministerstva mezi 29 Kč až 30 Kč, avšak mezi kraji je 26 Kč až 33 Kč. Toto je první velký problém s vykřičníkem. Já to nikomu nevyčítám, jen používám fakta. Tím pádem musejí být i jiné mzdové požadavky na kraje. Nedávno jsem nechal svolat Svaz dopravy a rozdíl ve mzdě členů Svazu dopravy je mezi 21 tisíci Kč a 26 tisíci Kč. Toto se týká členů Svazu dopravy. Jak se dá z toho dostat ven? První dobrá věc je, že každý z vás buď připravuje nebo již má za sebou část výběrového řízení pro dopravce po roce 2019 podle nařízení 13/70. Moravskoslezský kraj našel velkou odvalu a do výběrového řízení zařadil 1,5 násobek minimální mzdy. Moravskoslezský kraj toto zařadil, zvládl to a překvapivě se nikdo neodvolal a to dokonce ani velká firma, která tam výběrové řízení prohrála. Představa vedení Olomouckého kraje je, že to bude 2,25 násobku minimální mzdy. Největší mzdy řidičů autobusů jsou v Západních Čechách. To jsou překvapivě Zemkovy firmy. Dále pak v Olomouckém a Moravskoslezském kraji. Částečně dobré mzdy jsou v Jižních Čechách. Je jen otázkou odvahy hejtmanů, aby do výběrových řízení bylo zařazeno více kritérií. Hejtmani sami rozhodují a je na zvážení, zdali nedat mzdy řidičů bokem a to mimo samotné výběrové řízení. Toto by bylo nejvíce elegantní řešení. Vyšší kolektivní smlouva nepřipadá v úvahu, jelikož Svaz dopravy má zhruba 30 členů. Jsou to firmy střední a velké, ale na trhu jsou stovky jiných společností a na tyto by se vyšší kolektivní smlouva nerozšířila, což by bylo špatně.

Ministryně práce a sociálních věcí ČR Mgr. **Michaela Marksová** – Rekapitulace jednání již byla řečena. Metodika z ministerstva a kolektivní smlouvy vyššího stupně nejsou tak účinné, jak bychom chtěli. Ve středu 3. srpna 2016 se uskutečnil setkání s odboráři zastupujícími danou oblast. Věřím, že se podaří záležitost posunout dále, abychom jako ministerstvo byli schopni pro celou záležitost něco udělat. Minimální mzda řidičů hromadné dopravy a zvýšení částky za čekání jsou oním problematickým místem.

Hejtman Moravskoslezského kraje **Miroslav Novák** - Již dlouhou dobu si povídáme o jednom a to samém. Rád bych navázal na slova pana předsedy Pomajbika a pana předsedy Středuly. Je skutečností, že kraje, coby veřejní zadavatele, mají na starost dopravní obslužnost a nebrání se zvýšení mezd. Právě naopak. Náš kraj to zkusil a dal to do kritérií veřejné zakázky a nikdo se nám k soutěži neodvolal. U jiné zakázky z našeho regionu, konkrétně u údržby veřejné zeleně, jsem zažil situaci, kdy nám došlo oznámení od Policie PČR ve spolupráci se Státním zastupitelstvím, že radnice vypsal zakázku způsobem, která nebyla na cenu, ale na ekonomická kritéria, kdy jedním z atributů byla mzda a kvalifikace, a to vše kvůli tomu, aby práci nevykonávali agenturní pracovníci. Dnes jsou všichni obviněni z paragrafu porušení povinnosti při správě cizího majetku, jelikož příslušné orgány dospěly k závěru, že pokud by se soutěžilo na cenu, tak by to mohlo být levnější. Což by mohlo být, ale výsledkem je minimální mzda pro lidi, kteří tu práci realizují. Myslím si, že bod odměňování dopravců není jen problematika dopravy, ale je to i otázka stavebnictví. Jsou to i všechny ostatní oblasti, kde stát, obce i kraje jsou významným veřejným zadavatelem. Myslím si, že pokud by se uzákonilo, že toto kritérium může být požadováno zadavatelem, tak by se mnozí přestali obávat, a také by se vyřešila debata o minimální mzdě. Když tato skutečnost bude ze strany zadavatele stanovena, tak zaměstnavatel nemá důvod platit lidem méně peněz, jelikož to budou mít smluvně garantováno od dodavatele. O marži si zasoutěží s jinými dodavateli. Můj závěr je, že nejen v oblasti veřejné dopravy, ale obecně v zákonu o zadávání veřejných zakázek, by měla být možnost toto kritérium uplatnit. Toto by mělo být jasně napsáno v zákoně, že jde o legitimní požadavek zadavatele, a potom žádný plukovník nebo poručík a ani státní zástupce nemůže přijít a obvinít celou radu.

Viceprezident Asociace dopravních, spedičních a servisních společností Ing. **František Neterda** – Středočeský kraj obklopuje Prahu a taky máme problémy, které se týkají řidičů. Máme finanční prostředky, které se pohybují kolem necelých 25 tisíc, ale máme zde Prahu, kde v loňském roce byla průměrná mzda řidičů 33 734 Kč, řidičů bylo 40 208. Všechny řidiče, které si vyškolíme, tak nám vzápětí utečou do Prahy. To je také důvod, proč jednáme s hejtmanem Středočeského kraje,

se kterým jsme našli shodu. V minulosti byla podpora financování dopravy ve Středočeském kraji výrazně snížena zhruba o 180 milionu korun. S tímto se vyrovnáváme dodnes. Co se týká jednotlivých nástrojů. Zaznělo tady metodické doporučení. Kraje se chtějí hájit, a pokud jim právník řekne, že to není zcela v pořádku, tak z toho couvnou. Rovněž máme před sebou volby. Hrozí zde stávka odborů a je jasné, že je třeba dopravní obslužnost zabezpečit. K tomuto všemu je třeba mít kvalitní řidiče a dobré dopravní prostředky. Do výbavy šly velké finanční prostředky, ale co je nám to platné, když to potom obsluhují nekvalitní řidiči. U metodického doporučení vyčkáme toho, jak dopadne vypořádání. Je zde nějakých 44 připomínek a z toho 16 zásadních. Další z věcí je, jak změnit celkový stav. Zvýšení mezd řidičů je jen jedna z věcí. Řekl bych, že se jedná o 1/3 věcí. Toto je třeba udělat rychle a záležitost neodkládat. I když řidiče zaplatíme, tak jich bude stále málo. Je třeba se vrátit k praxi získávání řidičů ze zahraničí. Třetím bodem je propagace práce a činnosti, která se váže k profesi řidičů autobusů. Tady musí odvést větší díl práce zaměstnavatelé a kraje. Nelze mít učební obor, kdy student bude končit své vzdělání v 18 letech, ale řidiče může dělat až ve svých 21 letech. Rovněž je třeba zvážit i změnu postavení řidiče.

Hejtman Libereckého kraje **Martin Půta** – Já cítím odpovědnost v tom, že Jablonecká výzva je z Libereckého kraje. Z tohoto však nemám žádnou velkou radost. Zdědili jsme autobusovou zakázku na dopravce ve třech regionech na 10 let za 4 miliardy korun. Po třech letech jsme stále na Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, který v této záležitosti vydává protichůdná rozhodnutí. Nemáme žádný jasný termín do kdy ÚOHS rozhodne. Již druhý rok jezdíme na tzv. přechodnou zakázku, která je na ÚOHS taky. Toto chodíme neustále vysvětlovat na různá místa, která se běžně dopravními zakázkami nezabývají. Uvítali bychom možnost pracovat se mzdami. V naší 10tileté zakázce jsme neměli jenom cenu. Všichni uchazeči u ÚOHS napadli to, že pokud soutěž nebude jen o ceně, tak to nebude transparentní. Ocitli jsme se v cenové válce, kdy náš původní majoritní dopravce jezdil u nás v kraji za 32 Kč/km, ale v jiných krajích nabízel 24 Kč/km a 26 Kč/km. Ti dopravci, kterým toto způsoboval, mu to v našem regionu vrátili. Pokud by ÚOHS měl dané termíny, do kdy musí rozhodnout, tak bychom již nějaký výsledek měli a jako kraj bychom se podle toho zařídili. Již tři roky čekáme na rozhodnutí. To je jediná věc, která nás může posunout kupředu. S odboráři jednáme. Úředníci se nechtějí pouštět do nějakého dobrodružství, kdy budou stanovovat mzdy, aniž by to bylo opřeno o nějaké ustanovení zákona či vyhlášky. V tomto vítám snahu vlády o stanovení tabulkových mezd. Dovedu si však živě představit, že to bude znamenat požadavek od celé řady dalších zaměstnaneckých svazů, že budou chtít, aby mzdy u veřejných zakázek byly trochu jiné než u ostatních. Další věc je spíše k úvaze. Zástupce ministerstva dopravy jednou větou vyřešil železniční dopravu a to tak, že v železniční dopravě není třeba soutěžit. Je otázka, zda autobusová doprava by neměla být soutěžena jinak než podle zákona o veřejných zakázkách, jelikož tam jde spousta veřejných peněz. Forma řízení by měla jít takovou cestou, aby byly respektovány i názory zaměstnanců.

Předseda vlády ČR a předseda RHSD ČR Mgr. **Bohuslav Sobotka** – U otázky mezd řidičů je třeba říci, že se tím zabýváme skutečně intenzivně. Hlavním problémem metodiky je to, že může působit vždy jenom do budoucna. Máme tady několik krajů, kdy ty zakázky již byly vysoutěženy na řadu let dopředu. Díky tomu jsme v situaci, že metodikou do toho nemůžeme nijak zasáhnout. Metodika nyní prochází připomínkovým řízením a vláda se k tomuto dostane. Tuto metodiku budeme chtít mít na stole. Vedle toho byl zahájen proces posuzování možnosti celostátního mzdového předpisu, který by se týkal řidičů autobusů, kteří jezdí ve veřejné službě. Předpokládám, že MPSV bude nyní věc konzultovat s legislativci a přijde s návrhem, který však bude muset posoudit vláda. Určitě platí pozitiva, která byla zmíněna, což by nám umožňovalo, abychom se mohli dotknout všech smluv a to jak těch budoucích, tak i stávajících. Byl by to legitimní důvod, aby byl ke smlouvám dodělán dodatek, aniž by se musela provádět nová soutěž. Toto je první pozitivní prvek a ušetřilo by to i obavy z Policie a Státního zastupitelství při vypisování tendrů na zajištění autobusové dopravy. Je tu ale i riziko, protože jsou tady i jiné oblasti, kde se soutěží pro veřejný sektor a kde zaměstnanci nejsou plně spokojeni s tím, jaký dostávají plat. Již tady byla zmíněna problematika technických služeb, údržby zeleně nebo údržby silnic. Jedná se o práce, které nevykonávají přímo organizace měst, krajů nebo státu. Oblasti kde dochází k out-sourcingu nebo

kde došlo k privatizaci. Požadavek na mzdy může být rozšířen i do těchto oblastí a budeme muset velmi pečlivě argumentovat. U autobusové dopravy jsou to dlouhé smlouvy. Tyto smlouvy jsou uzavírány na dobu 10 let a v těch jiných oblastech smlouvy na tak dlouhou dobu uzavírány nejsou. Nevíme ale, jak to bude vypadat do budoucna. Zatím se nepovedlo najít jinou cestu, jak tento systémový problém řešit. Budeme řešit metodiku a budeme řešit problematiku celostátního předpisu. Předpokládám, že paní ministryně Marksová s tímto přijde na jednání vlády. Jinak platí to, co říkal pan náměstek ministra dopravy a to, že vláda schválila zásady smluv na zajišťování železniční dopravy. Tady předpokládám, že kraje smlouvy s Ministerstvem dopravy uzavřou, jelikož je to jistota financování a to včetně inflační doložky na dobu 15 let. Je to jistý výraz zájmu vlády na zajišťování stability regionální železniční dopravy. Také se nám s ohledem na minulost podařilo narovnat pravidla tak, aby záležitost byla objektivní a spravedlivá. Je to i pokus o narovnání podílu financování tak, aby ve všech krajích byl stejný podíl státního financování a nedocházelo k přetahování disproporcí, které vznikly na počátku financování železniční regionální dopravy.

Náměstek ministerstva dopravy ČR Ing. **Ladislav Němec** – Co se týká zařazení mezi prioritní stavby, tak všichni vědí, že jednání s Evropskou komisí byla velmi složitá a u celé řady krajů by se našly stavby, kde by si nejen hejtmani, ale i další přáli zařadit do seznamu deseti staveb. Dálnice D7, a to i s ohledem na další skutečnosti, v tomto seznamu zařazena není. Pak tady bylo téma vodní dopravy. Myslím si, že všichni vnímáme faktor vodní dopravy a Ministerstvo dopravy v této otázce podniká kroky jak vnitrostátní, tak i mezinárodní. Taktéž se snažíme jednat s německou stranou o tom, aby byly dodrženy podmínky splavnosti Labe na straně Německa. Na straně České republiky je to především dostavba plavebního stupně Děčín, potažmo plavebního stupně Přelouč, kde víme, že ty faktory nejsou na stavební straně, ale spíše na straně stavebního řízení a pak především na straně iniciativ ze strany ekologů. Toto je stěžejní. Pokud nebude plavební stupeň Děčín, tak vnímáme, že plavební cesta na straně České republiky má po většinu roku problémy s nedostatečnou výškou plavební cesty. Soutěž v oblasti autobusové dopravy je podmíněna evropskými právními předpisy. Železniční doprava k tomu takto striktně směřuje. V tuto chvíli existuje určitá možnost přistoupit na přímá zadání, ale je na rozhodnutí krajů, zda budou postupovat přímým zadáním či na základě soutěží. Vláda a Ministerstvo dopravy krajům zajistilo určitou míru spolufinancování na 15 let. Je tam tedy zohledněn i faktor toho, pokud se některé kraje rozhodnou pro soutěže. V rámci soutěže je možno uzavírat smlouvy na 15 let. V přímém zadání je to na 10 let. I tato skutečnost je zohledněna v oblasti podpory financování dopravní obslužnosti. V minulém roce byl vládou schválen zásadní strategický dokument. Jedná se o tzv. Bílou knihu ve veřejné dopravě, která navazovala na tzv. Zelenou knihu, kde byla otevřena celá řada otázek a mimo jiné i to, zda kraje budou i nadále zajišťovat dopravní obslužnost na svém území, což bylo celkem jednoznačně potvrzeno pro další období. Vycházíme tedy i nadále ze stavu, že za dopravní obslužnost v krajích jsou i nadále odpovědné kraje. Toto souvisí i s dalším postupem v oblasti železniční dopravy. Souvisí to s tím, zda si kraje v rámci nových smluv dají požadavky na nová vozidla, či nikoliv. Co se týká záležitosti financování nových kolejových vozidel, tak tu zaznělo, že je tady nějaký nesourodý postoj ze strany Ministerstva dopravy, ale toto bych chtěl odmítnout. Program je nastaven, tak jak byl schválen vládou. Vstoupil do toho podnět na Evropskou komisi, jelikož ten nákup železničních vozidel byl z OPD 1 a OPD 2. Z OPD 1 byla financována linka R 13 a na základě rozhodnutí, že tato linka má být financována přímým zadáním, byl dán podnět na Evropskou komisi a ta se začala zabývat tím, zdali vynaložené prostředky byly využity efektivně. Evropská komise si klade neformální podmínku soutěží. Nemůžeme v tuto chvíli říci krajům více. Čekáme na finální stanoviska a pak teprve budeme vědět, zda finanční prostředky budou k dispozici. V minulosti kraje čerpaly regionální operační programy. Ministerstvo dopravy v rámci operačního programu historicky nemělo podporu železničních kolejových vozidel. Toto je poprvé, kdy se zařadil takový program. V tuto chvíli máme jistých 300 milionů euro. Tyto peníze by měly jít na dálkovou dopravu a uvidíme, zdali další prostředky budou podmíněny soutěží, či nikoliv. Na základě tohoto bude ze strany Ministerstva dopravy předložen další postup, ale prozatím čekáme na stanovisko Evropské komise. Stále platí, že vlastníkem vozidel může být objednatel. Program je takto schválený.

Náměstkyně ministryně pro místní rozvoj ČR Ing. **Klára Dostálová** – Ráda bych připomenula skutečnost, že v současném zákoně byla vždy možnost ekonomické výhodnosti nabídky a ne pouze minimální ceny. Je otázkou, jak je možné, že v některých krajích to lze a v jiných zase naopak nelze. Chtěla bych upozornit, že vícekritériální hodnocení v otázce odměňování řidičů autobusů a autobusové dopravní obslužnosti je opravdu žádoucí a proto se stanovují metodická doporučení, aby kraje dostaly návodnou cestu, jak na to jít v souladu s právními předpisy.

### 3. Různé

Hejtman Zlínského kraje MVDr. **Stanislav Mišák** – Nebudu nyní hovořit za Zlínský kraj, ale jako předseda zemědělské komise Asociace krajů. Rád bych se přimluvil za naše zemědělce. Kraje toho moc pro zemědělce udělat nemohou. Aktuální situace není dobrá a zaregistroval jsem, že se tato to řešilo na dnešní tripartitě. Chtěl bych říci, že aktuální výkupní cena mléka, která je kolem 6 korun, a výkupní cena vody nejsou ve vzájemné logice. Naše zemědělství nevytváří jenom kvalitu venkova, ale také údržbu krajiny. Živočišná výroba je na úbytku, jelikož velký podíl potravin se dováží. Je to však také i o potravinové bezpečnosti. Není možné, abychom měli na polích jen řepu, kukuřici a někde trochu obilí. Vznáším přímmluvu k tomu, aby vláda problematice zemědělství věnovala patřičnou pozornost. Jinak si velmi vážíme toho, že „zelená nafta“ byla přiznána i živočišné výrobě.

Předseda vlády ČR a předseda RHSD ČR Mgr. **Bohuslav Sobotka** – Dnes jsme hovořili o situaci v zemědělství na plénu tripartity. V EU se podařilo vyjednat pomoc pro oblast produkce mléka a vepřového masa. Proběhne přerozdělení finančních prostředků. Předpokládám, že budeme hledat i domácí zdroje. Snažíme se, aby byla v parlamentu rychle schválena zelená nafta pro živočišnou výrobu, a doufám, že záležitost bude rychle schválena, aby se mohlo začít čerpat ještě letos. Musím říci, že vláda si situaci v zemědělství uvědomuje a nepochybně to také ovlivní přípravu státního rozpočtu na příští rok.

Předsedkyně Odborového svazu zdravotnictví a sociální péče Bc. **Dagmar Žitníková** – Ráda bych připomenula problém, který se týká zdravotnictví. Konkrétně nedostatku zdravotnického personálu a také odměňování. Tady se hovořilo o tom, že odměna za práci je jedna ze stabilizačních složek a je to významný prvek, který slouží k tomu, aby personál setrval v práci. Všichni vědí, že se mají v příštím roce zvednout platy zaměstnancům ve zdravotnictví. Zvýšení platů je dáno nařízením vlády, ale zvýšení mezd si jednotlivá zařízení realizují sama. Vzhledem k tomu, že ze státního rozpočtu by měly být uvolněny 3.3 mld. Kč za státní pojištění a počítá se s tím, že se zvýší odvody ze sociálního pojištění, chtěla bych požádat hejtmany, co by zřizovatele nemocnic, aby na zvýšení mezd zareagovali. Je otázkou, zda by nemělo dojít ke sjednocení odměňování zaměstnanců ve zdravotnictví pod systémem platu. Pro dodržení kvality a dostupnosti zdravotnické péče je třeba udělat konkrétní kroky.

Předsedkyně krajské RHSD **Gabriela Nekolová** – Před několika měsíci jsme dostali hodnocení činnosti krajských tripartit a v materiálu byla uvedena poznámka, že RHSD v Ústeckém kraji není regulérní tripartitou, ale spíše regionálním spolkem. Chtěla bych se vůči tomuto prohlášení ohradit. Naše RHSD vznikla již před vznikem krajů, a proto Ústecký kraj nebyl našim členem, ale pouze smluvním partnerem. Naše struktura vznikala od spodu z jednotlivých okresů, což postupem času vyvolalo stav, kdy jednotlivé tripartitní delegace nebyly úplně vyvážené. Přistoupili jsme ke změnám stanov. V září se stane Ústecký kraj řádným členem RHSD a do krajského vedení vstoupí Svaz průmyslu, Hospodářská komora a ČMKOS. Naš mandát bude nyní nezpochybnitelný. Naše členská základna je rozšířena.

Viceprezident Hospodářské komory Ing. **Michal Štefl** – Rád bych doplnil pana hejtmána Mišáka. Krajská tripartita na Jižní Moravě odsouhlasila usnesení, které vyzývá celostátní tripartitu

k iniciování mimořádné schůze vlády, která by se věnovala mimořádně kritické situaci v zemědělství. Jižní Morava se k výzvě pana hejtmana Mišáka přidává.

Zástupce veřejné správy Bc. **Miloslav Čermák** – Dovolím si vyslovit obavu a znepokojení nad tím, jak je řešen útlum hornictví, zejména tedy černouhelného. Vinou limitů, které byly nastavené v Ústeckém kraji, dochází k propouštění lidí. V Karlovarském kraji máme také hnědouhelnou pánev, která se sama vyrovnala s následky těchto kroků. Chtěli bychom však požádat o to, zda by bylo možné pokračovat v programu zahlazování následku těžby, kdy tento region po dlouhá léta dodával uhlí celé republice. Program byl nastaven dobře a fungoval, ale v první fázi z něj bylo odebráno 3 mld. Kč na DPH. Krajina je poškozena těžbou a je třeba dokončit dříve připravené projekty. Vnímáme situaci v OKD, ale také v Ústeckém kraji. V našem kraji se zaměstnavatel postaral o své lidi. Rovněž bych chtěl zeptat zástupce MMR, zda připravovaný projekt „na tři regiony“ nezačíná váznout a zda bude dodrženo usnesení vlády, která má do konce listopadu přinést návrh řešení pro všechny tři postižené regiony – Moravskoslezský kraj, Ústecký kraj a Karlovarský kraj. Mám pocit, že termíny lehce váznou. Práce by měla být intenzivnější a to zejména u MMR.

Předseda OHK Plzeňsko Ing. **Miloslav Zeman** – Chtěl bych uvést faktor, který tady ještě nebyl zmíněn. Pokud uděláme rekapitulaci dnešní diskuze, tak pak tady máme kapitalismus bez plánování. Dnes máme školy, kde očekáváme, že budou řízeny jako podniky. Očekáváme však od nich společenskou odpovědnost, očekáváme moudrost žáků a rodičů. V době kdy máme vyšší příspěvky na humanitní studia, než na technické obory, tak se nemůžeme divit, že máme problémy s technickými obory. Už tady zaznělo, že stejný problém je i u řidičů. V Plzeňském kraji je však další faktor, který se v jiných krajích neprojevuje, a to je intervence proti české koruně. To s sebou nese další problémy, jako je práce ve mzdě. V Plzeňském kraji nastává problém s „prokluzí“. Více než 10% žáků objevilo kouzlo v tom, že nastoupí na střední školu, v prvním měsíci své studium přeruší, jde dělat do firmy a po roce se vrátí a pokračuje ve škole. Výsledek je ten, že škola je spokojena, jelikož dostane příspěvek. Německá firma u hranic je spokojena, jelikož má pracovníka a rodina je spokojena, jelikož 16tiletý pracovník s sebou přinese domů peníze. Chápu ale, že tento parametr je jenom na rozhodnutí ČNB, tj. je mimo tripartitu i mimo vládu. Myslím si, že takto významný parametr, který může deformovat hospodářství, by neměl zůstat bez povšimnutí.

1. náměstkyně hejtmana Mgr. **Ivana Stráská** – Chtěla bych upozornit členy tripartity na dopad na navýšení odměňování zaměstnanců ve zdravotnictví. Nevím, jak situaci bude řešit úhradová vyhláška, která zatím není připravena. Dnes už víme, že financování zdravotnické záchranné služby zatěžuje krajské rozpočty. Dnes jde na provoz záchranné služby více než 2/3 rozpočtu a při navýšení platů to bude znamenat, že i ti, co jsou na dohodě, budou navýšení platu požadovat. Už teď posílujeme rozpočet záchranné služby. Úhradová vyhláška by měla na tuto skutečnost pamatovat. U leteckých záchranných služeb chci dodat, že existují velmi zkušené letecké týmy a byla by škoda, abychom o tyto lidi ve zdravotnictví přišli.

Hejtman Plzeňského kraje **Václav Šlajs** – Jménem krajských tripartit bych rád poděkoval vládě, že se tato jednání konají. V minulosti toto nebylo zvykem.

Náměstkyně ministryně pro místní rozvoj ČR Ing. **Klára Dostálová** – Dotaz se týkal strategie hospodářské restrukturalizace Moravskoslezského kraje, Ústeckého kraje a Karlovarského kraje. Dne 22. července proběhla pracovní skupina k restrukturalizaci. Na jednání se rozpracovávalo 6 strategických pilířů, implementační opatření a návrhy akčních plánů. 10. srpna proběhne koordinační schůzka týmu zpracovatele. Dále se bude v srpnu zpracovávat strategický rámec v krajích. 1. září proběhne čtvrtá schůzka týmu zpracovatele. 8. září proběhne jednání pracovní skupiny restrukturalizace. 14. září proběhne finální předání strategického rámce a to včetně implementačních zásad a návrh postupu akčního plánu. Dne 30. září proběhne předání návrhu

struktury opatření. Dne 1. října budeme dále zpracovávat připomínky, tak aby v listopadu mohl být dle harmonogramu materiál předložen vládě.

Předseda vlády ČR a předseda RHSD ČR Mgr. **Bohuslav Sobotka** – Rád bych poděkoval za příspěvky v bodě různé. Pokud jde o leteckou záchrannou službu, tak cílem vlády je, aby od 1. ledna příštího roku nedošlo k žádné změně, kterou by kdokoliv mohl pocítit negativně, a to zejména pacienti v jednotlivých regionech. Nyní probíhá soutěž. Ve dvou obvodech službu přebírá policie a armáda. V práci taky pokračuje pracovní skupina při Ministerstvu zdravotnictví, která připravuje budoucí koncepci. Soutěž je na 4 roky a během této doby by se měl vytvořit nový systém zajišťování letecké záchranné služby pod gescí státu. Toto je pro vládu velmi důležitá věc a kraje i krajské tripartity se mohou prostřednictvím pracovní skupiny k této záležitosti vyjadřovat. Máme zájem na tom, aby letecká záchranná služba fungovala. Dalším důležitým tématem je dofinancování sociálních služeb. V letošním roce bude paní ministryně Marksová předkládat vládě návrh na cca 280 milionů korun, o které by byla navýšena dotace, která je rozdělována mezi kraje. Budeme chtít, aby se vláda touto záležitostí zabývala co nejdříve. Dále nás čekají jednání o státním rozpočtu na příští rok, kde budeme chtít, aby výdaje na sociální služby byly alespoň 9 mld. korun.

Předseda RHSD ČR a předseda vlády ČR Mgr. Bohuslav Sobotka závěrem poděkoval všem zástupcům za účast na jednání. Předseda RHSD ČR rovněž vyzval všechny účastníky, aby aktivně předkládali své záležitosti na jednání RHSD ČR.

Zpracoval:  
Josef Sátora  
RHSD ČR



**Mgr. Bohuslav Sobotka**  
předseda vlády ČR  
a předseda RHSD ČR