

Preferenční podpora letecké dopravy (Tokio, Omán) ze strany MMR

Zveřejnění dle § 5 odst. 3 zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím

Žádost o poskytnutí informace podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím.

Žadatel požádal o poskytnutí následujících informací:

1. 1. Na základě jakého právního oprávnění jednal ministr Ivan Bartoš v zahraničí (Tokio, Maskat) ve věci podpory konkrétních leteckých linek? Uveďte, prosím, kompetenční rámec Ministerstva pro místní rozvoj, který umožňuje jednat s komerčními aerolinkami o zavedení spojů.
2. 2. Jaký je konkrétní přínos těchto iniciativ pro venkovské obyvatele, kteří v rámci ČR nemají přístup k základní dopravní obslužnosti a nemohou se legálně dopravit ani k praktickému lékaři, do školy nebo na poštu?
3. 3. Jaká konkrétní opatření přijalo MMR v posledních 5 letech ve prospěch řešení dopravní chudoby ve vnitrozemí, konkrétně v oblasti Libereckého a Královéhradeckého kraje (např. Jičínsko, Sobotka, Újezd pod Troskami)?
4. 4. Z jakého důvodu MMR veřejně nekomunikuje téma venkovské dopravní nedostupnosti, přestože právě regionální rozvoj a kvalita života v území patří do jeho hlavních kompetencí dle § 2 zákona č. 2/1969 Sb. (kompetenční zákon)?
5. 5. Kolik finančních prostředků vynaložilo MMR v období 2022-2024 na podporu:
 - mezinárodní letecké dopravy (včetně služeb, cest, propagace),
 - oproti tomu na podporu vnitrostátní dopravní dostupnosti venkova?
6. 6. Z jakého důvodu MMR nevyužilo svou koordinační pravomoc a nepřipravilo nápravné doporučení směrem ke krajům, které selhávají v zajištění dopravní obslužnosti dle § 35 odst. 2 písm. g) zákona č. 129/2000 Sb., o krajích?

Odpověď:

Ministerstvo pro místní rozvoj (dále také „ministerstvo“) sdělilo k jednotlivým bodům žádosti následující:

Ad 1.1.

Ministerstvo je ústředním orgánem státní správy, který je podle zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky (kompetenční zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „kompetenční zákon“), garantem rozvoje cestovního ruchu na národní úrovni. V rámci své působnosti je zároveň zřizovatelem České centrály cestovního ruchu – CzechTourism.

Aktivity na podporu příjezdového cestovního ruchu prostřednictvím rozvoje přímých leteckých spojení jsou dlouhodobě součástí strategického rámce MMR, a to konkrétně skrze vládou schválené strategické dokumenty pro rozvoj cestovního ruchu na národní úrovni. Konkrétně se jedná o Strategii rozvoje cestovního ruchu ČR 2021–2030 a na ni navazující Akční plány. Tyto dokumenty jsou dostupné na stránkách Ministerstva (<https://mmr.gov.cz/cs/ministerstvo/cestovni-ruch/profesionaly/koncepce-strategie>).

Platný Akční plán na roky 2024 – 2025 uvádí tyto výše uvedené činnosti jako součást „Opatření č. 1 - Rozvoj mezioborové, meziresortní, mezinárodní spolupráce při nastavení podmínek pro restart CR“ a to skrze dílčí aktivitu „Podpora rozlétání destinací“. Tato dílčí činnost je realizována prostřednictvím marketingové aktivity agentury CzechTourism. Jedná se o marketingové kampaně sloužící k posílení image ČR v zahraničí jako atraktivní a bezpečné destinace, ale také k šíření osvěty o nově vznikajících leteckých spojení za účelem podpory příjezdového cestovního ruchu.

V tomto rámci ministr pro místní rozvoj v Japonsku vedl úvodní jednání s cílem zmapovat situaci, možnosti a iniciativy Japonska ve věci případného zavedení přímého leteckého spojení mezi Japonskem a ČR. Jednání byla vedena v rámci standardních diplomatických a sektorových aktivit podporujících příjezdový cestovní ruch a nebyla právně zavazující. Japonsko je třetí největší ekonomikou světa a japonští turisté představují významnou bonitní cílovou skupinu, jejíž zájem o Českou republiku lze posílit právě marketingovými aktivitami na podporu přímé dostupnosti leteckou dopravou.

V loňském roce dohodu o leteckých službách podepsal ministr zahraničí Jan Lipavský, jehož resort také dojednal formální náležitosti dohody. Předmětná linka by měla sloužit nejen k podpoře cestovního ruchu, ale také k rozvoji ekonomické spolupráce mezi zeměmi, která však v tuto chvíli není realizována.

Ad 2.2

Přínos se může týkat jednotlivců z těchto oblastí, případně institucí, které by mohly využít spojení pro posílení svých vazeb v dotčených územích nově spojených leteckými linkami s ČR.

Rozvoj konkrétních regionů, resp. venkova se může opírat i o aktivity cestovního ruchu. Možnosti poznat ČR by se po zavedení linek rozrostly i pro klientelu z nově propojených území, což by mohlo být významné především v případě Japonska.

Dopravní politika a infrastruktura je v gesci Ministerstva dopravy. Dopravní obslužnost v rámci kraje patří do gesce jednotlivých krajů a nemá vazbu na zřízení nových leteckých linek.

Ad 3.3.

Obecně je problematika dopravní chudoby v gesci Ministerstva životního prostředí, které v úzké spolupráci s Ministerstvem dopravy připravuje opatření cílená přímo na podporu dopravně chudých území ze Sociálně klimatického fondu. Konkrétně se má dle chystaného Sociálně klimatického plánu, který bude v létě předložen ke schválení Evropské komisi, jednat o podporu poptávkové dopravy (na zavolání mimo běžné linky veřejné hromadné dopravy). MMR nemá pravomoc zasahovat do objednávek veřejné hromadné dopravy jednotlivými kraji, které působí v samostatné působnosti jako územně-samosprávný celek.

Dle § 178 odst. 5 zákona č. 561/2004 Sb., o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání (školský zákon), ve znění pozdějších předpisů, je kraj povinen zajistit dopravu do spádové školy a ze spádové školy, pokud vzdálenost spádové školy od místa trvalého pobytu žáka přesáhne 4 km. Ostatní kroky v oblasti dopravní obslužnosti jdou nad rámec jakéhokoli zákonného vymezení. Ministerstvo v této souvislosti dále uvádí, že kraje na tuto oblast vydávají významné podíly ze svých rozpočtů (do 20 %).

Ad 4.4.

Téma venkovské dopravní nedostupnosti je běžně komunikováno, mj. např. na Národní stálé konferenci a dalších platformách s územními partnery. MMR je členem pracovních skupin k tématu dopravy vedených Ministerstvem životního prostředí v souvislosti s přípravou sociálně-klimatického plánu a pravidelně se jich zúčastňuje zástupce Odboru regionální politiky.

MMR má dle kompetenčního zákona odpovědnost za regionální rozvoj, nicméně konkrétní opatření k venkovské dopravě spadají primárně do gesce Ministerstva dopravy, které řeší dopravní politiku a infrastrukturu. Regionálně veřejnou dopravu řeší jednotlivé kraje, které zajišťují regionální dopravní obslužnost. Dopravní obslužnost (nejen na venkově) by měla být řešena také v rámci strategie rozvoje daného kraje.

Ad 5.5. Kolik finančních prostředků vynaložilo MMR v období 2022–2024 na podporu:

- **mezinárodní letecké dopravy (včetně služeb, cest, propagace):**

Propagace přímých leteckých linek za účelem podpory příjezdového cestovního ruchu a prezentace ČR v zahraničí je jednou z aktivit České centrály cestovního ruchu – CzechTourism (dále jen „CzT“), která se na této aktivitě podílí skrze dvě činnosti. První z nich je projekt TouchPoint, druhou činností je propagace leteckých spojení na základě partnerství s letištěm Václava Havla v Praze.

V rámci těchto činností byly v období let 2022-2024 vynaloženy níže uvedené finanční prostředky:

- Za rok 2022 bylo v rámci projektu Touchpoint využito 2,5 mil Kč z rozpočtu CzT
- V roce 2023 nebyly ze strany CzT využity finanční prostředky na podporu nových přímých leteckých spojení vzhledem k restartu celého odvětví po pandemii COVID 19. V roce 2023 docházelo k obnovení navázání jednání ohledně podpory leteckých spojení.
- V roce 2024 bylo využito 6,7 mil. Kč ze státního rozpočtu skrze příspěvek Ministerstva financí.

Co se týče vynaložených finančních prostředků na cesty v rámci mezinárodní letecké dopravy v předmětném období 2022 – 2024, MMR zde vychází z toho, že se žadatel zajímá pravděpodobně o platbu typu „investiční pobídky“, kterou MMR vyplatilo za zřízení konkrétní letecké linky.

V této souvislosti MMR uvádí, že za zřízení dálkových leteckých linek investiční pobídky neplatí. Takové investiční pobídky nejsou součástí žádného dotačního titulu MMR. Zahraniční pracovní cesty pana ministra jsou běžné provozní náklady na cestování.

Na doplnění k výše uvedenému, MMR považuje za vhodné uvést, že v období let 2022 až 2024 se uskutečnila jedna oficiální pracovní cesta ministra pro místní rozvoj Ivana Bartoše do Japonska. Jednou z dílčích schůzek bylo podpořit a dále rozvíjet vyjednávání o zavedení přímé letecké linky mezi Prahou a Tokiem. Tato cesta proběhla v červnu 2023 a představovala důležitý krok v posilování bilaterálních vztahů mezi Českou republikou a Japonskem, zejména v oblasti cestovního ruchu, obchodu a ekonomické spolupráce.

Součástí programu byl také strategický meeting se zástupci společnosti First Airlines. Během této schůzky bylo oficiálně oznámeno, že probíhají jednání o zavedení přímého leteckého spojení Tokio–Praha. Tato iniciativa navazuje na úspěšné spuštění přímých leteckých linek z Prahy do Tchaj-peje a Soulu.

- **oproti tomu na podporu vnitrostátní dopravní dostupnosti venkova?**

Dle informací z programu IROP (roky 2021 – 2027) byla na tuto oblast alokována částka přesahující 20 mld. Kč, která se doposud postupně a úspěšně čerpá.

Ad 6.6.

Kraji je ve smyslu § 35 odst. 2 písm. f) zákona č. 129/2000 Sb., o krajích, ve znění pozdějších předpisů, vyhrazeno v samostatné působnosti stanovit základní rozsah základní dopravní obslužnosti pro území kraje. V návaznosti na výše uvedené kraj dle § 3 odst. 1 a 2 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, současně zajišťuje ve své samostatné působnosti dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a jejich propojením. Jak bylo výše popsáno, jedná se o výkon samostatné působnosti kraje v této oblasti a tato problematika

jednoznačně nespadá do působnosti MMR. Za stát zajišťuje dopravní obslužnost Ministerstvo dopravy ve smyslu § 4 odst. 2 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

MMR má dle kompetenčního zákona sice odpovědnost za regionální rozvoj, nicméně konkrétní opatření k venkovské dopravě spadají primárně do gesce Ministerstva dopravy, které řeší dopravní politiku a infrastrukturu. Regionálně veřejnou dopravu řeší přímo jednotlivé kraje, které zajišťují regionální dopravní obslužnost.

V návaznosti na výše uvedené, ministerstvo má za to, že daný dotaz specifikovaný v bodě 6.6. žádosti, by bylo vhodné konzultovat s věcně příslušným Ministerstvem dopravy i s ohledem na tu skutečnost, že Ministerstvo dopravy pořizuje v rámci své působnosti Koncepti veřejné dopravy na dobu nejméně 5 let pro celé území státu, přičemž návrh plánu dopravní obslužnosti území, je-li pořizovatelem kraj, musí být vždy projednán právě s Ministerstvem dopravy.