

## Certifikáty kvality

# Certifikát správného zacházení s krmivem a potravinami chce stále víc českých firem

**GMP+ je pro export EU povinnost, nikoliv doporučení jako dosud**

**Zájem o certifikát pomáhá i byznysu tuzemských auditorů**

Michal Šenk  
michal.senk@economia.cz

Kdo z českých přepravců vyrazí s krmivem či nebalenými potravinami do Německa nebo do Nizozemska, potřebuje od Nového roku certifikát kvality procesů nakládání se surovinami GMP+. Podobné opatření začíná platit ve všech „starých“ členských zemích EU, přičemž už i dřív řada tamních odběratelů sama tento certifikát požadovala. Stejně osvědčení musí mít zemědělec i výrobce příslušného exportního artiklu – různých plodin, semen, sena, granulí a dalších.

V Česku v tuto chvíli tímto certifikátem disponuje zhruba 500 firem. Jeden z auditorů, kteří příslušný certifikát mohou udělovat, společnost Intertek, dosud potvrzení o nezávadnosti zacházení s potravinami a krmivem ověřil celkem asi 170 subjektům. „Zájem na přelomu roku byl znatelný,“ potvrzuje hon za potřebným razítkem na poslední chvíli zástupkyně Interteku Renata Orságová.

Další pověřený auditor – česká pobočka britské celoevropsky působící společnosti United Registrar of Systems – obsluhuje certifikátem GMP+ momentálně několik desítek tuzemských firem, přičemž většina z nich o osvědčení usilovala teprve koncem loňského roku, když bylo jasné, že skončí výjimka na absenci tohoto osvědčení při obchodu s některými zeměmi Evropské unie. „Začátkem tohoto roku čekáme dalších až dvě stě zájemců o GMP+, příští rok se něco podobného čeká v Polsku, kde jim vyprší výjimka na konci letošního roku,“ říká jednatel United Registrar of Systems Petr Maličovský.

Zároveň popisuje rozdílnou praxi a přístup k plnění norem v obou zemích, v Česku a v Polsku. „Rozhodně polské výrobce a obchodníky nevnímáme tak negativně, jak jsou prezentováni tady v médiích. Podle našich zkušeností si tamní firmy uvědomují přínosy podobných opatření. U nás to funguje tak, že přijde nějaká povinnost, my ji rych-



**NUTNOST** Podle poradce sdružení Česmad Miloslava Války je certifikát GMP+ nezbytný třeba pro dopravce potravin nebo pro práci na silech s krmivem. Mezi velké firmy, které certifikát již mají, patří třeba Agrofert nebo Plzeňský Prazdroj. FOTO: HN – RENÉ VOLFÍK

le splníme, hlavně ať to stojí co nejmeně.“

Podle Maličovského už ale i Češi začínají víc chápat, že tyto na první pohled překážky obchodu v podobě nejrůznějších certifikátů a osvědčení mají sloužit samotným firmám. Auditori podle něj odhalí slabá místa jejich procesů a aktivit. V konečném důsledku pak jde o peníze firem v pokutách za případné přešlapy. U podnikání s krmivem a potravinami netřeba pro varovný příklad chodit daleko: nedávná dioxinová aféra v Německu, karcinogenní kukuřice v Srbsku nebo taky kauzy aflatoxinů v USA či melaminu a kadmia v Číně. Deník Guardian loni upozornil na praktiky řetězce Tesco, jehož kamiony vozily jeden den odpadky a druhý den nebalené potraviny. Ukázalo se, že ne všechny vozy se denně dezinfikovaly. Tomu všemu by měly principy GMP+ zamezit.

Mezi firmami, které již několik let s osvědčením GMP+ fungují, jsou velké společnosti jako Soufflet, Agrofert nebo třeba Plzeňský Prazdroj, ale i řada menších firem. Plzeňský pivovar vnímá už posledních několik let tlak odběratelů na nutnost vlastnictví tohoto certifikátu u dodavatelů. „Evropský trh v našem odvětví je silně konkurenční a tento certifikát citelně pomáhá při uplatnění našich výrobků i surovin, s nimiž obchodujeme,“ říká mluvčí Prazdroje Kateřina Krásová.

Nezbytný je GMP+ pro dopravce včetně firem působících na železniční či lodní dopravě, které převážejí krmiva a potraviny. Dodržování nároků u nich bývá nejvíce kontrolováno. Jednatel spediční firmy H Servis Bohemia Fahrudin Nokič dokládá, že bez GMP+ třeba v Německu nejde naložit kamion, de facto nebylo možné už dlouho, i když

legislativně to nebylo tak přísně hlídáno. „Řidič musí být ve smyslu GMP+ vyškolen, musí vést záznamy o tom, co přepravuje a přepravoval, jsou přísné pokyny na to, jak kamion po každém převozu sanovat na přepravu dalšího zboží,“ popisuje Nokič.

Sdružení autodopravců Česmad v těchto dnech ve své kampani upozorňuje na potřebnost GMP+. „Vysvětlujeme, že je to nutnost hlavně pro všechny sklápečky, práci na silech. Dopravci v minulosti kalkulovali s tím, že dopady ekonomické krize, kdy firem v oboru ubývalo, povedou k dalšímu odkládání účinnosti regulace. To se ale nestalo,“ říká poradce ze sdružení Česmad Miloslav Válek. Čerstvě Česmad připravil k auditu pro zisk GMP+ asi tři desítky firem.

Pověřené české certifikační orgány, které toto osvědčení vydávají, se pak k novince upínají s tím, že

by mohla podnítit zájem výrobců krmných produktů a dalších nebalených potravinářských výrobků o toto osvědčení. Může jít až o stovky nových zádatelů, přičemž cena takového osvědčení – záleží na velikosti firmy a počtu požadovaných certifikovaných procesů – začíná zhruba na tisíci eur. Trh certifikačních auditorů ztratil s novelou zákona o veřejných zakázkách odhadem možná až polovinu stávajících klientů, kteří už nepotřebují rozšíření osvědčení kvality ISO 9001 či 14001 jako nutnou výbavu pro ucházení se o zakázky ve státních tendrech.

Nové nařízení pro zemědělské a potravinářské firmy je první podobnou vzpruhou odvětví. „Katalyzátorem zájmu o různé certifikáty kvality byl vstup Česka do Evropské unie, od roku 2010 celý trh stagnuje, možná mírně klesá,“ konstatuje Maličovský.

## Co je GMP+?

Standard vycházející z GMP (Good Manufacture Practice), upravený pro krmivářský průmysl. Od zemědělských produktů a krmivářských výrobků má mnohdy přesah i do sektoru potravinářství, především u práce s nebalenými potravinami. Standard vznikl před dvaceti lety v Nizozemsku, postupně se rozšířil po západní Evropě, řada zemí jeho zásady implementovala do legislativních norem. V praxi to znamená, že třeba v Německu i některých dalších zemích nemůže tamní firma, resp. zahraniční firma, která s německou firmou v tomto oboru obchoduje, bez certifikátu fungovat. Česku vypršela výjimka z této povinnosti 31. prosince 2013. Certifikát, který dodržování tohoto standardu u podnikání ověřuje, má za cíl eliminovat škodliviny v celém potravním řetězci.

## POČET FIREM S GMP+

Země	2013	2010
ČR	431	300
Polsko	516	350
Belgie	138	135
Nizozemsko	4518	4509
Německo	4646	4858

## Železniční doprava

# RegioJet si nemůže stěžovat, že antimonopolní úřad je pomalý

Roman Šitner  
roman.sitner@economia.cz

Spor o to, zda České dráhy zneužívají svého postavení a úmyslně vytlačují konkurenci z trhu, se mírně posunul. Ani po více než třech letech se ale neblíží vyhlášení konečného verdiktu.

Nejvyšší soud rozhodl, že soukromý dopravce RegioJet Radima Jančury není účastníkem řízení – a to i přes to, že jej sám inicioval. A že si proto nemůže stěžovat, že proces trvá příliš dlouho.

Rozhodl ale zároveň, že antimonopolní úřad by měl znovu zvážít, zda RegioJetu umožní nahlédnout do dosavadního spisu.

První rozhodnutí znamená, že soud se nebude zajímat o to, zda antimonopolní úřad pracuje dostatečně rychle. Druhá část pak, že úřad špatně zdůvodnil, když RegioJetu zamítl možnost nahlédnout

do spisu. Teď bude proto muset své zamítnutí lépe zdůvodnit nebo RegioJetu nahlédnutí umožnit.

Ten to ale ani tak nebude mít jednoduché. „Nejsou účastníkem správného řízení, museli by prokázat dostatečný právní zájem, aby jim bylo nahlázení povoleno,“ tvrdí mluvčí úřadu Martin Švanda.

RegioJet už rok před začátkem svého provozu upozornil antimonopolní úřad na to, že České dráhy jako dominantní železniční dopravce podle něj jezdí na trase mezi Prahou a Ostravou pod náklady. A v podstatě tak komplikují vstup konkurenci na trh. RegioJet stížnost opíral o deklarovanou ztrátu vlaku Pendolino a o to, že České dráhy přijímaly v té době dotace na další vlaky.

Jančura si myslel, že antimonopolní úřad donutí České dráhy zdržet. Což by mu ulehčilo vstup na trh. Úřad ale nedělal nic s tím, že RegioJet ještě nevyjel – správně

řízení začalo až čtvrt roku po startu provozu RegioJetu, tedy více než rok po podání oznámení. A až poté, co České dráhy ceny snížily ještě více a v médiích deklarovaly, že kvůli konkurenci stáhnou ty nejlepší vlaky z jiných tratí a nasadí je právě mezi Prahou a Ostravou.

„Antimonopolní úřad nejednou chtěl informace o ekonomice RegioJetu,“ říká právnička mateřské firmy RegioJetu, společnosti Student Agency, Markéta Jančurová. Očekávala přitom, že úřad pouze ověří náklady a výnosy Českých drah a rozhodne, proč ty se zdráhaly svá data RegioJetu vydat. A obávala se, že by se jako účastníkovi řízení mohla citlivá data týkající se RegioJetu dostat do rukou Českým drahám.

„Úřad vyžaduje údaje, které potřebuje k vedení správného řízení, i od ostatních soutěžitelů na trhu. Jedná se o data, která jsou pro vedení řízení podstatná. Spolupráce



**DLOUHÝ SPOR** Majitel RegioJetu Radim Jančura tři roky tvrdí, že České dráhy jezdí z Prahy do Ostravy pod náklady. Antimonopolní úřad dosud nezjistil, zda to tak je. FOTO: HN – J. KOTÁTKO

se společností RegioJet je nicméně v tomto ohledu více než komplikovaná,“ popisuje z druhé strany situaci Švanda.

RegioJet nakonec svá data vydal. Záhy je ale musel aktualizovat. Úřad na ochranu hospodářské soutěže totiž nově vyžaduje podrobná data za celou skupinu Student Agency. Právnička RegioJetu se proto domnívá, že ÚOHS řeší spíše jež než České dráhy. A podala proto další žalobu, tentokrát na nezákonný zásah. Domnívá se, že úřad po její firmě požaduje příliš mnoho dat.

Zatímco spolu antimonopolní úřad a RegioJet vedou spory, České dráhy žádná relevantní data neposkytly. „České dráhy nevidují taková data o svých nákladech a výnosech, jež by umožnila snadno posoudit, zda jejich ceny dosáhly úrovně, které soutěžní právo zakazuje,“ popisuje Švanda. Úřad se tak oklikou snaží přesvědčit minister-

stvo dopravy, aby přinutilo dráhy potřebná data sledovat.

„České dráhy s úřadem spolupracují a poskytují mu všechny dostupné podklady, tedy ty, které existují,“ říká mluvčí drah Petr Štáhlavský a dodává, že pod náklady nejedná o vlaky Pendolino a EC mezi Prahou a Ostravou jezdí v provozním zisku. A to i po snížení cen a nástupu konkurence, která část pasažérů přetáhla.

Řízení ale nemusí skončit rozhodnutím, zda je chování drah v souladu se zákonem. Stačí, aby RegioJet nebo další soukromý dopravce Leo Express na trati dosáhli zisku a ceny Českých drah přestanou být predátorské, i kdyby původně byly. Nízké ceny mezi Prahou a Ostravou jsou problematické pro oba soukromé dopravce a ti tak vykazují celkově ztráty. I když provozně, tedy bez nákladů na pořízení vlaků, jsou stejně – jak deklarují České dráhy – v zisku.