



NÁZEV MATERIÁLU	Připomínky Svazu průmyslu a dopravy České republiky k Rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2020 a střednědobému výhledu na roky 2021 a 2022
Č. J.	89/2019
DATUM ZPRACOVÁNÍ	6. září 2019
KONTAKTNÍ OSOBA	Jan Šebesta
TELEFON	+420 225 279 201
E-MAIL	jsebesta@spcr.cz

OBECNÉ ZÁSADNÍ PŘIPOMÍNKY

Svaz průmyslu a dopravy ČR dlouhodobě podporuje urychlení dokončení výstavby dopravní infrastruktury. V rámci rozpočtu 2020 se dá očekávat, že výsledné příjmy budou dostatečné pro potřeby ČR (i díky předpokládanému navýšení díky spolufinancování projektů z fondů EU či převedení nespotečovaných výdajů). V letech následujících by ale vyčleněné prostředky nemusely stačit. K tomu bude třeba uspokojit rostoucí nároky nejen na dopravní infrastrukturu, ale i na další investice. I proto přikládáme k Rozpočtu SFDI několik níže uvedených připomínek.

KONKRÉTNÍ ZÁSADNÍ PŘIPOMÍNKY

1. **Ke kapitole 4.1 - Příjmová strana rozpočtu**

Navrhujeme posílit příjmovou stránku rozpočtu ve výhledu na roky 2021 a 2022. Pro rok 2021 zachovat národní zdroje alespoň ve výši roku 2020 (tj. 70,2 mld. Kč) a pro rok 2022 navýšit národní zdroje o dalších 5 mld. Kč (tj. 75 mld. Kč).

Odůvodnění:

Dopravní infrastruktura (opravy, údržba) má dlouhodobě významný vnitřní dluh, který, přestože se daří v posledních letech postupně snižovat, by měl být rychleji odstraňován. Zároveň díky úspěšně pokračující přípravě staveb lze očekávat, že v následujících letech bude připraven k realizaci větší počet km, což si vyžádá vyšší finanční nároky. Příjmy z evropských fondů navíc mohou být nižší nejen kvůli nižší alokaci v OPD3, ale také díky zpoždění plného rozběhnutí tohoto programu. Není jisté, že se tento výpadek podaří nahradit z jiných plánovaných zdrojů. K tomu bude třeba uspokojit rostoucí nároky nejen na dopravní infrastrukturu, ale i na další investice (např. ETCS).

2. **Ke kapitole 5.3 - Program SFDI na podporu zavádění ETCS (pro stávající vozidla)**

Navrhujeme v rámci Programu SFDI na podporu zavádění ETCS zvýšit finanční podporu pořízení ETCS pro stávající železniční vozidla. Upozorňujeme také na fakt, že je třeba podporovat zavádění ETCS i v budoucnu.

Rovněž zdůrazňujeme potřebu zajistit obdobné nastavení podmínek podpory i u jiných systémových změn vyplývajících z naplňování státní dopravní politiky (např. konverze napájení), které pro svoji funkčnost vyžadují interakci infrastruktura – vozidlo.

Odůvodnění:

Program SFDI počítá s podporou v intencích notifikace veřejné podpory na ETCS SA.44621 (2016/N), použité už v rámci OPD. tj. max. kompenzace na vozidlo 6,75 mil. Kč, což se jeví vzhledem ke skutečným nákladům, které se pohybují v cenové úrovni 15 až 25 mil. Kč za kus, jako zásadně nedostačující. V této souvislosti upozorňujeme na příklad Slovenska, kde je podpora bez limitů a spolufinancování nastavené v poměru 85/15 % (CF/SR). Také by měla být navýšena celková alokovaná částka, které v současnosti stačí na vybavení cca 59 hnacích vozidel.

Jednoznačně souhlasíme s rozšířením podpory i na novější verze systému, než je verze 2.3.0d.

Dále upozorňujeme, že text v materiálu týkající se ETCS vychází pravděpodobně z NIP ERTMS, které je už značně neaktuální.

Obdobně jako stát zajistil uznatelnost investice do palubních jednotek ETCS, jež považuje z důvodu zajištění funkčnosti za součást infrastruktury, je třeba vytvořit podmínky pro obdobné záměry – zejména konverzi stejnosměrné trakční soustavy na střídavou. Je proto třeba nalézt vhodný finanční nástroj (OPD3, národní fond, či úpravu podmínek pro čerpání ze SFDI), který umožní financování přestavby trakční výzbroje stávajících železničních vozidel a nemohlo tím vlivem rozhodnutí státu k jejich znehodnocení. Současně by vytvoření takového nástroje umožnilo, aby nebyly náklady spojené s modernizací těchto vozidel přenášeny na objednatele.

3. Ke kapitole 5.3 - Program SFDI na podporu zavádění ETCS (pro nová vozidla)

Navrhujeme v rámci Programu SFDI na podporu zavádění ETCS umožnit podporu pořízení ETCS i při pořizování nových železničních vozidel. Nová vozidla by zároveň měla být, až na odůvodněné výjimky, už jen s ETCS. Zároveň je žádoucí, aby existovala možnost upgradu verze na vyšší s příspěvkem státu.

Odůvodnění:

Dosud dopravci provedená výběrová řízení ukázala, že nabídky na instalaci ETCS do málo početných sérií vozidel se pohybují v cenové úrovni 15 až 25 mil. Kč za kus, což je objektivně dáno zejména vysokými jednorázovými náklady na engineering, zkoušky a schvalování, a jejich rozpuštěním mezi malý počet vozidel. Často jde také o starší vozidla, u kterých není zcela naplněn předpoklad využívání nově dodaných komponent po celou dobu jejich životnosti. Nepodporou technologií ETCS u nových vozidel se tak vlastně jedná o jejich znevýhodnění oproti stávajícím vozidlům, což není žádoucí. Proto by se v souladu s § 2 odst. 1 písm. o) zákona č. 104/2000 Sb., o SFDI, mělo uvažovat o podpoře z rozpočtu SFDI dopravcům na nákup nového interoperabilního vozidla vybaveného již z výroby ETCS. Např. pomocí paušálního příspěvku ve výši 15 mil. Kč.

U nových vozidel navíc existuje nižší časová a administrativní zátěž na straně posuzovacích a schvalovacích orgánů, jelikož se jedná o velké série.

4. Ke kapitole 5 – možnosti podpory infrastruktury a služeb

Domníváme se, že by se řádně měly zvážit i jiné formy podpory jako je modernizace středisek údržby, investice do zařízení služeb, vlečky apod.

Odůvodnění:

Přestože jsou např. investice do vleček v souladu s Dopravní sektorovou strategií, jsou podporovány okrajově spíše v kontextu doplňkové aktivity u nákladních překladišť dopravy (v rámci OPD1).

Přestože podpora tohoto typu naplňuje některé znaky veřejné podpory, je možná po notifikaci ze strany EU stejně jako v případě Slovenska - viz <https://arfonconsulting.co.uk/2017/08/30/ec-approves-state-aid-for-the-building-of-three-light-maintenance-workshops-for-slovak-passenger-trains/>.

5. Ke kapitole 5 – doplnění podkapitoly Snížování energetické náročnosti dopravy

Navrhujeme doplnit do textu i opatření, že by v rozvoji dopravní infrastruktury měl být kladen velký důraz na vytvoření podmínek pro využití potenciálu intra- i extramodálních úspor energie.

Text by mohl vypadat takto:

„Bude kladen velký důraz na vytvoření podmínek pro využití potenciálu extramodálních úspor energie, které spočívají v převodu přeprav osob i věcí na energeticky a emisně méně náročné druhy dopravy. Zejména jde o náhradu individuální automobilové dopravy veřejnou hromadnou dopravou a o náhradu silniční dopravy, zajišťované vozidly poháněnými spalovacími motory, železnicí s elektrickou vzbou. Současně je třeba podnikat kroky k využití intramodálních úspor energie. Individuální (i veřejná hromadná) doprava by měla být podpořena k přechodu k nízko- a bez-emisní mobilitě na elektrický pohon a další alternativní paliva a s tím spojené výstavbě dobíjecí/plnicí infrastruktury a nových konceptů chytré mobility. Cílem je vybudovat dopravní cestu, která vytváří kvalitní přepravní nabídku.“

SFDI či OPD by v rámci tohoto cíle měly umožnit investice nejen do stacionární infrastruktury (plnicí/nabíjecí stanice), ale zároveň v případě pilotních projektů a testovacích provozů investice do mobilních částí (např. u železničních kolejových vozidel), které alternativní pohony (baterie, vodík apod.) budou využívat.

Odůvodnění:

Průběžné plnění Návrhu vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu, Státní energetické koncepce či Národního programu snižování emisí není příliš uspokojivé, a proto by mělo být více podpořeno i pomocí rozpočtu SFDI. Text rovněž poslouží k propojení s Národním akčním plánem čisté mobility. Kapitola 6 dokumentu pak hovoří o podporovaných aktivitách z OPD2 a OPD3.