



NÁZEV MATERIÁLU	Připomínky Svazu průmyslu a dopravy ČR ke Změně dokumentace programu ev. č. 127 65 Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel
Č. J.	GŘ/42/SHP/2018
DATUM ZPRACOVÁNÍ	4. června 2018
KONTAKTNÍ OSOBA	Jan Šebesta
TELEFON	225 279 201
E-MAIL	jsebesta@spcr.cz

### OBECNÉ PŘIPOMÍNKY

Svaz průmyslu a dopravy České republiky společně se svojí členskou asociací Svazem dopravy České republiky žádá přepracování materiálu „Změna dokumentace programu ev. č. 127 65 Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel“ v souladu s níže uvedenými připomínkami.

### KONKRÉTNÍ ZÁSADNÍ PŘIPOMÍNKY

#### **Připomínka č. 1**

SP ČR požaduje z předkládací zprávy **vyškrtnout následující informaci:**

~~„...s tím, že bylo uvažováno s případným navýšením této částky za předpokladu, že se nebude dařit čerpat prostředky alokované v rámci OPD na projekty dopravní infrastruktury, pro něž je tento program primárně určen. Původní předpoklad se však nepotvrdil, proto mohla být pro účely obnovy vozidlového parku osobní železniční dopravy využita pouze částka 7,730 mld. Kč.“~~

#### **Odůvodnění:**

Jelikož se Svaz dopravy ČR jakožto člen Svazu průmyslu a dopravy ČR podílel na tvorbě dokumentace programu ev. č. 127 65, která byla schválena vládním usnesením č. 923/2015, cítí se svaz povinen vyjádřit k informaci, která je uvedena v předložené předkládací zprávě k materiálu.

Informace o navýšení finančního rámce programové dokumentace ev. č. 127 65 nad částku 7,730 mld. Kč na železniční vozidla pouze za předpokladu neuspokojivého čerpání v OPD 2014-2020 nebyla během přípravy programové dokumentace ev. č. 127 65 prezentována a předmětná programová dokumentace ji neobsahuje.

Svaz dopravy tuto informaci detailněji prověřil a zjistil, že se tato informace neobjevila ani v materiálu čj. 1371/15, na základě kterého bylo dne 9. listopadu 2015 přijato vládní usnesení č. 923, ani v žádném oficiálním zápisu z jednání mezi MD ČR a zástupci AKČR, a to dokonce ani na jednání mezi zástupci ČR (MD ČR, AKČR, SZ Brusel, MMR) a mezi zástupci EK (DG REGIO, DG MOVE, DG COMPET), které proběhlo dne 10. května 2017 v Bruselu, kdy předmětem tohoto jednání byla úprava podmínek pro postup ČR ve věci podpory nákupu železničních kolejových vozidel v rámci OPD 2014-2020.

Předmětná informace se poprvé objevila až v okamžiku vzniku dopisu ministra dopravy Ing. Dana Ťoka (č.j. 5/2018-430-PPR/4 ze dne 23. března 2018), tedy s více než 2 ročním zpožděním od schválení programové dokumentace ev. č. 127 65.

### **Připomínka č. 2**

SP ČR požaduje, aby se **nejenom předkládací zpráva, ale i dokumentace podprogramu ev. č. 127 654 doplnila o zamýšlené rozdělení určení finančních prostředků dle účelu**, tedy aby byla v obou materiálech uvedena informace, že z částky 29 mld. Kč je předpokládáno využití 12 mld. Kč pro dálkovou dopravu a 17 mld. Kč pro regionální dopravu.

#### **Odůvodnění:**

SD ČR a SP ČR v souvislosti s prostudováním předloženého materiálu a všech dostupných relevantních dokumentů, které si svaz vyžádal od ostatních připomínkových míst zjistil, že je v dopise ministra dopravy Ing. Dana Ťoka (č.j. 5/2018-430-PPR/4 ze dne 23. března 2018) uvedeno, že z částky 29 mld. Kč je předpokládáno využití 12 mld. Kč pro dálkovou dopravu a 17 mld. Kč pro regionální dopravu.

V materiálu se ovšem toto rozdělení celkové alokace určené na obnovu železničních vozidel nikde neobjevuje, což považujeme za vážný nedostatek navrhované změny, jelikož vzniká prostor pro budoucí pochybnosti o tom, kolik prostředků je na železniční vozidla určená pro regionální dopravu garantováno.

### **Připomínka č. 3**

SP ČR požaduje **změnit výši dotace uznatelných nákladů tak**, aby se co nejvíce blížila výši dotace uvedené ve stávající programové dokumentaci ev. č. 127 65, tedy **aby se co nejvíce přiblížila hodnotě 85 %**.

#### **Odůvodnění:**

Ve věci výše dotace se v předkládací zprávě i v dokumentaci programu ev. č. 127 654 uvádí, že míra podpory bude pro příjemce dotace ve výši 50 % uznatelných nákladů.

Jedná se o výraznou změnu oproti tomu, jak byla míra podpory definována ve stávající programové dokumentaci ev. č. 127 65, kde byla stanovena ve výši 85 % uznatelných nákladů. Ve své podstatě se tak příjemcům dotace a v konečném důsledku i objednatelům veřejné dopravy zvýší náklady na pořízení železničních vozidel o 35 %. Jestliže bylo ve stávající programové dokumentaci ev. č. 127 65 určeno pro obnovu železničních vozidel celkem 17,849 mld., ale ve skutečnosti je zajištěno pouze 7,730 mld. Kč, tak se navrhovaná výše kompenzace ve vztahu k navrhované finanční alokaci ve výši 17 mld. Kč jeví jako značně nedostatečná. K navrhovaným 17 mld. Kč nelze jednoduše přičíst finanční alokaci první dotační výzvy č. 28 ve výši 7,730 mld. Kč, jelikož tato dotační výzva má jinou procentuální míru dotace.

### **Připomínka č. 4**

SP ČR požaduje **prodloužit dobu realizace podprogramu ev. č. 127 654 min. o dva roky**, tedy z 31. 12. 2025 na min. 31. 12. 2027.

#### **Odůvodnění:**

V předkládaném materiálu se u podprogramu ev. č. 127 654 uvádí, že doba jeho realizace je stanovena na období 1. 8. 2018 - 31. 12. 2025. S ohledem na skutečnost, že programová dokumentace ev. č. 127 65 byla schválena již v listopadu 2015, avšak první dotační výzva č. 28 byla uveřejněna až v červenci 2017 a rovněž

s ohledem na skutečnost, že proces výběru dodavatele železničního vozidla v souladu se zákonem č. 134/2016 Sb. o zadávání veřejných zakázek, stejně jako proces výroby železničního vozidla, je proces časově velmi náročný, jeví se doba realizace podprogramu ev. č. 127 654 jako nedostatečná.

Pokud by nemělo být čerpání prostředků podprogramu ev. č. 127 654 zahájeno skutečně již v roce 2018 a zároveň pokud bude jeho doba realizace pouze do 31. 12. 2025, lze s vysokou mírou pravděpodobnosti předpokládat, že finanční prostředky určené na obnovu železničních vozidel nebudou efektivně čerpány a příjemci těchto finančních prostředků je nestihnou včas vyčerpat. Příjemci dotace (dopravci) totiž musejí při žádosti o dotaci předložit platnou Smlouvu o závazku veřejných služeb v železniční přepravě osob, přičemž proces jejího uzavření je časově velmi náročný.

#### **Připomínka č. 5**

SP ČR požaduje, aby byla z programové dokumentace podprogramu ev. č. 127 654 **vypuštěna podmínka** využití finančních prostředků na obnovu železničních vozidel pro regionální dopravu **na základě Smluv o závazku veřejných služeb** v železniční přepravě osob uzavřených výhradně na základě nabídkového řízení, a zároveň aby byla v programové dokumentaci ev. č. 127 654 **doplněna informace o tom**, že je doplňkově uvažováno i s **možností přímého zadání**.

#### **Odůvodnění:**

SP ČR považuje tuto podmínku za zcela omezující. Podmínka zapříčiní to, že většině krajů bude znemožněno čerpání prostředků EIB na železniční vozidla určená pro regionální dopravu využít, kdy nakonec budou tyto prostředky převedeny pro železniční vozidla určená pro nadregionální dopravu. Od první poloviny roku 2016 je však známo, že požadavky krajů na obnovu železničních vozidel překračují částku 35 mld. Kč.

Tuto skutečnost dokazuje i průměrné stáří železničních vozidel v jednotlivých krajích:

<b>Kraj</b>	<b>Průměrné stáří vozidlového parku vč. modernizací (v letech)</b>	<b>Průměrné stáří vozidlového parku bez modernizací (v letech)</b>
Jihomoravský kraj	21,9	31,9
Moravskoslezský kraj	21,9	31,9
Středočeský kraj	17,7	31,4
Zlínský kraj	21,8	34,4
Pardubický kraj	16,1	23,4
Olomoucký kraj	24	31,6
Liberecký kraj	11,5	33,6
Královéhradecký kraj	18,8	31,6
Ústecký kraj	16,9	25,8
Karlovarský kraj	23,3	30,3
Plzeňský kraj	25,2	31,8
Kraj Vysočina	20,1	34,5
hl. m. Praha	16,7	29
Jihočeský kraj	22,5	33,4

Např. rakouské dráhy ÖBB vykazovaly už v roce 2012 průměrné stáří vozidlového parku v osobní přepravě pouhých 17 let.

Důvodem je také to, že kraje byly od listopadu 2015 Ministerstvem dopravy ČR ujišťovány, že využití přímého zadání je v souladu s platnou evropskou i národní legislativou. Na základě této skutečnosti většina krajů uveřejnila již v roce 2016 notifikace v Úředním věstníku EU a od roku 2016 připravují všechny nezbytné kroky k tomu, aby od ledna 2020 zajistily dopravní obslužnost prostřednictvím nově vybraného dopravce. Většině krajů totiž končí stávající Smlouvy o závazku veřejných služeb v železniční přepravě osob v prosinci 2019.

Pokud by měla předemtná podmínka vstoupit v platnost, většina krajů nebude schopna zajistit dopravní obslužnost od prosince 2019. Kraje zvolily cestu přímého zadání z důvodu toho, že se jedná o zcela legitimní způsob výběru dopravce a rovněž z důvodu toho, že chtěly čerpat dotační prostředky na obnovu železničních vozidel, kdy byla stanovena doba realizace dotačních projektů do 31. 12. 2022, resp. 2023. Příprava kvalitního, nediskriminačního a smysluplného nabídkového řízení je časově náročná záležitost, kdy lze očekávat reálné vypsání nabídkových řízení až v roce 2021 a později. Délka nabídkového řízení je v souladu se zákonem č. 134/2016 Sb. o zadávání veřejných zakázek rovněž časově náročná a počítá se na měsíce. Realizovat uzavření Smlouvy o závazku veřejných služeb v železniční přepravě osob s účinností od prosince 2019 formou přímého zadání a pouze na 2 až 3 roky se pak jeví jako účelové, neefektivní a zejména neekonomické. V případě platnosti předemtné podmínky by ovšem kraje neměly jinou možnost.

Důvodem našeho požadavku je rovněž to, že nařízení EP a Rady (EU) č. 2016/2338, kterým se novelizuje Nařízení EP a Rady (ES) 1370/2007 využití přímého zadání umožňuje, kdy stanovuje přechodné období pro použitelnost Čl. 5, odst. 6 a Čl. 7, odst. 3 Nařízení 1370/2007 s tím, že doba trvání smluv uzavřených podle čl. 5 odst. 6 mezi 3. prosincem 2019 a 24. prosincem 2023 nesmí překročit deset let, tedy takto uzavřené smlouvy mohou být účinné max. do 25. 12. 2033.

#### **Přípomínka č. 6**

SP ČR **požaduje detailní vysvětlení hodnot všech Indikátorů**, které jsou uvedeny v předloženém materiálu. Zejména nás zajímá, z jakých relevantních údajů Ministerstvo dopravy ČR při jejich návrhu vycházelo a také to, co bude reálně znamenat jejich překročení nebo naopak nenaplnění.

#### **Přípomínka č. 7**

SVZ průmyslu a dopravy ČR **požaduje** v přímé souvislosti se svými zásadními připomínkami č. 3 a č. 5 detailní vysvětlení toho, proč nebyly připomínky AKČR uvedené v dopise předsedkyně AKČR Mgr. Vildumetzové (dopis č.j. AKČR-126-2018/08) akceptovány a dále požadujeme detailní vysvětlení toho, proč je v předloženém materiálu uvedena míra podpory pro příjemce dotace ve výši 50 % uznatelných nákladů, a proč je v předloženém materiálu uvedena podmínka využití finančních prostředků na obnovu železničních vozidel pro regionální dopravu na základě Smluv o závazku veřejných služeb v železniční přepravě osob uzavřených výhradně na základě nabídkového řízení, když zcela evidentně toto nejsou podmínky stanovené EIB a stávající programová dokumentace ev. č. 127 65 je zcela v souladu s stávajícími standardy a postupy EIB a s politikou EIB v oblasti půjček na dopravu.

#### **Odůvodnění:**

Svaz dopravy ČR jako člen SP ČR v souvislosti s prostudováním předloženého materiálu a všech dostupných relevantních dokumentů, které si svaz vyžádal od ostatních připomínkových míst zjistil, že jako reakce na dopis ministra dopravy Ing. Dana Ťoka (č.j. 5/2018-430-PPR/4 ze dne 23. března 2018) byl dne 22. května 2018 vypraven jménem předsedkyně AKČR Mgr. Vildumetzové dopis č.j. AKČR-126-2018/08, který shrnuje celý dosavadní vývoj ve věci financování železničních vozidel z dotačních prostředků a zároveň reaguje na aktuální návrh Ministerstva dopravy ČR, spočívající ve financování obnovy železničních vozidel prostřednictvím úvěru EIB.

Krom jiného je v dopise uvedeno následující:

AKČR v případě využití úvěru EIB, jako jediné možné varianty financování železničních vozidel určených pro veřejnou regionální železniční dopravu, požaduje zajištění min. těchto následujících požadavků:

- Respektování všech stěžejních kritérií a parametrů čerpání definovaných programovou dokumentací ev. č. 127 65 (uznatelnost nákladů; oprávnění příjemci; podporované konfigurace vozidel; možnost využití Smlouvy uzavřené formou přímého zadání apod.), jelikož tato dokumentace byla odsouhlasena všemi kraji, vládou ČR i EK.
- Závazek krajů přesoutěžit smlouvy uzavřené přímým zadáním na dotčených tratích nejpozději do konce trvání dotačního titulu (2025/2027).
- Garantované zahájení čerpání úvěru EIB na kolejová vozidla již na konci roku 2018.
- Garantované zajištění min. finanční alokace ve Vámi avizované výši 17 mld. Kč.
- Možnost čerpání úvěru EIB nikoliv do konce roku 2025, ale alespoň do konce roku 2027.
- Co nejnížší míru spolufinancování blížící se míře financování definované programovou dokumentací ev. č. 127 65, ideálně opět 15:85.

S ohledem na informace uvedené v dopise, stejně jako s ohledem na zcela legitimní výše uvedené požadavky se SP ČR i SD ČR pozastavují nad tím, že Ministerstvo dopravy ČR připomínky AKČR v předloženém materiálu nerespektovalo. Přitom Memorandum o spolupráci pro financování projektů v dopravním sektoru v české republice uzavřené mezi předsedou vlády A. Babišem a viceprezidentem Evropské investiční banky (EIB) V. Hudákem hovoří de facto pouze o tom, že EIB záměr ČR ve věci využití úvěru EIB vnímá, a to jako možného nástroje ke spolufinancování některých investičních priorit doposud financovaných z OPD a CEFu. EIB na projekty dopravního sektoru předběžně pohlíží tak, že spadají do prioritních investičních cílů EIB. V Memorandu je kromě jiného také uvedeno, že MD má ve spolupráci s MF zajistit potřebnou výši prostředků určených na spolufinancování úvěrů EIB. Ve zbylé části Memoranda se řeší závaznost, resp. z memoranda vyplývající závazky a postavení smluvních stran. Memorandum v žádném případě neřeší konkrétní podmínky přidělení úvěru ve výši spolufinancování 50% nebo využití pouze na základě nabídkového řízení. Takováto informace nevyplývá ani ze stávajících standardů a postupů EIB.

Ve vztahu k Nařízení 1370/2007 se ve standardech uvádí pouze to, že v rámci Evropské unie zajistí EIB provoz projektu tak, aby vyhovoval předpisu 1370/2007, který předepisuje uzavírání smluv a financování veřejných služeb v přepravě cestujících. Stávající programová dokumentace ev. č. 127 65 je s Nařízením 1370/2007 v souladu.

Výše uvedené vysvětlení požadujeme detailně uvést i v případě, že budou naše zásadní připomínky č. 3 a č. 5 odmítnuty. Zásadní připomínka č. 7 je připomínkou samostatnou a žádáme tak o její samostatné vypořádání.