

Záznam

ze zasedání mimořádné Plenární schůze Rady hospodářské a sociální dohody ČR,
kteře se konalo dne 29. září 2011 na Úřadu vlády ČR

Přítomní: dle prezenční listiny

Program

1. **Financování a priority dopravní infrastruktury od 1. 1. 2012**
2. **Financování a stav veřejné dopravy od 1. 1. 2012**

Přílohy:

- Prezenční listina
- Stanovisko k materiálu MD ČR „Priority a financování dopravní infrastruktury od 1. 1. 2012“ (SP ČR)

Průběh jednání

Jednání zahájil a řídil ministr práce a sociálních věcí a výkonný místopředseda RHSD ČR Dr. Ing. Jaromír Drábek (dále předsedající), který v úvodu omluvil nepřítomné členy vlády.

Předseda ČMKOS Jaroslav Zavadil vyslovil názor, že tato schůze byla dlouhodobě plánována a pokud ministr dopravy věděl o své nepřítomnosti, mohl se hledat jiný termín pro jednání.

Předsedající uvedl, že se o nepřítomnosti ministra dopravy dozvěděl v úterý. Termín této schůze byl schválen Předsednictvem RHSD ČR dlouho dopředu.

1. náměstek ministra dopravy Ing. Lukáš Hampl uvedl předložené dokumenty. Materiály byly aktualizovány. K dopravní infrastruktuře sdělil, že materiál obsahuje některé klíčové požadavky MD ČR. Při snižování financí je nutná redukce priorit tak, aby bylo zajištěno řádné dokončení OPD 1. Nesmí dojít k omezení prostředků, aby mohly být kofinancovány současné stavby. Nesmí ale dojít k podobné situaci, jako nastala s mostem v Kolíně nebo u D8, kde vynaložené prostředky nebudou uhrazeny z evropských fondů. Je proto nutné připravit náhradní projekty, aby prostředky mohly být čerpány. Byly i další priority, jako příprava staveb na další plánovací období a snižování již dříve smluvených akcí. Podfinancována je údržba staveb a nerealizuje se žádná celostátní akce. Za stávající situace není možno řešit vyčerpání OPD 1, i když budou některé náhradní projekty. S ohledem na pomalé financování dojde k dokončení některých staveb až v roce 2015, který je rokem účtování a záleží na EU, které projekty schválí a které ne. Příprava staveb na další plánovací období je odsunuta a proto v roce 2014 nebudeme schopni zahájit čerpání OPD 2. MD ČR avizovalo, že v roce 2014 hrozí zásadní vrácení prostředků. Částečné navýšení prostředků, schválené vládou, toto nebezpečí z části snižuje.

Předseda ČMKOS Jaroslav Zavadil vznesl dotaz, jak vážně vláda bere memorandum podepsané za minulé vlády a co nastane, když místo požadovaných 9 mld. Kč je navýšení 4 mld. Kč.

Místopředseda ASO Bc. Jaroslav Pejša připomněl dohodu prezentovanou na minulé schůzi ministrem dopravy. Skutečnost je jiná, než ministr dopravy sdělil. Asociace krajů prohlásila, že platí memorandum a žádné prostředky tedy neposkytne. Podobná situace je u ČD. Lze proto očekávat problémy, kdy jízdni řády budou sestaveny na objednávku krajů a budou chybět finanční prostředky. Dodatečně se pak bude hledat, co se bude rušit. Na závěr navrhnul nepřijímat opatření nyní, ale najít čas k tomu, aby se MD ČR, kraje, ČD a SŽDC sešly, posoudily situaci ze všech hledisek a během několika měsíců teprve rozhodnout, co se bude rušit. Nyní není jiné řešení, než dodat 450 mil. Kč a dále hledat dlouhodobé řešení.

Předseda OS dopravy Luboš Pomajbík připomněl, že prostředky SFDI jsou vnímány, jako protikrizové a prorůstové. Za důležité považuje využití prostředků z operačních programů dopravy. Při diskuzích o rozpočtu SFDI bylo konstatováno, že je třeba 49 mld. Kč. Pokud tyto prostředky nebudou, hrozí zvýšená nezaměstnanost. K memorandu uvedl, že se

netýká pouze železnic, ale má další dopady např. na silniční dopravu. Sníží se celkově kvalita dopravy a dostupnost. Dále uvedl, že má jednoznačné stanovisko Asociace krajů, která na žádnou spoluúcast ve výši 150 mil. Kč nepřistupuje a trvá na platnosti memoranda. Stát přenáší problém na kraje a to již v letošním roce vedlo ke snížení obslužnosti. Stanovisko ČMKOS se proto nemění. Je třeba posílit prostředky pro SFDI a plnit memorandum, které považují za závazné.

Předseda ASO Bohumír Dufek se vrátil ke státnímu rozpočtu, kde chybí prorůstová opatření. Domnívá se, že jednou z možností, jak získat prostředky by bylo nerušit daň z dividend. Daň z dividend by měla platit alespoň ještě jeden rok.

Na vystoupení reagoval ministr financí Ing. Miroslav Kalousek, který uvedl, že daň z dividend bude ještě platit v roce 2012. Odstranění tohoto zdanění pro fyzické osoby bude od 1. 1. 2013. Sdělil, že tímto se vyhovuje požadavku sociálních partnerů. K memorandu sdělil, že pokud by memorandum mělo být bráno vážně, musel by být zpracován legislativní návrh a ten by musela schválit PSP ČR. V tomto případě by šlo o závazný dokument. Jinak je to nevymahatelné. Vláda do konce funkčního období bude garantovat určitou výši finančních prostředků. Vyjádřil překvapení nad tím, že dohoda o regionální dopravě neplatí. Vláda návrh projednala, přijala a nyní se situace zase mění. Proto se postavil za návrh místopředsedy ASO Bc. Jaroslava Pejši zpracovat strategický dokument k regionální dopravě. K otázce navýšení prostředků SFDI uvedl, že více prostě není možné. Upozornil, že je nyní situace možná složitější, než byl konec roku 2008 a všechny finanční instituce na ní rychle reagují. Klesá prudce úvěrová angažovanost a tím klesají podnikatelské investiční aktivity. Stále se domnívá, že nám finanční krize nehrozí, ale nastanou negativní dopady na ekonomiku.

Předseda ČMKOS Jaroslav Zavadil uvedl, že dle informací, které má k dispozici, k žádné dohodě o financování regionální dopravy nedošlo. Rád by věděl, jaká je tedy skutečnost.

Předseda vlády RNDr. Petr Nečas uvedl, že memorandum nemá právní závaznost. Proti původnímu návrhu rozpočtu stát navýšil příspěvek na 2,3 mld. Kč. Není možné, aby na jedné straně stát snižoval výdaje a na druhé straně kraje své výdaje zvyšovaly. Není to dále možné a považuje proto za naprosto legitimní požadovat od krajů 150 mil. Kč. K dotazu uvedl, že dle informací ministra dopravy byla dohoda uzavřena.

Ministr financí Ing. Miroslav Kalousek sdělil, že na vládě bylo prezentováno, že pokud k tomu vláda přistoupí, je dohoda platná. Na diskuzi reagoval dále 1. náměstek ministra dopravy Ing. Lukáš Hampl. Uvedl, že nebyl účastníkem jednání, ale po jednání ministr dopravy sdělil, že společně bylo nalezeno řešení regionální dopravy. Ze strany SŽDC byly prostředky již uvolněny. Kraje nyní trvají na platnosti memoranda a dohodu nepotvrzují. Dále konstatoval, že na základě memoranda došlo k uzavření desetiletých smluv mezi kraji a ČD, které jsou závazné. Dále uvedl, že byla zahájena diskuze k omezování objednávek krajů a k redukci tratí. Připravuje se i legislativní úprava, která by měla usnadnit proces rušení tratí.

Náměstek ministra pro místní rozvoj Ing. Michal Janeba uvedl, že MMR sleduje evropské prostředky a spolupracuje s MD ČR.

Za SP ČR vystoupil Ing. Boris Dlouhý, který připomněl, že vláda schválila strategii mezinárodní konkurenceschopnosti a ta uvádí, že rozvoj dopravní infrastruktury je jeden z klíčových bodů. Ptá se, zda se záměry strategie budou realizovat v reálné politice. Při diskuzi ke státnímu rozpočtu bylo konstatováno, že situace se bude zhoršovat. Proto si myslí, že rozvoj dopravní infrastruktury by měl být brán jako protikrizové opatření. K tomu předal SP ČR své stanovisko, které bude přílohou záznamu. Na závěr vyslovil souhlas s předloženým materiálem.

Předseda vlády RNDr. Petr Nečas uvedl, že si všichni jistě uvědomují, že vše stojí na rozpočtové stabilitě. Připomněl, že do dopravní infrastruktury se dává 41 mld. Kč a další prostředky z operačních programů. Je to více než rozpočet ministerstva obrany. Všichni si uvědomují, že je třeba více, ale je nutno vycházet z rozpočtové reality. Uvolnění prostředků pro SFDI znamenalo zrušení rezervy na kofinancování operačních programů. Částka na dopravní infrastrukturu je čtvrtá nejvyšší položka ve státním rozpočtu.

Předseda KZPS ČR Jan Wiesner si je vědom napjaté situace, ale jde především o to, aby nepropadly prostředky z evropských fondů.

Viceprezident SD ČR Ing. Jiří Kolář uvedl, že objednávka dálkové dopravy z MD ČR bude snížena o 6%. Informoval, že nedošlo k dohodě s Asociací krajů. Vyslovil souhlas s názorem Bc. Jaroslava Pejši, že rušení tratí je snadno zneužitelné. Proto se přimlouvá za dlouhodobou koncepci a je nutné najít širokou shodu.

Za Svaz podnikatelů ve stavebnictví vystoupil Ing. Petr Čížek. Vyslovil souhlas s názorem, že prioritou je kofinancování evropských projektů. Uvedl, že SFDI počítal s tím, že na kofinancování bude čerpat prostředky z EIB. Vzněl dotaz, zda tomu tak bude. Za velký problém označil nepřipravenost projektů. Domníval se, že doplněné prostředky budou přednostně určeny na dokončení OPD 1 a přípravu OPD 2. Položka určená pro SFDI napomáhá rozvoji ekonomiky. Vzněl dotaz, zda SFDI již reagoval na dopis Svazu podnikatelů ve stavebnictví, kde bylo doporučeno, aby navýšené prostředky byly určeny na přípravu staveb. Dále ho zajímalo, co bude s rozestavěnými a pozastavenými stavbami za 29 mld. Kč. K tomu uvedl, že Svaz doporučil zapojit i prostředky podnikatelů. Problém je, že SFDI nemá žádnou dlouhodobou perspektivu. Přimlouvá se za to, aby SFDI měl střednědobou perspektivu, měl jistotu, jak budou vypadat jeho příjmy alespoň na tři roky.

Ministr průmyslu a obchodu Ing. Martin Kocourek se vrátil ke strategii mezinárodní konkurenceschopnosti. Připomněl, že strategie je plánována do roku 2020. K dopravní infrastruktuře uvedl, že se bude budovat tak, že bude nastaven systém pro výběr prioritních projektů a bude stanoven udržitelný rámec pro financování. Základem je stabilita veřejných financí. K strategii dále dodal, že základem jsou instituce, tam jsou největší rezervy a ty je třeba dát do pořádku. Dále uvedl, že čerpání evropských prostředků za každou cenu není vždy v pořádku. Nutné je si uvědomit, že tyto prostředky je třeba kofinancovat. Je třeba se zaměřit na nové programovací období a na stanovení priorit.

1. náměstek ministra dopravy Ing. Lukáš Hampl sdělil, že vláda vyslovila souhlas, že dofinancování bude probíhat 50% z prostředků EIB a zbývající část půjde z národních zdrojů. Od roku 2014 bude kofinancování probíhat pouze z národních zdrojů. Připomněl, že MD ČR je v situaci, kdy řeší krizi stávajícího operačního programu. Řeší situaci, kdy dojde k vyřazení D8 z operačního programu, zda se prostředky budou moci převést jinam nebo se budou muset vrátit. Vzhledem k navýšení o 4 mld. Kč věří, že se podaří připravit takové projekty, kam budeme moci tyto již utracené prostředky převést. K otázce 29 mld. Kč uvedl, že se situací MD ČR intenzivně zabývá. Pouze jedna stavba je způsobilá působit jako náhradní projekt pro čtvrtou osu. Bude využita a bude v ní pokračováno. Na další stavby prostředky nejsou. Rozvolnění financování je určitou cestou, ale nyní si nejsme jisti, zda za pět až šest let budeme mít zdroje na to, co se dnes prostaví. Rezort zažívá prudký pokles finančních prostředků za situace, kdy jsou uzavřeny smlouvy z předchozích dob, kdy se s poklesem nepočítalo. Není možnost se těchto podepsaných kontraktů okamžitě zbavit. V současné době se vlastně nestaví nic jiného než evropské projekty, to znamená, že se staví pouze základní páteřní komunikace. Pro čerpání prostředků OPD 2 je připravována dopravní sektorová strategie, kterou si vyžádala i EU.

Předseda ČMKOS Jaroslav Zavadil připomněl rok 2007, kdy došlo ke snížení příjmů do státního rozpočtu a to je příčinou dnešního stavu. Dle jeho názoru škrty k žádnému výsledku nepovedou. Je nutné, aby se vláda zabývala příjmovou stranou rozpočtu.

Předseda vlády RNDr. Petr Nečas reagoval na předchozí vystoupení s tím, že v roce 2007 došlo ke snížení daňového zatížení hlavně u rodin s dětmi.

Předseda KZPS ČR Jan Wiesner vyslovil souhlas s názorem, že v současném programovacím období nebyla řada evropských financí využita ve prospěch státu a ekonomiky. Již na začátku programovacího období byla strana zaměstnavatelů pro snížení počtu programů ve prospěch programů s prorůstovým efektem. Je třeba, aby se tato situace neopakovala.

Souhlasné stanovisko vyslovili předsedající a ministr financí Ing. Miroslav Kalousek.

Předseda OS dopravy Luboš Pomajbík připomněl, že investice do dopravní infrastruktury jsou jediným protikrizovým a prorůstovým opatřením ve státním rozpočtu. Je proto potřeba prostředky zajistit. Dále požádal vládní stranu o zjištění skutečného stavu výběru mýtného. Dle informací, které získal, nedostává stát z mýtného tolik, kolik by měl. Na závěr vyslovil naději, že dnešní jednání dojde k nějakým konkrétním závěrům.

Ministr financí Ing. Miroslav Kalousek upřesnil, že jedinou kapitolou, kde ve státním rozpočtu došlo k nárůstu, jsou výdaje do vědy a výzkumu. Vláda nárůst výdajů do vědy a výzkumu bere jako zásadní prorůstové opatření.

Místopředseda ASO Bc. Jaroslav Pejša připomněl návrh na dlouhodobé řešení regionální dopravy. Doporučil, aby vláda uložila ministru dopravy vypracovat za účasti ČD, SŽDC a krajů dlouhodobý výhled, jak dále v regionální dopravě pokračovat.

Předseda vlády RNDr. Petr Nečas konstatoval, že názor vlády je s předneseným doporučením podobný.

Předseda ASO Bohumír Dufek doporučil pro tuto činnost stanovit termíny. Dále se vrátil k problematice D8 a ohrožení její výstavby. Doporučil porovnat způsob výstavby dálnic v ČR a Švýcarsku a změnit přístup projektových kanceláří.

1. náměstek ministra dopravy Ing. Lukáš Hampl upřesnil, že D8 se dostaví. Problém je v tom, že nyní bylo na základě žaloby zrušeno územní rozhodnutí. K práci projektových kanceláří uvedl, že k jejich projektům se bude ze strany SFDI vypracovávat nezávislý posudek.

Předseda ASO Bohumír Dufek uvedl příklad nevhodné výstavby mostů u Lovosic. A takových příkladů nevhodnosti je více, a proto je třeba způsob výstavby změnit. Připomněl, že je třeba stanovit termín pro další jednání.

Předsedající uvedl, že vláda jednoznačně prezentovala, že chce jít cestou dlouhodobé koncepce.

1. náměstek ministra dopravy Ing. Lukáš Hampl uvedl, že některá jednání proběhla již v minulém roce. K dnešnímu návrhu sdělil, že první schůzku MD ČR svolá v průběhu měsíce října.

Místopředseda ASO Bc. Jaroslav Pejša doplnil, že je třeba, než k nějaké dohodě dojde, najít finanční rezervu, která by vyřešila současnou situaci regionální dopravy.

Předseda OS doprava Luboš Pomajbík připomněl, že na základě memoranda a objednávek dopravci investovali a přijali některé závazky.

Ministr financí Ing. Miroslav Kalousek chápe situaci, ale smlouvy a investice nelze připravit bez garancí. A tyto garance nejsou. Memorandum garanci neposkytuje.

V další diskusi krátce vystoupili předsedající, předseda OS dopravy Luboš Pomajbík, předseda ASO Bohumír Dufek, ministr financí Ing. Miroslav Kalousek a 1. náměstek ministra dopravy Ing. Lukáš Hampl, kteří se vyslovili k příspěvkům státu krajům a k dalším příjmům krajů, k podnikatelskému prostředí, k dohodě o řešení regionální dopravy a k připravovanému jednání o dlouhodobém řešení regionální dopravy.

Předseda ČMKOS Jaroslav Zavadil vyzval k přijetí závěrů z dnešního jednání. Za stranu odborů konstatoval, že schválený rozpočet SFDI ve výši 41 mld. Kč bude mít dopad do nedostatečného financování operačních programů, a tím i dopady na zaměstnanost. Dále požádal vládní stranu o jasné vysvětlení závaznosti memoranda, podepsaného předchozí vládou.

Závěr

Plenární schůze Rady hospodářské a sociální dohody po projednání materiálů „Financování a priority dopravní infrastruktury od 1. 1. 2012“ a „Financování a stav veřejné dopravy od 1. 1. 2012“

konstatovala že,

- vláda jednoznačně prezentovala záměr zpracovat dlouhodobou koncepci řešení regionální dopravy,
- v měsíci říjnu se uskuteční první jednání k řešení situace v regionální dopravě.

Strana odborů konstatovala že,

- **schválený rozpočet SFDI ve výši 41 mld. Kč bude mít dopad do nedostatečného financování operačních programů, a tím i dopady na zaměstnanost;**

žádá vládní stranu

- **o jasné vysvětlení závaznosti memoranda, podepsaného minulou vládou.**

Předsedající ukončil jednání Plenární schůze RHSD ČR a připomněl, že další Plenární schůze se bude konat dne 13. října 2011 a po ní bude navazovat jednání Předsednictva RHSD ČR.

Zpracoval: Sekretariát RHSD ČR



RNDr. Petr Nečas
předseda vlády ČR
a
předseda RHSD ČR