

Zápis ze zasedání Pracovního týmu RHSD ČR pro dopravu a dopravní infrastrukturu (PT RHSD)

Datum a čas: 19.2.2014, 16:00 – 17:30 hod.

Místo: Ministerstvo dopravy (MD), poradní místnost ministra dopravy

Přítomni: Prachař Antonín (ministr dopravy), Berounský Jindřich (Svaz odborářů služeb a dopravy – SOSaD), Černý Miloslav (Svaz průmyslu a dopravy ČR – SD ČR), Čoček Tomáš (SFDI), Danda Bedřich (Společenství autodopravců Čech a Moravy – SAČM), Dont Milan (MD), Hanák Jaroslav (SD ČR), Jukl Ondřej (sekretariát RHSD ČR), Kadečka Jan (SOSaD), Kašík Petr (SD ČR), Koleníčková Katarína (MD), Kopřiva Jakub (MD), Kubovský Josef (MD), Kušnír Jindřich (MD), Nekola Radek (Asociace samostatných odborů ČR – Odborové sdružení železničářů - ASO/OSŽ), Ondroušek Lubomír (SAČM), Pejša Jaroslav (ASO/OSŽ), Pomajbík Luboš (Odborový svaz dopravy), Raba Milan (SD ČR), Sedmidubský Vít (MD), Suldovský Bedřich (SAČM), Ševčík Pavel (Svaz podnikatelů ve stavebnictví v ČR - SPS), Vokoun Vladislav (ASO/OSŽ), Vavřina Martin (MD)

Program jednání:

1. Dostavba páteřní dopravní infrastruktury s vazbou na zákon o liniových stavbách (výkupy pozemků)
2. Železnice aktuálně (změna zákona o dráhách)
3. Strategie systému výběru mýta po roce 2016
4. Likvidace povodňových škod na dopravní infrastruktuře v jednotlivých dopravních modech

K bodu 1. programu:

Ministr dopravy zmínil německý model právní úpravy získávání nemovitostí ve vlastnictví třetích osob v rámci přípravy budování liniových staveb, využívající zákonné definice a výčtu liniových staveb kvalifikovaných jako stavby ve státním zájmu, přičemž procesní předpisy oproti českým poměrům kumulují předmětná řízení a výrazně limitují možnosti podat opravné prostředky proti rozhodnutím orgánů veřejné moci předcházejícím budování liniových staveb. Tím je celý přípravný proces výrazně urychlen a zlevněn, protože MD bude usilovat o podobnou úpravu v ČR. Tristní stav dokumentoval na případu R 52, protože hejtmana Jihomoravského kraje 18.2.2014 požádal o zohlednění této situace ve vztahu k zásadám územního rozvoje tohoto kraje. Naopak, dobře připraven je obchvat Mělníka a úsek silnice I/11 v oblasti sev. Moravy. V 9. týdnu budou vypsána výběrová řízení na vedení GŘ ŘSD a vybraných regionálních organizačních složek. ŘSD bude letos transformována na státní podnik kvůli podstatně lepšímu přístupu k finančním zdrojům. Informoval o dohodě s předsedou ÚOHS stran zlepšení projednávání agend MD. S MMR jedná MD o změně zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů (ZVZ), aby společnosti, které se ukázaly při plnění zakázek problematickými, byly limitovány v možnosti účastnit se veřejných zakázek.

Jaroslav Hanák vyzval MD, aby stanovilo priority stran budování liniových staveb. (V tom jej **Luboš Pomajbík** podpořil.) Na jednání RHSD dne 17.3. 2014 požádá premiéra, aby ÚOHS byla právním předpisem limitována stran lhůt příslušných řízení. Kritizoval ne zcela striktní dodržování EIA, což ohrožuje čerpání prostředků z EU.

Petr Kašík připomněl, že v SRN se mnoho nových dopravních staveb nebuduje, spíše se jen rekonstruují stávající. Tím spíše považuje za žádoucí vedle vlastního procesu přípravy výstavby upravit i ZVZ výše uvedeným způsobem.

K bodu 2. programu:

Ministr dopravy informoval o přímém zadání zakázky na provozování železničních linek Pardubice-Liberec a Plzeň – Most v závazku veřejné služby společnosti ČD, a.s. Sdělil, že MD podpoří obnovu nádraží v Havířově, částečně hrazenou z prostředků tamní obce a částečně z OPD. Ministr Žák ovšem neodeslal notifikaci této podpory do Bruselu.

Radek Nekola požádal, aby se na zvláštním zasedání PT RHSD řešila problematika ČD Cargo, a.s. S tím ministr dopravy souhlasil, přičemž vyjádřil svou podporu stávajícímu vedení této společnosti. Rovněž SD se zvláštním zasedáním souhlasí.

Vladislav Vokoun vyzval k urychlení prací na přípravě právní úpravy regulačního subjektu dle čl. 55 směrnice 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (směrnice 2012/34). ASO/OSŽ preferuje, aby tuto funkci vykonával zcela specializovaný orgán, nikoliv Drážní úřad nebo Energetický regulační úřad. V případě Drážního úřadu by zde hrozil střet zájmů MD coby nadřízeného správního orgánu na straně jedné a zástupce státu coby akcionáře železničního dopravce na straně druhé. Navrhl, aby regulační subjekt rovněž přiděloval kapacitu železniční dopravní cesty. Současně požádal ministra dopravy o zlepšení fungování Drážního úřadu a Drážní inspekce. Ministr dopravy proto vyzval ASO/OSŽ, aby zaslalo konkrétní návrhy na zlepšení činnosti uvedených správních orgánů. Ministr dopravy se přiklonil ke koncepci regulačního subjektu jako zvláštního specializovaného orgánu.

Jindřich Kušnír sdělil, že do 20.2.2014 odbor drah, železniční a kombinované dopravy MD předloží odboru legislativy MD věcné podklady pro tvorbu právní úpravy institutu regulačního subjektu a do 28.2.2014 témuž odboru předloží věcné podklady týkající se transpozice směrnice 2012/34 do vnitrostátní právní úpravy.

Ministr dopravy požádal SD, aby stručně zformuloval hlavní problémy drážní dopravy, předložil je MD a následně je se zástupci SD, odborů a MD projednal.

SOSaD předložil k bodu 2 programu dopis ze dne 19.2.2014, čj. 201/2014. V něm protestuje proti vyloučení možnosti odvolat se proti rozhodnutí Drážního úřadu ve věci prohlášení o dráze v novém odst. 4 § 34g zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů. Stran regulačního subjektu se přiklání k variantě 2 podkladů MD tj. speciální samostatný úřad. SOSaD dále zmiňuje negativní indicie stran čerpání prostředků z OPD I díky postupu SŽDC, nepřipravenosti a složité administraci projektů. Současně poskytuje seznam 22 kroků potřebných k realizaci stavby financované z OPD. Stran OPD II kritizuje malý podíl železničních staveb oproti silničním, „zbytečných vodních děl bez pozitivní vazby na sousední země a zmatečné smíchání nesouvisejících projektů do pouhých 3 skupin – prioritních os“.

Tomáš Čoček k OPD II sdělil, že Evropská komise požaduje 60 % projektů na železnice, ČR navrhuje 50 %, protože v rámci CEF ČR patrně nedosáhne na žádnou podporu silničnímu projektu, takže bude tento deficit v CEF kompenzovat ve prospěch železničních projektů, pročež může snížit poměr mezi oběma druhy dopravy v rámci OPD II, aby z OPD II získala

více prostředků na stavbu pozemních komunikací. Z OPD I je plán dočerpání 105 %. OPD je nejlépe čerpaným operačním programem. OPD II znamená pro železniční infrastrukturu výhodu, neboť ji sloučil do prioritní osy s lodní dopravou a městskou kolejovou dopravou, přičemž u posledních dvou zmíněných se nepředpokládá existence většího počtu realizovatelných projektů.

Vladislav Vokoun navrhl pro zvýšení efektivity realizace projektů staveb železniční infrastruktury snížit počet úrovněového křížení drah a pozemních komunikací cestou revize jejich reálné potřeby.

Jaroslav Hanák namítl, že ke konci roku 2012 dle zprávy NKÚ byla z OPD proplacena jen 1/3 prostředků. Jak bude MD reagovat vůči EU na to, že na vodní dopravu v ČR kvůli malým objemům neposkytne dost prostředků? Kdy bude spuštěn operační program pro léta 2014-2020?

Tomáš Čoček ujistil, že ani v roce 2013, ani v roce 2014 nebude MD muset vrátet prostředky v rámci OPD Evropské komisi kvůli nevyčerpanosti. Vodní doprava představuje pro MD prioritu, proto byla zahrnuta do OPD II. Nicméně, Evropská komise tvrdí, že výdaje na projekty vodní dopavy v ČR nepředstavují pro EU přínos. Stran OPD II nutno rozlišit spuštění programu a spuštění projektů. Už letos běží projekty na silnice I. tř. financované z OPD II, naopak pro spuštění programu je rozhodující uzavření dohody o partnerství, reálně začnou do ČR proudit prostředky z EU v rámci OPD II počátkem roku 2015.

K bodu 3. programu:

Ministr dopavy konstatoval, že ministr Žák nesplnil úkol dle bodu IV. odst. 2 usnesení vlády č. 919 ze dne 4. prosince 2013 předložit vládě do 31. prosince 2013 návrh na složení řídicího výboru pro přípravu zadávací dokumentace výběrového řízení na dodavatele Systému elektronického mýta a poskytovatele služeb souvisejících s provozem tohoto systému po roce 2016. Proto ministr Prachař ihned po svém nástupu obeslal dotčené rezorty se žádostí o nominaci zástupců do uvedeného řídicího výboru. Současně MD ustavilo vlastní interní pracovní skupinu, která bude definovat další postup ve věci výběru mýta. Nutno nejprve definovat budoucí systém výběru a až poté případně upravovat rozsah zpoplatněných komunikací. Plnění úkolu dle bodu IV. odst. 1 uvedeného usnesení vlády, totiž vyhlásit do 31. prosince 2013 výběrové řízení na projektového manažera Systému elektronického mýta od roku 2017 v souladu se zákonem č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, na MD již probíhá pod vedením náměstka ministra Rudoleckého.

Lubomír Ondroušek se dotazoval na případné snížení daně z pohonných hmot.

Ministr dopavy připomněl, že koaliční smlouva v bodě 1.1.2 praví: „Zajistíme stabilizaci zdrojů Státního fondu dopavní infrastruktury (SFDI). Chceme zvýšit jeho podíl z výnosu spotřební daně z minerálních olejů minimálně na 25 %“. Současně slíbil požádat ČESMAD, aby předložil studii dopadu té které sazby této daně na silniční dopravu. Její snížení však samo o sobě tranzit v tuzemsku nezvýší, a sice kvůli špatné silniční infrastruktuře.

Luboš Pomajbík se dotazoval, zda, když v ČR chybí 2 tisíce odstavných míst, bude tento deficit částečně snížen při modernizaci dálnice D 1. Od ministra dopavy se dozvěděl, že nikoliv.

K bodu 4. programu:

Tomáš Čoček zmínil, že na likvidaci škod způsobených povodněmi bylo vyčleněno 2 mld. Kč coby účelová dotace a 1,3 mld. Kč z rezerv SFDI. SŽDC obdržela 800 mil. Kč, ČD, a.s., požadují 13 mil., kteroužto dotaci nutno notifikovat EU.

Miloslav Černý označil podklady předložené MD z hlediska vodní dopravy za idylické. Kritizoval, že zákon o SFDI neumožňuje financovat vodní dopravu. Skutečnost, že vodní cesty náleží do gesce Ministerstva zemědělství, činí podklady MD jen částečně ilustrativními. Nutno ještě likvidovat škody za 250 mil. na labské a za 50 mil. na vltavské vodní cestě. Rejdaři a hlavně veřejné přístavy, po kterých stát vynucuje bezplatně poskytovat veřejnou službu a plnit za stát závazky z mezinárodních smluv, zůstali po povodních bez pomoci státu, zatímco jiné skupiny pomoc obdržely. Akcentoval význam tuzemské vodní dopravy pro přepravu nadměrných nákladů. Labsko-vltavská vodní cesty má hodnotu 160 mld. Kč a zbývá vynaložit 10 mld. k jejímu dobudování. V této souvislosti kritizoval postup orgánů v rezortu životního prostředí. Ačkoliv byly provedeny související práce jako prohrábky dna, zvednutí mostů v Kolíně, Poděbradech a Nymburce, stát v úpravách dále nepokračuje. Povodňové škody u veřejných přístavů nečiní 55 mil. Kč, ale asi 300 mil Kč. Postižený majetek je obtížně pojistitelný.

Milan Raba požádal o zvláštní zasedání PT RHSD věnované vodní dopravě.

Ministr dopravy prohlásil, že nechá zjistit osud částky 50 mil. Kč původně alokované na financování „Programu na odstraňování škod vzniklých povodní v roce 2013 na majetku subjektů provozujících veřejné přístavy a další související veřejně využívané infrastrukturu ve vodní dopravě“ coby neinvestiční dotace v maximálním rozsahu podpory malého rozsahu, tzn. v režimu *de minimis*, na jejímž uvolnění se ex-ministr Žák se svým 1. ex-náměstkem Hamplem nebyli schopni dohodnout. Souhlasí s konáním zvláštního zasedání PT RHSD k vodní dopravě. Vyzval SD k předložení seznamu konkrétních návrhů na zlepšení situace v oblasti vodní dopravy a seznamu výhrad vůči postupu orgánů v rezortu životního prostředí. Zmínil, že působnost v dané oblasti se dělí minimálně mezi 4 rezorty (MF, MZe, MMR a MD).

Zapsal: PhDr. Mgr. Jan Vandas (MD)

Přílohy:

- prezenční listina
- dopis SOSaD ze dne 19.2.2014, čj. 201/2014
- podklady pro bod 1. – Dostavba páteřní infrastruktury s vazbou na zákon o liniových stavbách
- podklady pro bod 2. - Železnice aktuálně (změna zákona o dráhách)
- podklady pro bod 3. - Strategie výběru mýta po roce 2016
- podklady pro bod 4. - Likvidace škod vzniklých v důsledku povodní 2013 na dopravní infrastrukturu