

Zápis ze zasedání Pracovního týmu Rady hospodářské a sociální dohody ČR pro dopravu a dopravní infrastrukturu

Den a čas konání: 9. 9. 2011, od 10:00 hod.

Místo konání: Ministerstvo dopravy ČR, velké kolegium

Přítomni: viz příložená prezenční listina

Program jednání:

1. Priority a financování dopravní infrastruktury od 1. 1. 2012
2. Zabezpečení financování a stav veřejné dopravy od 1. 1. 2012

Materiály zařazené na program jednání PT byly již projednávány na jeho minulém jednání dne 12.8.2011. S ohledem na přerušené jednání vlády dne 8.9.2011 o návrhu zákona o státním rozpočtu České republiky na rok 2012, nebylo možné materiály zcela dopracovat a byly proto pouze aktualizovány.

S ohledem na aktuálnost daných témat bylo projednávání dalších navržených materiálů odloženo na některé z dalších jednání PT.

Zástupce Svazu dopravy pan Kratochvíl požádal o zařazení bodu „Podpora vnitrozemské vodní dopravy v České republice“ do programu dnešního jednání PT.

Závěr: Program jednání byl přítomnými schválen

1. Priority a financování dopravní infrastruktury od 1. 1. 2012

Toman – předložený materiál byl řešen na minulém jednání PT a tudíž jsou všichni členové PT s jeho obsahem srozuměni. Návrh státního rozpočtu stále počítá s národními prostředky ve výši 37 mld. Hlavním úkolem je zajistit vyčerpání prostředků z OPD 1 a připravit klíčové projekty pro OPD 2. Dále je nutné počítat se zasmulvněnými projekty a také mít připravené náhradní projekty pro případ, že by EU neuznala některé nároky z OPD 1. K dodržení prvních dvou úkolů, tedy zajištění čerpání z OPD 1 a příprava pro OPD 2, je nutné navýšení stávajícího výdajového rámce o minimálně 8 mld. Kč.

Sosna – v současné situaci je pravděpodobné navýšení výdajového rámce pouze v jednotkách mld., což nepokryje potřebné výdaje. V působnosti pana bývalého ministra Šmerdy vznikl materiál, který stanovil minimální výši národních prostředků potřebných k zajištění efektivního čerpání peněz z fondů EU na 57 mld. Kč. Rozpočet SDFI však bude muset být sestaven s takovým výdajovým rámcem, jaký Ministerstvu dopravy ČR přidělí Ministerstvo financí ČR. Problémem jsou především silnice 1. třídy, které nejsou zařazeny do sítě Ten-T (nutno financovat především z národních zdrojů), současně hrozí u některých projektů (D8) a hrozí neuznání plného nároku na finanční prostředky z EU. Vzhledem k tomuto faktu je nutné mít připravené

rozestavěné akce, které by je mohly nahradit tak, aby došlo k co nejefektivnějšímu čerpání finančních prostředků z EU.

Toman – dalším problémem je i situace projektových kanceláří, které budou mít v příštím roce pouze 1,5 mld. Kč. V souvislosti s tímto hrozí mimo jiné odchod kvalitních pracovníků z této sféry a jejich následný nedostatek v letech příštích.

Pomajbík – požaduje, aby tento PT zaujal jasné stanovisko, které bude předloženo na jednání Plenární schůze RHSD ČR a to takové, že výdajový rámec ve výši 37 mld. Kč je nedostatečný a nedokáže zabezpečit efektivní čerpání finančních prostředků z EU.

Sosna – také Hospodářský výbor se shodl, že minimum finančních prostředků pro zajištění efektivního čerpání finančních prostředků z OPD je 57 mld. Kč. Ministerstvo dopravy snížilo pomocí dalších úsporných opatření tuto částku na 49 mld. Kč. Toto číslo je však naprostým minimem a není možné jej již dále snižovat.

Pomajbík – Odborový svaz dopravy je ochoten podpořit výdajový rámec ve výši 49 mld. Kč, avšak pouze v případě, že bude zajištěno efektivní čerpání finančních prostředků v rámci OPD.

Kratochvíl – Svaz dopravy se přidává ke stanovisku zástupce Odborového svazu dopravy, tedy podporuje výdajový rámec ve výši minimálně 49 mld. Kč.

SD kritizuje nedostatečnou kvalitu a efektivitu investic do dopravních staveb a požaduje zpracování materiálu MD, který zajistí zlepšení současného stavu. V rámci tohoto by měl do 1 až 2 měsíců vzniknout materiál, který by se zabýval zvýšením kvality a efektivity dopravních staveb, čímž by došlo k zefektivnění investic do dopravní infrastruktury.

Sosna – řada procesů spějících k efektivnějšímu a kvalitnějšímu využívání finančních prostředků vložených do dopravní infrastruktury již byla zahájena na jaře roku 2011. Probíhá i kontrola stávajících projektů, kde je kladen důraz na snížení nákladů a zjednodušení technického řešení. Dalším nástrojem k efektivnějšímu hospodaření s finančními prostředky je i restrukturalizace podřízených organizací, jako například transformace státního podniku České dráhy na akciovou společnost a dalším vývojem projde i příspěvková organizace ŘSD. Při hledání možností úspory finančních prostředků je nutné zaměřit se i na již dokončené stavby a optimalizovat také jejich údržbu, opravy a provoz.

Kolář – navrhuje uvažovat o využití Německého materiálu, který navrhuje výstavbu železničních tratí v rámci PPP s tím, že výběr poplatků za použití železniční dopravní cesty je příjmem soukromého investora.

Sosna – vzniklo několik materiálů využívajících myšlenku financování formou PPP, avšak v současné situaci není tato myšlenka vládou dostatečně podporována.

Danda – další možností úspory je inspirace francouzským modelem, kdy stát financuje pouze realizaci samotné dálnice a v případě, že místně příslušná obec chce být k dálnici připojena sjezdem, musí jeho stavbu hradit ze svých prostředků.

Závěr:

Pracovní tým pro dopravu a dopravní infrastrukturu RHSD ČR trvá na navýšení v rámci národních prostředků a to navýšení stávajícího národního rámce ve výši 37 mld. Kč na minimálně 49 mld. Kč.

Do dvou měsíců bude Ministerstvem dopravy ČR zpracován materiál obsahující přehled opatření ze strany jednotlivých investorů ke zlepšení efektivity a kvality dopravních staveb a tento bude předložen na nejbližší jednání PT pro dopravu a dopravní infrastrukturu. Předložený materiál sociální partneři doplní o svoje požadavky a připomínky.

2. Zabezpečení financování a stav veřejné dopravy od 1. 1. 2012

Toman – v posledních týdnech probíhají neustále jednání se zástupci krajů ve věci regionální dopravy. Dne 24.8.2011 proběhlo setkání se zástupci krajů, které informovalo o redukci vlaků dálkové železniční dopravy pro jízdní řád 2011/2012 a záměru vlády snížit účelové dotace krajům na dofinancování dopravní obslužnosti veřejnou železniční dopravou v letech 2012 až 2014. S ohledem na pokračující jednání byla SŽDC zaslána žádost pana ministra o prodloužení termínu, který SŽDC stanovila pro sestavu ročního jízdního řádu a přijímání připomínek dopravců v osobní dopravě, a to na nejdříve na 5. září 2011 a následně na 19. září 2011. Z jednání dále vyplynulo, že pokud nedojde k uzavření dodatku smlouvy o závazku veřejné služby pro období roku 2012, budou zástupci krajů postupovat podle smluvních ustanovení jednotlivých smluv, tj. vyplácet zálohové platby ve stanovené výši. Avšak nedojde-li k uzavření dodatků ke smlouvám o závazku veřejné služby, MD nebude moci uvolnit dotace krajům na regionální železniční dopravu. V současné chvíli probíhají jednání o nalezení kompromisu financování mezi vládou, dopravcem a jednotlivými kraji. Uvažuje se také o přípravě nového memoranda pro příští rok, které by bylo schváleno vládou.

Michalčík – projednávaný materiál je aktualizován i o závěry zmíněného jednání se zástupci krajů. Po konečném rozhodnutí vlády budou pokračovat intenzivní jednání s dopravcem České dráhy, a.s. a zástupci krajů k dané problematice.

Pomajbík – snížení účelové dotace krajům na dofinancování dopravní obslužnosti veřejnou železniční dopravou je provázáno i s dopravou silniční, která v roce 2011 zaznamenala 12% snížení přepravních výkonů oproti roku předešlému.

Pejša – upozorňuje, že v případě podpisu dodatků ke smlouvám o závazku veřejné služby jde vlastně o popření právní závaznosti memoranda.

Dušek – při zpochybnění stávajícího memoranda se dostáváme do situace, kdy hodnota všech budoucích memorand je nulová a důvěryhodnost České republiky jakožto partnera bude vážně poškozena. Společnosti, které na základě memoranda investovaly nemalé finanční prostředky utrpí citelnou finanční ztrátu a snížení dopravní obslužnosti bude mít negativní dopady i do dalších sfér, jako například zvýšení nezaměstnanosti, snížení výběru daní atd.

Michalčík – Ministerstvo dopravy ČR i nadále zastává názor, že memorandum je závazné.

Kolář – právní závaznost memoranda zpochybňují pouze právníci Ministerstva financí. Jiné renomované právní kanceláře zastávají názor, že memorandum má atributy smlouvy a tudíž je platné. Ministerstvo dopravy nemělo vůbec připustit krácení veřejné dopravy a její zneužití v politických bojích.

Sosna – Ministerstvo dopravy bylo ke škrtům nuceno zkrácením výdajového rámce dle návrhu Ministerstva financí při projednávání státního rozpočtu pro rok 2012, ačkoli Ministerstvo dopravy redukce v žádném případě nevíta, usilovalo o konstruktivní řešení dané problematiky.

Závěr: Pracovní tým pro dopravu a dopravní infrastrukturu RHSD ČR trvá i nadále na závaznosti usnesení vlády ČR č. 1132 a memoranda s kraji z roku 2009. Pracovní tým dále nesouhlasí s redukcí rozsahu dálkové i regionální veřejné dopravy a s politizací daného tématu.

3. Podpora vnitrozemské vodní dopravy v České republice

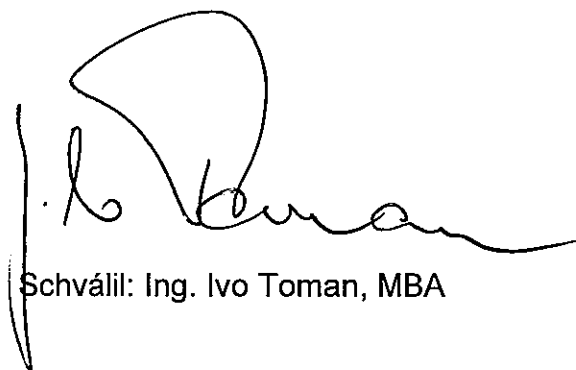
Raba – požaduje zařadit toto téma na další jednání Pracovního týmu pro dopravu a dopravní infrastrukturu RHSD ČR.

Závěr: Materiál „Podpora vnitrozemské vodní dopravy v České republice“ bude zařazen na jednání Pracovního týmu pro dopravu a dopravní infrastrukturu RHSD ČR a to před předložením materiálu na jednání vlády. Sociální partneři požadují přítomnost pana ministra na tomto jednání.

Další jednání Pracovního týmu RHSD ČR pro dopravu a dopravní infrastrukturu bude svoláno dle potřeby.



Zapsala: Ing. Monika Bratršovská



Schválil: Ing. Ivo Toman, MBA

Přílohy:

- č. 1 Prezenční listina
- č. 2 Priority a financování dopravní infrastruktury od 1. 1. 2012
- č. 3 Zabezpečení financování a stav veřejné dopravy od 1. 1. 2012