

Stálé zastoupení České republiky při Evropské unii

T. I. C

V Bruselu dne 19. července 2007

Č. j.: /2007-SZ/FÚ

B.5, S/2

Hlavní adresát: ÚV – kabinet místopředsedy vlády pro evropské záležitosti
Mimo ústředí: MMR – kabinet ministra, NM 1, OEF, KO NSRR, OAE, OVT
MD – NM Hodač, OFEU
MF – NF
MZV – EUPO

Věc: Stručný záznam z jednání s EK k OP Doprava pro období 2007-2013

Dne 16. července 2007 se v prostorách DG Regio uskutečnilo jednání se zástupci EK k OP Doprava (OPD). Účelem jednání byla prezentace změn učiněných v aktuální verzi OPD na základě úvodních komentářů EK k formálně předané verzi OPD (shrnuté v dopisu EK ze dne 4. dubna 2007) a na základě komentářů DG ENVI (neformálně předaných ze strany DG Regio dne 24. května 2007). Současně byly předběžně diskutovány jednotlivé okruhy pozičního dokumentu k OPD, který EK předala české straně relativně krátce před jednáním dopisem ze dne 11. července 2007. Paralelně proběhlo jednání se zástupci evaluační jednotky DG Regio k otázkám indikátorů a hodnocení.

Místo konání: DG Regio

Datum: 16. července 2007 (10:00 – 17:00 hod.)

Česká delegace:

MD: J. Hodač (náměstek ministra pro investice, dopravní infrastrukturu a fondy EU), T. Čoček (ředitel OFEU), G. Slamečka (SFDI), B. Navrátil (SŽDC), T. Brázdil (ŘSD), J. Bukovský (ŘVC), R. Lintymer (OFEU), V. Sedmidubský (ODS), M. Čermák (OFEU)

MMR: P. Moos (GS), T. Evan (OVT)

MF: V. Kupcová (NF)

tlumočnice: I. Vicarová

SZ Brusel: S. Schneidr

Zástupci EK:

DG Regio – G. Yannoussis (vedoucí české jednotky), Ch. Gogos, B. Záhurecká, A. Burylo

DG TREN - A. Colaco, S. Mason

DG ENVI – A. Payne

Úvod jednání

- vedoucí vyjednávacího týmu OPD NM Hodač v úvodním slově požádal zástupce EK o vyjádření k harmonogramu projednávání a schvalování OPD, dále vznesl dotaz k postupu při schvalování konkrétních projektů, které MD předpokládá předložit již v srpnu tohoto roku (zejména projekty zařazené do iniciativy JASPERS);
- EK v reakci uvedla, že přesný termín schvalování nelze určit a tudíž ani v tuto chvíli nelze předjímat, kdy bude ze strany EK možné schválit první projekty; ČR může projekty začít realizovat, nicméně riziko, že projekty případně nebudou prostřednictvím OPD financovány, leží na straně ČR;

Hlavní body jednání dle okruhů pozičního dokumentu EK k OPD

2. Příprava OPD – princip partnerství

- EK požádala o doplnění detailnější informace o dodržení principu partnerství při přípravě OPD, zejm. zapojení NNO, shrnutí základních komentářů, doporučení a způsobu jejich zohlednění při přípravě koncepce; pro účely zvýšení transparentnosti EK vznesla požadavek na doplnění části textu k principu partnerství;
- ze strany MD bylo popsáno zapojení neziskového sektoru při přípravě OPD ve třech úrovních – v rámci pracovní skupiny MMR Dostupnost a infrastruktura, přípravného výboru MD a veřejného projednávání; dále bylo uvedeno, že všechny připomínky partnerů byly vypořádány a případně zapracovány do textu OPD; vzhledem k rozsahu vypořádání veřejných konzultací (cca 140 stran) nemohou být konkrétní komentáře uvedeny v textu OPD, nicméně dokument je EK k dispozici a na vyžádání může být poskytnut i jeho překlad;
- dále bylo ze strany MD vysvětleno, proč nelze akceptovat nejzávažnější komentáře NNO vztahující se ke konkrétním projektům; OPD obsahuje pouze indikativní seznam projektů, které se mohou v průběhu programového období změnit;
- MD uvedlo, že již byla připravena nová kapitola OPD zohledňující princip partnerství při přípravě OPD - tato kapitola bude součástí nově předložené verze OPD;

3. Socio-ekonomická analýza

- EK považuje socio-ekonomickou analýzu dopravního sektoru za nedostatečnou a vyzvala ČR k doplnění popisu potřeb podle jednotlivých druhů dopravy, rozpracování dopravní prognózy do budoucnosti a doplnění analýzy dostupnosti;
- EK požádala o doplnění faktorů prioritizace výběru projektů; dle jejího názoru z textu OPD není zřejmá provázanost mezi indikativním listem projektů a analytickou částí programu; EK také zdůraznila, že analytická část, jako základ pro návrh strategie programu, musí vymezit, co je považováno za prioritu a vyjádřila obavy z využití prostředků pro nesouvisející části dopravních tras;
- EK doporučila doplnit informaci o mezinárodních dohodách v souvislosti s prioritními projekty přeshraničních infrastrukturních staveb;
- MD v reakci uvedlo, že analytickou část programu doplní dle požadavků EK s odkazem na skutečnost, že dojde k výraznému navýšení rozsahu OPD;

4. Strategie a priority – soulad se SOZS a lisabonskými cíli, *ex-ante* hodnocení, SEA, hodnocení strategie

- hlavním problémem z pohledu EK je nedostatečné rozpracování obecné strategie dopravního sektoru ČR uvedené v rámci OPD - EK doporučila v OPD podrobněji reflektovat dlouhodobé strategické cíle dopravní politiky ČR a více akcentovat také celkové odhady vývoje sektoru dopravy; bylo konstatováno, že obecné přístupy k řešení dopravní politiky ČR jsou správné (např. integrované dopravní systémy), jen musí být v OPD podrobněji popsány v přímé vazbě na dopravní politiku;
- MD v reakci konstatovalo, že OPD je jen dílčí částí realizace dopravní politiky ČR, která se týká pouze budování infrastruktury;
- k připomínce EK týkající se vágního vymezení strategického cíle (zlepšení dostupnosti dopravou) bylo poznamenáno, že vymezení základní strategie OPD koresponduje se strategií uvedenou v NSRR;
- ze strany MD bylo přislíbeno rozpracovat část týkající se strategie ve smyslu znění dokumentu Dopravní politika ČR na léta 2005-2015; dále budou doplněny podrobnější informace o způsobu financování dopravní infrastruktury na národní úrovni a očekávaných příjmech za použití infrastruktury (mýtné);
- k poměru financování silnice/železnice bylo ze strany MD podáno vysvětlení, že vyšší podíl ve prospěch infrastruktury silnic a dálnic souvisí s nutností dokončit výstavbu základní dálniční a silniční sítě a hustotou železniční sítě v ČR;
- dále byla diskutována otázka týkající se disponibilní kapacity finančních prostředků na zajištění údržby železniční infrastruktury;
- EK doporučila české straně pro zvýšení transparentnosti zvážit zařazení všech aktivit týkajících se městské dopravy do jedné samostatné priority, protože v současné době jsou tyto aktivity ve třech prioritách (3, 4, 5);
- zástupci MD konstatovali, že vzhledem k rozdílnosti charakteru a zaměření intervencí FS a ERDF (vycházející z legislativy ES) a obtížně definovatelnému pojmu „městská doprava“ je technicky těžko proveditelné sloučení těchto aktivit do jedné samostatné priority;
- vymezení rozhraní s ROPy je dle MD dáno charakterem infrastruktury a příjemcem (typem správce);
- následovala diskuse ohledně financování infrastruktury pro lehká vozidla typu tram-train v rámci priority 3 – česká strana přislíbila ještě upravit text OP, aby bylo jasné zaměření pouze na investice v rámci národní infrastruktury, nikoli na komplexní budování integrovaných systémů;
- zástupci DG TREN doporučili koncentrovat se v souvislosti s inteligentními dopravními systémy spíše na páteřní/základní/státní dopravní síť;
- v souvislosti s prioritou 5 a financováním pražského metra se zástupci EK zajímali o to, jakým způsobem byla stanovena alokace pro rozvoj sítě metra v Praze (resp. o to, zda byly základem výsledky některých studií) a na jakou trasu budou určeny – zástupci MD reagovali, že technické studie prozatím nejsou k dispozici, ale měly by být do cca 1 roku, protože do roku 2009 by měla být zahájena samotná stavba jedné z tras;

- obsáhlá diskuse byla vedena k hodnocení SEA, jejíž závěrem bylo konstatování, že EK považuje formální požadavky na posouzení SEA hodnocení OPD, na základě podkladů postoupených českou stranou, za splněné - ČR v pozdějším období ujistí EK o způsobu posouzení velkých projektů v rámci SEA;

5. Indikátory a hodnocení – hodnocení indikátorů, *earmarking*

- EK doporučila provést posouzení konzistence indikátorů OPD a NSRR a rovněž doporučila zajistit soulad mezi dokumenty při uvádění zdroje dat;
- v navrhovaném systému indikátorů není dle názoru EK správně použito označení *core* a doporučila české straně, aby zajistila v tomto směru soulad s Pracovním dokumentem EK č.2 pro období 2007-13;
- některé intervence nejsou dle názoru EK dostatečně pokryty indikátory, zejména v případě interoperability (priorita 1) a modernizace vnitrozemských vodních cest (priorita 6); v souvislosti s projednávaným tématem EK uvedla, že není nezbytné stanovit indikátory pro veškeré intervence programu, ale jen pro ty, které lze považovat s ohledem na alokované prostředky za klíčové;
- EK požádala o doplnění indikátorů v rámci priority 7 (technická pomoc) - MD v reakci navrholo doplnit indikátory „Počet podpořených projektů technické pomoci“ (48 01 00) a „Celkové výdaje na realizaci projektů technické pomoci“ (48 02 00);
- u *core* indikátoru 21 (hodnota úspory času) EK doporučila zajistit soulad s pracovním dokumentem EK č. 2 a dále požádala českou stranu o doplnění *core* indikátoru 22 (dodatečně obslužená populace městskou dopravou);
- EK poukázala na absenci vhodného indikátoru pro měření dopravní dostupnosti, který považuje s ohledem na navrhovaný strategický cíl OPD za nezbytný - navrhované měření dostupnosti v rámci kontextových indikátorů (počet regionů NUTS III bez napojení) nepovažuje EK za dostačující; jako jednu z variant měření dostupnosti EK doporučila využít indikátoru ESS (*equivalent straight-line speed*) uvedeného příloze 1 pracovního dokumentu EK č.3 pro období 2000-2006; EK uvedla, že připravuje ve dnech 21. -22. září 2007 v Bruselu pracovní setkání hodnotitelů, kde by měla být rovněž řešena otázka měření dostupnosti;
- EK požaduje doplnit chybějící výchozí hodnoty indikátorů; dále EK vyjádřila přesvědčení, že u kvantifikování výchozího stavu je uváděno příliš mnoho nulových hodnot a doporučila následující varianty řešení:
 - a) ponechat nulové hodnoty u indikátoru počtu podpořených projektů,
 - b) navrhnout jiný indikátor, případně upravit systém měření,
 - c) v případě, že je to možné, za výchozí hodnotu považovat rok 2005 a využít údaje z monitorování programovacího období 2004-2006,
 - d) ponechat nulovou hodnotu a doplnit do textu závazek, že výchozí hodnota indikátoru bude doplněna v první Výroční zprávě;
- k požadavku EK na doplnění indikátoru „Snížení emisí skleníkových plynů“ bylo ze strany MD uvedeno, že s ohledem na zaměření OPD nebude možné indikátor sledovat u všech priorit - bylo dohodnuto indikátor sledovat na úrovni programu a relevantních priorit;

- EK připomněla, že z hlediska legislativy je česká strana povinna nastavit indikátory výstupu a výsledku, indikátory dopadu jsou ze strany EK pouze doporučovány;
- EK požádala zpřesnit text OPD ve smyslu odpovědnosti za vkládání údajů o naplňování indikátorů do monitorovacího systému;
- pro získání hodnot některých indikátorů výstupu a dopadu doporučila EK využít evaluační studie a statistická zjišťování hrazená z prostředků technické pomoci;
- EK doporučila u všech indikátorů OPD ověřit, zda-li je česká strana schopna předemtná data předkládat v rámci reportování v souladu s přílohou XVIII Implementačního nařízení;
- na základě dohody s komisařkou Hübnerovou MD přistoupí na *earmarking* v rámci OPD a doplní tak v tomto smyslu OPD;

6. Finanční otázky včetně koordinace s ostatními finančními nástroji Společenství (TEN-T, EIB, EBRD, PPPs)

- EK postrádá komparativní environmentální a ekonomické studie týkající se následujících kontroverzních projektů – rychlostní silnice R52, pražský a brněnský silniční okruh; česká strana informovala o plánovaném využití úspor TA ISPA;
- zástupci MD současně informovali o využití iniciativy JASPERS pro hodnocení studií;
- česká strana avizovala využití PPP u výstavby dálnice D3 a rychlodráhy Praha - letiště Ruzyně - Kladno;
- EK uzavřela tento bod požadavkem na doplnění/vyjasnění části OPD věnované koordinaci s dalšími finančními nástroji Společenství a doporučila zařazení většího množství projektů založených na PPP;

7. Koordinace a implementace – koordinace/překryvy s ROPy, řízení programů (oddělení řídicí, platební, realizační a kontrolní funkce, systémový audit, administrativní kapacita, monitorovací systém a veřejná podpora)

- zástupci MD informovali o vymezení OPD a ROPů na základě vlastnictví při zachování synergických efektů a komplementarity – průběžně probíhaly konzultace s hejtmany;
- dále česká strana informovala EK o provázanosti OPD a ROPů prostřednictvím monitorovacích výborů;
- zástupci MA (MD), zprostředkujícího subjektu (SFDI) a příjemců (ŘSD, SŽDC, ŘVC) následně popsali oddělení řídicí, platební, realizační a kontrolní funkce v rámci jednotlivých struktur – orgány SFDI, vztah MD, SFDI, ŘSD, SŽDC a ŘVC;
- EK si vyžádala detailnější popis výše uvedeného v rámci OPD;
- zástupkyně MF podala stručnou informaci o rozdělení auditní funkce mezi MF (CHJ) a resorty – vše bude ještě blíže vyspecifikováno v OPD;
- v souvislosti s obavami EK ohledně administrativní kapacity připomněli zástupci DG Regio studii/analýzu rizik zpracovanou EK a zaměřenou na administrativní kapacitu všech složek implementačního systému v porovnání s předchozím obdobím – analýza

klade důraz na kvalitu práce příjemců vůči zhotovitelům (projektantům, supervizorům, designérům apod.);

- česká strana reagovala informací o krocích, které podniká za účelem posílení administrativní kapacity na všech úrovních (zjednodušení finančních toků a administrativních nároků na příjemce, využití soukromých firem apod.) včetně ujištění o kvalitách a dosavadních zkušenostech personálu příjemců (ŘSD, SŽDC a ŘVC);
- EK v této souvislosti dala ke zvážení srovnávací analýzu prostředků dostupných v posledních letech ve vztahu k realizovaným projektům s projekcí do budoucnosti;
- závěrem EK požádala o jasné ujištění, že vozový park nebude financován z OPD, resp. o doplnění odstavce navrženého EK do textu OP

Závěr a komentář SZ

Česká strana připraví EK do konce července další verzi OPD, do které zapracuje připomínky vznesené v pozičním dokumentu k OPD. Následně by mělo počátkem září dojít k dalšímu formálnímu jednání tak, aby bylo možné během podzimu proces jednání k OPD uzavřít a mohlo tak být vydáno rozhodnutí EK schvalující OPD.

/Schneider/

Šárka Dybczaková
vedoucí úseku finanční a hospodářské politiky