

VYPOŘÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK K MATERIÁLU S NÁZVEM:

Stanovisko Ministerstva dopravy ke Kontrolnímu závěru Nejvyššího kontrolního úřadu z kontrolní akce č. 16/16 - „Peněžní prostředky určené na zajištění interoperability na stávajících železničních tratích“

Dle Jednacího řádu vlády byl materiál rozeslán do meziresortního připomínkového řízení dopisem ministra dopravy dne 20. 4. 2017, s termínem dodání stanovisek do 5. 5. 2017. Vyhodnocení tohoto řízení je uvedeno v následující tabulce:

Resort	Připomínky	Vypořádání
MF	Bez připomínek	
NKÚ	<p>1) Ke Stanovisku MD - zjištění týkající se naplňování koncepčních záměrů (str. 5 - 6 KZ)</p> <p>NKÚ se s MD v problematice nastavení indikátorů názorově rozchází. MD považuje za dostatečné stanovení indikátorů výsledku, aniž by se zabývalo vytvořením mechanismu umožňujícího měřit dopady realizace projektů podpořených z veřejných prostředků, resp. vytvoření tohoto mechanismu odkládá na blíže nespecifikovanou pozdější dobu. NKÚ pokládá za nezbytné, aby vždy při stanovení cílů nebo rozhodnutí o poskytnutí podpory projektu byl stanoven postup, který umožní měřit nebo alespoň vyhodnocovat účinnost podpory a míru dosaženého pokroku v dané oblasti, což indikátory výsledku, které MD používá, neumožňují. Je-li mezi deklarovanými cíli zavádění systému ERMS na železničních tratích zvýšení plynulosti, bezpečnosti a atraktivity železniční dopravy, pouhé indikátory měřící délku tratí, na nichž byl tento systém zaveden, nevypovídají nic o pokroku při plnění těchto cílů, ani o účelnosti a efektivnosti podpory vynaložené na realizaci</p>	<p><u>Akceptováno</u></p> <p>Text Stanoviska byl upraven ve smyslu připomínky NKÚ doplněním následujícího textu: „Pokud z objektivních důvodů nelze indikátory výsledku či dopadu v některých případech použít, bude MD tuto skutečnost v příslušných dokumentech uvádět a zabývat se možnými způsoby řešení této situace“.</p>

	<p>projektů v dané oblasti.</p> <p>NKÚ navrhuje doplnit text Stanoviska tak, že pokud z objektivních důvodů nelze indikátory výstupu či dopadu v některých případech použít, bude MD tuto skutečnost v příslušných dokumentech uvádět a zabývat se možnými způsoby řešení této situace.</p>	
	<p>2) Ke Stanovisku MD - zjištění týkající se zabezpečení účelného, hospodárního a efektivního zavádění ERTMS (str. 6 - 8 KZ)</p> <p>Významné zpoždění při zahájení anebo dokončení infrastrukturních projektů nelze považovat za „obecný jev“, kterým není třeba se blíže zabývat. Několikaleté zpoždění při zavádění systému ERTMS (resp. zejména jeho subsystému ETCS) patrně má důsledky na plnění cílů, k nimž mělo zavedení tohoto systému přispět (zvýšení plynulosti, bezpečnosti a atraktivity železniční dopravy).</p> <p>NKÚ navrhuje doplnit text Stanoviska tak, že MD jako garant plnění výše uvedených cílů se bude významným zpožděním při zahájení anebo dokončení infrastrukturních projektů zabývat.</p> <p>Problémy s plněním uvedených cílů by měla včas indikovat i správně nastavená indikátorová soustava (viz výše).</p>	<p><u>Akceptováno</u></p> <p>Do textu stanoviska byl doplněn následující text: „Dosažení cílů zavádění systému ERTMS je vzájemně podmíněno mnoha faktory, a to jak z hlediska zajištění infrastrukturních projektů, tak i z hlediska zajištění vybavení vozidlového parku. Riziko významného zpoždění při zahájení anebo dokončení infrastrukturních projektů je jedním z potenciálních faktorů, který může mít negativní dopad na postup implementace tohoto systému a zabývá se jím také NIP ERTMS. MD se sledováním harmonogramu postupu realizace infrastrukturních projektů a možných dopadů jejich významného zpoždění na plnění cílů zavedení systému ERTMS bude i nadále zabývat.“</p>
	<p>3) Ke Stanovisku MD - zjištění týkající se výběru dodavatelů projektů infrastrukturních částí GSM-R (str. 4 KZ)</p> <p>Konstatování o bezchybnosti zadávacích dokumentací veřejných zakázek na výběr dodavatelů projektů GSM-R uvedené v prvním odstavci neodpovídá skutečnosti. Existenci nedostatků, které vedly ke konstatování nesrovnalosti a finančním opravám Řídicím orgánem OPD, potvrzuje i samo MD v pátém odstavci.</p>	<p><u>Akceptováno jinak, vysvětlení:</u></p> <p>Zjištění z kontrol Řídicího orgánu, uvedená v 5. odstavci, se týkala konkrétních dvou projektů a neopakovala se všeobecně u všech projektů na výstavbu technologie GSM-R; tyto projekty navíc nebyl předmětem kontrolní akce NKÚ, ke kterým se vztahuje vyjádření v 1. a 2. odstavci. U projektu GSM-R Děčín – Všetaty – Kolín se zjištění navíc netýkalo zadávací dokumentace - (neprodloužení lhůty pro podání nabídek při provedení úpravy kvalifikačního požadavku v průběhu lhůty pro podání nabídek). U projektu „GSM-R v úseku Ostrava – st. hr. SR a Přerov –</p>

		<p>Česká Třebová“ byla ze strany MD uložena finanční oprava za diskriminační kvalifikační předpoklad a MD podalo podnět k ÚOHS k zahájení správního řízení z moci úřední, ÚOHS však dle svého sdělení čj. ÚOHS-P694/2013/VZ správní řízení nezahájil. Obecně k zadávacím podmínkám všech projektů GSM-R je vyjádření MD dále rozvedeno v odstavcích 6 -7.</p> <p>V textu stanoviska jsou proto v tomto smyslu doplněny upřesňující textové úpravy pro zlepšení srozumitelnosti.</p>
	<p>4) Ke Stanovisku MD zjištění týkající se pořizování palubních jednotek a mobilních terminálů GSM-R (str. 4 – 5, 11 - 12 KZ)</p> <p>V případě TSS Cargo nebyly palubními jednotkami GSM-R vybaveny lokomotivy, ale pracovní stroje používané při opravách a údržbě tratí. V případě těchto strojů, ani v případě příměstských vozových jednotek, které palubními jednotkami GSM-R vybavily České dráhy, a.s. (dále také „ČD“), MD nedisponovalo informacemi o jejich skutečném využití. Relevance posuzování využití železničních kolejových vozidel k účelu, kterým byla zdůvodněna potřeba jejich vybavení palubními jednotkami GSM-R s účastí veřejných prostředků, je podle NKÚ zřejmá. Jejich případné nedostatečné využití (TSS Cargo) nebo užívání jiným způsobem (ČD) totiž může mít negativní důsledky pro účelnost a efektivnost využití podpory poskytnuté za účelem plnění stanovených cílů.</p>	<p><u>Neakceptováno, vysvětlení:</u></p> <p>Skutečnosti uvedené ve stanovisku MD považujeme nadále za platné. Všechna vybavovaná vozidla se potenciálně mohou pohybovat na síti TEN-T a musí být tedy připravena pro provoz s využitím GSM-R. Z tohoto důvodu není fakticky relevantní sledovat skutečnou míru využití vozidel s využitím GSM-R.</p>

V Praze dne 19. května 2017

Vypracoval: Mgr. Soňa Bělecká