

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“

1. ÚVOD

Cílem kontroly bylo prověřit poskytování, čerpání a použití peněžních prostředků určených na zajištění interoperability na stávajících železničních tratích.

Nejvyšší kontrolní úřad (dále též „NKÚ“) zejména posuzoval, zda byly vytvořeny dostatečné předpoklady pro hospodárné, účelné a efektivní vynakládání peněžních prostředků na zavádění ERTMS. U kontrolovaných osob ověřoval:

- naplňování koncepčních záměrů,
- zabezpečení účelného, hospodárného a efektivního zavádění ERTMS,
- zadávání veřejných zakázek na realizaci projektů infrastrukturních částí GSM-R,
- realizaci projektů GSM-R.

Na straně 3 Kontrolního závěru v části označené jako Shrnutí a vyhodnocení zjištěných skutečností NKÚ zejména uvádí, že

- kontrolou byly zjištěny nedostatky, které snižovaly účinnost systému řízení zavádění ERTMS (nebyl stanoven závazný časový a finanční plán zavádění ERTMS a vytvořena soustava indikátorů, která by umožnila vyhodnotit účelnost a efektivnost prostředků vynaložených na financování projektů ERTMS z OPD);
- výběr dodavatelů projektů (staveb) infrastrukturních částí GSM-R neprobíhal v konkurenčním prostředí;
- při kontrole pořízování palubních jednotek a mobilních terminálů GSM-R byly zjištěny nedostatky, které mohly negativně ovlivnit hospodárnost, efektivnost a účelnost použití peněžních prostředků.

Stanovisko Ministerstva dopravy (dále též „MD“) je dále strukturováno zejména v návaznosti na výše uvedené základní shrnutí Kontrolního závěru NKÚ doplněné o další navazující konstatování a zjištění NKÚ uvedené v části II. Shrnutí a vyhodnocení zjištěných skutečností a v části III. Zjištěné skutečnosti Kontrolního závěru.

2. VYJÁDRĚNÍ KE ZJIŠTĚNÍM NKÚ

2.1. Zjištění týkající se účinnosti systému řízení zavádění ERTMS

Kontrolní závěr NKÚ (str. 4)

Kontrolou byly zjištěny nedostatky, které snižovaly účinnost systému řízení zavádění ERTMS:

- *MD nestanovilo závazný časový a finanční plán zavádění ERTMS pro jednotlivé roky, vycházelo pouze z časově vzdáleného termínu roku 2030, resp. roku 2050, do kterého má být systém ERTMS v České republice zaveden. O projektech systému ERTMS rozhodovalo ad hoc, tj. bez zřejmé míry jejich koordinace s ostatními projekty, včetně projektů modernizace železničních tratí. Nezabývalo se zpožděním zavádění systému ETCS oproti původním předpokladům. Přitom očekávaných přínosů*

z realizace projektů ERTMS může být dosaženo jen zavedením obou jeho částí, tedy GSM-R a ETCS.

- *MD nevytvořilo soustavu indikátorů, která by umožnila vyhodnotit účelnost a efektivnost prostředků vynaložených na financování projektů ERTMS z OPD a z programu č. 127 330. Stanovené indikátory neumožní u projektů vyhodnotit ani naplnění očekávaných přínosů uváděných SŽDC v projektových žádostech. Nebude také možno objektivně vyhodnotit plnění cílů a přínosů pro železniční dopravu ze zavádění systému ERTMS, uváděných v koncepčních materiálech.*

(zjištění podrobněji rozvedena na str. 6-8 Kontrolního závěru)

Stanovisko MD

Základní koncepce budování systému ERTMS v ČR je dána z úrovně právně závazných právních předpisů EU, které však v posledních letech procházely několika významnými aktualizacemi. Na úrovni vnitrostátní je základním koncepčním dokumentem Národní implementační plán ERTMS (dále též „NIP ERTMS“), který byl vypracován v roce 2007, aktualizován v roce 2015 a nyní se připravuje jeho další aktualizace v návaznosti na nejnovější právní předpisy EU.

Pomalé zavádění ERTMS nejen v ČR, ale i v ostatních státech EU, je z velké části způsobeno tím, že především v případě zabezpečovací části ETCS se jedná o zcela novou technologii, jejíž samotný vývoj nabral značné zpoždění a i v současné době dochází na úrovni legislativy EU k neustálé aktualizaci konkrétních technických specifikací a stanovování nových verzí. Stanovovat závazné termíny v době, kdy potřebné technologie ještě nebyly důkladně v běžném provozu ověřeny (při přípravě původního NIP ERTMS) by proto nebylo účelné. Negativně se na postupu implementace traťové části ERTMS projevilo i pozastavení přípravy dopravních staveb v roce 2011.

V každém případě realizace projektů ERTMS probíhá tak, aby byly vytvářeny ucelené úseky, i ve vazbě na postup implementace na navazujících zahraničních úsecích. Toto je priorita především při zavádění ETCS, neboť vozidlová část, do které musí investovat dopravci, je velmi nákladná, a je proto potřeba, aby takto vybavená vozidla mohla ETCS využívat v co největším rozsahu. Pro MD a SŽDC patří zavádění ERTMS k prioritám a v současnosti probíhá nebo je v pokročilé fázi přípravy několik významných staveb na páteřních tratích.

Účelnost projektů traťové části ERTMS musí být doložena již před jejich realizací v rámci zpracování související studie proveditelnosti dle platných metodik. Naplňování indikátorů je vždy ovlivněno vícero faktory. Některé dopady je navíc velmi obtížné podchytit konkrétními veličinami. ERTMS představuje především prostředek pro zvýšení úrovně bezpečnosti, jehož dopady se plně projeví až v případě výhradního provozu vozidel vybavených palubní částí. Je proto zřejmé, že vyhodnocení přínosů bude možné až v dlouhodobějším horizontu a v síťovém měřítku nejen v rámci ČR, ale také v širším měřítku EU.

Indikátory stanovené pro OPD vycházely z tehdejších platných metodik a byly schváleny monitorovacím výborem.

2.1.1. Blíže ke zjištěním týkajícím se naplňování koncepčních záměrů (str. 5-6 Kontrolního závěru)

ERTMS jako evropský systém musí být zaváděn v souladu se strategickými dokumenty schvalovanými na úrovni EU. I v tomto případě dochází k postupnému posunu termínů, především s ohledem na postup implementace v ostatních členských zemích. Aktuální prováděcí

nařízení Komise (EU) 2017/6 o evropském prováděcím plánu evropského systému řízení železničního provozu ze dne 5. ledna 2017 reflektuje tento stav a dochází tak k posunům termínů u jednotlivých koridorů oproti předcházejícímu harmonogramu. Tento stav bude odrážet i připravovaná aktualizace NIP ERTMS.

Pokud jde o závěr NKÚ, týkající se absence indikátorů v zavádění ERTMS v dokumentu Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 a navazujícím dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, je nutno zdůraznit, že hierarchie strategických dokumentů resortu dopravy je založena na postupném upřesňování jednotlivých strategických cílů ve vzájemně provázaných koncepčních dokumentech. Dopravní politika tak obsahuje „pouze“ cíl zavedení ERTMS, přičemž návazné Dopravní sektorové strategie, 2. fáze již obsahují ve své tabulce č. 62.99 na straně 330 konkrétní výstupové indikátory spočívající v uvedení počtu km železničních tratí, které by k roku 2020 měly být pokryty systémem GSM-R (1400 km) a ETCS (1000 km). Samotné zavádění systému ERTMS je podrobněji řešeno v Národním implementačním plánu. Nastavení výstupových či dopadových indikátorů v tomto časovém období a na omezeném území není v této fázi relevantní, neboť je vázáno na zavedení a využívání ERTMS v rámci většiny evropských tratí. V současné době je tedy pokrok sledován prostřednictvím ukazatelů výstupu.

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.

Pokud jde o vyčíslení nákladů na ERTMS, jsou v platném NIP ERTMS vyčísleny jak náklady jednotkové, tak i celkové pro jednotlivé stavby (v Národní příloze NIP). Uvedeny jsou i předpokládané náklady na vybavení vozidel. V původním NIP ERTMS z roku 2007 nebyly náklady uvedeny, neboť se jednalo o zcela novou technologii a potřebné údaje nebyly k dispozici.

2.1.2. Blíže ke zjištěním týkajícím se zabezpečení účelného, hospodárného a efektivního zavádění ERTMS (str. 6-8 Kontrolního závěru)

Projekty traťové části ERTMS jsou připravovány pokud možno tak, aby tvořily logické celky. V některých případech může u některých staveb docházet ke zdržením, což je obecný jev, týkající se dopravních staveb a platného legislativního rámce.

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.

V případě ETCS je nutné připomenout, že jeho funkčnost je podmíněna vybavením vozidel. Jak je uvedeno v NIP ERTMS, je nutné s investicemi do infrastruktury současně zajišťovat i vybavování vozidlového parku. Ten je však vlastněn soukromoprávními subjekty a je pouze na jejich rozhodnutí, jakým způsobem budou k vybavování přistupovat. MD připravuje dotační titul pro vybavování vozidel jednotkami ETCS, ovšem proces vyjednávání o veřejné podpoře s EK je velmi zdoluhavý a kvůli absenci rozhodnutí EK stále není možné poskytovat prostředky dopravcům. I z těchto důvodů je podíl vozidel vybavených ETCS, na rozdíl od GSM-R, stále velmi nízký nejen v ČR, ale i v okolních zemích. Případné investice do traťové části ETCS by pak dosud nebylo možné plně využívat.

Pokud jde o závěry NKÚ týkající se nastavení indikátorů, jsou v Kontrolním závěru NKÚ opomenuta některá zásadní fakta, aniž by se některými z nich NKÚ vůbec zabýval. Zejména nebylo a není vyžadováno žádnou metodikou (včetně uváděné metodiky Ministerstva pro místní rozvoj), aby pro každou podporovanou aktivitu byl určen výsledkový indikátor. Zároveň, jak je též uvedeno výše (část 2.1.1. tohoto Stanoviska), v této fázi prakticky nelze s ohledem na specifickou realizaci přínosů systému ERTMS v rovině územní (celoevropské), provozní (přínosy jsou ze samotného provozu) a časové (přínosy se projeví až po zavedení a povinném užívání systému na většině evropských tratí) určit výsledkový či dopadový indikátor na měření efektů tohoto systému pro investice na omezených úsecích tratí v jednom členském státě v omezeném časovém období. V neposlední řadě je potřeba opětovně zdůraznit, že zavádění systému ERTMS je pro ČR stanoveno direktivně jako povinnost daná legislativou EU (mj. nařízení 1315/2013).

Předpoklad NKÚ, že pro danou oblast má být v OPD stanoven samostatný výsledkový (ne-li snad dopadový) indikátor, nebere v úvahu nastavení indikátorů pro tuto oblast na relevantní úrovni, tj. úrovni příslušných evropských směrnic, nařízení a rozhodnutí EK. Stejně tak kontrola NKÚ nevzala v úvahu stav zavádění ERTMS na navazujících tratích v sousedních státech, zejména s ohledem na povahu předpokládaných hlavních přínosů interoperability, tj. schopnosti provozu napříč členskými státy.

Dále je třeba dodat, že metodika Ministerstva pro místní rozvoj Zásady tvorby indikátorů pro monitoring a evaluaci je určena pro indikátorovou soustavu operačních programů. Lze souhlasit, že ukazatele programu 127 330, jejichž nastavení vychází z vyhlášky Ministerstva financí č. 560/2000 Sb., nenavazují na ukazatele OPD, neboť program 127 330 představuje v podstatě pouhý administrativní prostředek pro realizaci intervencí OPD a vytyčování dalších ukazatelů pro tytéž projekty je v podstatě duplicitní povinností a z pohledu vlastních cílů OPD prakticky irelevantní.

Z uvedených důvodů se MDse závěry NKÚ k nastavení indikátorů neztotožňuje.

2.2. Zjištění týkající se výběru dodavatelů projektů infrastrukturních částí GSM-R

Kontrolní závěr NKÚ (str. 4)

Výběr dodavatelů projektů (staveb) infrastrukturních částí GSM-R neprobíhal v konkurenčním prostředí:

- *SŽDC vyhlašovala na výběr dodavatelů projektů GSM-R otevřená řízení, ale řízení se účastnil jen dodavatel pilotního projektu z roku 2005, resp. po novele zákona č. 137/2006 Sb., účinné od dubna 2012 (kdy by SŽDC byla povinna zrušit zadávací řízení v případě, že by se ho zúčastnil nebo byl hodnocen jen jeden uchazeč), se účastnil ještě jeden další uchazeč, ale jeho nabídka byla hodnocena vždy jako druhá v pořadí. Důvodem nízké účasti uchazečů o tyto veřejné zakázky mohly být požadavky a technické podmínky stanovené SŽDC v zadávacích dokumentacích. Vznikl tak faktický monopol jednoho dodavatele s možnými dopady na hospodárnost realizace projektů GSM-R a ETCS.*

(zjištění podrobněji rozvedena na str. 9-11 Kontrolního závěru)

NKÚ doporučuje (str. 5 Kontrolního závěru) mj. analyzovat příčiny neúčasti většího počtu uchazečů o veřejné zakázky na realizaci infrastrukturních částí systému GSM-R

a v souvislosti s tím posoudit možnost zvýšení konkurenčnosti prostředí zadávání projektů týkajících se interoperability.

Stanovisko MD

SŽDC uvádí, že zadávací dokumentace neobsahovala žádné rozporné údaje nebo nejasnosti. SŽDC zcela transparentně nastavila podmínky platné pro aktuální stav tehdejší doby. Zadávací dokumentace tedy beze zbytku splňovala podmínky stanovené zákonem a každý uchazeč mohl podle nich seznat, jaká zařízení a jaké prvky sítě GSM-R jsou u SŽDC v provozu a co SŽDC požaduje dodat. SŽDC přitom jasně určila, že je možné předmět veřejné zakázky splnit za dodržení základních podmínek stejnou technologií, jako je u SŽDC již nasazena, nebo jinou technologií s doložením certifikátu autorizované osoby o vzájemné kompatibilitě obou zařízení. SŽDC tedy umožnila plnění veřejné zakázky stejnou nebo odlišnou technologií.

Specifické technické požadavky, které uplatňovala SŽDC, vycházely ze závazných technických specifikací systému GSM-R platných v rámci celé Evropy. Důvodem pro uplatnění specifických technických požadavků je fakt, že systém GSM-R je komunikační platformou pro zabezpečovací systém ETCS a otázka bezpečné a spolehlivé funkce tohoto systému byla a je na prvním místě. Na straně SŽDC nebylo v této oblasti v rámci kontrolní akce NKÚ prokázáno žádné porušení zákona při zadávání veřejných zakázek.

Systém GSM-R je specifický rádiový systém, který je celosvětově nabízen nejvýše čtyřmi výrobci, z nichž pouze u dvou byly provedeny testy vzájemné kompatibility jejich zařízení. Malý počet výrobců a malý počet možných odběratelů pak pravděpodobně vede i k užšímu portfoliu firem, které se touto problematikou zabývají a zúčastňují se zadávacích řízení. Česká republika se svojí železniční sítí cca 9.500 km, z nichž se pro vybavení systémem GSM-R uvažuje s cca 2.600 km, přičemž již takřka polovina je hotova, je velmi malým trhem a případně nutně vynaložené úsilí pro účast dodavatelů ve veřejných zakázkách na dodávku GSM-R možná neodpovídá očekávanému profitu.

Ministerstvo dopravy (Řídící orgán OPD) provedlo kontroly zadávacích řízení na infrastrukturních projektech GSM-R uvedených v Příloze 1 Kontrolního závěru NKÚ, kromě projektů pod č. 1 a 6. Všechny zakázky na výstavbu GSM-R navazovaly na „Pilotní projekt GSM-R Děčín, st. hr. – Praha – Kolín“, zadávaný ještě před vstupem do EU podle zákona č. 199/1994 Sb., o zadávání veřejných zakázek. Zadavatelem byly České dráhy a.s. Projekt nebyl zařazen do OPD. První veřejná zakázka s názvem „ČD DDC, Pilotní projekt GSM-R v úseku Děčín, státní hranice – Ústí nad Labem – Praha – Kolín“ vyhlášená 25. 7. 2001 byla rozhodnutím ÚOHS zrušena. Další veřejná zakázka téhož názvu byla uveřejněna 15. 1. 2003 a byla rovněž předmětem přezkumu ÚOHS na základě podnětu účastníka Siemens s.r.o. Výsledkem správního řízení bylo rozhodnutí o provedení nového hodnocení nabídek.

Na základě kontrol zadávacích řízení byly Řídícím orgánem OPD zjištěny skutečnosti vedoucí k nesrovnalosti a finančním opravám u dvou projektů, a to u projektu GSM-R Děčín – Všetaty – Kolín“ (neprodloužení lhůty pro podání nabídek) a dále u projektu GSM-R v úseku Ostrava – st. hr. SR a Přerov – Česká Třebová“ (diskriminační kvalifikační předpoklad, za který byla uložena finanční oprava 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).

V dalším období se Řídící orgán OPD zabýval posouzením zadávacích podmínek infrastrukturních projektů GSM-R v souvislosti se stížností firmy Vegacom a.s., podanou dne 26. 1. 2015 k ministru dopravy, a to v souvislosti se zadávacím řízením projektu „GSM-R Kolín – Havlíčkův Brod – Brno“. Rovněž byl Řídící orgán informován o podání stížnosti k EK (DG

Markt) firmou Nokia Solutions and Networks dne 28.3. 2014, na jejímž základě vedla Evropská komise šetření pod čj. CHAP(20104)01226. Podklady k tomuto šetření byly Ministerstvem dopravy podány Evropské komisi cestou Ministerstva zahraničních věcí. Evropská komise odpověď České republiky v předmětné věci dne 12. 5. 2015 akceptovala a případ uzavřela.

Zadavatel i stěžovatelé se opírali při svých stanoviscích o posudky soudních znalců, které byly ve výsledku diametrálně odlišné (posudek ve prospěch SŽDC – doc. Ing. Miloš Schlitter, CSc., ze dne 26.2.2014; posudek ve prospěch Vegacom a.s. – Ing. Václav Bláha, ze dne 16.12.2014). Proto Řídící orgán OPD přistoupil k zadání vlastního posudku (Ing. Jan Fanta, ze dne 29.5.2015), který vycházel ze všech Ministerstvu dopravy dostupných podkladů. Závěr posudku vyzněl ve prospěch možnosti dalších uchazečů mimo firmu Kapsch splnit zadávací podmínky a účastnit se zadávacího řízení. Ne nepodstatným argumentem pro další postup Řídícího orgánu bylo i rozhodnutí ÚOHS umožňující další pokračování zadání veřejné zakázky „GSM-R Kolín – Havlíčkův Brod – Brno“, přestože námitkami uchazečů byly napadeny zadávací podmínky. Řídící orgán tedy uznal zadávací podmínky použité v rámci předmětného zadávacího řízení jako nediskriminační, umožňující přístup k zakázce i jiným uchazečům než Kapsch.

Opatření – NO 1

SŽDC zpracuje analýzu stávajících zadávacích podmínek veřejných soutěží staveb infrastruktury GSM-R se zaměřením na vyloučení případných omezení pro konkurenční technologie.

Odpovídá: SŽDC (náměstek modernizace, náměstek provozuschopnosti)

Termín: 31.12.2017

2.3. Zjištění týkající se pořizování palubních jednotek a mobilních terminálů GSM-R

Kontrolní závěr NKÚ (str. 4-5, 12)

Kontrolou pořizování palubních jednotek a mobilních terminálů GSM-R bylo zjištěno:

- *SŽDC pořizovala terminály GSM-R do kolejových vozidel a mobilní terminály GSM-R (telefony GSM-R) bezdůvodně v rámci některých staveb infrastrukturních částí GSM-R. Jejich pořízení tak neproběhlo v soutěžním prostředí.*

Dále bylo zjištěno, že SŽDC pořizovala terminály GSM-R do kolejových vozidel a mobilní terminály (telefony GSM-R) jako dodávky v rámci projektů infrastrukturní části GSM-R (viz předchozí bod 3). Jejich pořízení tak neproběhlo v rámci soutěžního prostředí, neboť jejich dodavatelem byl dodavatel infrastrukturní části. Dodávky přitom netvořily jeden funkční celek pouze s příslušným projektem. U dvou kontrolovaných projektů uvedených v předchozím bodě 4.2a) dodali terminály GSM-R do kolejových vozidel dva různí dodavatelé.

Stanovisko MD

Uvedený postup byl zvolen z důvodu, aby byla zhotovitelem garantována kompatibilita celku, tj. všech jeho jednotlivých částí, což vyžaduje i Železniční agentura Evropské unie (European Union Agency for Railways) – dříve Evropská železniční agentura (ERA), která je odpovědná za bezpečné provozování železnic v Evropské unii. Všechny části systému (a to jak stacionární, tak pohyblivé) musí být vyzkoušeny jako celek, aby tak byly splněny technické specifikace pro interoperabilitu (TSI).

Mobilní telefony GSM-R se na rozdíl od klasických mobilních telefonů používaných v sítích veřejných operátorů nevyrábějí v milionových počtech, ale ve velmi malých výrobních sériích, což je dáno jejich reálnou provozní potřebou. Dalším specifikem těchto přístrojů je implementace speciálních funkcí používaných pouze pro aplikace v železničním provozu a u některých typů i požadavky na velmi vysokou mechanickou, případně klimatickou odolnost. Speciální mobilní telefony určené pro provoz v těžkých podmínkách musí zvládnout náročný a dlouhodobý provoz bez nutnosti dobíjet baterie během pracovní směny. Tyto faktory mají velmi výrazný vliv na cenu jednotlivých typů mobilních telefonů. Rozptyl cen některých typů mobilních telefonů je ovlivněn počtem kusů vyrobených v konkrétních výrobních dávkách.

Opatření – NO 2

Mobilní telefony GSM-R jako náhrada zastaralých již provozovaných nebo pro doplnění existujícího stavu pro provozní pracovníky SŽDC budou pořizovány mimo stavby infrastruktury GSM-R v samostatných veřejných soutěžích.

Odporádá: SŽDC (náměstek modernizace, náměstek provozuschopnosti)

Termín: průběžně, trvale

Kontrolní závěr NKÚ (str. 4, 11-12)

Kontrolou pořizování palubních jednotek a mobilních terminálů GSM-R bylo zjištěno:

- *U jednoho ze dvou kontrolovaných projektů existovala možnost hospodárnějšího řešení, kterou však MD neposuzovalo. U druhého projektu bylo zjištěno riziko, že palubní jednotky GSM-R pořízené z programu č. 127 330 nebudou využity v souladu s podmínkami OPD.*

Pořízení palubních částí systému GSM-R bylo kontrolováno u 2 projektů z 11 financovaných z programu č. 127 330 (příloha 2). Kontrolovanými projekty byly pořízeny palubní části GSM-R pro 381 kolejových vozidel s celkovými náklady 171,8 mil. Kč, z toho 72,7 mil. Kč bylo hrazeno z OPD. Zjištěny byly tyto nedostatky, které mohly nebo mohou mít negativní dopad na hospodárnost vynakládání peněžních prostředků určených na pořízení palubních částí systému GSM-R:

- *Projekt Vybavení vozidel systémem GSM-R, TSS Cargo*

Podle projektu měla být palubní částí GSM-R vybavena speciální hnací vozidla (šlo zejména o pracovní stroje určené k údržbě a opravám tratí). MD projekt schválilo, aniž by posoudilo, zda by vzhledem k charakteru vozidel a omezené míře jejich využití nebylo v souladu s platnou legislativou hospodárnější podpořit pořízení menšího počtu přenosných palubních jednotek GSM-R, které by využívala právě provozovaná vozidla, popř. vybavit je podstatně levnějšími mobilními telefony GSM-R.

- *Projekt Vybavení kolejových vozidel ČD, a.s., systémem GSM-R – 2. etapa*

Podpora z OPD má být poskytována na vybavení kolejových vozidel systémem ERTMS, která jsou používána na tratích sítě TEN-T. Z kontrolovaného projektu bylo především podpořeno vybavení vozidel pro regionální dopravu. Z projektové žádosti ani jiných dokladů předložených MD nebyl zřejmý rozsah provozu podpořených vozidel na tratích sítě TEN-T.

Stanovisko MD

K projektu „Vybavení vozidel systémem GSM-R, TSS Cargo“

Cílem podpory poskytované v rámci programu 127 330 je postupné zajišťování technické a provozní propojenosti systémů železniční sítě České republiky se sousedními železničními sítěmi (interoperability) dle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES a Rozhodnutí Komise 2009/107/ES. V rámci podprogramu 127 332 jsou proto podporovány pouze investice spojené s dosažením technologické úrovně, která je dána výše uvedenými předpisy.

Požadavek na instalaci palubních GSM-R jednotek do lokomotiv vychází z technické specifikace interoperability subsystémů řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému (TSI CCS), definované v Rozhodnutí Komise 2009/107/ES. V příloze A tohoto Rozhodnutí je stanoven povinný požadavek pro interoperabilitu, kdy vozidlová radiostanice musí být schopna pracovat s výkonem 8W. Tento požadavek je schopno plnit pouze pevně zabudované zařízení.

K projektu „Vybavení kolejových vozidel ČD, a.s., systémem GSM-R – 2. etapa“

V rámci hodnocení žádosti bylo posuzováno, jakým způsobem projekt přispěje k navýšení míry vybavenosti vozového parku žadatele terminály GSM-R z celkového počtu vozového parku žadatele, který je potenciálně používán na síti TEN-T. U daného projektu bylo u tohoto kritéria v rámci hodnocení dosaženo 100 %. S ohledem na potenciální provoz všech vozidel na síti TEN-T a nutnost jejich připravenosti pro tento provoz s využitím GSM-R nebylo posuzování míry využívání daných vozidel v rámci regionální dopravy jakkoli relevantní.

3. ZÁVĚR

Celkově je nutno konstatovat, že NKÚ v rámci provedené kontroly nezjistil žádné závažné porušení právních předpisů. MD ve svém stanovisku vysvětluje rozhodující skutečnosti vytýkané NKÚ, objasňuje objektivní příčiny pomalejšího zavádění ERTMS, prezentuje odlišný názor než NKÚ, pokud jde o nastavení indikátorů v OPD, a zdůrazňuje, že pro MD a SŽDC patří zavádění ERTMS k prioritám a v současnosti probíhá nebo je v pokročilé fázi přípravy několik významných staveb na páteřních tratích.

Na úrovni SŽDC byla s ohledem na zjištění NKÚ, uvedená v Kontrolním závěru, navržena dvě opatření, konkrétně zpracování analýzy stávajících zadávacích podmínek veřejných soutěží staveb infrastruktury GSM-R se zaměřením na vyloučení případných omezení pro konkurenční technologie (toto opatření reaguje na doporučení NKÚ v dané věci) a dále pořizování mobilních telefonů GSM-R výhradně mimo stavby infrastruktury GSM-R v samostatných veřejných soutěžích.