



Zápis z jednání Přezkumné komise OPD

Č.J.: 4/2016-430-PPR/10

Datum a čas jednání: 15. 03. 2017, 10:00 – 11:25

Přítomní členové přezkumné komise (dále jen PK):

- [redacted] (předseda PK), O430 MD – odbor fondů EU
- [redacted] O910 MD – odbor infrastruktury a územního plánu
- [redacted] O190 MD – odbor veřejné dopravy
- [redacted] O520 MD – odbor strategie
- [redacted] O130 MD – odbor drážní a vodní dopravy
- [redacted] O120 MD – odbor pozemních komunikací
- [redacted] O710 MD – odbor ITS, kosmických aktivit a VaVal

Tajemník PK: [redacted] O430 MD – odbor fondů EU

Další přizvaní účastníci jednání PK (se souhlasem všech členů PK):

- [redacted] O430 MD – odbor fondů EU
- [redacted] O130 MD – odbor drážní a vodní dopravy

Předmětem jednání PK bylo posouzení tří předložených žádostí o přezkum, které byly na Řídící orgán OPD podány v návaznosti na výstupy věcného hodnocení žádostí o podporu předložených v rámci výzvy 09 pro specifický cíl 1.3 OPD. Podrobné podklady pro jednání, tj. žádosti o přezkum, výstupy věcného hodnocení, dotčené žádosti o podporu a příslušná dokumentace výzvy, byly všem členům PK rozeslány tajemnicí PK elektronicky dne 28.2.2017.

V úvodu jednání všichni členové PK podepsali svá Čestná prohlášení o nezávislosti, nestrannosti, nepodjatosti a mlčenlivosti ve vztahu ke všem posuzovaným projektům.

Následně byli všichni členové PK obecně seznámeni s dosavadním průběhem administrace žádostí o podporu předložených v rámci výzvy č. 09. Dále byli členové PK informováni, že v rámci jednání PK by měla být podrobně prodiskutována všechna vylučovací kritéria, která jednotlivé nedoporučené projekty v rámci věcného hodnocení nespĺnily, a to včetně diskuze nad vypořádáním připomínek vznesených k jednotlivým kritériím. Výsledkem jednání PK by měl být jednoznačný závěr ke každému přezkoumávanému kritériu s konstatováním, zda je podaná žádost o přezkum u daného kritéria důvodná, částečně důvodnou či nedůvodná.

Následně již PK přistoupila k postupnému projednávání jednotlivých žádostí.

Žádost o podporu: Terminál KD Obrnice

Žadatel: VELLERIN, a. s.

Datum a čas projednávání: 15. 03. 2017, 10:00 – 10:25

Podaná Žádost o přezkum se týkala následujících kritérií:

A3 – Efektivnost projektu

A.3a - Socioekonomická oprávněnost projektu na základě výsledků CBA

Žadatel vznesl připomínky ke komentářům hodnotící komise (dále jen „HK“) A) – C), že není jasné, na co konkrétně HK odkazuje v komentáři, že CBA není provedena dle platných metodických pokynů - „Metodika hodnocení ekonomické efektivnosti pro projekty v oblasti infrastruktury multimodální dopravy“ (dále jen „Metodika“), a že nedoložení marketingové studie či podnikatelského plánu dle doporučené struktury analýzy uvedené na str. 27 Metodiky a s tím související nedostatečné zdokumentování vstupů a výstupů z analýzy mělo být řešeno v rámci formálního hodnocení upozorněním s tím, že žadatel je schopen marketingovou studii doplnit.

Po posouzení připomínek žadatele PK konstatovala následující:

- V rámci kontroly formálních náležitostí je hodnoceno, zda projektová žádost je úplná a obsahuje všechny předepsané přílohy, k jejichž doplnění (ne dopracování) lze žadatele vyzvat. Nelze tedy v rámci kontroly formálních náležitostí posuzovat obsah jednotlivých příloh a vyzývat žadatele k jejich dopracování.
- Příloha č. 10 projektové žádosti (dále jen „PŽ“) „Hodnocení ekonomické efektivnosti“ neobsahuje vůbec požadované texty dle doporučené struktury analýzy uvedené v platné Metodice (str. 27-33), na níž ve zveřejněné výzvě odkazoval dokument Upřesnění požadovaných příloh žádosti o podporu v rámci výzvy pro program „Podpora modernizace a výstavby překladišť kombinované dopravy“ – verze ze dne 29.7.2016 (dále jen „Upřesnění“).

Ke komentáři HK D), že chybí dostatečný popis navrhovaných variant, žadatel v připomínce uvedl, že se jedná o subjektivní hodnocení a že popis rozpracuje ve větším detailu.

Po posouzení připomínek žadatele PK konstatovala následující:

- V rámci přílohy č. 8 PŽ Záměr projektu ani v žádném jiném dokumentu není popis variant projektu uveden vůbec a dopracování přílohy PŽ není v rámci jednokolového hodnocení možné.

Ke komentáři HK E) „Uvedené ceny překládky v CBA neodpovídají Příloze č.12“, žadatel uvádí, že údaj opraví.

Po posouzení připomínky žadatele PK konstatovala, že v rámci jednokolového hodnocení není možné PŽ přepracovávat.

Ke komentáři HK F), že v případě zprovoznění překladiště na konci roku 2018 nelze uvažovat s příjmy v roce 2018, vznesl žadatel připomínku, že s příjmy za daný rok uvažovat lze, neboť dle Přílohy č.2 PŽ Harmonogram projektu je zahájení provozní fáze projektu v 1. etapě plánováno na září 2018.

Po posouzení připomínky žadatele PK konstatovala následující:

- s ohledem na uváděný harmonogram, v němž je uvedeno zahájení provozní fáze za celý projekt v prosinci 2018 a na nejasnou provozní návaznost 1. a 2. etapy dle Záměru projektu sice nelze vyloučit, že s příjmy od září 2018 lze počítat, avšak na základě velmi nedostatečných informací

o projektu včetně nerozlišení varianty s projektem a bez projektu není jasné, na základě čeho dané příjmy vlastně vznikají.

Ke komentáři HK G) stran nepochopitelnosti odlišení 1. a 2. etapy v CBA vč. vazby na investiční záměr žadatel uvádí, že jednotlivé v CBA odliší.

Po posouzení připomínky žadatele PK konstatovala, že v rámci jednokolového hodnocení není možné PŽ přepracovávat.

Ke komentáři HK H) „z finanční udržitelnosti projektu není zřejmé, že žadatel má dostatek financí na provoz“, uvádí žadatel v připomínce, že neví o požadavku na prokázání provozního financování, případně jakou formou by měl takový důkaz předložit a požaduje upřesnění tohoto požadavku.

Po posouzení připomínky žadatele PK konstatovala následující:

- Požadavek na prokázání provozního financování i způsob tohoto prokázání jsou formulovány v Metodice, kap. 5.5, bod Zajištění finanční životaschopnosti (udržitelnosti), forma je předepsána ve výpočetních tabulkách Metodiky

Ke komentáři HK I) „Nejsou započítány ani jinak vysvětleny časové ztráty z překládky,“ požaduje žadatel upřesnění ze strany MDČR, jak by tyto ztráty měly být počítány.

Po posouzení připomínky žadatele PK konstatovala následující:

- Výpočet časových úspor a ztrát je obsažen v kapitole 6.2 Metodiky „Úspory ze zkrácení přepravních dob“ a ve výpočetních tabulkách, list „6 Úspory z přepravních dob“.

Ke komentáři HK J) „Chybí analýza rizik a citlivosti,“ namítá žadatel, že toto mělo být řešeno v rámci formálního hodnocení upozorněním.

Po posouzení připomínky žadatele PK konstatovala následující:

- V rámci kontroly formálních náležitostí je hodnoceno, zda projektová žádost je úplná a obsahuje všechny předepsané přílohy, k jejichž doplnění (ne dopracování) lze žadatele vyzvat. Nelze tedy v rámci kontroly formálních náležitostí posuzovat obsah jednotlivých příloh a vyzývat žadatele k jejich dopracování.

Na základě výše uvedených konstatování se členové PK shodli, že Žádost o přezkum je v případě tohoto kritéria „nedůvodná“.

A.3b – Scénáře řešení

Na komentář HK, že není nadefinovaná varianta bez projektu a chybí popis možných jiných variant, které žadatel zvažoval při investici, reagoval žadatel připomínkou, že výpočet varianty s projektem a bez projektu je v Příloze č. 10 MMD-CBA, list č.3 Provozní náklady a list č. 4 Příjmy a že po upřesnění požadavku ze strany MDČR může doložit případně další informace.

Po posouzení připomínek obdržených od žadatele PK konstatovala následující:

- Ve výpočetních tabulkách v příloze č. 10 jsou uvedeny číselné hodnoty pro variantu s projektem a bez projektu, avšak není jasné, na jakých konkrétních předpokladech jsou tyto hodnoty založeny.
- V rámci přílohy č. 8 PŽ Záměr projektu ani v žádném jiném dokumentu není popis variant projektu uveden vůbec a dopracování přílohy PŽ není v rámci jednokolového hodnocení možné.

Členové PK se shodli, že Žádost o přezkum je v případě tohoto kritéria „nedůvodná“.

A4 – Hospodárnost projektu

A.4a – Přiměřenost rozsahu a dimenzování objektů a zařízení účelům projektu.

HK v komentáři uvedla: „Není možné z podkladů určit, projekt není zcela jasně rozdělen na etapu I. a II. a tímto nelze hodnotit hospodárnost projektu. Potřebnost překládacích mechanismů není doložena.“ Žadatel k tomuto namítá následující: „Rozdělení projektu máme uvedeno v Příloze č. 8 Záměr projektu. Po upřesnění požadavku ze strany MDČR můžeme doložit případně další údaje.

Potřebnost překládacích mechanismů - nerozumíme. Projekt je koncipován pro překládku kontejnerů a manipulovatelných návěsů z / na vlak. Po upřesnění požadavku ze strany MDČR můžeme doložit případně další informace.“

Po posouzení připomínek obdržných od žadatele PK konstatovala, následující:

- Popis etap v Příloze č. 8 Záměr projektu je velmi stručný a poněkud zmatečný (např. v 1. etapě je kolej 103 zpřístupněna pro čelní manipulaci, ve 2. etapě je pak kolej 103 snesena), není tedy možné ani s Projektovou dokumentací posoudit hospodárnost, přiměřenost a dimenzování objektů a zařízení objektů účelům projektu, přičemž není ani nijak doloženo, že přepokládané investice ze strany SŽDC budou skutečně realizovány.
- Potřebnost nových předkládacích mechanismů nelze dovodit vzhledem k absenci popisu jak kapacity a stavu stávajících mechanismů, tak i využití nových mechanismů v projektové variantě.
- Dopracování přílohy PŽ (v tomto případě příloha č. 8 Záměr projektu) není v rámci jednokolového hodnocení možné.

Členové PK se shodli, že Žádost o přezkum je v případě tohoto kritéria „nedůvodná“.

C – Ostatní aspekty projektu

C.b – Dopad na existující přepravní proudy

HK k tomuto kritériu uvedla následující komentáře: „Není nikterak prokázáno, chybí marketingová studie a jakýkoliv popis vlivu a chování. Žadatel v žádosti nepopsal dopady na současné proudy KD. Popis předpokládaných přeprav KD je zcela obecný.“ Žadatel k tomu ve své připomínce namítá, že nedoložení marketingové studie mělo být řešeno v rámci formálního hodnocení upozorněním s tím, že žadatel je schopen marketingovou studii doplnit. U popisu dopadů na současné přepravní proudy pak dle žadatele není ze zadání jasné, jak by takový popis měl vypadat, případně jaké konkrétní výstupy by měl obsahovat. Dále žadatel uvádí, že po upřesnění požadavku ze strany MDČR, jak má popis dopadů na proudy KD konkrétně vypadat, může doložit případně další informace.

Po posouzení připomínek obdržných od žadatele PK konstatovala následující:

- Vzhledem k absenci marketingové analýzy i konkrétního popisu projektové varianty a vzhledem k obecnosti popisu dopadu na konkurenční služby nelze skutečně dovodit, na jaké přepravní módy a v jakém rozsahu může mít projekt dopad.
- Případnou nejasnost obsahu požadovaných kapitol projektového záměru je u jednokolových výzev možné řešit pouze formou konzultací s řídicím orgánem při přípravě PŽ, neboť dopracování příloh PŽ a jejich příloh není v rámci jednokolového hodnocení možné.

Členové PK se shodli, že Žádost o přezkum je v případě tohoto kritéria „nedůvodná“.

Členové PK se následně konsenzuálně shodli, že žadatelem předložená Žádost o přezkum věcného hodnocení je ve všech kritériích nedůvodná a byl tak potvrzen závěr věcného hodnocení formulovaný původní hodnotící komisí, a to, že uvedenou **žádost o podporu nelze doporučit ke schválení v rámci OPD.**

Žádost o podporu: Pořízení 2 portálových jeřábů pro překladiště KD v Mělníku

Žadatel: České přístavy, a.s.

Datum a čas projednávání: 15. 03. 2017, 10:25 – 10:55

Podaná Žádost o přezkum se týkala následujících kritérií:

A1 – Účelnost projektu

A.1d – Soulad projektu s pravidly veřejné podpory

HK ve svém komentáři mj. uvádí, že: „je zřejmé, že žadatel překladiště provozuje v prostoru veřejného přístavu, čímž vzniká rozpor jak s účelem využití pozemní části přístavu - překladiště není určeno pro překládku na plavidla, ale pouze mezi železnicí a silnicí, tak s cílem veřejné podpory, protože pokud není překladiště jasně vymezeno nelze tento projekt podpořit.

Při poskytnutí veřejné podpory by případné financování probíhalo prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury (dále jen „SFDI“), kdy je nutné splnit požadavky zákona č. 104/2000 o SFDI, Sb., ve znění pozdějších předpisů. V zákoně o SFDI je definována podpora multimodálních překladišť (§ 2 odst. l) nikoli však veřejného přístavu.

Dle zákona č. 338/1992 Sb., o dani z nemovitých věcí, ve znění pozdějších předpisů, je veřejný přístav dle § 4 odst. o) osvobozen od odvodů daně z nemovitosti, což také žadatel nedeklaruje a tím dochází k nerovným podmínkám ve vztahu k ostatním překladištím KD.

Tento projekt působí celkově nedůvěryhodně, neboť mnohé uváděné údaje jsou chybné/nepřesné nebo nepravdivé.“

Žadatel k tomu vznesl tyto připomínky: „ ... projekt bude realizován na pozemcích veřejného přístavu Mělník, jehož nedílnou součástí je překladiště kombinované dopravy Mělník. Zákon č. 104/2000 Sb. o SFDI však nikde nestanoví, že překladiště kombinované dopravy nemohou být provozována v rámci veřejných přístavů, naopak celoevropská běžná zvyklost je právě tyto multimodální překladiště umísťovat do veřejných přístavů; tento prostor umožňuje propojení železniční a silniční dopravu propojit s vodní dopravou. Dále se hodnotitel odkazuje na zákon č. 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě s tím, že se jedná o rozpor s účelem využití pozemní části přístavu. V § 6 tohoto zákona v bodě 3 se uvádí následující: Pozemní část přístavu může zahrnovat i pozemky, stavby a zařízení umožňující napojení vodní cesty na jiné druhy dopravní infrastruktury. Provozování překladiště není v rozporu s provozováním veřejného přístavu, neboť překlad na vodní dopravu je umožněn vybudovanou svislou přístavní hranou. Rovněž je žadateli hodnotitelem vytýkáno, že v žádosti nebyla deklarována skutečnost osvobození od odvodů z daně z nemovitostí u pozemků, které jsou součástí pozemní části veřejného přístavu, a tím prý dochází k nerovným podmínkám ve vztahu k ostatním překladištím KD. Prohlašujeme, že částka cca 20 000 Kč, o kterou se v tomto případě jedná, nemůže jakkoliv zvýhodnit žadatele oproti jiným překladištím KD. Hodnotitel se odvolává na Rozhodnutím EK SA.39962 - program podpory modernizace a výstavby překladišť kombinované dopravy, přímo na princip podpory: cílem podpory je navýšení kapacity překladišť kombinované dopravy.“

Po posouzení připomínek obdržených od žadatele PK konstatovala následující:

- Podpora překladiště kombinované dopravy umístěného ve veřejném přístavu není vyloučena v zákonu 104/2000 Sb., o SFDI ani ve specifických podmínkách programu „Podpora modernizace a výstavby překladišť kombinované dopravy“.
- „Napojení vodní cesty na jiné druhy dopravy“, na něž se ve vztahu k zákonu č. 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě ve své připomínce žadatel odvolává, však není z PŽ ani z Investičního záměru nijak zřejmé.
- Nedeklarování osvobození od odvodů z daně z nemovitosti u pozemků, které jsou součástí pozemní části veřejného přístavu, nepředstavuje relevantní nerovnost ve vztahu k dalším žadatelům.

Na základě uvedených závěrů se členové PK shodli, že Žádost o přezkum je v případě tohoto kritéria „**částečně důvodná**“.

A3 – Efektivnost projektu

A.3a - Socioekonomická oprávněnost projektu na základě výsledků CBA

Na komentáře HK reagoval žadatel ve svých připomínkách následujícím způsobem:

Komentář HK B) ve věci absence marketingové studie, přílišné obecnosti vstupů a nedostatečné zřejmosti, jak bude překladiště fungovat, žadatel považuje za irelevantní s odkazem na to, že při kvantifikaci předpokládané změny přepravních proudů vycházel z poptávky po svých službách, z trendu a dopravních prognóz v regionu a dalších interních studií a průzkumů, které má žadatel a jeho stávající a budoucí obchodní partneři k dispozici.

Ke komentáři HK F), že finanční udržitelnost projektu ukazuje na obrovské zisky, žadatel uvedl, že jde nikoli o zisky, ale o kladné cash flow z důvodu zahrnutí vlastních zdrojů provedeného ve shodě s metodikou CBA.

Na komentář HK G), že překladiště funguje 8 měsíců zdarma (projekt dokončen 1.4.2018, příjmy doloženy až od 2019), žadatel reagoval s tím, že nejde o dobu poskytování služeb zdarma, nýbrž o náběhové období, v němž z důvodu provozního náběhu nově pořízené technologie a možných rizik realizace projektu není uvažováno navýšení počtu manipulovaných kontejnerů.

Ke komentáři HK H), že žadatel podle finanční analýzy i s dotací prodělá 8 mil. Kč, žadatel namítá, že s ohledem na primární zaměření projektu na snížení negativních vlivů nákladní dopravy na životní prostředí, si je vědom, že se nejedná o projekt, který by mu přinesl bez finanční podpory výrazné finanční zisky.

K chybějící analýze rizik a citlivosti uváděné v komentáři HK I) žadatel uvádí, že rizika projektu byla popsána v textové části žádosti a v Investičním záměru v kapitole 3 - Popis navrhovaných variant.

Po posouzení připomínek obdržených od žadatele PK konstatovala následující:

- Žadatel v daném kritériu zpochybňuje jen některé z komentářů HK a lze tedy mít za to, že si je vědom, že předložená PŽ má tyto nedostatky: A) CBA není plně provedena dle platné Metodiky, C) vstupy a výstupy z analýzy nejsou dostatečně zdokumentovány a E) není zřejmé, proč se sníží náklady na provoz při zvýšeném objemu překládky.
- Žadatelem uváděné výchozí údaje a předpoklady, kterými je zdůvodňována irelevance absence marketingové analýzy, nejsou v PŽ a jejích přílohách konkrétněji doloženy, přičemž Příloha č. 10 projektové žádosti (dále jen „PŽ“) „Hodnocení ekonomické efektivnosti“ neobsahuje vůbec požadované texty včetně marketingové analýzy dle doporučené struktury analýzy uvedené v platné Metodice (str. 27-33), na níž ve zveřejněné výzvě odkazoval dokument Upřesnění.
- Vysvětlení žadatele ke komentářům HK F) a G) je akceptovatelné a dotyčné připomínky jsou důvodné, byť by dané skutečnosti správně měly být obsaženy v textové části CBA dle Metodiky.
- Připomínka žadatele ke komentáři HK H) plně nereaguje na daný komentář a nerozptyluje pochybnosti o správnosti provedené finanční analýzy, neboť z tabulky CBA tabulky 5.a.2 vyplývá, že projekt i s podporou z OPD má přinést žadateli poměrně výraznou finanční ztrátu

Členové PK se shodli, že Žádost o přezkum je i přes relevanci některých dílčích připomínek žadatele v případě tohoto kritéria „**nedůvodná**“.

A.3b – Scénáře řešení

HK nesplnění daného kritéria podložila těmito připomínkami:

„Scénář řešení bez projektu není dostatečně popsán. Současný stav stávajících překladačů a jejich využití není popsáno. Jejich počet je ve skutečnosti prakticky dvojnásobný. Pokud mají být současné

překladače nahrazeny novými portálovými překladači, je nutné doložit doklad o jejich vyřazení a finančně zahrnout výzisk z případného prodeje náhradních dílů a materiálu. Dále je nutné se zamyslet na zhodnocení požadované investice - Žadatel má cíl navýšit překládky o 90 TEU/týdně, což je cca 60 kontejnerů týdně - při investici 110 mil. Kč se jeví takovéto navýšení jako nedostatečné.“

Žadatel v reakci na tyto připomínky uvádí:

„Varianta bez projektu je popsána v úvodu tabulky CBA a v investičním záměru. Stávající provozované nakladače (stohovače) nebudou vyřazeny v důsledku pořízení nových RTG jeřábů, a to z důvodu jejich potřeby při manipulacích přepravních jednotek v rámci celého areálu kombinovaného překladiště. Hodnotitel ve vyhodnocení uvádí chybný počet 9 stohovačů, které jsou prý na překladišti provozovány. Na překladišti je v současnosti provozováno 5 stohovačů - uvedeno v Investičním záměru, kapitola 2.1 Současný stav na překladišti KD Mělník. Žadatel tedy neplánuje nahrazení stávajících stohovačů či jejich zrušení z důvodu zastaralosti.“

Po posouzení připomínek obdržných od žadatele PK konstatovala následující:

- V projektové žádosti, resp. v investičním záměru je skutečně uvedeno 5 stohovačů: „5 stohovačů o nosnosti 10 až 40 t (1 ks je ve vlastnictví žadatele, zbývající 4 jsou ve vlastnictví jiných operátorů – Star Container s.r.o. a Rail Cargo Operator – operujících na překladišti)“, což bylo pravděpodobně ze strany HK mylně interpretováno. Toto konstatování se vztahuje i k vyjádření žadatele k připomínce HK ke kritériu A.4a, kde PK toto již dále neřeší.
- Popis variant uvedený v investičním záměru je jen na obecné úrovni a není z něj mj. patrné, že současné překladače by měly být nadále používány ve variantě s projektem.
- Ke zpochybňované dostatečnosti navýšení překládky při dané investici se žadatel nijak nevyjadřuje.

Členové PK se shodli, že Žádost o přezkum je i přes vyvrácení jedné z dílčích připomínek HK v případě tohoto kritéria „nedůvodná“.

A4 – Hospodárnost projektu

A.4a – Přiměřenost rozsahu a dimenzování objektů a zařízení účelům projektu.

HK k hodnocení daného kritéria uvádí, s odkazem na to, že žadatel nedokládá zrušení žádného z dosavadních provozních překladačů a jeho nahrazení novým překladačem, a na výrazně nižší předpokládaný objem překládek dle statistických výkazů, než bylo dosaženo v překladišti v minulosti, že navýšení kapacity se jeví jako nepotřebné. Dále pak z uváděného předpokládaného využití 2 portálových jeřábů v cílovém stavu, který po přepočtu vychází denně na cca. 5 motohodin vyvozuje takovéto využití pro třisměnný provoz jako neefektivní, s tím, že v souvislosti s marketingovou analýzou není úplně zřejmé, podle čeho žadatel dimenzuje RTG jeřáby.

Žadatel v reakci na tyto připomínky uvádí:

„Stávající provozované překladačí mechanismy (stohovače) nebudou vyřazeny v důsledku pořízení nových RTG jeřábů, a to z důvodu jejich potřeby při manipulacích přepravních jednotek v rámci celého areálu kombinovaného překladiště - vzhledem k rozloze celého překladiště není technicky možné obsloužit celý prostor pouze dvěma RTG jeřáby. Pořízení RTG jeřábů má kromě navýšení kapacity překladiště i výrazný ekologický dopad - snížení hluku a snížení zplodin. RTG jeřáby budou využívány přednostně a pouze v období jejich nedostatečných kapacit budou doplněny provozováním stávajících stohovačů. ... Žadatel tedy neplánuje nahrazení stávajících stohovačů či jejich zrušení z důvodu zastaralosti.

Hodnotitel se ve svém hodnocení zabývá neefektivním využitím jeřábů v cílovém stavu. Není však vůbec brána v potaz otázka externích efektů, tj. úspor z realizace projektu, jako je ekonomické vyjádření znečištění ovzduší, klimatických změn, hluku a nehod. Tyto efekty budou mít významný vliv

na budoucí očekávané navyšování kapacity překladiště kombinované dopravy a to zejména z důvodu udržitelnosti očekávaného postupného navyšování objemu přeprav.

Žadatel prohlašuje, že navýšení objemu přeprav bylo odpovědně stanoveno při znalosti na trhu přeprav nákladní dopravy a jeho značné volatility. Navýšená hodnota byla stanovena jako minimální, nedodržení navržených indikátorů by jinak pro žadatele v případě realizace projektu znamenalo hrozbu v době udržitelnosti projektu v podobě sankcí případně navrácení dotace.“

Po posouzení připomínek obdržných od žadatele PK konstatovala následující:

- V PŽ ani Investičním záměru nejsou uvedeny konkrétní informace k využití stávajících překladačů (stohovačů) v projektové variantě. S ohledem na text popisu varianty lze usuzovat spíše na to, že se spočítá s vyřazením stávajících překladačů.
- Pozitivní vliv projektu z hlediska externích environmentálních vlivů nelze zpochybnit, avšak o přiměřenosti dimenzování RTG jeřábů ve vztahu k účelu projektu nelze z těchto přínosů projektu, které v Investičním záměru nejsou konkrétněji vyjádřeny, blíže usuzovat.
- Z PŽ a jejích příloh celkově nelze přiměřenost rozsahu a dimenzování objektů a zařízení účelům projektu bohužel dostatečně posoudit z důvodu nedostatečného popisu scénářů a chybějící marketingové analýzy v příloze č. 10 PŽ „Hodnocení ekonomické efektivity“.

Členové PK se shodli, že Žádost o přezkum je v případě tohoto kritéria „nedůvodná“.

Členové PK se následně konsenzuálně shodli, že žadatelem předložená Žádost o přezkum věcného hodnocení je v případě třech kritérií nedůvodná a pouze v případě jednoho kritéria částečně důvodná. Byl tak potvrzen výsledek věcného hodnocení HK, a to, že uvedenou **žádost o podporu nelze doporučit ke schválení v rámci OPD.**

Žádost o podporu: Výstavba překladiště KD Pardubice - Černá za Bory

Žadatel: T-PORT, spol. s r.o.

Datum a čas jednání: 15. 03. 2017, 10:55 – 11:25

Podaná Žádost o přezkum se týkala následujících kritérií:

A3 – Efektivnost projektu

A.3a - Socioekonomická oprávněnost projektu na základě výsledků CBA

Na komentáře HK reagoval žadatel ve svých připomínkách následujícím způsobem:

Komentář HK B) ve věci absence marketingové studie, přílišné obecnosti vstupů a nedostatečné zřejmosti, jak bude překladiště fungovat, žadatel považuje za irelevantní s odkazem na to, že při kvantifikaci předpokládané změny přepravních proudů vycházel z poptávky po svých službách, z trendu a dopravních prognóz v regionu a dalších interních studií a průzkumů, které má žadatel a jeho stávající a budoucí obchodní partneři k dispozici.

Ke komentáři HK E), že finanční udržitelnost projektu ukazuje na obrovské zisky, žadatel uvedl, že jde nikoli o zisky, ale o kladné cash flow z důvodu zahrnutí vlastních zdrojů provedení ve shodě s metodikou CBA.

Na komentář HK F), že překladiště funguje 8 měsíců zdarma (projekt dokončen 1.4.2018, příjmy doloženy až od 2019), žadatel reagoval s tím, že nejde o dobu poskytování služeb zdarma, nýbrž o náběhové období, v němž z důvodu provozního náběhu nově pořízené technologie a možných rizik realizace projektu není uvažováno navýšení počtu manipulovaných kontejnerů.

Vůči komentáři HK G) k rozdílné délce životnosti investice (16 let) a referenčního období CBA (30 let) a k absenci započtení reinvestic či generální opravy žadatel namítá, že generální opravy jsou zahrnuty v provozních nákladech a že doba hodnocení 30 let vychází z doby životnosti železniční vlečky.

Ke komentáři HK H), že žadatel podle finanční analýzy i s dotací prodělá 9 mil. Kč, žadatel uvádí, že s ohledem na primární zaměření projektu na snížení negativních vlivů nákladní dopravy na životní prostředí, si je vědom, že se nejedná o projekt, který by mu přinesl bez finanční podpory výrazné finanční zisky.

Po posouzení připomínek obdržných od žadatele PK konstatovala následující:

- Žadatel v daném kritériu zpochybňuje jen některé z komentářů HK a lze tedy mít za to, že si je vědom, že předložená PŽ má tyto nedostatky: A) CBA není plně provedena dle platné Metodiky, C) vstupy a výstupy z analýzy nejsou dostatečně zdokumentovány, D) chybí dostatečný popis navrhovaných variant (hlavně finanční stránka věci) a I) chybí analýza rizik a citlivosti.
- Žadatel nijak nereaguje ani na další uváděné nesprávné či nejasné hodnoty identifikované HK.
- Žadatelem uváděné výchozí údaje a předpoklady, kterými je zdůvodňována irelevance absence marketingové analýzy, nejsou v PŽ a jejích přílohách konkrétněji doloženy, přičemž Příloha č. 10 projektové žádosti (dále jen „PŽ“) „Hodnocení ekonomické efektivnosti“ neobsahuje vůbec požadované texty včetně marketingové analýzy dle doporučené struktury analýzy uvedené v platné Metodice (str. 27-33), na níž ve zveřejněné výzvě odkazoval dokument Upřesnění.
- Vysvětlení žadatele ke komentářům HK E) a F) je akceptovatelné a dotyčné připomínky jsou důvodné, byť by dané skutečnosti správně měly být obsaženy v textové části CBA dle Metodiky.
- Připomínka žadatele ke komentáři HK H) plně nereaguje na daný komentář a nerozptyluje pochybnosti o správnosti provedené finanční analýzy, neboť z tabulky CBA tabulky 5.a.2 vyplývá, že projekt i s podporou z OPD má přinést žadateli poměrně výraznou finanční ztrátu

Členové PK se shodli, že Žádost o přezkum je i přes relevanci některých dílčích připomínek žadatele v případě tohoto kritéria „nedůvodná“.

A.3b – Scénáře řešení

HK nesplnění daného kritéria podložila těmito připomínkami:

„ ... není dostatečně nadefinovaná varianta bez projektu a chybí popis možných jiných variant, které žadatel zvažoval při investici. Projekt se jeví jako výhradní podpora pouze jednomu uživateli překladiště. Do úvahy vstupují varianty typu vlastní vlečka nebo vlivy budoucí proměny žst. Pardubice a Ostřešanské spojky.“

Žadatel v reakci na tyto připomínky uvádí:

„Varianta bez projektu je popsána v úvodu tabulky CBA a v investičním záměru. Další, hodnotitelem popsané varianty jsou součástí dlouhodobých rozvojových plánů jiných investorů, kteří k žadateli nemají žádný vztah.“

Po posouzení připomínek obdržných od žadatele PK konstatovala následující:

- Přestože popis varianty bez projektu (i s projektem) by pokud možno měl zahrnovat i vlivy známých plánovaných zásadních investic v okolí, klíčovou částí popisu varianty je postup žadatele k provozu či dílčím menším investicím v daném scénáři, což samo o sobě v investičním záměru na určité úrovni obecnosti obsaženo je.
- Popis scénáře bez projektu uvedený v investičním záměru je však na příliš obecné úrovni a neposkytuje adekvátní vysvětlení pro hodnoty uváděné v tabulkách v příloze č. 10 PŽ.

Členové PK se shodli, že Žádost o přezkum je v případě tohoto kritéria „nedůvodná“.

A4 – Hospodárnost projektu

A.4a – Přiměřenost rozsahu a dimenzování objektů a zařízení účelům projektu.

HK k nesplnění tohoto kritéria uvádí komentáře k následujícím aspektům:

- Rozpor mezi definicí projektu jako nově budovaného překladiště KD v kap. 1 IZ a coby rozšíření stávajícího překladiště KD v dalších částech IZ;
- Nedostatečný rozsah dokládané „Studie cílového stavu“ (pouze letecký snímek pozemků se zakreslením bez jakéhokoli popisu);
- dimenzování projektu na požadavek kombinované přepravy společnosti FOXCON bez uvedení zájmu jiných potenciálních zákazníků z daného regionu o služby tohoto překladiště;
- absence dostatečného doložení zajištění provozní technologie zpracování uceleného vlaku za 24 hodin (závislost na odstavení vlaku v žst. Pardubice a přepravu přes soukromou vlečku v areálu Logistika Parku, a.s.) a dokumentu dokládajícího trvalou nediskriminační přístupnost pro silniční vozidla k překladišti přes soukromé pozemky a z toho plynoucí rizika komplikací přístupu;
- nedostatečný popis současného stavu stávajících překladačů a jejich využití a s tím související nezahrnutí případného výzisku z vyřazeného zařízení;
- chybějící zdůvodnění potřeby dalších 2 překladačů při zvýšení ze současné překládky realizované stávajícími překladači cca 120 jednotek za týden o 80 jednotek.

Žadatel v reakci na tyto připomínky uvádí:

„V investičním záměru i žádosti je popsán současný stav provizorních ploch, které fungují téměř výhradně jako logistický bod pro zákazníky žadatele v trakčním obvodu Pardubic, a jehož kapacita je v současnosti plně vytížena. Dále je v obou dokumentech vysvětleno, že dojde k vybudování veřejného překladiště kombinované dopravy, tj. bude umožněn nediskriminační přístup všem přepravcům na základě navýšené kapacity překladiště. Toto bylo konzultováno na Ministerstvu dopravy ČR, Odboru drážní a vodní dopravy, s úředníky zodpovědnými za výklad pravidel této výzvy a z jejich strany k této skutečnosti nebylo námitek. Hodnotitel projektu rovněž vytýká, že není doložen zájem jiných potenciálních zákazníků. Doložit ‚vážený‘ zájem budoucích přepravců v horizontu 2-3 let není reálné. Ve zpracovaném Investičním záměru žadatel využil jako jeden z veřejných podkladů prognózu vývoje dopravy zveřejněnou v Dopravní sektorové strategii, kde je potvrzen stabilní růst přeprav kombinované dopravy na území ČR. V našem případě bylo využito extrapolace pro spádové území terminálu. Žádný z oslovených dopravců nebyl ochoten písemně potvrdit zájem o budoucí využití překladiště, o odhadovaném objemu přeprav ani nemluvě. V současné době není překladiště evidováno jako překladiště KD na Ministerstvu dopravy ČR. Dále, není pravda, že by Studie cílového stavu byla předložena bez popisu cílového stavu (viz. Příloha č. 13). Cílový stav je stručně popsán. Rovněž je v Investičním záměru v kapitole 2.1 uvedeno, že stávající stohovače jsou na pokraji své životnosti a vykazují častou poruchovost. V případě realizace projektu budou tyto stohovače udržovány jako záložní a poté sešrotovány. Z tohoto důvodu nebyl v CBA vyčíslen výzisk z jejich prodeje, neboť se bude jednat o zanedbatelnou částku, která by neměla významný vliv na budoucí finanční toky.“

Po posouzení připomínek obdržených od žadatele PK konstatovala následující:

- Rozpor mezi definováním projektu nebyl explicitně vysvětlen, byť lze dovodit, že jako nový je chápán statut veřejného rozšířeného překladiště KD.
- U Studie cílové stavu jsou uvedeny popisky, které kromě legendy obsahují jen velmi strohý popis k využití ploch a kolejí, což není dostatečným podkladem k pochopení zamýšleného fungování provozu překladiště.
- Stabilní růst přeprav kombinované dopravy na území ČR předpokládaný v prognózách dopravy sám o sobě nedokládá potenciální zájem o využití rozšířených kapacit konkrétního překladiště a ponechává pochybnosti o reálném využití služeb veřejného překladiště.
- Odkaz žadatele na samotný statut veřejného překladiště sám o sobě nedává dostatečnou míru jistoty pro zajištění rovné přístupnosti všech zákazníků přes prostory dalších subjektů.

- K doložení provozní technologie zpracování uceleného vlaku za 24 hodin žadatel dále nic neuvádí.
- Informace o využití a sešrotování stávajících nakladačů měly být uvedeny v PŽ. Zanedbatelnost částky nelze na základě samotného sdělení žadatele posoudit a vzhledem k tomu, že výzisky jsou z důvodu principu řádného finančního řízení standardně vykazovány i u podstatně větších infrastrukturních projektů, měla by být minimálně v textu uvedena informace o jejich výši.

Členové PK se shodli, že Žádost o přezkum je v případě tohoto kritéria „nedůvodná“.

B – Technické řešení

B.a – Kapacita překladiště KD pro zpracování ucelených vlaků KD

HK k nesplnění tohoto kritéria uvádí komentáře k následujícím aspektům:

- Není doložen příslib vlastníka železniční vlečky, po níž jsou dopravovány vlaky do překladiště, ani provozovatele infrastruktury v žst. Pardubice na dobu udržitelnosti, že bude možno odstavovat vozy na jejich kolejišti, přičemž kolejiště vlečky neumožňuje přistavení vlaku délky 600 m.
- Z PŽ nelze jednoznačně určit velikost záchytného parkoviště.

Žadatel v reakci na tyto připomínky uvádí:

„Po realizaci projektu bude překladiště schopné zpracovat jeden pár uceleného vlak o délce 600 m za 24 hodin. V žádosti nebylo uvedeno, že kapacita odstavného kolejiště ve vlastnictví žadatele bude po realizaci projektu v délce cca 1 200 metrů. Rekonstrukce železniční vlečky v délce 330 metrů představuje rekonstrukci pouze jedné části tohoto odstavného kolejiště na překladišti tak, aby v budoucnosti vyhovělo požadavkům Dohody AGTC (viz. žádost - Jaký problém projekt řeší). Dále, vlaky nebudou odstavovány v žst. Pardubice, ale budou posunovány po vlečce na místo vykládky/nakládky. V překladišti dojde k rozpojení uceleného vlaku a jeho postupné vykládce/nakládce. Podmínky programu podle našeho názoru nestanovují, že je žadatel povinen doložit příslib vlastníka vlečky či provozovatele infrastruktury v žst. Pardubice o tom, že umožní užívání infrastruktury po dobu udržitelnosti. Kromě toho je v zákoně č. 319/2016 Sb. o drahách, uvedeno v § 22 a bod b) ‚Vlečka je veřejně přístupná, pokud neslouží výhradně potřebě svého vlastníka nebo jiné osoby, a drážní dopravu na ní provozuje více než jeden dopravce‘, a v § 23 je mj. uvedena povinnost provozovatelů veřejně přístupné vlečky ‚zajistit dopravcům nediskriminačním způsobem přístup k jím poskytovaným službám‘.“

Po posouzení připomínek obdržených od žadatele PK konstatovala následující:

- Uvedení příslibu vlastníka vlečky či využívané železniční infrastruktury není podmínkami programu vyžadováno a uvedená ustanovení zákona č. 319/2016 Sb. o drahách představují dostatečnou záruku pro další možnost využívat dotyčnou vlečku. V této věci je žádost žadatele o přezkum důvodná.
- Vysvětlení žadatele ke způsobu zpracování vlaku bez nutnosti odstavení v žst. Pardubice lze obecně akceptovat i přes značnou komplikovanost uvedeného způsobu manipulace při dané konfiguraci vlečky a kolejiště překladiště.
- K možnosti jednoznačného určení velikosti záchytného parkoviště se žadatel nevyjadřuje.

Členové PK se shodli, že Žádost o přezkum je v případě tohoto kritéria „částečně důvodná“.

C – Ostatní aspekty projektu

C.b – Dopad na existující přepravní proudy

HK k nesplnění tohoto kritéria uvádí následující komentáře:

„Vliv je velice neurčitý, chybí marketingová studie. Potvrzení od společnosti Foxconn není jednoznačné (nárůst za jaké období). Není uveden zájem jiných potenciálních zákazníků z daného regionu o služby tohoto překladiště.“

Žadatel v reakci na tyto komentáře uvádí:

„Dopad na přepravní proudy je popsán v Investičním záměru, v kapitole 2.1.1 Podmínky dalšího rozvoje a předpokládaný přínos projektu (str. 14). Domníváme se, že navržený objem přeprav (viz. příloha - Hodnocení ekonomické efektivity projektu a příloha Výpočet indikátorů k plnění navržených cílů) nemůže v žádném případě významně ovlivnit stávající přepravní proudy. Dle očekávání bude vybudované překladiště stále významně využívat společnost FOXCONN CZ, ale vlivem vybudování nových kapacit dojde k poskytování služeb i dalším přepravním na základě nediskriminačního přístupu. Vzhledem k některým daným parametrům překladiště (např. délka odstavných kolejí, vzdálenost překladiště od žst. Pardubice) však nelze očekávat výrazný dopad na stávající přepravní proudy. Realizací projektu jednoznačně nedojde k nepřijatelnému ohrožení stávajících přeprav s ohledem na poskytnutí veřejné podpory tomuto projektu.

Na výstavbu tohoto překladiště, včetně modernizace železniční vlečky jsou již vystavena tři stavební povolení. Tato stavební povolení zaručují posouzení námitek hodnotitele ohledně dopravy odpovědnými pracovníky státní správy Pardubického kraje a města Pardubice - kdyby tyto orgány měly pochybnosti v této problematice, tak by stavení povolení nebyla vydána.“

Po posouzení připomínek obdržенých od žadatele PK konstatovala následující:

- Dopad na přepravní proudy v kap. 2.1.1 v investičním záměru popsán je, byť po kvantitativní stránce převážně v obecných pojmech. Popisované dopady jsou nicméně konsistentní s uváděnou mírou využití rozšířených kapacit překladiště a se strukturou převažující poptávky po službách.
- HK se nezabývala uvedenými vlivy na okolní překladiště, absence marketingové studie a příslibu potenciálních zákazníků samy o sobě zcela neznemožňují posouzení významnosti zásahu do stávajících přepravních vazeb, kterou lze i s odkazem na komentáře HK ke kritériu považovat spíše za nízkou.

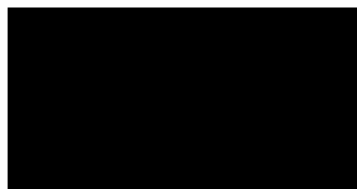
Členové PK se shodli, že Žádost o přezkum je v případě tohoto kritéria „**částečně důvodná**“.

Členové PK se následně konsenzuálně shodli, že žadatelem předložená Žádost o přezkum věcného hodnocení je v případě třech kritérií nedůvodná a v případě dalších dvou kritérií pouze částečně důvodná. Byl tak potvrzen výsledek věcného hodnocení, a to že uvedenou **žádost o podporu nelze doporučit ke schválení v rámci OPD**.

Souhrnný závěr: Členové PK se následně konsenzuálně shodli, že všechny tři předložené Žádosti o přezkum věcného hodnocení projektů „**Terminál KD Obrnice**“, „**Pořízení 2 portálových jeřábů pro překladiště KD v Mělníku**“ a „**Výstavba překladiště KD Pardubice - Černá za Bory**“ jsou vždy minimálně u tří kritérií **nedůvodné** a byl tak potvrzen výsledek věcného hodnocení, a to že všechny výše **uvedené žádosti o podporu nelze doporučit ke schválení v rámci OPD**.

S ohledem na skutečnost, že nad uvedeným závěrem panovala mezi členy PK konsenzuální shoda, tak nebylo nutné přistoupit k hlasování.

Zápis zpracovala:
dne 13.4.2017



tajemník PK

Zápis schválil (na základě předchozího elektronického odsouhlasení ze strany všech členů PK):
dne 13. 4.2017



předseda PK