ČESKÁ REPUBLIKA MINISTERSTVO DOPRAVY	Metodický pokyn	Datum účinnosti: 1. března 2016

Prováděcí pokyny k „Metodice pro hodnocení ekonomické efektivnosti a ex-post posuzování nákladů a výnosů, projektů železniční infrastruktury, pozemních komunikací a dopravně významných vodních cest“

Schváleno rozhodnutím Centrální komise Ministerstva dopravy
dne 23. února 2016
č.j. 26/2016-910-IZD/1

	ZPRACOVAL	OVĚŘIL
ÚTVAR	Odbor infrastruktury a územního plánu	Odbor infrastruktury a územního plánu
FUNKCE		ředitel
JMÉNO	Ing. Magdalena Konvičková	Ing. Josef Kubovský
DATUM	leden 2016	únor 2016
PODPIS		

Prováděcí pokyny k „Metodice pro hodnocení ekonomické efektivnosti a ex-post posuzování nákladů a výnosů, projektů železniční infrastruktury, pozemních komunikací a dopravně významných vodních cest“ (dále jen „Prováděcí pokyny“).

OBSAH

1 ČLÁNEK A - ÚVODNÍ USTANOVENÍ 3

2 ČLÁNEK B – OBECNÉ ZÁSADY HODNOCENÍ EKONOMICKÉ EFEKTIVNOSTI PROJEKTŮ 3

3 ČLÁNEK C – VYMEZENÍ ZÁSADNÍCH POJMŮ KONTEXTU, PROVEDITELNOSTI A VARIANT 4

4 ČLÁNEK D - ÚČINNOST PROVÁDĚCÍCH POKYNŮ 5

5 ČLÁNEK E - VÝJIMKY A ODLIŠNÉ POSTUPY 7

Příloha:

„METODIKA PRO HODNOCENÍ EKONOMICKÉ EFEKTIVNOSTI A EX - POST POSUZOVÁNÍ NÁKLADŮ A VÝNOSŮ PROJEKTŮ ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY, POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ A DOPRAVNĚ VÝZNAMNÝCH VODNÍCH CEST“ verze 12/2015

ČLÁNEK A
ÚVODNÍ USTANOVENÍ

1. Ministerstvo dopravy (dále jen „ Ministerstvo“) vydává, po projednání se Státním fondem dopravní infrastruktury (dále jen „SFDI“) tyto Prováděcí pokyny pro jednotnou úpravu některých částí postupu při hodnocení ekonomické efektivnosti projektů a při ex-post hodnocení nákladů a výnosů projektů železniční infrastruktury, pozemních komunikací a dopravně významných vodních cest“.

2. Součástí těchto Prováděcích pokynů je „Metodika pro hodnocení ekonomické efektivnosti a ex-post posuzování nákladů a výnosů projektů železniční infrastruktury, pozemních komunikací a dopravně významných vodních cest“ verze 12/2015 (dále jen „Metodika“).

3. Důvodem vydání těchto Prováděcích pokynů je implementace nových závazných pravidel Evropské komise pro období 2014 – 2020, a to závazného dokumentu EU „Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/207 ze dne 20. ledna 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013, jde-li o vzory pro zprávu o pokroku, předkládání informací o Velkém projektu, společný akční plán, zprávu o provádění pro cíl “Investice pro růst a zaměstnanost“, prohlášení řídícího subjektu, auditní strategii, výrok auditora, výroční kontrolní zprávu a metodiku provádění analýzy nákladů a přínosů a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1299/2013, jde-li o vzor zpráv o provádění pro cíl „Evropská územní spolupráce“.

4. Implementace klíčových a zásadních změn při hodnocení ekonomické efektivnosti projektů železniční infrastruktury, pozemních komunikací a dopravně významných vodních cest umožní pokračování v další přípravě staveb, předkládání záměrů projektů a studií proveditelnosti k projednání a schválení Centrální komisí MD a předkládání projektových žádosti Velkých projektů k spolufinancování z fondů EU.

ČLÁNEK B
OBECNÉ ZÁSADY HODNOCENÍ EKONOMICKÉ EFEKTIVNOSTI PROJEKTŮ ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY, POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ A DOPRANĚ VÝZNAMNÝCH VODNÍCH CEST

1. Hodnocení efektivnosti investic je nezbytnou součástí každého záměru projektu a studie proveditelnosti. Ekonomická efektivnost těchto projektů je zpravidla prokazovaná metodou CBA, postupem podle platných prováděcích pokynů[1], s výjimkou projektů, u kterých byla schválena možnost alternativního přístupu z důvodu omezených monetizovatelných přínosů projektu.

2. Pokud prováděcí pokyny pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů nelze z doložených odborných důvodů pro daný projekt nebo určitý druh projektů účinně aplikovat, hodnocení ekonomické efektivnosti projektů lze zpracovat alternativní

[1] Viz článek D

odbornou metodou, která však musí být definovaná v prováděcích pokynech nebo explicitně posouzena Centrální komisí MD a schválena v rámci procesu schvalování záměru projektu. Tato metoda by měla aplikovat maximální množství ze standardních předpokladů a výsledkových ukazatelů definovaných v platných prováděcích pokynech pro daný druh projektu či infrastruktury.

3. V případě výjimky z povinnosti zpracovat hodnocení ekonomické efektivnosti projektu podle prováděcích pokynů, je nutné předložit kvalitativní nebo kvantitativní analýzu všech podstatných výsledků a dopadů projektu s ohledem na veřejný zájem České republiky. Analýza musí obsahovat informace, podle nichž lze dostatečně posoudit ekonomický efekt projektu a na jejímž základě Centrální komise MD může vydat své stanovisko k projektu.

4. Výjimky z povinnosti zpracovat hodnocení ekonomické efektivnosti projektů jsou uvedeny v příslušných prováděcích pokynech v části „Odlišné postupy“.

5. Zpracování samostatného hodnocení ekonomické efektivnosti dále není požadováno u záměrů projektů akcí, které jsou součástí schválené tahové/traťové studie proveditelnosti. Toto hodnocení je však možné použít pouze tehdy, jestliže od schválení příslušné studie proveditelnosti nedošlo u dílčích akcí tahu/trati k takovým změnám parametrů projektu (např. technickým, časovým, či finančním), které by podstatně ovlivnily hodnocení ekonomické efektivnosti tahu/trati.

6. Předmětem hodnocení ekonomické efektivnosti může být soubor staveb, provozní celek či traťový úsek, který zahrnuje i projekt, jenž je předmětem záměru

ČLÁNEK C
VYMEZENÍ ZÁSADNÍCH POJMŮ

1. „Velkým projektem“ dle těchto Prováděcích pokynů je stavba (soubor staveb, technologie) jejichž celkové náklady bez DPH přesáhnou 1,8 mld. Kč za předpokladu, že DPH není pro investora způsobilým výdajem. V opačném případě se jedná o stavbu (soubor staveb, technologii), jejichž celkové náklady s DPH přesáhnou 1,8 mld. Kč. V odůvodněných případech pojem „Velký projekt“ může být vymezen i jinak, ale pouze za předpokladu udělení výjimky Centrální komisí MD.

2. „Malým projektem“ jsou všechny projekty, které nejsou Velkým projektem dle výše uvedené definice.

ČLÁNEK D
ÚČINNOST PROVÁDĚCÍCH POSTUPŮ

1. Pro hodnocení ekonomické efektivnosti staveb v programovém období 2014 – 2020 jsou tyto Prováděcí pokyny překlenovacím materiálem s omezenou dobou účinnosti, a to do vydání komplexní národní „Metodiky hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb“, která nahradí tyto Prováděcí pokyny.

2. Dosavadní prováděcí pokyny pro hodnocení efektivnosti projektů železniční infrastruktury, pozemních komunikací a dopravně významných vodních cest:
   - „Prováděcí pokyny pro hodnocení ekonomické efektivnosti investic projektů železniční infrastruktury“, účinné od 22. května 2013,
   - „Prováděcí pokyny pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů silničních a dálničních staveb“, 2012- vč. aktualizace workspace z 4/2015, účinné od 12. prosince 2012,
   - „Prováděcí pokyny pro hodnocení efektivnosti investic na vodních cestách“, účinné od 22. ledna 2014,

   aktualizované novými Prováděcími pokyny, zůstávají v platnosti. V Metodice, tvořící součást nových Prováděcích pokynů smění jen ty postupy a části, které jsou v Metodice výslovně vyjmenovány a které jsou odlišné od postupů uváděných v dosavadních prováděcích pokynech. Postupy v Metodice neuvedené zůstávají v platnosti v té podobě, v jaké jsou uvedeny v dosavadních prováděcích pokynech.

3. Tyto Prováděcí pokyny jsou závazné pro všechny investory projektů železniční infrastruktury, pozemních komunikací a dopravně významných vodních cest, které jsou spolufinancovány z prostředků SFDI a fondů EU v rámci OPD 2014 – 2020, či které jsou výlučně financovány z prostředků SFDI, případně i spolufinancovány z vlastních prostředků investorů.

4. Hodnocení ekonomické efektivnosti dle těchto Prováděcích pokynů bude prováděno u všech Velkých projektů předkládaných k spolufinancování z OPD 2014 – 2020.

5. Záměry projektů a studie proveditelnosti na Velké projekty (předkládané k spolufinancování z OPD 2014 – 2020) lze předložit ke schválení na Centrální komisi MD do 1. července 2016 s hodnocením CBA zpracovaným dle dosavadních prováděcích pokynů pro hodnocení efektivnosti projektů (viz. Článek D bod 2.) s tím, že tyto záměry projektů a studie proveditelnosti budou schvalovány s podmínkou dodatečného dopracování CBA dle této překlenovací Metodiky či dle konečné národní metodiky, po jejím vydání.“

6. Záměry projektů a studie proveditelnosti na Velké projekty (předkládané k spolufinancování z OPD 2014 – 2020) lze předložit ke schválení na Centrální komisi MD do 1. července 2016 s hodnocením CBA zpracovaným dle dosavadních prováděcích pokyny pro hodnocení efektivnosti projektů (viz. Článek D bod 2) s tím, že tyto záměry projektů a studie proveditelnosti budou schvalovány s podmínkou dodatečného dopracování CBA dle této překlenovací „Metodiky pro hodnocení ekonomické

efektivnosti a ex-post posuzování nákladů a výnosů, projektů železniční infrastruktury, pozemních komunikací a dopravně významných vodních cest“ či dle konečné národní metodiky, po jejím vydání.

7. U Malých projektů předkládaných k spolufinancování v rámci OPD 2014 - 2020, u nichž již v minulosti bylo zpracováno hodnocení ekonomické efektivnosti, je nezbytné provést dle těchto Prováděcích pokynů minimálně zpracování finanční analýzy či aktualizaci finanční analýzy.

8. U Malých projektů bude hodnocení ekonomické efektivnosti, dle těchto Prováděcích pokynů, prováděno u těch záměrů projektů a studií proveditelnosti (nebo jejich aktualizaci), které budou zadávány po datu účinnosti těchto Prováděcích pokynů.

9. Podrobnost a rozsah hodnocení ekonomické efektivnosti zpracovaného dle těchto Prováděcích pokynů se může lišit podle velikosti a typu projektu.

ČLÁNEK E
VÝJIMKY A ODLIŠNÉ POSTUPY

1. Obecně se předpokládá univerzální platnost veškerých postupů (resp. vstupních hodnot) uvedených v Metodice tj. platnost pro všechny hodnocené projekty avšak s tím, že v některých specifických případech (především u Malých projektů např. jednostranně zaměřených jen na určitou část infrastruktury nebo projektů s výrazně nízkými investičními náklady) je dle Metodiky možné některé jinak povinné části hodnocení vynechat resp. je zpracovat zjednodušeně, tento přístup je nutné ve zpracovaném hodnocení vysvětlit.

2. Možné výjimky či odlišné postupy jsou uvedeny u příslušných kapitol Metodiky.

3. Alternativní přístup hodnocení ekonomické efektivnosti u projektů železniční infrastruktury lze použít:

   a. u staveb k plnění legislativních požadavků s pevně stanoveným časovým rámcem a u staveb k řízení provozu a sledování vlaků a to dle *„Obecné metodiky zjednodušené multikriteriální analýzy pro ekonomické hodnocení staveb k plnění legislativních požadavků s pevně stanoveným časovým rámcem a staveb k řízení provozu a sledování vlaků*“ - březen 2015; schválené Centrální komisí MD dne 10.3.2015; Centrální komise MD vzala na vědomí doplnění části „B., str. 6 této obecné metodiky „ U staveb ETCS, GSM-R a EMC hodnocení ekonomické efektivnosti metodou CBA z objektivních důvodů není možné, neboť nelze definovat variantu „bez projektu“, která je klíčovým aspektem analýzy nákladů a přínosů. Vzhledem k tomu, že tyto stavby negenerují nositeli projektu příjmy a nemohou být samofinancovatelné, bude od finanční analýzy upuštěno a uváděna bude pouze finanční rozvaha investičních a provozních nákladů po dobu předpokládané životnosti realizované investice. Při hodnocení celospolečenských přínosů bude ekonomická analýza nahrazena „Alternativní metodou hodnocení“ dle této „Metodiky“.“

   b. u staveb ke zvýšení bezpečnosti úrovňových železničních přejezdů, či jejich úprav nebo rušení, a to dle *„Obecné metodiky zjednodušené multikriteriální analýzy pro ekonomické hodnocení železničních přejezdů“* , schválené Centrální komisí MD dne 11.10.2013;

   c. u staveb a zařízení pro pohyb a čekání cestujících v rámci železničních stanic a železničních zastávek (např. nástupiště, podchody, výtahy na nástupiště, přístřešky a osvětlení včetně přístupů) s výjimkou odbavovacích budov;

   d. u samostatných staveb či stavebních opatření investiční povahy u nádražních, technologických, drážních a ubytovacích budov včetně přístupů;

   e. u staveb k eliminaci negativních vlivů železniční dopravy na okolí (např. proti hluková opatření, ochrana proti negativním vlivům elektrické trakce);

   f. u samostatných stavebních opatření, majících charakter rekonstrukcí, dle vyhlášky MD č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů;

   g. u samostatných stavebních opatření k odstraňování následků havárií, sesuvů, povodňových škod, případně následků jiných katastrofických událostí a ke zvýšení bezpečnosti pomocí dopravní signalizace.