

34. Odpoveď ministra dopravy a výstavby Slovenskej republiky Á. Érseka na interpeláciu poslanca Národnej rady Slovenskej republiky E. Hegera podanú 10. februára 2017 vo veci výstavby a prevádzky terminálu intermodálnej dopravy

SEKRETARIÁT PREDSEDU NÁRODNEJ RADY SLOVENSKEJ REPUBLIKY	
Dátum zaevidovania:	10-03-2017
Číslo spisu:	MEV-229/2017
List	Braňslava 6. marca 2017
Číslo:	03596/2017/SRP/180734M

Stupeň dôvernosti: VJ

Vážený pán poslanec,

na základe Vašej interpelácie zo dňa 9.februára 2017 vo veci výstavby a prevádzky terminálu intermodálnej prepravy Žilina – Teplička nad Váhom Vám zasielam odpoveď na Vaše otázky:

1. Aké boli náklady na výstavbu tohto terminálu?

Odpoveď:

Stavebné náklady na výstavbu terminálu: 17 144 277,17 Eur bez DPH

2. Akú presnú čiastku pokrývala suma poskytnutá z kohézneho fondu a akú čiastku predstavovali vlastné zdroje?

Odpoveď:

Rozdelenie stavebných nákladov 17 144 277,17 Eur bez DPH:

Kohézny fond: 13 264 202,60 Eur

Spolufinancovanie ku kohéznemu fondu: 2 340 741,63 Eur

Kapitálové transfery: 1 539 332,94 Eur

3. V akom stave je výber koncesionára ?

Odpoveď:

Uvedenie terminálu Žilina do prevádzky sa realizuje v zmysle metodiky PPP projektov: „Postup pri príprave a realizácii PPP projektu a kontrolný mechanizmus“ vydanej Ministerstvom financií Slovenskej republiky v marci 2015. V súčasnej dobe sa ukončuje právna analýza uskutočniteľnosti, zároveň prebiehajú práce na testovaní trhu, súťažných podkladov, finalizácii návrhu platobného mechanizmu a finančných analýzach. Ukončenie analytickej a návrhovej časti projektu je plánované do konca marca 2017. Následne bude materiál pred vyhlásením verejného obstarávania podľa *uznesenia vlády SR č. 786 z 19. 09. 2007 k návrhu implementácie schémy technickej pomoci pre verejno-súkromné partnerstvá verejného obstarávania* predložený v máji 2017 na rokovanie vlády SR (po zabezpečení pripomienkovacieho konania).

4. Prečo koncesionár nie je vybraný, respektíve, čo bolo prekážkou výberu koncesionára doposiaľ?

5. Prečo sa koncesionár nevyberal paralelne s výstavbou?

Odpoveď:

Koncesionár sa nevyberal paralelne vzhľadom k tomu, že:

- Európska komisia viedla so Slovenskou republikou proces "vyšetrovania" na základe podnetu spoločnosti Metrans a ďalších prevádzkovateľov terminálov v predmete podozrenia narušenia trhu a štátnej pomoci.
- Tento proces vyústil do ROZHODNUTIA KOMISIE zo dňa 17. júla 2013 o opatrení/schéme pomoci/ štátnej pomoci SA.34369 (13/C) (ex 12/N) – Výstavba a prevádzka verejných terminálov intermodálnej dopravy, ktorú Slovenská republika plánuje realizovať;
- bolo nevyhnutné vysvetliť právne dôsledky tohto ROZHODNUTIA KOMISIE vo vzťahu k ďalšiemu postupu, aby neboli voči Slovenskej republike použité sankcie a zároveň, aby bolo možné regulárne využiť potenciál Terminálu a posunúť napĺňanie cieľov Bielej knihy;
- bol v čase výstavby Terminálu negociovaný ďalší balíček železničnej legislatívy, ktorého predmetom boli práve servisné zariadenia, ktorým je a má byť aj TIP ZA. Tento proces vyústil až v decembri 2015 prijatím novej úpravy zákona č. 513/2009 Z.z. o dráhach ;
- v marci 2015 boli z úrovne Ministerstva financií SR upravené základné dokumenty pre spracovanie, riadenie a kontrolu PPP projektov, ktoré si svojim rozsahom vyžadovali významný časový priestor na naštudovanie a konzultácie metodík zo strany Železníc SR a MF SR, príprava projektu si vyžaduje koordináciu cez široké spektrum zúčastnených partnerských strán;
- množstvo podstatných rozhodnutí a podmienok v súvislosti s budúcim nediskriminačným a transparentným prevádzkovateľom Terminálu sa teda v konečnom dôsledku sústredilo do obdobia výstavby, ukončenia stavby Terminálu a blízkeho následného časového obdobia;
- projekt prevádzkovania TIP Žilina koncesionárom je unikátnym projektom, ktorý doposiaľ nebol v podmienkach Slovenskej republiky realizovaný,
- jedná sa o prvý intermodálny terminál v SR, ktorý bude verejný,
- ŽSR ako manažér infraštruktúry sú správcom prvého intermodálneho terminálu vo vlastníctve štátu,
- koncesná zmluva bude mať dlhodobý charakter (cieľom je nájsť prevádzkovateľa na obdobie 30 rokov), vrátane relevantného ekonomického modelu;
- TIP Žilina je servisné zariadenie, ktorého prevádzku prístup, reguláciu cien a pod upravuje Smernica EÚ34/2012, ktorá bola implementovaná do Zákona o dráhach č. 513/2009 v znení neskorších predpisov s účinnosťou od 15. 12. 2015.

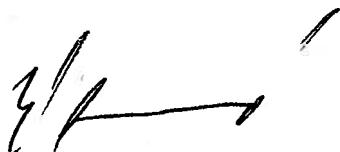
Preto bolo nevyhnutné k výberu prevádzkovateľa verejným obstarávaním pristúpiť s maximálnou precíznosťou a zodpovednosťou s cieľom maximalizovať úspech pri dodržaní rozhodnutí EK a neporušení legislatívy v oblasti železničnej dopravy a verejného obstarávania. Uvedené si vyžaduje väčší časový rámec.

6. Aké sú náklady na udržiavanie tohto terminálu v čase jeho nefunkčnosti ?

Odpoveď: Náklady na údržbu TIP Žilina tvorili 68 452,16, z toho údržba servisného zariadenia – žeriavu činí 45 858,69 €.

Na základe uvedeného si Vás záverom dovoľujem ubezpečiť, že MDV SR ako riadiaci orgán pre Operačný program doprava 2007 - 2013 v spolupráci s ŽSR podniká všetky nevyhnutné kroky na urýchlené začatie prevádzky Terminálu intermodálnej prepravy Žilina – Teplička nad Váhom.

S pozdravom



Vážený pán
Eduard Heger
poslanec NR SR
Národná rada Slovenskej republiky
Bratislava

Na vedomie:
Vážený pán
Andrej Danko
predseda Národnej rady SR
Národná rada Slovenskej republiky
Bratislava