

**ČESKÁ REPUBLIKA
MINISTERSTVO DOPRAVY**



EVROPSKÁ UNIE
Fond soudržnosti
Operační program Doprava

**Pořízení a modernizace železničních
kolejových vozidel
(ev. č. 127 65)**

**Dokumentace programu pro implementaci projektů zaměřených na
podporu železničních kolejových vozidel v rámci oblasti podpory 1.3
OPD 2007-2013 a v rámci specifického cíle 1.5 OPD 2014-2020**

Srpen 2015

Obsah:

1. ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROGRAMU	3
2. BILANCE INVESTIČNÍCH POTŘEB A ZDROJŮ PROGRAMU	5
2.1. INVESTIČNÍ POTŘEBY	5
2.2. VEŘEJNÁ PODPORA VE VZTAHU K PROGRAMU	8
2.3. ZDROJE FINANCOVÁNÍ.....	10
3. TECHNICKO – EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ CÍLŮ PROGRAMU	12
3.1. VYMEZENÍ CÍLŮ PROGRAMU	12
3.2. ZDŮVODNĚNÍ CÍLE „ZAJIŠTĚNÍ OBNOVY DOPRAVNÍHO PARKU VEŘEJNÝCH SLUŽEB V OBLASTI OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY“	13
3.3. ZDŮVODNĚNÍ CÍLE „ZAJIŠTĚNÍ INTEROPERABILITY V SOULADU S TSI“	16
3.4. ZDŮVODNĚNÍ CÍLE „ZVÝŠENÍ ÚROVNĚ KVALITY A SPOLEHLIVOSTI POSKYTOVANÝCH SLUŽEB“	19
3.5. ZDŮVODNĚNÍ CÍLE „SOULAD S PRIORITYMI V OTÁZKÁCH ENERGETICKÉ EFEKTIVITY, ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A BEZPEČNOSTI“	23
4. PODMÍNKY POSKYTNUTÍ PODPORY	26
4.1. PŘÍJEMCI PODPORY	26
4.2. ZPŮSOBILÉ VÝDAJE	26
4.3. UDRŽITELNOST PROJEKTOVÉHO ZÁMĚRU.....	31
5. KRITÉRIA A ZPŮSOB HODNOCENÍ ŽÁDOSTI O POSKYTNUTÍ DOTACE	33
5.1. OBSAH ŽÁDOSTI	33
5.2. POSTUP HODNOCENÍ.....	33
6. PRAVIDLA PRO PŘEKLÁDÁNÍ ŽÁDOSTÍ O PLATBY ZA PROVEDENÉ PRÁCE Z PROSTŘEDKŮ SR	37
7. VYHODNOCENÍ EFEKTIVNOSTI ZDROJŮ VYNALOŽENÝCH NA PŘÍPRAVU A REALIZACI PROGRAMU	39
8. KONTROLNÍ ČINNOST V RÁMCI PROGRAMU	39

1. ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROGRAMU

Název programu:	Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel
Evidenční číslo:	127 65
Správce programu:	Odbor veřejné dopravy Ministerstva dopravy ČR
Příprava realizace programu:	15. 3. 2015-31. 7. 2015
Doba realizace programu:	1. 8. 2015 -31. 12. 2023
Závěrečné vyhodnocení programu:	1. 1. 2024 -30. 6. 2024
Indikátory	Počet nově pořízených vozidel osobní železniční dopravy ¹ : 157 Počet nově pořízených elektrických jednotek os. žel. dopravy: 77 Počet nově pořízených motorových jednotek os.žel. dopravy: 80
Celkový finanční objem podpory:	20,264 mld. Kč v členění 1,2 mld. Kč prostřednictvím podprogramu Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel- OPD 1 19,064 mld. Kč prostřednictvím podprogramu Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel- OPD 2
Míra podpory	Maximální výše podpory pro příjemce dotace je stanovena až na 100 % celkových způsobilých nákladů (z toho 85% z Fondu soudržnosti EU a 15% z rozpočtu objednatele smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou dráží osobní dopravou, variantně může být v případě regionální dopravy 15% hrazeno z rozpočtu dopravce)

Název podprogramu:	Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel- OPD 1
Evidenční číslo:	127 652
Správce podprogramu:	Odbor veřejné dopravy Ministerstva dopravy ČR
Příprava realizace podprogramu:	15. 3. 2015-31. 7. 2015
Doba realizace podprogramu:	1. 8. 2015 -29. 2. 2016
Indikátory	Počet nově pořízených vozidel osobní železniční dopravy: 6

¹ Vozidlem se pro účely posouzení indikátorů rozumí všechna z dotace pořízená vozidla, tvořící ucelenou vlakovou soupravu. zejména se jedná o elektrické, motorové a netrakové jednotky (hnací vozidlo je posuzováno společně s netrakovou jednotkou), v případě vozů klasické stavby je za vozidlo považován počet železničních vozů, tvořících standardní vlakovou soupravu, která je popsána v žádosti o dotaci.

	Počet nově pořízených elektrických jednotek os. žel. dopravy: 6
Celkový finanční objem podpory:	1,2 mld. Kč v členění 1,020 mld. Kč z prostředků EU prostřednictvím OP Doprava 2007-13 180 mil. Kč národního spolufinancování ze zdrojů státního rozpočtu
Míra podpory	Maximální výše podpory pro příjemce dotace je stanovena na 100 % celkových způsobilých nákladů (z toho 85% z Fondu soudržnosti EU a 15% z rozpočtu objednatele smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou)

Název podprogramu:	Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel- OPD 2
Evidenční číslo:	127 653
Správce podprogramu:	Odbor veřejné dopravy Ministerstva dopravy ČR
Příprava realizace podprogramu:	15. 3. 2015-31. 7. 2015
Doba realizace podprogramu:	1. 8. 2015 -31. 12. 2023
Indikátory	Počet nově pořízených vozidel osobní železniční dopravy: 151 Počet nově pořízených elektrických jednotek os. žel. dopravy: 71 Počet nově pořízených motorových jednotek os.žel. dopravy: 80
Celkový finanční objem podpory:	19,064 mld. Kč v členění 17,849 mld. Kč z prostředků EU prostřednictvím OP Doprava 2013-2020 1,215 mld. Kč národního spolufinancování ze zdrojů státního rozpočtu
Míra podpory	Maximální výše podpory pro příjemce dotace je stanovena až na 100 % celkových způsobilých nákladů (z toho 85% z Fondu soudržnosti EU a 15% z rozpočtu objednatele smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou, variantně může být v případě regionální dopravy 15% hrazeno z rozpočtu dopravce)

2. BILANCE INVESTIČNÍCH POTŘEB A ZDROJŮ PROGRAMU

2.1. INVESTIČNÍ POTŘEBY

Cílem programu „Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel“ (dále jen „Program“) je podpora dopravní obslužnosti území ČR a zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy. Jedním z finančně nejnákladnějších faktorů při provozování osobní železniční dopravy jsou přitom investice do vozidlového parku, právě do této oblasti jsou proto směřovány prostředky Programu. Vzhledem k tomu, že na jednotlivé projekty v rámci Programu bude poskytnuto až 85% celkových způsobilých výdajů z prostředků EU, je Program v zájmu dlouhodobé udržitelnosti výstupu zaměřen výhradně na pořizování nových vozidel v rámci ucelených provozních konceptů na konkrétních linkách formou tzv. závazků veřejné služby². V rámci programu nebude podporována modernizace vozidel, která je zpravidla rovněž finančně náročná³, ale výsledný efekt z hlediska zvýšení atraktivity železniční dopravy pro cestující veřejnost není zdaleka takový jako v případě nových vozidel. Pro účely Programu se jedná o nová vozidla tehdy, pokud jsou pořízena přímo od výrobce a tento výrobce je jako nová výslovně deklaruje. Není možné pořizovat vozidla od jiného vlastníka, než je jejich výrobce.

Podpora investic do vozidlového parku železniční dopravy z veřejných zdrojů má v ČR dlouhou tradici. Na počátku 21. století probíhala v omezeném rozsahu podpora z národních zdrojů prostřednictvím Ministerstva dopravy. Např. v roce 2006 byla v rámci programu 227 610 „Podpora pořízení a obnovy železničních kolejových vozidel“ vynaložena ze státního rozpočtu částka 395 mil. Kč. Tento program umožňoval podporu do výše 30% z pořizovací ceny vozidla, v případě vozidel závislé (elektrické) trakce mohla být podpora ještě vyšší. Obdobný charakter měla podpora z veřejných zdrojů i v dalších letech tohoto období. Dále byla v letech 2003-2007 využívána podpora společnosti EUROFIMA, kde se jednalo o model financování se státní zárukou za úvěry. Příjemcem této podpory byl výhradně dopravce České dráhy, a.s., a celková výše této podpory činila částku 135 mil. EUR, tedy zhruba 4 mld. Kč v tehdejší kurzu. V období 2007-2013 byla na základě notifikace N 409/2008 – Pořízení a obnova vozidel pro železniční dopravu poskytována podpora na obnovu železničních vozidel pro regionální dopravu z prostředků EU prostřednictvím jednotlivých regionálních operačních programů. Tato podpora dosahovala výše 40-60% celkových způsobilých výdajů projektu⁴ a celkový objem finanční podpory se v různých regionech soudržnosti značně lišil. V některých případech totiž nebyla alokována částka vyčerpána z důvodu nezájmu potenciálních žadatelů (pro něž vynaložení podílu 40-60% celkových nákladů z vlastních zdrojů představovalo stále značnou finanční zátěž). Např. v rámci ROP Střední Čechy činila celková výše podpory z prostředků EU částku 380 mil. Kč, přičemž bylo v rámci dvou projektů pořízeno celkem 5

² Čl. 2 písm. e) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70

³ Náklady na modernizaci stávajícího vozidlového parku dosahují zpravidla výše 40-70% z ceny nového vozidla při podstatně kratší ekonomické a zejména morální životnosti.

⁴ Dle charakteru žadatele: velký podnik-40%, střední podnik-50% a malý podnik-60%.

modernizovaných motorových jednotek nezávislé trakce a 4 nové příměstské elektrické jednotky.

Celková potřeba investic v oblasti vozidlového parku osobní železniční dopravy a jeho obnovy závisí na několika faktorech, přičemž lze jednoznačně říci, že je tato potřeba značně vysoká. Z hlediska cestujících je značná část služeb dosud provozována vozidly zcela nevyhovující kvality a stáří. Chceme-li rozsah potřebného ekonomického cyklu kvantifikovat, musíme se však opřít toliko o celková statistická data⁵ v oblasti osobní železniční dopravy⁶, přičemž není možné zohlednit budoucí vývoj přepravní poptávky na jednotlivých linkách a z toho vyplývající provozní koncepci. Na základě dosavadního trendu lze ale usuzovat na další růst poptávky po tomto druhu dopravy a to zejména v období přepravních špiček, které jsou z pohledu vozidlového hospodářství nejnáročnější. Zhruba lze investiční potřeby při zohlednění plného třicetiletého životního cyklu obnovy železničních vozidel určit na 5-8 mld. Kč ročně (celkovou potřebu obnovy vozidlového parku lze potom velmi přibližně odhadovat na více než 100 mld. Kč), přičemž dosavadní forma veřejné podpory v této oblasti tyto potřeby saturovala jen z velmi malé části. Je sice otázkou, zda je nutné uvedený ekonomický cyklus striktně udržet na všech dopravních službách, tedy i na dráhách místního či úzce regionálního významu, i tak ale uvedená řádová částka ukazuje, že potřeba obnovy vozidlového parku osobní železniční dopravy přesahuje nejen rozpočtové možnosti veřejných rozpočtů, ale zejména kapacitní možnosti výrobců a možnosti přípravy kvalitnějších provozních konceptů.

Investiční potřeby Programu jsou v zásadě limitovány schopností výrobců vozidel potřebná vozidla v požadovaném krátkém čase vyrobit a možnostmi objednatelů popř. dopravců nové kvalitnější provozní koncepty zavést, neboť neutěšený stav vozidlového parku v České republice dostupné možnosti podpory převyšuje. Celkový finanční objem podpory v Programu představuje částku 20,264 mld. Kč. Tato částka je složena z prostředků Evropské Unie, alokovaných v Operačním programu Doprava (dále jen „OPD“) pro období 2007-13 (1,020 mld. Kč v rámci oblasti podpory 1.3), v OPD pro období 2014-20 (přibližně 17,849 mld. Kč v rámci specifického cíle 1.5) a národního spolufinancování ze státního rozpočtu. Z důvodu mírně odlišných pravidel pro čerpání prostředků EU v rámci jednotlivých období OPD bude Program rozdělen na 2 podprogramy podle zdrojů. V podprogramu 127 652 Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel- OPD 1 budou čerpány prostředky z OPD 2007-13, zatímco v podprogramu 127 653 Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel- OPD 2 prostředky z OPD 2014-20.

Podíl národního spolufinancování ve výši 15%, připadající na vozidla nadregionální dopravy bude hrazen z rozpočtové kapitoly 327 Ministerstvo dopravy. Vzhledem k tomu, že na podporu tohoto druhu dopravy je kalkulováno s částkou 9,3 mld. Kč⁷, dosahují nároky na

⁵ Ročenka dopravy České republiky 2013. MD 201, s. 50 a násl.

⁶ Počet přepravených cestujících na železnici v roce 2009: 165 mil. osob, v roce 2013: 174,5 mil. osob., Ročenka dopravy České republiky 2013. MD 201, strana 64.

⁷ Jedná se o součet veškerých způsobilých výdajů všech předpokládaných projektů za celou dobu trvání Programu.

státní rozpočet výše 1,395 mld. Kč. V případě vozidel určených pro regionální dopravu jsou přípustné dvě varianty úhrady národního spolufinancování ve výši 15% z celkových způsobilých nákladů, přičemž ani v jednom případě netvoří příslušná částka součást prostředků Programu:

- objednatel (příslušný kraj) uhradí podíl ve výši 15% ze svého rozpočtu.
- dopravce, zajišťující výkony v závazku veřejné služby příslušného kraje, uhradí podíl ve výši 15% z vlastních prostředků.

Z ekonomického hlediska je výhodnější, aby se na celkových způsobilých výdajích podílel spíše objednatel než dopravce. Ačkoliv se jedná ve všech případech o investiční výdaje, budou v následujících letech o poskytnutou výši dotace odečteny kompenzace, jež uhradí objednatelé veřejné dopravy v souladu se svými smluvními povinnostmi⁸, jak je podrobněji uvedeno v podmínkách poskytnutí podpory. V případě národního spolufinancování dopravce z vlastních prostředků

- a) by si dopravci identickou částku nárokovali jakožto kompenzaci za veřejné služby v rámci smluvního vztahu s objednatelem veřejné dopravy v průběhu plnění smluv o veřejných službách⁹, tato vozidla by tedy po uplynutí doby ekonomické životnosti byla v rámci smluv o veřejných službách veřejnou správou uhrazena v plné výši,
- b) subjekty veřejné správy by ale musely v průběhu následujících 30 let ekonomické životnosti vozidel hradit nejen samotné odpisy, ale také finanční náklady spojené s úroky komerčních finančních institucí za úvěry spojené se získáním kapitálu v době provozování vozidel odpovídající 15% jejich pořizovací ceny; tyto náklady mohou při dlouhodobém úvěrovém financování odpovídajícím odepisování vozidla dosáhnout řádu srovnatelného se samotnou výší poskytnutého úvěru a
- c) by v takovém případě měla vozidla po 15 letech, kdy původní smlouva o veřejných službách vyprší, nenulovou zůstatkovou hodnotu a musela by být úplatně převedena na nového provozovatele veřejných služeb, což je komplikovaný proces, který vyžaduje finanční transfer mezi původním a novým provozovatelem vozidla, na jehož provedení je závislé řádné plnění nové smlouvy o veřejných službách a jehož podmínky musí být zapracovány i v nabídkovém řízení nebo smlouvě o veřejných službách.

Lze proto shrnout, že z hlediska veřejného zájmu je proto výrazně jednodušší spojit tuto část kompenzace s finanční podporou EU již při pořízení vhodných vozidel, určených na tyto smluvní výkony, tzn. uhradit národní spolufinancování ve výši 15% způsobilých výdajů z vlastních prostředků objednatelů (krajů státu). Při přípravě Programu bylo tudíž přihlédnuto k reálným možnostem spolufinancování Programu ze státního rozpočtu nejen z hlediska výdajů investičních, ale i ohledem na následné výdaje formou kompenzací za veřejné služby

⁸ Ust. § 23 zákona o veřejných službách a související prováděcí předpisy.

⁹ Podle § 9 zákona o veřejných službách

v rámci smluvního vztahu s objednateli veřejné dopravy, které by přitom státní rozpočet zatěžovaly po celou dobu trvání těchto smluv (standardně 15 let).

Konkrétní představu o vhodnosti poskytnout dopravci dotaci ve výši celkové pořizovací ceny vozidla ukazuje modelový příklad z praxe financování osobní železniční dopravy v ČR. Je uvažováno pořízení pěti elektrických jednotek pro nadregionální dopravu v hodnotě 200 mil. Kč/kus, celková výše způsobilých výdajů tedy činí 1 mld. Kč. Z toho podíl národního spolufinancování ve výši 15 % celkových způsobilých výdajů činí 150 mil. Kč, v případě financování tohoto podílu dopravcem je uvažováno využití pětiletého reinvestičního dluhopisu, což je nejběžnější model financování obnovy vozidlového parku železniční dopravy v ČR, přiměřený zisk je kalkulován ve výši 2,5%. Výnos dluhopisů není pravidelně vyplácen, nýbrž jednou ročně ke stanovenému datu automaticky reinvestován formou připsání dalších spořicíh státních dluhopisů na majetkový účet, počet kusů dluhopisů se tedy každoročně zvyšuje. Reinvestované výnosy dluhopisů spolu s posledním výnosem dluhopisů jsou vypláceny k datu splatnosti daných dluhopisů. Celkové náklady se v tomto modelovém případě vlivem nákladů na financování pro státní rozpočet zvyšují za dobu 30 let o 156 mil. Kč oproti situaci 100% dotace z ceny vozidel, celkové náklady státního rozpočtu jsou tedy více než dvojnásobné. Uvedená částka přitom není v čase rozložena lineárně, ale větší část nákladů je uplatněna v průběhu prvních 15 let ekonomické životnosti vozidla, tedy v rámci první smlouvy o veřejných službách po poskytnutí dotace. Z pohledu ekonomiky veřejných rozpočtů se tedy jeví forma 100% dotace dopravci jako jednoznačně efektivnější.

2.2. VEŘEJNÁ PODPORA VE VZTAHU K PROGRAMU

Maximální výše dotace činí v obou programech až 85% celkových způsobilých výdajů, což je umožněno tím, že na základě stanoviska Evropské Komise číslo SA.38002/2014PN se režim podpory odvíjí od ustanovení Nařízení EP a Rady č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících a o zrušení Nařízení (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 (dále jen „Nařízení č. 1370/2007“), umožňující až 100% financování pořizovaných vozidel za předpokladu, že tato vozidla budou provozována v rámci závazku veřejné služby ve smyslu Nařízení č. 1370/2007. Toto nařízení se zabývá problematikou poskytování kompenzací za poskytování veřejných služeb v oblasti drážní i silniční dopravy. Stanovuje podmínky pro poskytování veřejných prostředků jako protiplnění za veřejné služby v přepravě cestujících a vymezuje způsob stanovení kompenzace. U přímo uzavřených smluv¹⁰ stanoví, že kompenzace nesmí překročit částku nezbytnou pro pokrytí čistého finančního dopadu sjednaného závazku veřejné služby na náklady a příjmy, s ohledem na přiměřený zisk provozovatele veřejných služeb. Rovněž pro případ sjednání smlouvy o veřejných službách na základě nabídkového řízení stanoví Nařízení č. 1370/2007 základní pravidla, která musí být

¹⁰ Uvedené platí při sjednání smluv podle článku 5, odst. 2, 4, 5 a 6 Nařízení č. 1370/2007, tedy pro případ přímého uzavření smlouvy s vnitřním provozovatelem, v případě malé zakázky, mimořádné situace a přímého zadání v oblasti železniční dopravy.

při sjednání kompenzace dodržována. Kompenzace za provozování veřejných služeb vyplacené v souladu s Nařízením č. 1370/2007 jsou na základě článku 9 odst. 1 tohoto nařízení a slučitelné se společným trhem, aniž by byly oznamovány Komisi.

Náklady uznatelné pro stanovení výše kompenzace mohou zahrnovat ve smyslu ustanovení článku 4 odst. 1 písm. c) Nařízení č. 1370/2007 rovněž fixní náklady na zajišťování veřejných služeb. Mezi tyto fixní náklady patří rovněž náklady na amortizaci majetku, zejména odpisy vozidlového parku. V souladu s tím i česká vyhláška č. 296/2010 Sb. o postupech pro stanovení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace vymezuje odpisy dlouhodobého majetku jako uznatelné náklady uplatnitelné při výpočtu výše kompenzace. Vedle toho mohou být uznatelné i náklady potřebné na předfinancování vozidel, a to s ohledem na skutečnost, že jsou odpisy objednateli hrazeny teprve *v průběhu* ekonomické životnosti vozidla, tedy v době účetního odepisování vozidla, ale dopravce je povinen vozidlo pořídit zpravidla před zahájením plnění smlouvy o veřejných službách.

Doba účetního odepisování nových železničních kolejových vozidel je v České republice zpravidla 30 let. Znamená to, že za 30 let provozu vozidla je celá hodnota vozidla, navýšená o případné finanční náklady, v rámci smluv o veřejných službách kompenzačními platbami zaplacená. Tento program umožňuje, aby byla vozidla financována odlišným způsobem, kdy by došlo k poskytnutí investiční dotace na pořízení vozidel a následně část vozidla, na kterou by byla investiční podpora poskytnuta, nebude předmětem kompenzovatelných odpisů ani souvisejících finančních nákladů. Program předpokládá i variantu, kdy by plná hodnota vozidla byla investiční dotací zaplacená zcela, a tedy by vozidlo vůbec předmětem kompenzovatelných odpisů nebylo, popřípadě variantu, kde k pořízení vozidla přistoupí přímo objednatel.

K dané problematice obdržela Česká republika rovněž dopis Evropské komise č. j. COMP/F2/RH/tt-*D2014/078363 z 30. července 2014, v němž Evropská komise konstatuje, že česká strana garantuje, že z dotace pořízený vozidlový park bude po celou dobu své ekonomické životnosti provozován v rámci smluv o veřejných službách. Z toho důvodu příslušné útvary Generálního ředitelství pro hospodářskou soutěž rozhodly, že na základě nařízení č. 1370/2007 oznámený režim nenarušuje finanční rovnováhu smlouvách o veřejných službách. Oznámení tohoto režimu se proto nejeví jako nutné. A to zejména z toho důvodu, že odpisy z ceny vozidla tvoří v každém případě součást kompenzací podle nařízení č. 1370/2007 a dotace proto představuje jen jinou formu, jakou veřejný sektor tuto kompenzaci dopravci poskytne.

Na základě těchto skutečností je zřejmé, že poskytnutí investiční dotace dopravci je toliko odlišným způsobem poskytnutí kompenzace podle Nařízení 1370/2007 a jako takové představuje veřejnou podporu, která je slučitelná se společným trhem bez nutnosti předchozího oznámení Evropské komisi. Totéž platí i pro případy, kdy kolejová vozidla

budou pořízena přímo objednatelem. Takový případ není v podmínkách EU nikterak nový¹¹ a představuje způsob, kdy objednatel pořídí vozidla, která následně poskytne dopravcům zajišťujícím veřejné služby k provozování. Z hlediska finančních toků je mechanismus tohoto modelu obdobný jako model pořizování vozidel dopravcem v tom směru, že poskytnutí dotace snižuje odpisy a finanční náklady, které následně nejsou uznatelnou položkou pro závazky veřejné služby. Dopad na výši souhrnné kompenzace za dobu účetního odepisování vozidla je proto neutrální, nebo pozitivní pro veřejný sektor ve srovnání se stavem, kdy by si vozidla pořídil dopravce a objednatel takový provoz financoval na základě standardních vyrovnávacích plateb.

Vzhledem k tomu, že z výše uvedeného textu vyplývá, že by bylo pro veřejné rozpočty úspornější, aby se národní spolufinancování pořízení a modernizace kolejových železničních vozidel uhradilo ze státního rozpočtu resp. z veřejných rozpočtů a tato možnost je i plně v souladu s pravidly pro poskytování veřejné podpory, je zapotřebí, aby se pro tento konkrétní případ upravil materiál vlády „Pravidla spolufinancování Evropských strukturálních a investičních fondů v programovém období 2014-2020“ schválený usnesením vlády ČR č. 583/2014. Schválená podoba Pravidel spolufinancování totiž neumožňuje poskytnout plné spolufinancování ze státního rozpočtu resp. z veřejných rozpočtů soukromoprávním subjektům a část IV předkládaného materiálu proto obsahuje konkrétní návrh úpravy Pravidel spolufinancování.

2.3. ZDROJE FINANCOVÁNÍ

A. Prostředky EU

Rozdělení celkové částky z prostředků EU do jednotlivých rozpočtových let je v tuto chvíli obtížné stanovit z důvodu očekávané nerovnoměrné poptávky po pořízení vozidel z prostředků Programu. Tato poptávka bude odvozena ze strategie vypisování nabídkových řízení na dopravní výkony v závazku veřejné služby ze strany státu a krajů nebo uzavírání smluv o veřejných službách přímo¹², která se může v průběhu doby měnit. Níže uvedená čísla jsou proto spíše orientační a mohou se v průběhu doby měnit. Vzhledem k tomu, že proces výběru dopravce, zajišťujícího závazek veřejné služby na objednávku MD, je poměrně dlouhý a v mnoha případech trvá i více než rok, zcela určitě bude při čerpání prostředků v plné míře

¹¹ Vozidla pro veřejné služby v železniční dopravě zakoupilo již více evropských objednatelů, například Verkehrsverbund Rhein-Ruhr v SRN. K tomu více informací viz např. Hausmann, M.; Langenberg P.; Jasper, P.; Neven-Darousis, K: Aufgabenträger finanziert Fahrzeuge für den SPNV, Der Nahverkehr 2/2009.

¹² Doplnkově je uvažováno i s možností přímého zadání těchto výkonů vhodným dopravcům, z hlediska legislativy i strategie EU jsou však nabídková řízení preferována.

uplatněno tzv. pravidlo $n+3$ ¹³. Faktické čerpání prostředků je závislé na průběhu a výsledku nabídkových řízení na dopravce (případně postupu uzavírání smluv o veřejných službách přímo), zajišťujících závazek veřejné služby na objednávku MD. Rozdělení prostředků z rozpočtu EU do jednotlivých let udává tabulka (v mil. Kč):

2015	2016	2017	2018	2019	2020-2023
1020	0	2635	6077	6417	2720

B. Státní rozpočet

Vzhledem k tomu, že prostředky ze státního rozpočtu se vážou výhradně na financování projektů, hrazených z 85% z prostředků EU, bude finanční potřeba zcela závislá na čerpání evropských prostředků. Odhadované výdaje státního rozpočtu ukazuje tabulka (v mil. Kč):

2015	2016	2017	2018	2019	2020-2023
180	0	0	585	630	0

C. Zdroje krajů

Protože objednávání výkonů v regionální železniční dopravě v rámci závazku veřejné služby je plně v samostatné působnosti krajů, není možné předem určit ani využití prostředků na železniční vozidla pro tyto výkony určená. V těchto případech budou podíl národních zdrojů ve výši 15% celkových způsobilých výdajů jednotlivých projektů hradit v plné výši příslušné kraje, případně budou tento podíl hradit dopravci v závazku veřejné služby příslušných krajů, proto nejsou tyto prostředky součástí tohoto Programu. Indikativně se jedná o částku ve výši 1 936 mil. Kč.

¹³ Pravidlo $n+3$ znamená, že každý závazek členské země přijatý vůči Evropské komisi musí být splněn do tří let od přijetí tohoto závazku (do konce třetího roku po roce přijetí závazku). V opačném případě může Evropská komise část závazku, který nebyl uhrazen platbou na účet nebo na něž neobdržela žádost o platbu zrušit. Např. nárokové prostředky strukturálních fondů za rok 2014 může být čerpán do konce roku 2017.

3. TECHNICKO – EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ CÍLŮ PROGRAMU

3.1. VYMEZENÍ CÍLŮ PROGRAMU

Cíle Programu jsou:

- zahájení procesu dlouhodobě udržitelné obnovy vozidlového parku veřejných služeb v osobní železniční dopravě, zajišťované na základě ust. § 3 a § 4 zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů (dále jen „zákon o veřejných službách“),
- zajištění interoperability vozidlového parku veřejných služeb v oblasti osobní železniční dopravy, přispívající k zajištění provozní a technické propojitelnosti evropského železničního systému v souladu s Nařízením EU č. 1302/2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob železničního systému v Evropské unii a dalšími technickými specifikacemi interoperability vydanými Evropskou komisí (dále jen „TSI“),
- zvýšení úrovně kvality a spolehlivosti poskytovaných služeb a posílení konkurenceschopnosti veřejné železniční dopravy vůči individuální automobilové dopravě v souladu s dopravně-politickými cíli České republiky,
- zajištění souladu s prioritami České republiky a Evropské unie v otázkách energetické efektivity, životního prostředí a bezpečnosti dopravy. Jde zejména o náhradu fosilních paliv elektrickou energií v souladu s Závěry o rámci politiky v oblasti klimatu a energetiky do roku 2030 - Energetický summit Evropské rady 23. 10. 2014 (SN 79/14) a s Aktualizovanou státní energetickou koncepcí ČR, zpracovanou MPO ČR a přijatou vládou ČR dne 19.5.2015 (zvýšení využití elektrické energie v dopravě do roku 2030 o 1 900 mil. kWh /rok, snížení spotřeby energie ropných paliv v dopravě do roku 2030 o 9 000 mil. kWh /rok) a
- výhradní orientací na tichá vozidla splňující požadavky Nařízení Evropské komise č. 1304/2014 TSI. Hluk zásadním způsobem snížit vliv veřejné osobní železniční dopravy na životní prostředí a přírodu. Nová vozidla generují až o 15 dB nižší (tedy 32 krát menší) akustický výkon, než dosud používaná vozidla provozovaná v dopravě v závazku veřejné služby. Jde o aktivní protihlukové opatření, které působí celoplošně a přitom je mnohonásobně účinnější a mnohonásobně levnější, než budování místních pasivních protihlukových opatření na straně železniční dopravní cesty.

Tyto cíle projektu navazují na cíle Dopravní politiky České republiky pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050. Jedná se zejména o následující cíle:

- zajistit mezi všemi významnými aglomeracemi v České republice pravidelnou a konkurenceschopnou intervalovou veřejnou dopravu¹⁴,
- nastavit standardy služeb ve veřejné dopravě pro jednotlivé části veřejné dopravy příslušným objednatelem, smluvně zajistit naplnění těchto standardů a ty požadovat při realizaci veřejné služby¹⁵,
- při výběru dopravce na provozování osobní dopravy ve veřejném zájmu zohlednit schopnost dopravce poskytovat služby ve stanovené kvalitě z pohledu uživatele a investovat v potřebné míře do vozidlového parku¹⁶,
- vytvářet podmínky pro zpřístupnění všech druhů veřejné přepravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace¹⁷,
- snižovat podíl přeprav zboží a osob využívajících k přemístění zboží energií z ropy (Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050, kapitola 4.3.6) a
- minimalizovat negativní vlivy hluku a imisí z dopravy (Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050, kapitola 4.6.).

V dokumentaci OPD je uvedeno, že „V oblasti dopravního parku je potřebné podpořit obnovu vozidlového parku osobní železniční dopravy, neboť zastaralý vozidlový park nevytváří předpoklady pro konkurenceschopnost osobní železniční dopravy a současně má negativní dopady na životní prostředí a je náročný na spotřebu energií“¹⁸ a z toho důvodu jsou intervence do oblasti vozidlového parku osobní železniční dopravy zahrnuty do specifického cíle 1.5¹⁹.

3.2. ZDŮVODNĚNÍ CÍLE „ZAJIŠTĚNÍ OBNOVY DOPRAVNÍHO PARKU VEŘEJNÝCH SLUŽEB V OBLASTI OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY“

Stávající struktura vozidlového parku používaného ve veřejných službách v přepravě cestujících jak v oblasti dopravy dálkového charakteru (dále v souladu s §4 zákona o veřejných službách jen „nadregionální“), tak i regionální osobní železniční dopravy na území České republiky neodpovídá z větší části požadavkům, kladeným na železniční dopravu, a to jak z hlediska stáří vozidel²⁰, tak i technických požadavků kladených na vozidla (včetně přepravní technologie)²¹. Stejně tak kvalita přepravy cestujících v aktuálně provozovaných vozidlech neodpovídá současným standardům, značná část vozidlového parku

¹⁴ Dopravní politika ČR pro období 2014- 2020 s výhledem do roku 2050, kapitola 4.1.4.

¹⁵ Dopravní politika ČR pro období 2014- 2020 s výhledem do roku 2050, kapitola 4.2.4.

¹⁶ Dopravní politika ČR pro období 2014- 2020 s výhledem do roku 2050, kapitola 4.2.4.

¹⁷ Dopravní politika ČR pro období 2014- 2020 s výhledem do roku 2050, kapitola 4.2.4.

¹⁸ Operační program Doprava 2014-2020, Programový dokument, kapitola 1.1.1.3.

¹⁹ Operační program Doprava 2014-2020, Programový dokument, kapitola 2.1.3.4.

²⁰ Průměrné stáří vozidlového parku osobní železniční dopravy v České republice činilo v roce 2009 26 let a v roce 2012 23,4 roku, stále je ale tento údaj jeden z nejhorších v Evropě, např. rakouské dráhy ÖBB vykazují průměrné stáří vozidlového parku v osobní přepravě 17 let.

²¹ Vozidla nejsou schopna dosáhnout nejvyšší traťové rychlosti na modernizovaných, , v některých případech i nemodernizovaných tratích, vlakové soupravy nejsou koncipovány jako vratné a hnací vozidla je musí v cílových stanicích složitě objíždět a podobně.

totiž byla pořízena před rokem 1989 za zcela jiných ekonomických a dopravně-politických podmínek. V porovnání se západní Evropou se přitom z významné části jednalo o vozidla morálně zastaralá již v době svého vzniku. V období po roce 1989 došlo ke zcela zásadní změně dopravní politiky státu a přeměně ekonomického modelu provozování osobní železniční dopravy, přičemž vlivem této transformace (a s ní souvisejícím nedostatkem finančních zdrojů) dopravci obnovovali svůj vozidlový park nedostatečným způsobem. Tato situace trvá v důsledku vysokých investičních nákladů na železniční kolejová vozidla a dlouhé životnosti železničních vozidel do značné míry dosud. Zatímco vozidlo pro silniční veřejnou dopravu o kapacitě 60 míst lze pořídit přibližně za 6 mil. Kč a jeho ekonomická životnost je zpravidla 8 let, cena motorového vozu pro veřejnou drážní dopravu pro 120 cestujících je řádově 85-100 mil. Kč a jeho ekonomická životnost je standardně 30 let. Vyšší cena železničního vozidla je dána nikoliv jen jeho delší životností, ale i vysokými požadavky na bezpečnost železniční dopravy, zabezpečovací systémy, tuhost vozidlové skříňe a dalšími skutečnostmi.

V České republice je převážná část výkonů v železniční osobní dopravě objednáвана formou závazků veřejné služby. Tuto nabídku dopravních spojení v rámci služeb obecného hospodářského zájmu sjednávají s dopravci objednatelé nadregionální dopravy (Ministerstvo dopravy) a regionální dopravy (zejména kraje)²². V teoretickém případě by součet příjmů dopravců z tržeb a úhrady kompenzace za veřejné služby měl umožňovat pravidelnou obnovu vozidlového parku prostřednictvím odpisů, neboť odpisy i finanční náklady bezprostředně spojené s pořízením vozidel jsou v souladu s Nařízením č. 1370/2007 pro účely stanovení kompenzace za veřejné služby považovány za ekonomicky oprávněné. To však předpokládá, aby se v nákladech dopravců odpisy potřebné pro pravidelnou obnovu vozidlového parku, případně finanční náklady potřebné na zajištění prvotního kapitálu, skutečně uplatňovaly v plné výši odpovídající hodnotě vozidlového parku.

Téma nákupu nových vozidel pro zajišťování veřejných služeb má nejen kvalitativní dimenzi (nutnost nahradit přestárlá vozidla nízké technické úrovně a nízké úrovně kultury cestování novými vozidly technické úrovně a nízké úrovně kultury cestování) i kvantitativní dimenzi. Tou je rozšiřování rozsahu objednávky služeb ve veřejném zájmu. Ta souvisí jak s již existujícím nárůstem přepravních výkonů osobní železniční dopravy v ČR, který se projevuje zejména v neregionální dopravě (po dobu pěti let setrvalý meziroční nárůst přepravních výkonů v osobových kilometrech o zhruba 6 %), tak i s probíhající modernizací železniční dopravní cesty, která indukce potřebu dalších vozidel. Nejen věcně, ale i procesně, je růst přepravních výkonů motivem k dlouhodobě probíhajícím investicím do modernizace železničních tratí, zejména tranzitních železničních koridorů. Investice do těchto staveb, které ve svém součtu o jeden řád převyšují nyní uvažovaný program podpory nákupu nových vozidel, jsou podmíněny zvýšením přepravních výkonů. Základními nástroji k tomu, aby ČR obdržela příspěvek k investicím do modernizace tratí, jsou úspora času cestujících, docílená

²² Objednatel regionální železniční dopravy je podle zákona 131/2000 Sb o hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů, též Praha, ve zcela ojedinělých případech mohou tuto dopravu objednávat i obce ve své samostatné působnosti.

rychlejší jízdou vlaku, a převedení cestujících ze silnice a železnici. Právě naplnění těchto ukazatelů vede podle metodiky EU (v ČR zveřejněné ve Věstníku dopravy 11/2013) k tomu, že ČR prokáže efektivitu příslušné infrastrukturní investice a obdrží dotaci k jejímu uskutečnění. Na základě tohoto principu získává ČR každoročně desítky miliard Kč na dopravní stavby. Avšak bez investic do nových vozidel by naplnění tohoto záměru nebylo možné. Proto je cílem koordinované investování do tratí a vozidel, tak aby na modernizované tratě přišly nová vozidla schopná využít jejich parametry a přenést je na cestující s řadou přínosů:

- vytvoření kvalitní přepravní nabídky,
- naplnění podmínek definovaných a schválených v analýze nákladů a výnosů infrastrukturních investic dotovaných z fondů EU a
- - vytvoření hospodárných podmínek při rozšiřování objemu neregionální dopravy v závazku veřejné služby (náklady na kompenzaci rozšířeného objemu státem objednaných výkonů budou poníženy o dotovanou cenu vozidel).

Skutečnost je však na většině veřejných služeb především v oblasti železniční dopravy od této teoretické situace výrazně odchylná. Protože na významné části výkonů osobní železniční dopravy v České republice jsou nasazována vozidla vysokého stáří, která jsou účetně plně odepsaná, a tedy odpisy negenerují (popř. v případě modernizace vozidla generují jen v částečném rozsahu, který hodnotě nového vozidla neodpovídá), neumožňuje nastavený standardní ekonomický model ekonomicky udržitelný cyklus obnovy vozidlového parku. Obnova vozidlového parku je přitom spojena s vynaložením vysokých částek²³. Část řešení tohoto finančního problému by měly překonat železniční podniky zvýšením své efektivity. To ale zcela zjevně nebude dostačující. Proto se dodatečná podpora v této oblasti jeví jako naléhavě potřebná. Spolufinancování z fondů Evropské unie je pro Českou republiku v této oblasti velkou příležitostí, která by neměla být zmařena.

Po několika desetiletích nedostatečné obnovy vozového parku je proto důležité, aby proběhla obnova a dopravci nová vozidla mohli reálně pořizovat. S ohledem na omezenou dostupnost ojetých vozidel v Evropě může být pořízení vozidel pro některé dopravce důležitou podmínkou, aby se vůbec na trhu mohli etablovat²⁴. Vždy je však obnova vozidlového parku klíčová pro pozitivní přijetí předmětných dopravních služeb zákazníky. Dopravci ani objednatelé k tomu ale nemají dostatečné ekonomické zdroje, čímž se zastarávání a kvalitativní nedostatečnost vozidlového parku v české železniční síti dále prohlubuje a zvyšuje i bariéru vstupu na trh pro nově vzniklé dopravce. Využití prostředků EU k překlenutí tohoto stavu tak představuje prakticky jedinou reálně proveditelnou možnost, jak bez

²³ Například lze uvést, že pouze nadregionální doprava objednávaná Ministerstvem dopravy, která tvoří méně než 1/3 výkonů veřejných služeb na železnici v České republice, vykoná denně zhruba 100 tis. vlakových kilometrů. Počet potřebných vozidel, které by se teoreticky měly v třicetiletém ekonomickém cyklu amortizovat, je pak značný, neboť při odhadu průměrného proběhu vozidla 500 km/den se jedná o 200 kmenových vozidlových jednotek, což by při typické ceně 200 mil. Kč za vozidlovou jednotku odpovídalo prostě investiční hodnotě čtyřiceti miliard korun.

²⁴ Variantou mohou být pouze služby leasingových společností pronajímajících vozidla nebo nasazení užitých (popř. repasovaných) vozidel, ke kterým mohou mít někteří dopravci omezený přístup.

skokového navýšení provozních zdrojů z rozpočtu České republiky umožnit dopravcům obnovit vozidlový park osobní železniční dopravy a zároveň zrychleným způsobem modernizovat veřejné služby v přepravě cestujících železniční osobní dopravou na úroveň obvyklou v řadě vyspělých členských států Evropské unie.

Ekonomicky oprávněnými položkami pro kompenzace za veřejné služby²⁵ jsou nejen účetní odpisy vozidel, ale také související finanční náklady. Tyto finanční náklady představují nezbytné výdaje dopravce na zajištění potřebného kapitálu na pořízení vozidla, který je nutné vynaložit zpravidla na začátku plnění smlouvy o veřejných službách v situaci, kdy odpisy dodatečně splácí orgán veřejné správy pořízení vozidla po celou dobu ekonomické životnosti vozidla, tedy zpravidla po následujících 30 let. Výše finančních nákladů odpovídá bankovním produktům umožňujícím financování vozidel a s ohledem na dobu poskytnutí úvěru je s cenou vozidla řádově srovnatelná. Poskytnutí jednorázové dotace na začátku provozu na základě smlouvy o veřejných službách vede k redukci těchto finančních nákladů pro dopravce a tím v konečném důsledku pro objednatele, tedy orgány veřejné správy.

Naplňování tohoto cíle formou podpory nákupu nových vozidel proto povede k:

- **nastavení trendu nákupu nových vozidel pro veřejné služby,**
- **odstranění bariér pro vstup nových dopravců na trh veřejné železniční dopravy,**
- **plnění ukazatelů společenského přínosu řádově vyšších investic do železniční dopravní cesty, podporovaných z fondů EU.**
- **snížení nákladů objednatelů služeb ve veřejné dopravě.**

3.3. ZDŮVODNĚNÍ CÍLE „ZAJIŠTĚNÍ INTEROPERABILITY V SOULADU S TSI“

Stávající park vozidel v oblasti železniční dopravy z technických nebo ekonomických důvodů neumožňuje v plné míře naplnit cíle interoperability železniční dopravy. Je sice skutečností, že Česká republika bude podporovat i dosazení interoperabilních zařízení do stávajících vozidel²⁶, ale dodatečné vybavování stávajících vozidel, která nebyla projektována s ohledem na současné potřeby interoperability, je velmi nákladné a není možné realizovat plošně pro celý vozidlový park české železnice. Přitom rozsah vozidlového parku, který je alespoň zčásti používán na výkony v rámci závazku veřejné služby, je značný. K 31. 12. 2013 se např. v případě dominantního dopravce ČD, a.s., jednalo o 3342 osobních vozů a 2590 hnacích vozidel (lokomotiv, motorových vozů a jednotek)²⁷. Uvedený vozidlový park se sice s e

²⁵ Ust. § 23 zákona o veřejných službách

²⁶ Tato aktivita je rovněž podporována z prostředků EU v rámci specifického cíle 1.5 OPD, Operační program Doprava 2014-2020, Programový dokument, strana 60.

²⁷ Statistická ročenka ČD 2013, strana 2 a 3.

zvyšující se efektivitou provozu železničních dopravců pomalu zmenšuje, i tak ale jeho rozsah neumožňuje zajistit interoperabilitu železniční dopravy v plném rozsahu pouhou rekonstrukcí stávajících vozidel. Z hlediska ekonomické efektivity je proto jediným možným způsobem, jak co nejrychleji dosáhnout interoperability železničního systému v České republice, obnovit co největší část vozidlového parku osobních železničních dopravců zcela novými vozidly, která jsou projektována podle současných požadavků železniční dopravy vyplývající s platných předpisů Evropské unie i České republiky. Jak již bylo uvedeno, finanční náročnost pořízení nových vozidel představuje pro dopravce a objednatele jednu z překážek v obnově vozidlového parku. Bez podpory prostředky Evropské Unie by se tak stávající deficit vůči právním předpisům v oblasti TSI nadále prohluboval. Podporou obnovy vozidlového parku se proto zároveň podporuje naplňování závazků České republiky týkající se dosažení provozní propojitelnosti, tedy interoperability železničního systému, vyplývající z platných předpisů Evropské unie v této oblasti.

V oblasti obnovy a výstavby železniční infrastruktury probíhají projekty, které ve svém oboru cíle interoperability úspěšně naplňují. Jejich plného efektu bude dosaženo až v okamžiku, kdy se k systému infrastruktury připojí také paralelní systém kolejových vozidel a dojde tak k jejich plnému využití. Zejména lze uvést, že již od roku 1993 probíhá na území České republiky rekonstrukce páteřních železničních tratí (tranzitní koridory č. I-IV), která je rovněž výrazně spolufinancována z prostředků Evropské unie, převážně z OPD. Jedná se o tratě Děčín st. hr. - nádraží Praha-Holešovice - Pardubice - Brno hlavní nádraží - Břeclav st. hr. (I. Tranzitní koridor), Petrovice u Karviné st. hr. - Ostrava hlavní nádraží - Přerov - Břeclav st. hr. (II. Tranzitní koridor), Mosty u Jablunkova st. hr. - Ostrava hlavní nádraží - Přerov - Praha - Plzeň - Cheb st. hr. (III. Tranzitní koridor) a Praha - České Budějovice - Horní Dvořiště st. hr. (IV. Tranzitní koridor). Všechny tyto tratě představují součást sítě celoevropsky významných tratí TEN-T a celkově měří 1402 km. Na celkové délce železniční sítě v ČR se sice páteřní tratě (tvořící síť národních koridorů) podílí pouhými 14%, na přepravních výkonech v osobní dopravě (komerční i v závazku veřejné služby) mají ale nadpoloviční podíl a představují navíc jediné významné a kapacitní spojení s okolními zeměmi. Proto je už vzhledem k poloze České republiky na mapě Evropy a podílu těchto páteřních tratí na její železniční síti nutné, aby co největší část vozidlového parku měla neomezený přístup na celoevropskou železniční síť.

Páteřní železniční tratě umožňují na vybraných úsecích provoz vlaků rychlostí 160 km/h (po určitých úpravách v blízké budoucnosti na určitých úsecích až 200 km/h), podle nařízení Evropského parlamentu a rady č. 1315/2013 bude ČR v následujících desetiletích budovat první část vysokorychlostní tratě z Prahy směrem na Drážďany po které je v současnosti vedena linka R 5/Ex 3. Mezistátní vlaky na linkách Ex 1, Ex 3 a Ex 4 mají již v současnosti možnost využívat rychlé železnice v Německu, Rakousku a Polsku. Těmto rychlostním požadavkům ale vyhovuje jen velmi omezený počet vozidel osobní přepravy. Např. z celkového počtu 2130 osobních vozů, vhodných do souprav vlaků dálkové osobní dopravy²⁸

²⁸ 1932 osobních vozů 1. a 2. třídy, 86 lůžkových a lehátkových vozů, 36 jídelních vozů a 76 zavazadlových vozů, Statistická ročenka ČD 2013, strana 3.

pro maximální rychlost 160 km/h vyhovuje pouze 597 vozů, tedy zhruba 28%. Ještě horší situace je v případě motorových, elektrických a netrakových jednotek, tedy segmentu vozidlového parku, který se v současnosti jeví jako nejperspektivnější: zde pro rychlosti 160 km/h a vyšší vyhovuje pouze 26 jednotek z celkového počtu 849, tedy necelá 4% všech jednotek.

Přitom právě nadregionální linky nejvyššího segmentu na páteřních tratích soustavně již po dobu několika let vykazují nejvyšší růst přepravní poptávky, zhruba o 10 % ročně. Nejde tedy jen o kvalitu, ale i o kvantitu přepravní nabídky. Tu nelze řešit modernizací starších vozidel, ale nákupem nových vozidel. Ten nelze uskutečnit z odpisů (ty činí při životnosti 30 let 3,3 % ceny vozidel ročně), neboť potřebné investice jsou čtyřnásobně vyšší (3,3 % prostá reprodukce plus 10 % nárůst počtu cestujících). Tento trend se ukázal na již modernizovaných tratích 1. a 2. národního tranzitního koridoru a analogicky nastane i na tratích 3. a 4. národního tranzitního koridoru po dokončení stavebních prací. Jde zejména o expresní linky Ex 3 Praha – Brno (zvládnutí přepravní poptávky vytvořením půlhodinového taktu), Ex 6 Praha – Plzeň (- DE) a Ex 7 Praha – České Budějovice (- AT). Dotovaným investováním do vozidel pro tyto linky lze vytvořit podmínky pro objednání nových výkonů nadregionální železniční dopravy v závazku veřejné služby v zájmu státu bez velkého růstu nákladů.

Nedílnou součástí předpisů v oblasti TSI jsou také opatření v přímém vztahu k cestujícím. Výraznou kapitolu představuje předpis označovaný jako TSI PRM, který zajišťuje dostupnost železniční dopravy osobám s omezenou schopností pohybu a orientace²⁹. Stávající vozový park osobní železniční dopravy není z důvodu stáří a struktury pro cestující se zdravotním postižením uzpůsoben. V regionální dopravě byla sice v uplynulých letech pořízena nebo modernizována řada vozidel, umožňujících bezbariérový přístup, a to i s přispěním prostředků Evropské unie z Regionálních operačních programů, tento trend se ale zcela vyhnul dopravě nadregionální. Tam jsou takoví cestující odkázáni v lepším případě na služby výsuvných plošin a následně mnohdy cestují nepříliš důstojně ve služebním oddíle. Proto byla v Programu stanovena podmínka, že u elektrických i motorových jednotek a vozů může být dotace poskytnuta jen v případě, pokud budou tyto jednotky upraveny pro umožnění přístupu osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Přístupnost vozidel bude zajištěna nízkopodlažností alespoň části plochy vozidla, případně existencí zvedací plošiny pro osoby s omezenou schopností pohybu. V této souvislosti je nutné rovněž zdůraznit, že zlepšení přístupu osob s omezenou schopností pohybu a orientace je jedním ze způsobitelných nákladů Programu vynaložených na modernizaci železničních kolejových vozidel. Ustanovení norem TSI jsou sice zaměřena na znevýhodněné skupiny cestujících, benefit z jejich realizace ale mají i jiné skupiny cestujících a mnohdy i dopravce resp. objednatel, neboť např. nástup a výstup cestujících v nízkopodlažním vozidle je rychlejší a pro cestující příjemnější, než ve vozidle standardním.

²⁹ Nařízení Komise č. 1300/2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Cílem Programu je proto odstranění překážek, které brání naplňování cílů interoperability v oblasti železniční dopravy.

Naplňování tohoto cíle formou podpory nákupu nových vozidel umožní:

- **zvýšit bezpečnost, rychlost, plynulost a spolehlivost železniční dopravy v souladu s trendem interoperability evropského železničního systému,**
- **zhodnotit investice vynaložené na infrastrukturní opatření,**
- **pokryt kvalitními novými vozidly prudce rostoucí poptávku po nadregionální meziměstské přepravě expresními vlaky,**
- **zlepšit přístup k železniční dopravě pro cestující se specifickými potřebami.**

3.4. ZDŮVODNĚNÍ CÍLE „ZVÝŠENÍ ÚROVNĚ KVALITY A SPOLEHLIVOSTI POSKYTOVANÝCH SLUŽEB“

Konkurentem veřejné dopravy je především individuální automobilová doprava. S ohledem na to, jaký obrovský technologický pokrok a kvalitativní skok učinila vozidla individuální automobilové dopravy za posledních dvacet roků³⁰ (přičemž se během této doby radikálně zvýšila i kvalita osobních automobilů jak v základní výbavě, tak v podobě volitelných paketů), je zřejmé, že k dosažení konkurenceschopnosti veřejné dopravy bude třeba učinit neprodleně kroky ve směru ke kvalitě. Osobní automobil je dnes občanským standardem a logickým měřítkem, kterým cestující porovnává úroveň veřejné dopravy. Dopravní politika však upozorňuje vedle přínosů rovněž na negativní trendy spojené s individuální automobilovou dopravou z hlediska prostorového, emisního i sociálního a pokládá kvalitní veřejnou dopravu za jeden z možných nerestriktivních nástrojů, jak rozsah a tedy i negativní důsledky individuálního automobilismu omezit. Vnímání negativních stránek automobilové dopravy stojí přitom v samém základu dopravní politiky státu, ať už se jedná o nutnost nadměrných investic do silniční dopravy, problematické řešení dopravy v klidu nebo o hlukovou a emisní zátěž z této dopravy plynoucí³¹ Přitom pro využívanost veřejné dopravy jsou rozhodující právě klienti, kteří *mají alternativu* použití osobního automobilu. Tržní hlasy těchto cestujících odlišují státy s úspěšnou veřejnou dopravou – mezi které usiluje se řadit i Česká republika – od zemí, kde má veřejná doprava pouze sociální úlohu pro nízkopříjmové vrstvy obyvatelstva.

Cestující v osobní železniční dopravě v rámci závazku veřejných služeb však nejsou konfrontováni pouze s kvalitními osobními automobily, nýbrž i s dramatickým nárůstem kvality na *komerčních* službách. U mnoha komerčních autobusových linek je wi-fi,

³⁰ V roce 1989 bylo na území ČR registrováno 2 325 755 osobních aut, v roce 2014 již 4 893 562, tedy více než dvojnásobek. Zdroj: Policie ČR, Sdružení automobilových výrobců.

³¹ Dopravní politika ČR pro období 2014- 2020 s výhledem do roku 2050, kapitola 2.5

občerstvení, individuální osvětlení, ergonomická sedadla a kvalitní vypružení vozidel samozřejmostí. Na železnici se zákazníkům veřejných služeb ukazují komerční produkty SC Pendolino, či moderní elektrické jednotky dalšího železničního dopravce. S tímto ostře kontrastuje neutěšenost služeb na řadě služeb obecného hospodářského zájmu, provozovaných v závazku veřejné služby. Převážná část stávajícího vozidlového parku osobní železniční dopravy v ČR totiž pochází z 60. - 80. let minulého století. Obecně tato užitá a odepsaná vozidla neumožňují projíždění oblouků tak rychle jak by bylo možné s ohledem na maximální hodnoty tzv. nevyrovnaného příčného zrychlení³², z konstrukčních či dynamických důvodů neumožňují využívání rychlostního profilu modernizovaných drah³³ a v těchto vozidlech nemůže dopravce poskytovat ani služby, které odpovídají současným požadavkům trhu, kterému se úspěšná veřejná doprava musí přizpůsobit.

Dalším na železnicích v ČR nově budovaným prvkem jsou rychle projížděné tunely. Za jízdy vlaků v nich vznikají tlakové rázy, které jsou cestujícím nepříjemné (zaléhání v uších). Pro odstranění tohoto cestujícím nepříjemného jevu je nutností orientace na tlakotěsná vozidla, která svojí konstrukcí udržují ve svém interiéru stálý tlak. Proto je potřebné v souběhu s výstavbou nových dlouhých rychle projížděných tunelů nakupovat pro rychlé vlaky tlakotěsná vozidla, aby nedošlo k nepříjemnému překvapení cestujících bolestí v uších. Tato vozidla budou v následujícím období preferována zejména na páteřních linkách, zajišťujících propojení významných sídelních center.

Snaha o zatraktivnění veřejných služeb v přepravě cestujících je tak společným jmenovatelem jednotlivých složek tohoto cíle. S ohledem na přepravní segment veřejné dopravy, ve kterém budou vozidla nasazována, musí nastavení parametrů poskytované služby respektovat specifické potřeby cestujících, počínaje pohodlím a servisem pro nadregionální cesty a konče dostatečnou kapacitou a promyšleným uspořádáním vozidla v příměstské dopravě na krátké vzdálenosti. Všechny tyto parametry se objednatel a dopravce z výše uvedených důvodů snaží nastavit tak, aby nabídly cestujícím atraktivní alternativu k cestě autem. Problematika tohoto cíle částečně souvisí s oblastí integrovaných dopravních systémů, jejichž páteřní součást železnice tvoří. To ale nejde učinit bez moderních vozidel. Významná část stávajícího vozidlového parku ale odpovídá představám o kultuře cestování z doby před rokem 1989. Typickým prvkem těchto vozů byl např. koženkový potah sedadel, větrání formou otevíratelných oken (z důvodu hluku a pohybu vzduchu ve vozidle je tato forma větrání při rychlostech nad cca. 100 km/h problematická), dveře do vozů bez možnosti jejich centrálního uzavření a blokování za jízdy nebo během zastavení mimo stanici apod. Tyto a řada dalších

³² Železniční dráhy jsou v obloucích konstruovány tak, že vnější kolejnicový pás je převýšen a vozidlo se tak „naklopí“ do středu oblouku, čímž se redukuje část odstředivé síly působící na cestující. Zbytek odstředivé síly je nevyrovnan. Lze velmi zjednodušeně uvést, že moderní vozidla (a to i ta bez aktivního naklápění) umožňují projíždění oblouků tak, že na ně působí poněkud vyšší odstředivá síla, a jsou tedy v obloucích poněkud rychlejší.

³³ Modernizované dráhy v České republice mají velmi pestrý rychlostní profil, který kolísá od maximální rychlosti cca 80 km/h po 160 km/h. Dynamická vozidla, která dobře akcelerují, jsou proto zásadní pro kvalitní využívání krátkých rychlých úseku na nich.

prvků³⁴, typických pro cestování vlakem v bývalém Československu byly přítom v západní Evropě již v době vzniku dodnes používaných vozidel morálně zastaralé. Přes řadu dílčích úprav a modernizací větší části vozidlového parku nebylo možno tento nevyhovující stav dosud odstranit. Modernizovaná vozidla totiž z ekonomických a technických důvodů zachovávají řadu původních a dnes již morálně i technicky zastaralých konstrukčních uzlů, poplatných době vzniku původních vozidel.

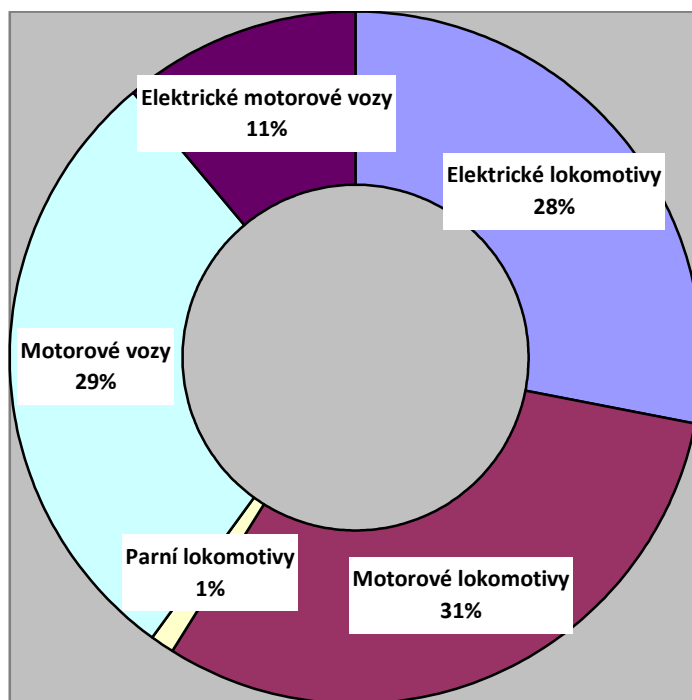
V programu uvažovaná částka 20,264 mld. Kč reprezentuje jen dílčí část hodnoty parku vozidel, potřebných pro zajištění osobní železniční dopravy v ČR v závazku veřejné služby (viz též orientační propočty na straně 14, poznámka 22). Proto je potřebné uvažovat s dvojnásobným (přímým a nepřímým) účinkem nově nakupovaných vozidel (kaskádový efekt):

- nová vozidla zvýší kvalitu a kvantitu přepravní nabídky na lince, pro kterou byla dodána a zároveň odlehčí objednatelům o část nákladů na kompenzaci (dopravce mu nebude účtovat odpisy a finanční náklady spojené s pořízením vozidla). Tato skutečnost platí v případě, že dopravce získá dotaci ve výši 100% celkové ceny vozidla, nicméně i v případě, kdy bude nucen zajistit 15% z ceny vozidla z vlastních zdrojů, bude finanční zátěž pro objednatelů znatelně menší, než kdyby Program vůbec nebyl využit,
- zánovní vozidla, uvolněná dodáním nových vozidel, budou přesunuta na další linku, na které nahradí zastaralá vozidla. Tím se zvýší kvalita a kvantita přepravní nabídky i na dalších přepravních službách. Zároveň nebude její objednatel zatížen velkými náklady, neboť odepisována budou relativně levná vozidla.

Tomuto principu též odpovídá ekonomická efektivita investic z hlediska jejich celospolečenského přínosu. Z toho důvodu je přibližně polovina prostředků Programu alokována do nadregionální dopravy, na jejíchž linkách (jak expresních, tak v mírně menší míře i rychlíkových) dosahují vlaky vyšší průměrný kilometrický proběh a zároveň vyšší průměrnou obsazenost, než v dopravě regionální. V současné době jsou navíc na některých linkách nadregionální dopravy provozována zánovní vozidla, určená z výroby primárně pro regionální dopravu- např. se jedná o motorové vozy řad 842, 843 a 854 ČD. Výše popsaným způsobem tak dojde k tomu, že díky Programu bude možno nabídnout i cestujícím na regionálních tratích, přímo opatřeními Programu nedotčenými, přepravu vhodnými vozidly, která jsou max. polovinu své ekonomické životnosti.

³⁴ Jen málo vozidel disponuje klimatizací, WC s uzavřeným systémem a obdobnými konstrukčními uzly, které dnes patří neodmyslitelně k základní kultuře dopravních služeb na železnici.

Graf 1: Struktura parku hnacích vozidel dominantního dopravce ČD³⁵



Jak dokládá graf, stávající vozidlový park rovněž nevyhovuje z hlediska své skladby, a to jak z hlediska cestujících³⁶, tak dopravců. Zatímco v posledních 30 letech poptávají evropští železniční dopravci z ekonomických i provozních důvodů takřka výhradně ucelené elektrické i motorové jednotky, v ČR dosud převažují v nadregionální dopravě soupravy klasických vozů, tažených lokomotivou. Takové soupravy jsou sice v některých případech vhodnější³⁷, proto jejich pořízení Program připouští, jedním z cílů podpory koupě nových železničních vozidel z prostředků EU je ale též zlepšení struktury vozového parku, aby bylo možné elektrické, motorové a netrakové jednotky provozovat všude tam, kde je jejich provoz optimální³⁸. Vzhledem k tomu, že většina železničních správ v okolních zemích provoz ucelených jednotek (zejména elektrických nebo netrakových) dlouhodobě preferuje, je tento typ železničních vozidel rovněž perspektivně potřebný pro mezinárodní železniční dopravu, neboť v běžném provozu nelze provozovat na jedné lince částečně ucelené jednotky a zároveň soupravy klasických vozů s lokomotivou³⁹.

³⁵ Statistická ročenka ČD 2013, strana 2, je uveden stav veškerých hnacích vozidel, tedy i těch mimo závazek veřejné služby, nicméně vozidla, provozovaná v tomto režimu, mezi hnacími vozidly dopravce ČD převažují.

³⁶ V současné době je cestujícími z důvodu bezpečnosti i pohodlí preferováno velkoprostorové uspořádání interiéru vozidel, většina vozidlového parku nadregionální dopravy v České republice je stále v oddílovém uspořádání, obvyklém v minulosti.

³⁷ Např. u linek s velmi nevyrovnanou poptávkou po přepravě během dne nebo týdne nebo v případě potřeby provozovat přímé vozy mezi různými linkami, v noční dopravě vlaků s lůžkovými a lehátkovými vozy jsou klasické soupravy nezbytné.

³⁸ V případě potřeby lépe akcelerujících vozidel, např. z důvodu parametrů pojížděné tratě nebo kvůli krátkým vzdálenostem jednotlivých zastávek na lince

³⁹ Zejména kvůli zcela odlišným jízdním vlastnostem obou typů železničních vozidel, které neumožňují sestavit jízdní řád konkrétní linky tak, aby byly optimálně využity jízdní vlastnosti obou.

Naplňování tohoto cíle formou podpory nákupu nových vozidel povede k:

- **zvýšení kultury cestování pro cestující na úroveň obvyklou v ostatních zemích EU,**
- **odstranění nevhodné skladby vozidlového parku osobních železničních vozidel a umožní provoz odpovídajících vozidel na příslušných výkonech.**

3.5. ZDŮVODNĚNÍ CÍLE „SOULAD S PRIORITYMI V OTÁZKÁCH ENERGETICKÉ EFEKTIVITY, ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A BEZPEČNOSTI“

Klíčovým parametrem objednatelů veřejné dopravy je finanční náročnost objednávaných služeb. Souběžně se snahou vytvořit atraktivní systém veřejné dopravy pro cestující, který zlepšuje bilanci na příjmové stránce, je také cílem objednatelů efektivně pracovat s nákladovými položkami. V oblasti provozu železničních vozidel je proto tlak na jejich hospodárny provoz. Nová vozidla, především ucelené jednotky, mají menší poměrnou hmotnost na přepravovanou osobu než vozidla stávající, což dále přispívá k úspoře trakční energie. V případě nasazení ucelených jednotek s distribuovaným výkonem (pohonem více náprav vlaku) je možné dosáhnout lepší dynamiky jízdy s mnohem menšími požadavky na trakční výkon, než u mnohých stávajících řešení. Podstatným přínosem pro hospodárnost provozu je také vyšší provozní spolehlivost nových vozidel.

Důležitým aspektem jak z hlediska energetické efektivity tak životního prostředí je rovněž otázka pohonu nově pořizovaných vozidel. Z celkové délky 9560 km železničních tratí (hustota železniční sítě je v ČR ze všech zemí EU po Lucembursku druhá nejvyšší) je 3216 km, tedy 33,6%, elektrizováno⁴⁰. Tento poměr v budoucnu dále poroste a elektrický provoz je zaveden na převážně většině železničních tratí s dálkovou osobní dopravou, přičemž historicky vzniklý park železničních vozidel této skutečnosti ne zcela optimálně odpovídá. Historickým vývojem se totiž v ČR využívají dvě elektrizační soustavy⁴¹. V minulosti byla ovšem pořizována převážně jednosystémová vozidla elektrické trakce, tj. schopná provozu pouze na jedné elektrizační soustavě. Z řady technických a ekonomických důvodů (vyšší investiční a provozní náklady stejnosměrného systému oproti střídavému, mimo jiné i zhruba 8 krát vyšší ztráty energie v trakčním vedení, omezená přenosová schopnost trakčního vedení limitující využitelný výkon vozidel a tím rychlost vlaků, omezování četnosti jízdy vlaků a tím i propustné výkonnosti tratí rozhodlas řada evropských železnic (včetně Slovenska) na přechod od stejnosměrného ke střídavému systému a uskutečňuje jej. Také v ČR dojde v delší perspektivě ke sjednocení elektrizační soustavy, Ministerstvo dopravy ČR k tomu v souladu

⁴⁰ Ročenka dopravy ČR 2013, strana 42.

⁴¹ 58% tratí je elektrizováno stejnosměrným napětím 3 kV, 42 % střídavým napětím 25 kV, 50 Hz, hranice mezi oběma systémy prochází přibližně uprostřed území ČR od západu k východu, styk obou soustav je u Berouna, u Benešova, v Kutné Hoře, u Svitav, u Nezamyslic a v Nedakonicích.

s Dopravní politikou (4.3.6.: Snížit ztráty při provozu napájecích soustav a zařízení v elektrické trakci) již vyhlásilo zadávací řízení na zpracovatele studie, jak tento proces optimálně vyřešit - předmětem studie není zda, ale kdy a jak., je nutné do budoucna uvažovat s postupným přechodem od stejnosměrné napájecí soustavy ke střídavé 25 kV / 50 Hz, která je cílovou soustavou evropského železničního systému dle TSI ENE (subsystém energie), a především je výhodnější ve většině parametrů (investiční náročnost, výkonnost, velikost ztrát). Je proto pravděpodobné, že i u provozních souborů, které jsou dnes pokrývány pouze vozidly stejnosměrné trakce, vyvstane v budoucnu v některých případech potřeba vozidel dvousystémových⁴². V případě nadregionálních linek železniční dopravy v závazku veřejné služby je již nyní značná část výkonů provozována na tratích, elektrizovaných oběma trakčními soustavami⁴³. Změna struktury vozidlového parku díky nově pořízeným vozidlům (zejména díky univerzálním elektrickým jednotkám) by měla vést k optimálnímu využití elektrizované drážní infrastruktury a tím i snížení závislosti osobní železniční dopravy na ropných produktech v souladu s energetickou politikou státu⁴⁴. Z těchto důvodů bude v rámci programu podporován s výjimkou odůvodněných případů nákup vozidel elektrické trakce pro napájecí soustavu 25 kV/50 Hz nebo vícesystémových, umožňujících rovněž provoz na 25 kV / 50 Hz.

Velmi sledovanou oblastí je vztah k životnímu prostředí, který je souborem různých problémových okruhů. Z nižší spotřeby trakční energie a užití moderních pohonných jednotek plyne nižší celkový objem emisí poškozujících životní prostředí a emisí skleníkových plynů. Technický stav mnohých starších hnacích vozidel je již špatný a běžně dochází například k úkapům ropných produktů. Dále nový motor, nový brzdový systém a další komponenty vozidla efektivně snižují emise hluku a vibrací, které negativně působí na životní prostředí v okolí železničních tratí. Protihluková a antivibrační izolace, včetně výměny oken u modernizovaných vozidel, zlepšují komfort cestujících uvnitř vozidla.

Poslední a neméně významnou položkou je zvýšení bezpečnosti železniční dopravy. Toho bude dosaženo zaváděním moderních vlakových zabezpečovacích systémů, které výrazně omezí nebezpečí ohrožení železničního provozu chybou lidského faktoru. Moderní komunikační a zabezpečovací systémy jako GSM-R a ETCS navíc umožní efektivnější řízení železničního provozu, zvýšení kapacity tratí a omezení výskytu zpoždění. Nová vozidla jsou provozně spolehlivější, je u nich tedy nižší nebezpečí technického selhání.

⁴² V některých případech je potřeba z důvodu flexibilního mezinárodního provozu vozidla vybavit též pohonem pro elektrizační soustavu 15 kV, 16,7 Hz, která se používá mj. v Německu a Rakousku, přičemž styk elektrizačních soustav je vždy v bodě státní hranice, vyjma úseku Znojmo- Šatov st. hr., elektrizovaného v celé délce soustavou 15 kV, 16,7 Hz..

⁴³ Z 27 linek nadregionální železniční dopravy v závazku veřejné služby je 6 provozováno na tratích, napájených stejnosměrnou soustavou, 1 na tratích, napájených střídavou soustavou, 10 na obou elektrizačních soustavách zároveň a 10 linek je provozováno v motorové trakci.

⁴⁴ Cíle 2.2.2. Optimalizace využití domácích energetických zdrojů (s velmi vysokou prioritou) a 2.3.1. Minimalizace emisí poškozujících životní prostředí (s vysokou prioritou) Státní energetické koncepce ČR.

Naplňování tohoto cíle formou podpory nákupu nových vozidel umožní:

- zlepšit hospodárnost provozu,
- snížit zátěž životního prostředí,
- zvýšit bezpečnost železniční dopravy.

4. PODMÍNKY POSKYTNUTÍ PODPORY

4.1. PŘÍJEMCI PODPORY

Příjemce podpory lze rozdělit do dvou kategorií:

- Dopravci s licenci dle § 24 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách ve znění pozdějších předpisů, kteří k datu vydání rozhodnutí o poskytnutí dotace mají uzavřenu smlouvu o veřejných službách podle zákona o veřejných službách.
- Ministerstvo dopravy nebo kraje jako objednatelé dle § 3 a § 4 zákona o veřejných službách v případě, že budou vlastníky z dotace pořízených vozidel.

Poskytnutí podpory se předpokládá na zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících podle § 3 nebo 4 zákona o veřejných službách. S ohledem na páteří charakter železniční dopravy nejsou jako příjemce podpory uvažovány obce.

4.2. ZPŮSOBILÉ VÝDAJE

Způsobilost výdajů Programu se řídí rámcem, který je stanoven v „*Metodice způsobilých výdajů pro programy spolufinancované ze strukturálních fondů a Fondu soudržnosti na programové období 2014-2020*“, rámcem pro projekty, spadající svou realizací do období 2007-13 reguluje dokument „*Metodická příručka způsobilých výdajů pro programy spolufinancované ze strukturálních fondů a Fondu soudržnosti na programové období 2007-2013*“.

Dotace je poskytována formou investiční dotace na nákup nového vozidla pro nadregionální nebo regionální železniční osobní dopravu. Podpořeny mohou být výhradně tyto konfigurace vozidel:

- elektrické jednotky a vozy,
- motorové jednotky a vozy,
- netrakové jednotky s lokomotivou,
- netrakové jednotky samostatně a
- ucelené soupravy osobních vozů klasické stavby, umožňující sestavení standardní vlakové soupravy dle příslušné smlouvy o veřejných službách v drážní dopravě z vozidel pořízených z dotace. Provozování jiných, než z dotace pořízených, vozidel ve vlakové soupravě je přípustné pouze v případě mimořádně zvýšené poptávky po přepravě (např. před státními svátky) po předchozí dohodě s objednatelem předmětných výkonů v závazku veřejné služby. Soupravy osobních vozů je možno podpořit jak samostatně tak v odůvodněných případech i s hnacím vozidlem.

Jiné, než výše uvedené konfigurace drážních vozidel nejsou v rámci Programu povoleny, ve

všech případech kromě souprav, složených z klasických osobních vozů, bude umožněn provoz se staršími vozidly na jednom vlaku, pokud bude tento provoz součástí provozního konceptu, řešeného projektem. Hnací vozidla elektrické trakce jsou způsobilým výdajem pouze tehdy, jsou-li vybavena pro provoz na střídavém napájecím systému 25 kV/50 Hz. Tato podmínka neplatí pouze v případě, že žadatel doloží poskytovateli dotace, že pro projektem uvažovaný provozní koncept není tato podmínka nutná a lze předpokládat, že po většinu doby životnosti z dotace pořizovaného vozidla (nejméně však 15 let) nutná nebude. Způsobilým výdajem je rovněž vybavení vozidel řídicími systémy, využívajícími globální navigační družicové systémy pro bezpečnou lokalizaci vlaků, souvisejících komunikačních systémů s vlakem bezdrátovými přenosovými systémy a centralizovaných systémů řízení s automatickou kontrolou povolení jízdy i rychlostního profilu, pouze však mobilní část těchto zařízení, umístěná fyzicky v předmětném vozidle.

Dotace na nákup nového vozidla bude z prostředků EU poskytována maximálně do výše 85 % pořizovací ceny vozidla bez DPH, bude-li vozidlo provozováno v rámci závazku veřejné služby podle § 3 nebo 4 zákona o veřejných službách. U vozidel určených pro přepravu cestujících bude dotace poskytnuta jen v případě, že vlaková souprava umožní přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace⁴⁵. Podíl národního spolufinancování ve výši 15% bude v případě dopravy nadregionální zajištěn ze státního rozpočtu prostřednictvím rozpočtové kapitoly 327 Ministerstvo dopravy. V případě dopravy regionální zajistí spolufinancování příslušné kraje, případně se bude jednat o podíl příjemce dotace, přičemž konkrétní uspořádání bude ponecháno na svobodném rozhodnutí jednotlivých krajů.

Čerpání dotace ze státního rozpočtu i z prostředků EU se bude řídit právními předpisy, pokyny, pravidly a podmínkami stanovenými pro jejich čerpání a použití Ministerstvem financí ČR a orgány EU. Prostředky budou příjemcům poskytovány dvěma způsoby. Jednak formou ex-post plateb, tj. na základě již uskutečněných výdajů, případně formou modifikovaných (resp. v programovém období 2014-2020 - kombinovaných) plateb, kdy budou žadateli poskytovány prostředky na základě splatných faktur, případně i jiných obdobných účetních dokladů. Vztahy s příjemci budou upraveny Rozhodnutím o poskytnutí dotace (dále jen „Rozhodnutí“), které bude obsahovat podmínky čerpání dotace.

Způsobilé výdaje v rámci všech podprogramů musí dále splňovat následující podmínky:

- budou vynaloženy na předem stanovené účely a v souladu s cíli Programu,
- mohou být vynaloženy pouze v rámci období stanoveného v Rozhodnutí, nejdříve však v den podání žádosti o dotaci,
- budou před proplacením prokazatelně zaplacený příjemcem dotace, případně na ně byl vystaven účetní doklad (v závislosti na způsobu přidělení dotace), přičemž v případě pořízení majetku nebo služeb v cizí měně je způsobilým výdajem skutečně uhrazená částka za dané plnění v Kč v den úhrady a

⁴⁵ Rozhodnutí komise 1300/2014/EU ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

- musí být doloženy průkaznými doklady.

Způsobilými výdaji v rámci všech podprogramů nejsou zejména⁴⁶:

- DPH, pokud je příjemce dotace plátcem DPH, který má při pořízení vozidel nárok na odpočet DPH,
- splátky půjček a úvěrů,
- sankce a penále,
- náklady na záruky, pojištění, úroky, bankovní poplatky, kursové ztráty,
- celní a správní poplatky,
- práce realizované na cizím majetku,
- opravy a údržba vozidla nad rámec standartních servisních služeb pro zajištění provozuschopnosti vozidla, které mohou být zahrnuty jako způsobilé již v pořizovací ceně vozidla a
- účetně nedoložené výdaje.

Daně jsou obecně nezpůsobilým výdajem.

Ostatní podmínky pro poskytování podpory:

- Podpora nemůže být poskytnuta žadatelům, kteří nemají vypořádány všechny závazky vůči státnímu rozpočtu (k 31. prosinci předchozího roku)⁴⁷. Podporu rovněž nelze poskytnout subjektu, vůči kterému bylo vydáno rozhodnutí o úpadku a to i v době mezi podáním žádosti o dotaci do vydání Rozhodnutí, případně na kterého byla vyhlášena exekuce či se nachází v likvidaci.
- Nová vozidla pořízená z dotace musí být provozována výhradně na dopravních výkonech zajišťovaných v závazku veřejné služby, a to po celou dobu ekonomické životnosti vozidla. Do přípustných dopravních výkonů mohou být zahrnuty i výkony manipulační a technologické, pokud je jejich realizace spojena s provozem a údržbou předmětného vozidla. Nasazení vozidla na jakýchkoliv jiných dopravních výkonech může být v mimořádných a odůvodněných případech výslovně odsouhlaseno poskytovatelem dotace. Výkony mimo závazek veřejné služby, provozované úplatně, jsou výslovně vyloučeny.
- Pokud v průběhu doby ekonomické životnosti zakoupeného vozidla (zpravidla 30 let) příjemce podpory skončí plnění smlouvy o veřejných službách tímto vozidlem, bude povinen postupovat jedním z následujících způsobů:

⁴⁶Kromě uvedeného nemohou být způsobilé především o výdaje, které nemohou být spolufinancovány, neboť nejsou v souladu s příslušnými předpisy EU, národními pravidly nebo dalšími pravidly stanovenými příslušným poskytovatelem podpory. Pro programové období 2007 – 2013 tato pravidla stanovuje Metodická příručka způsobilých výdajů pro programy spolufinancované ze SF a FS na programové období 2007 – 2013, v případě programového období 2014 – 2020 se jedná o Metodický pokyn pro způsobilost výdajů a jejich vykazování v programovém období 2014 – 2020

⁴⁷ Za závazky vůči státnímu rozpočtu se považují závazky vůči finančnímu úřadu, zdravotním pojišťovnám, správě sociálního zabezpečení a celní správě.

- a) převést vlastnické právo k vozidlu dopravci, který bude nadále provozovat předmětné veřejné služby v přepravě cestujících (například tutéž linku či tentýž soubor linek) na základě smlouvy o veřejných službách, přičemž podmínky poskytnutí podpory podle tohoto programu se vztahují i na nového provozovatele vozidel shodně jako na provozovatele původního (například nový provozovatel není oprávněn účtovat odpisy nad rámec, který připouští ustanovení tohoto programu). V závislosti na způsobu úhrady národního spolufinancování ve výši 15% celkových způsobilých výdajů bude převod vozidla nutně bezúplatný v případě, že dopravce obdrží z veřejných zdrojů 100% celkových způsobilých výdajů. Úplatný převod je povolen pouze v případě, že by na vozidle bylo v průběhu smlouvy o veřejných službách provedeno zhodnocení majetku (např. formou modernizace). V takovém případě uhradí nový nabyvatel zůstatkovou hodnotu takového zhodnocení. Jakékoliv zhodnocení majetku, vedoucí k nutnosti úplatného předání vozidla novému nabyvateli po skončení stávající smlouvy, je dopravce oprávněn realizovat jen s předchozím svolením objednatele a mělo by se tak dít pouze v nezbytně nutné míře. Další situací, kdy může dojít k úplatnému převodu je případ, kdy nebude dopravci hrazeno z veřejných rozpočtů 100% celkových způsobilých výdajů a zároveň vozidlo bude mít v okamžiku převodu nenulovou účetní zůstatkovou hodnotu, odpovídající poměrné části amortizace nedotovaného podílu vozidla. Tato zůstatková hodnota v sobě potažmo nezahrnuje výši poskytnuté dotace ani souhrn kompenzací poskytnutých na amortizaci nedotované části kupní ceny vozidla. V takovém případě uhradí nabyvatel nanejvýš tuto zůstatkovou účetní hodnotu vozidla, případně navýšenou o zůstatkovou účetní hodnotu jeho majetkového zhodnocení,
- b) provozovat vozidla na jiných veřejných službách v přepravě cestujících se souhlasem objednatele či více objednatelů dotčených veřejných služeb (dotčenými veřejnými službami se rozumí služby, na kterých bylo vozidlo provozováno původně, a služby, na které má být vozidlo převedeno), přičemž parametry výkonů na které bude vozidlo převedeno, by měly být obdobné nebo vyšší (v hodnotě kilometrických proběhů) jako v případě těch, pro něž bylo vozidlo uvažováno v žádosti. V případě této varianty musí objednatel zohlednit ve smlouvě o veřejných službách výši poskytnuté dotace a kompenzace uhrazené v průběhu platnosti předcházející smlouvy,
- c) nahradit vozidlo pořízené z dotace jiným vozidlem nejvýše srovnatelného stáří a splňujícího veškeré kvalitativní požadavky stanovené tímto programem a smlouvou o veřejných službách, pokud dojde k takovému poškození vozidla, že bude vozidlo neopravitelné či oprava vozidla bude zcela zjevně neekonomickou, v důsledku toho bude vozidlo odstaveno a nebude nadále provozováno,
- d) vrátit poměrnou část dotace, odpovídající jedné třicetině dotace za každý započatý kalendářní rok, ve kterém nebude vozidlo využíváno v souladu s písm. a), b) nebo

c) této odrážky.

- Vozidla pořízená v rámci podpory nesmí být po dobu pěti let od uvedení do provozu převedena příjemcem podpory na jiného majitele nebo dána za předmět zástavy, s výjimkou realizace nákupu vozidel formou splátkového prodeje; v těchto případech však jakékoli zajištění musí splňovat ostatní pravidla a podmínky Programu. V případě realizace zástavního práva je příjemce povinen podporu vrátit. Výjimku tvoří dále případy, kdy příjemce majetkově převede vozidla pořízená z podpory na nabyvatele, který bude nadále splňovat pravidla a podmínky Programu.
- Nová vozidla pořízená v rámci podpory musí dále být:
 - schválena pro provoz na železničních tratích v ČR⁴⁸ nejpozději k datu žádosti o platbu,
 - označena prvky povinné publicity pro příslušné programové období na bočních vnějších stranách vozidla v souladu s pravidly publicity OPD⁴⁹,
 - vybavena klimatizací v prostorách pro cestující,
 - vybavena prostředky bezdrátové komunikace, které budou umožňovat cestujícím přístup na internet ve formě wi-fi,
 - vybavena zásuvkami s napětím 230 V pro napájení drobné elektroniky a přenosných počítačů v počtu nejméně jedné zásuvky na 4 místa k sezení (s výjimkou sklopných sedaček),
 - vybavena v interiéru vozidla určeném pro přepravu cestujících elektronickým⁵⁰ vizuálním a akustickým informačním systémem pro poskytování informací cestujícím,
 - v exteriéru, v případě vozidel, určených pro přepravu cestujících, vybavena na bočních stranách vnějším elektronickým vizuálním informačním systémem,
 - alespoň jeden vůz v soupravě vozidel vybaven pro přepravu osob se sníženou schopností pohybu a orientace v souladu s článkem 4.2.2 „Vozidla“ předpisu TSI pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.
 - vybavena toaletou minimálně dle platných norem TSI (ve vztahu k počtu míst k sezení), přičemž alespoň jedno WC v soupravě musí být bezbariérově

⁴⁸ §43 a § 43b a násl. zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů.

⁴⁹ Pro programové období 2014 – 2020 jsou pravidla publicity pro strukturální a kohezní fondy stanoveny nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013 a v manuál Jednotného vizuálního stylu MMR, který definuje praktickou aplikaci. Pro programové období 2007 – 2013 vyplývá povinnost zajištění publicity z čl. 2 až 10 nařízení Komise (ES) č. 1828/2006. Veškerá pravidla týkající se publicity jsou pro OPD2 uvedena v dokumentu „Pravidla pro žadatele a příjemce Operačního programu Doprava 2014-2020“ a pro OPD1 v dokumentu „Pravidla pro publicitu v rámci Operačního programu Doprava“. Tyto dokumenty jsou zveřejněny na www.opd.cz.

⁵⁰ Rozhodnutí komise 1300/2014/EU ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

dostupné dle příslušných předpisů TSI⁵¹- přípustné jsou pouze toalety s uzavřeným systémem.

- dle platných norem TSI (ve vztahu k počtu míst k sezení) případně v soupravě příslušný počet míst pro přepravu dětských kočárků a na každých 100 míst k sezení případně v soupravě alespoň 2 místa pro přepravu jízdních kol (variantně lyží), vozidla jsou vybavena systémem centrálního zavírání a blokování dveří.
- v případě hnacích vozidel a řídicích vozů, pořízených v rámci OPD2 vybavena příslušným technickým mobilním zařízením, potřebným pro činnost systémů GSM-R a ETCS, pokud budou provozována na tratích, na kterých se dle Národního implementačního plánu ERTMS počítá s implementací ETCS level 2, s výjimkou případů, u nichž se aplikuje článek 9, odstavec 1, písmeno a) směrnice č. 2008/57, přičemž v těchto případech budou vozidla dovybavena do 5 let od jejich schválení do provozu.
- Výběr dodavatele zakázky na vozidlo nebo související služby musí být proveden v souladu se zákonem č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách v platném znění. Příjemci podpory jsou zároveň povinni respektovat aktuální metodické pokyny Řídicího orgánu OPD upravující problematiku veřejných zakázek zveřejněné na www.opd.cz.
- Na poskytnutí podpory není právní nárok. Podpora je poskytována formou dotace.

4.3. UDRŽITELNOST PROJEKTOVÉHO ZÁMĚRU

Udržitelností projektového záměru se rozumí provoz vozidel, pořízených z Programu, v rámci uceleného provozního konceptu na konkrétní lince v souladu jak s projektem v rámci Programu, tak související smlouvy na veřejné služby v drážní dopravě. Tyto smlouvy se uzavírají zpravidla na dobu 15 let, což značně převyšuje minimální udržitelnost projektu v rámci Programu, jež činí 5 let. Ekonomická životnost z Programu pořízených vozidel je podle účetních standardů, obvyklých v ČR, zpravidla 30 let, přičemž je předpoklad, že i po skončení smluv provázaných s příslušnými projekty budou předmětná vozidla v rámci možností jezdit i nadále na stejných nebo obdobných výkonech. Toto je ošetřeno povinností smluvního dopravce buď předat po ukončení smluvního vztahu s objednatelům případnému novému provozovateli takových výkonů, nebo pokud změněné okolnosti způsobí, že i po skončení smluvního vztahu vázaného na projekt nebude vhodné provozovat vozidlo dosavadním způsobem, potom může být toto vozidlo převedeno příjemcem dotace na jiné výkony v závazku veřejné služby, avšak pouze po dohodě s příslušnými objednateli. Pokud

⁵¹ Podle článku 4.2.2.5 „Toalety“ a 5.3.2.4 „Univerzální toaleta“ rozhodnutí komise 1300/2014/EU ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

dojde k závažnému poškození vozidla tak, že toto vozidlo již nebude možné dále provozovat podle podmínek rozhodnutí o poskytnutí dotace, může dopravce toto vozidlo nahradit jiným, pokud je náhradní vozidlo nejméně srovnatelného stáří a splňuje veškeré kvalitativní požadavky stanovené Programem a smlouvou o veřejných službách. Uvedeným postupem budou výsledky Programu bezpečně zajištěny po celou dobu ekonomické životnosti z dotace pořízených vozidel a není možné, aby je příjemce dotace provozoval v rámci své komerční činnosti, čímž je vyloučen převod ekonomického zvýhodnění na trh osobní železniční dopravy. V případě nedodržení všech výše uvedených podmínek bude žadatel vracet poměrnou část dotace.

5. KRITÉRIA A ZPŮSOB HODNOCENÍ ŽÁDOSTI O POSKYTNUTÍ DOTACE

5.1. OBSAH ŽÁDOSTI

Pro projekty spadající svou realizací do OPD 2007-2013, podává žadatel projektovou žádost prostřednictvím aplikace Benefit⁵². Kromě elektronické žádosti je žadatel povinen zpracovat a předložit Ministerstvu dopravy ČR žádost i v listinné podobě. Listinnou podobou žádosti se rozumí výtisk finalizované sestavy formuláře projektové žádosti zpracované v aplikaci Benefit7. K tomuto formuláři musejí být dále připojeny všechny povinné přílohy specifikované v Pokynech pro žadatele OPD. Při podávání žádosti postupuje žadatel dle kapitoly 3.1 Pokynů pro žadatele OPD⁵³ a dle Pokynů pro vyplnění projektové žádosti OPD v aplikaci Benefit⁵⁴.

Pro projekty předkládané v rámci OPD 2014 – 2020 žadatel zpracovává a podává projektovou žádost dle pokynů upravených v dokumentu Pravidla pro žadatele a příjemce OPD, který je zveřejněn na webu www.opd.cz nejpozději v okamžiku vyhlášení příslušné výzvy.

Termíny pro předkládání žádostí budou stanoveny ve výzvě, přičemž z důvodu informovanosti žadatelů bude v dostatečném předstihu zveřejněn plán výzev nejméně na 2 kalendářní roky. Rozhodným datem přijetí žádosti bude datum na razítku podatelny Ministerstva dopravy (v případě listinného podání žádosti), popřípadě datum podání v rámci aplikace MS2014. Výzvy budou vyhlášeny v koordinaci s postupem vypisování nabídkového řízení (příp. přímého zadání) veřejné služby v drážní dopravě věcně i místně příslušným objednatel⁵⁵.

V rámci OPD 2007-2013 se nepředpokládá realizace velkých projektů dle č. 39 Nařízení Rady č. 1083/2006. V rámci OPD 2014-2020 se předpokládá realizace velkých projektů dle čl. 100 Nařízení Rady EU 1303/2013. Tyto projekty budou posuzovány v souladu s příslušnou legislativou a souvisejícími metodickými dokumenty a budou schvalovány dle postupů uvedených v čl. 102 Nařízení Rady EU 1303/2013.

5.2. POSTUP HODNOCENÍ

Projektové žádosti budou vyhodnocovány v souladu s kritérii pro výběr projektů schválenými příslušným Monitorovacím výborem pro daný program. Schvalovací proces bude probíhat dle standardních postupů platných v rámci kontrolních a řídicích systémů daného programu, a to

⁵² Tato aplikace je přístupná na adrese www.eu-zadost.cz.

⁵³ Aktuální pokyny pro žadatele jsou dostupné na této adrese: <http://www.opd.cz/cz/Pokyny-pro-zadatele>.

⁵⁴ Aktuální pokyny pro vyplnění žádosti jsou dostupné na této adrese: <http://www.opd.cz/cz/Projektova-zadost>.

⁵⁵ Podle § 9 zákona o veřejných službách.

tak, aby bylo možné posoudit kvalitu jednotlivých předložených projektů při zajištění principu rovného zacházení s jednotlivými žadateli, resp. projekty. Vzhledem ke skutečnosti, že proces výběru projektů bude úzce spjat se souběžně probíhajícím nabídkovým řízením či přímým zadáním na veřejné služby v drážní dopravě⁵⁶, bude dokončení schvalovacího procesu konkrétní projektové žádosti dovršeno vydáním Rozhodnutí o poskytnutí dotace, jehož podmínkou bude doložení uzavřené smlouvy s příslušným objednatelem na závazek veřejné služby s využitím vozidel, která budou předmětem dotace OPD. Tato provázanost obou procesů je zajištěna mimo jiné tím, že nebude možné žádat o dotaci na vozidla, na jejichž v projektu uvažované výkony nebude již v době podání žádosti o dotaci příslušným objednatelem splněna povinnost prenotifikace nově uzavírané smlouvy o veřejných službách podle ustanovení čl. 7 odst. 2 Nařízení č. 1370/2007.

Postup hodnocení se bude mírně lišit v závislosti na skutečnosti, zda žadatelem o dotaci je dopravce nebo objednatel. Pokud ale na stejný provozní koncept (provozovaný na základě stejné zamýšlené smlouvy o veřejných službách) budou žádat o dotaci jak dopravci, tak i objednatelé, získá dotaci objednatel jako orgán veřejné správy. V případě, že bude o dotaci žádat dopravce, obdrží v průběhu nabídkového řízení resp. před přímým zadáním na veřejné služby v drážní dopravě projektové žádosti s kladným výsledkem věcného hodnocení tzv. schvalovací protokol, který je předběžným příslibem dotace a je zároveň nezbytnou podmínkou pro vydání rozhodnutí o poskytnutí dotace. Z obou výběrových procesů (tedy z nabídkového řízení i ze schvalovacího procesu projektových žádostí OPD) musí pro danou výzvu vzejít stejný žadatel, neboť by u služeb obecného hospodářského zájmu nedávalo věcný smysl, aby jiný dopravce obdržel dotaci na vozidla a jiný dopravce zvítězil v nabídkovém řízení. V případě, že by dopravce nezískal podporu na vozidla a vyhrál nabídkové řízení, mohl by mít zásadní ekonomický problém zajistit provoz na základě smlouvy s objednatelem a toto riziko by si nutně zahrnul do své kalkulace v rámci nabídky - výsledkem by tudíž byla výrazně vyšší cena dopravního výkonu pro objednatele oproti stavu, kdy proces poskytnutí dotace proběhne řádným způsobem. Naopak dopravce nemůže získat podporu z OPD předtím, než doloží, že uzavřel příslušnou smlouvu o veřejných službách v drážní dopravě.

V případě, že žadatelem bude přímo objednatel dopravy, proběhne proces výběru projektů obdobným způsobem jako v případě, že o dotaci žádá dopravce. Vzhledem k tomu, že žadatelem bude přímo objednatel veřejných služeb, nedojde k soutěži o dotaci mezi více žadateli. V případě splnění formálních i věcných podmínek, stanovených ve výzvě, proto žadatel obdrží tzv. schvalovací protokol, který bude zároveň závazným příslibem dotace. Ta nebude udělena pouze v případě, že objednatel nedodrží časový harmonogram (a to jak z hlediska aplikace pravidla $n+3$, tak i nezvládnutí procesu porřízení vozidel v době realizace Programu), případně další podmínky, přesně specifikované v příslušné výzvě. Odpadá také nutnost souběhu s nabídkovým řízením příp. přímým zadáním na veřejné služby v drážní dopravě, neboť objednatel může takové řízení zadat až následně, přičemž příslušnému

⁵⁶ podle §4 zákona o veřejných službách.

dopravci z dotace pořízená vozidla pronajme. V každém případě ale nebude Rozhodnutí vydáno, dokud objednatel neprovede nezvratné kroky, vedoucí k uzavření smlouvy o veřejných službách s konkrétním dopravcem. Cílem je zajistit, aby byla z dotace pořízená vozidla skutečně provozována na výkonech, určených v projektu.

Související nabídkové řízení či přímé zadání na veřejné služby v drážní dopravě bude zajišťovat příslušný objednatel drážní dopravy v závazku veřejné služby. V případě projektů na vozidla v závazku veřejné služby státu podle § 4 zákona o veřejných službách bude tuto činnost vykonávat v rámci MD odbor veřejné dopravy, v případě zajišťování dopravní obslužnosti kraje příslušný kraj. S ohledem na to je podmínkou pro objednatele, kteří mají zájem, aby na jimi zajišťované veřejné služby byly poskytovány předmětné prostředky z tohoto programu, spočívající v následujících specifikacích dopravních výkonů, na které budou vozidla spolufinancována z předmětného programu:

- existence uceleného provozního konceptu, například linky veřejné železniční dopravy, na kterou budou vozidla pořízena, přípustné jsou případně pouze ojedinělé výkony např. ve špičkách zajišťované stávajícími vozidly, jinak musí dojít k ucelené obnově ve smyslu podmínek stanovených v kapitole 4. 2 této dokumentace,
- v případě přímého zadání musí být zajištěna kontrola nepřekročení tzv. čistého finančního dopadu⁵⁷ spojeného s předmětnými závazky veřejné služby, přičemž tato kontrola musí zahrnout i problematiku vozidel (výši dotace ve výši nákladů na vozidla, přiměřenost vybavení vozidla, kontrolu účtování odpisů a finančních nákladů za vozidla v nulové výši) a
- v případě nabídkového řízení musí být cena vozidel jedním z kritérií hodnocení nabídky.

Po uzavření smlouvy o veřejných službách v drážní dopravě musí úspěšný žadatel předložit žádost o aktualizaci příslušných formulářů EDS⁵⁸. Po předložení aktualizovaných formulářů EDS žadatelem bude provedena registrace projektu a bude vystaven Registrační list na danou akci.

Registrační list akce⁵⁹ obsahuje údaje pro přípravu a realizaci akce, indikátory a parametry akce, způsob financování, podmínky účasti státního rozpočtu, závaznost jednotlivých ukazatelů a postihy při jejich neplnění. Následně bude vystavený Registrační list akce zaslán žadateli společně s výzvou ke splnění podmínek pro vydání Rozhodnutí. Po splnění podmínek předepsaných v Registračním listu akce a na základě písemné žádosti žadatele bude vydáno Rozhodnutí o poskytnutí dotace, jehož nedílnou součástí budou Podmínky realizace projektu. Bez doložení uzavřené smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících není možné

⁵⁷ Příloha Nařízení č. 1370/2007.

⁵⁸ Evropský dotační systém, obdoba systému Isprofin.

⁵⁹ vystaven dle formuláře R05 197 Pokynu R 2-07 MF.

v případě, že žadatelem o podporu bude dopravce, toto Rozhodnutí vydat. Součástí Rozhodnutí je příloha obsahující povinnosti příjemce dotace.

6. PRAVIDLA PRO PŘEKLÁDÁNÍ ŽÁDOSTÍ O PLATBY ZA PROVEDENÉ PRÁCE Z PROSTŘEDKŮ SR

Pro OPD 2007-2013 jsou pravidla pro překládání žádostí o platby za provedené práce z prostředků SR upravena v Metodice finančních toků a kontroly programů spolufinancovaných ze strukturálních fondů, Fondu soudržnosti a Evropského rybářského fondu. Jedná se zejména o následující pravidla:

- Systém finančních toků je založen na principu předfinancování prostředků krytých z rozpočtu EU státním rozpočtem (na základě žádostí o platbu, které jsou předloženy příjemci) z prostředků kapitol státního rozpočtu a následného převedení prostředků z rozpočtu EU na příjmové účty správců příslušných kapitol státního rozpočtu ze zdrojového účtu Platebního a certifikačního orgánu
- Platby příjemcům probíhají formou ex-post plateb (následné proplacení výdajů již vynaložených příjemcem) případně formou kombinovaných plateb (příjemci jsou náklady propláceny na základě doložených faktur nebo obdobných účetních dokladů)
- Žádosti o platby jsou příjemci předkládány a následně také propláceny v CZK. Postup předkládání žádostí o platbu včetně požadované dokumentace je upraven dokumentem Pokyny pro příjemce⁶⁰, který vydá Ministerstvo dopavy ČR. Žádost o platbu musí být vždy doložena požadovanými účetními doklady (tj. zejména zaplacenými fakturami a výpisy z účtu, které prokáží úhradu faktur). Pravidla vedení účetnictví na úrovni příjemců jsou uvedena v Metodickém pokynu finančních toků⁶¹.
- Prostředky podílu národního financování ze zdrojů státního rozpočtu jsou příjemcům uvolňovány stejným způsobem jako prostředky státního rozpočtu na předfinancování výdajů, které mají být kryty prostředky z rozpočtu EU
- Postupy pro zpracování žádostí o platby na straně poskytovatele dotace se budou řídit Metodickým pokynem finančních toků případně Metodikou finančních toků a kontroly v závislosti na programovém období, do něhož příslušný projekt spadá.

Pro OPD 2014-2020 jsou pravidla pro předkládání žádostí o platby analogická a jsou upravena v Metodickém pokynu finančních toků programů spolufinancovaných z Evropských strukturálních fondů, Fondu soudržnosti a Evropského námořního a rybářského fondu na programové období 2014–2020. Podrobně jsou pravidla pro

⁶⁰ Pokyny pro příjemce OPD vydává řídicí orgán OPD a jsou ke stažení na stránkách <http://www.opd.cz/cz/pokyny-pro-prijemce-OPD>.

⁶¹ Metodika finančních toků a kontroly programů spolufinancovaných ze strukturálních fondů, Fondu soudržnosti a Evropského rybářského fondu na programové období 2007 – 2013 s platností od 1. 7. 2012, kterou zpracovalo Ministerstvo financí pro všechny operační programy na území ČR pro období 2007-13, pro období 2014-2020 byl Ministerstvem financí zpracován obdobný Metodický pokyn finančních toků programů spolufinancovaných z Evropských strukturálních fondů, Fondu soudržnosti a Evropského námořního a rybářského fondu na programové období 2014–2020.

předkládání žádostí o platbu v rámci OPD upravena v dokumentu Pravidla pro žadatele a příjemce OPD, který je nejpozději v okamžiku vyhlášení výzvy zveřejněn na www.opd.cz.

7. VYHODNOCENÍ EFEKTIVNOSTI ZDROJŮ VYNALOŽENÝCH NA PŘÍPRAVU A REALIZACI PROGRAMU

Vyhodnocení Programu jako celku proběhne po jeho ukončení v 1. pololetí roku 2024. Vzhledem k tomu, že Program se vztahuje zároveň jak na programové období 2007-13, tak i na období 2014-20, bude z hlediska dílčího vyhodnocení podprogramu 127 652 Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel- OPD 1 provedeno tak, aby jej bylo možné zapracovat do závěrečného vyhodnocení OPD za období 2007-13, které proběhne v roce 2017. Toto hodnocení však bude realizováno pouze v intencích pravidel EU a nebude mít vliv na hodnocení Programu jako celku, které proběhne pro oba podprogramy současně ve výše uvedeném termínu. Program bude vyhodnocen v souladu s vyhláškou Ministerstva financí č. 560/2006 Sb. o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku, ve znění pozdějších předpisů, a všemi dalšími právními předpisy a metodikami, ve znění platném k datu vyhodnocení (tedy v roce 2024).

8. KONTROLNÍ ČINNOST V RÁMCI PROGRAMU

Kontroly budou prováděny v souladu s následujícími předpisy:

- Zákon č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád);
- zákon č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole), ve znění pozdějších předpisů;
- Vyhláška Ministerstva financí ČR č. 416/2004 Sb., kterou se provádí zákon č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole), ve znění zákona č. 309/2002 Sb., zákona 320/2002 Sb. a zákona č. 123/2003 Sb., ve znění pozdějších předpisů;

Kontrolní systém a typy prováděných kontrol v rámci Programu jsou uvedeny v Pokynech pro příjemce OPD (pro OPD 2007-2013) resp. v Pravidlech pro žadatele a příjemce OPD (pro OPD 2014-2020). Vzhledem ke specifičnosti věcného zaměření Programu bude také po celou dobu jeho trvání probíhat průběžná kontrola splnění podmínek uvedených v Nařízení 1370/2007, zajišťující hospodárné nakládání s prostředky, určenými na kompenzace výkonů v osobní železniční dopravě, provozované v rámci závazku veřejné služby podle zákona o veřejných službách. V případě zjištění závažnějších nedostatků jakož i při nedodržení podmínek, uvedených v dokumentaci Programu, musí příjemce navrátit veškerou protiprávní podporu⁶².

⁶² článek 14 nařízení Rady (ES) č.659/1999 a zákon č. 218/2000 Sb.