



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



Specifické podmínky programu veřejné podpory

Zajištění interoperability v železniční dopravě

realizovaného v rámci programové dokumentace

č. 127 77 „Podpora financování dopravy“

a specifického cíle 1.5 OP Doprava 2014 – 2020

„Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy
prostřednictvím modernizace dopravního parku“

Výzvy č. 14, 43, 44, 45, 46, 47

prosinec 2017

(verze ze dne 7.12.2017)

OBSAH:

1. ÚČEL DOKUMENTU	4
2. VYMEZENÍ POJMŮ A ZKRATEK.....	6
Použité zkratky	7
3. VEŘEJNÁ PODPORA.....	8
3.1. VYMEZENÍ A IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE VP.....	8
3.2. PODMÍNKY VP.....	12
Plánovaná alokace programu.....	12
Intenzita (míra) podpory	12
Kumulace podpor	12
Upřesňující podmínky pro poskytnutí veřejné podpory	12
4. BILANCE INVESTIČNÍCH POTŘEB A ZDROJŮ PROGRAMU VP	14
5. INDIKÁTORY A PARAMETRY PROGRAMU VP	14
5.1. INDIKÁTORY PROGRAMU VP	14
5.2. PARAMETRY PROGRAMU VP.....	15
6. OBSAH A KRITÉRIA HODNOCENÍ ŽÁDOSTI O POSKYTNUTÍ PODPORY	16
6.1. PŘEDMĚT A PŘÍJEMCI PODPORY	16
6.2. ZPŮSOBILÉ VÝDAJE.....	18
6.3. NEZPŮSOBILÉ VÝDAJE	20
6.4. PŘEDKLÁDÁNÍ A OBSAH ŽÁDOSTI O PODPORU	20
6.5. KRITÉRIA HODNOCENÍ.....	26
6.6. POSTUP HODNOCENÍ	27
6.7. EDS FORMULÁŘE AKCE/PROJEKTU	28
7. PRAVIDLA PRO PŘEKLÁDÁNÍ ŽÁDOSTÍ O PLATBY ZA PROVEDENÉ PRÁCE Z PROSTŘEDKŮ SR	30
8. MECHANISMUS FINANČNÍCH A INFORMAČNÍCH TOKŮ	30
9. VYHODNOCENÍ EFEKTIVNOSTI ZDROJŮ VYNALOŽENÝCH NA PŘÍPRAVU A REALIZACI PROGRAMU VP	32
10. KONTROLNÍ ČINNOST V RÁMCI PROGRAMU VP.....	32
11. UDRŽITELNOST PROJEKTU	32
DOKUMENTACE PS 1: IMPLEMENTACE SUBSYSTÉMU ŘÍZENÍ A ZABEZPEČENÍ ERTMS – EVROPSKÝ SYSTÉM ŘÍZENÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY.....	35
1. ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PS	35
2. VĚCNÉ CÍLE PS	35
3. TECHNICKO-EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ CÍLŮ PS.....	35
DOKUMENTACE PS 2: IMPLEMENTACE SUBSYSTÉMU KOLEJOVÁ VOZIDLA –	

LOKOMOTIVY A KOLEJOVÁ VOZIDLA PRO PŘEPRUVU OSOB – SYSTÉM MĚŘENÍ SPOTŘEBY ENERGIE	38
1. ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PS	38
2. VĚCNÉ CÍLE PS	38
3. TECHNICKO-EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ CÍLŮ PS	38
DOKUMENTACE PS 3: IMPLEMENTACE SUBSYSTÉMU KOLEJOVÁ VOZIDLA – LOKOMOTIVY A KOLEJOVÁ VOZIDLA PRO PŘEPRUVU OSOB – UMOŽNĚNÍ PROVOZU NA SYSTÉMU 25 kV/50 Hz.....	40
1. ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PS	40
2. VĚCNÉ CÍLE PS	40
3. TECHNICKO-EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ CÍLŮ PS	40
DOKUMENTACE PS 4: IMPLEMENTACE SUBSYSTÉMU TELEMATIKA – TELEMATICKÉ APLIKACE V NÁKLADNÍ DOPRAVĚ A TELEMATICKÉ APLIKACE V OSOBNÍ DOPRAVĚ.....	42
1. ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PS	42
2. VĚCNÉ CÍLE PS	42
3. TECHNICKO-EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ CÍLŮ PS	43
DOKUMENTACE PS 5: IMPLEMENTACE SUBSYSTÉMU KOLEJOVÁ VOZIDLA - NÁKLADNÍ VOZY – SPLNĚNÍ HLUKOVÝCH POŽADAVKŮ DLE TECHNICKÝCH SPECIFIKACÍ INTEROPERABILITY SUBSYSTÉMŮ HLUK A NÁKLADNÍ VOZY	42
1. ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PS	42
2. VĚCNÉ CÍLE PS	42
3. TECHNICKO-EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ CÍLŮ PS	46

1. ÚČEL DOKUMENTU

Základním účelem dokumentu je charakterizovat veřejnou podporu „Zajištění interoperability v železniční dopravě“ v souladu s naplňováním **specifického cíle 1.5 OPD** (Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku) a v souladu **vyhláškou Ministerstva financí ČR č. 560/2006 Sb., v platném znění** o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku.

Veřejná podpora SA.44621 (2016/N) „Zajištění interoperability v železniční dopravě“ byla schválena **Rozhodnutím Evropské komise dne 7. 4. 2017, ke kterému byl vydán opravný akt ke dni 4. 9. 2017.** Cílem programu veřejné podpory je dosažení interoperability prostřednictvím pěti podprogramů, které se týkají evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS) a subsystému zabezpečení, systému měření spotřeby energie, přizpůsobení provozu na napájecí soustavě 25 kV/50 Hz, telematických aplikací a požadavků na snížení hluku.

Realizací programu je podporováno zajištění souladu s technickými specifikacemi interoperability v železniční dopravě, což je jeden ze základních předpokladů pro vytváření jednotného evropského železničního prostoru, prostřednictvím kterého bude zajištěna vyšší konkurenceschopnost železniční dopravy, jakožto druhu dopravy šetrnějšího k životnímu prostředí a veřejnému zdraví.

Řídicím orgánem Operačního programu Doprava je Ministerstvo dopravy. **Odbor fondů EU (O 430 MD)** je pověřen výkonem funkce Řídicího orgánu a mezi jeho kompetence patří mimo jiné metodické nastavení OPD, příjem, schvalování, monitoring a kontroly projektů.

Odbor fondů EU je zároveň správcem programu 127 77 „Podpora financování dopravy“ dle vyhlášky MF č.506/2006 Sb.

Správci titulu 127 D77 20 „OPD 2014 - 2020 – MD“, pod kterým je realizovaná i převážná část veřejné podpory „Zajištění interoperability v železniční dopravě“, jsou věcně příslušné odbory Ministerstva dopravy. Pro tuto veřejnou podporu, **subtitul 127 D77 21**, plní funkci věcně příslušného odboru **Odbor drážní a vodní dopravy (O 130 MD)**.

Vyhlašování a nastavení podmínek jednotlivých výzev probíhá ve spolupráci O 430 MD a O 130 MD.

Žadatelé se mohou v případě dotazů obrátit na kontakty uvedené na výzvě nebo v případě technických dotazů přímo na zástupce Odboru drážní a vodní dopravy:

- Ing. Pavlína Tomková, e-mail: pavlina.tomkova@mdcr.cz
- Ing. Lukáš Soukup, e-mail: lukas.soukup@mdcr.cz

Tyto specifické podmínky upřesňují ustanovení týkající se přípravy a implementace projektů uvedená v platné verzi Pravidel pro žadatele a příjemce OPD a jsou pro žadatele a příjemce závazné.

Na tento dokument navazují další dokumenty:

- Model hodnocení projektů OPD 2014-2020

- Kritéria výběru projektů OPD 2014-2020 pro specifický cíl 1.5 - Zajištění interoperability v železniční dopravě
- Metodické dokumenty vydávané MF (k dispozici na www.mfcr.cz):
- Metodické dokumenty vydávané MMR (k dispozici na www.dotaceeu.cz):

2. VYMEZENÍ POJMŮ A ZKRATEK

Vymezení pojmů

Tato kapitola vymezuje pojmy neuvedené nebo odlišné od Pravidel pro žadatele a příjemce OPD.

- **Dnem zahájení realizace projektu** je datum prvního právně závazného příslibu objednávky zařízení nebo služeb. Musí nastat nejdříve dnem podání žádosti o podporu na ŘO OPD¹. V případě SŽDC je možné zahájit realizaci projektu již od 1. 1. 2017.
- **Doba udržitelnosti** (trvalost operace) je doba 5 let od data, kdy projekt nabyl centrální stav² „Projekt finančně ukončen ze strany ŘO“, tzn. data proplacení poslední žádosti o platbu příjemci. Doba udržitelnosti je specifikována v právním aktu o poskytnutí podpory nebo jeho příloze.
- **Intenzita podpory** je procentuální vyjádření částky podpory (všechny národní zdroje a alokace z fondů EU) z celkových způsobilých výdajů.
- **Počáteční investicí** se rozumí investice do hmotného majetku související s úpravami kolejových vozidel, vybavení informačními systémy nebo jejich úpravy za účelem dosažení souladu s TSI pro jednotlivé subsystemy a v souladu s požadavky provozovatele železniční infrastruktury ve vlastnictví státu, kterým je SŽDC, s. o..
- **Podnik** v právu EU zahrnuje subjekt vyvíjející ekonomické aktivity. Podnikem je jakýkoliv subjekt, nejen ten který vytváří zisky, ale i subjekt pohybující se na konkurenčním trhu (subjekty soukromého i veřejného sektoru, ziskové i neziskové organizace, zájmová sdružení, výzkumné ústavy).
- **Provozovatelem vozidla se pro účely programu rozumí dopravce, tj.** subjekt, který vlastní licenci k provozování železniční dopravy a osvědčení dopravce vydané DÚ. Příjemcem podpory mohou být pouze ti dopravci, kteří mají sídlo, pobočku nebo organizační složku podniku v ČR.
- **Registrace** – zanesení vozidla do NVR vedeného DÚ na základě žádosti subjektu, který vozidlo vlastní nebo jej má právo užívat. Současně s registrací přidělí DÚ vozidlu unikátní EVN (evropské číslo vozidla).
- **Průkaz způsobilosti vozidla** – vydává drážní správní úřad pro všechna drážní vozidla hnací a pro drážní vozidla tažená s rychlostí nad 160 km/h na dráhách železničních.
- **Vozidlem** se rozumí pro účely programu drážní vozidlo schválené pro provoz na dráze celostátní a dráhách regionální. V rámci Programu lze podporovat drážní vozidla hnací, speciální, řídicí a nákladní vozy.
- **Vlastník vozidla** je subjekt, který vlastní dané vozidlo. V rámci programu mohou být podporována pouze vozidla registrovaná v NVR vedeném DÚ.

¹ Toto se nevztahuje na výdaje související s přípravou a zabezpečením projektu, viz kap. 6.2.

² Centrální stav udává stav příslušné žádosti o podporu (projektu) z hlediska jejího projektového cyklu v systému MS2014+. O změnách stavu je žadatel/příjemce průběžně informován v systému IS KP14+.

- **Zásadní modernizací vozidla** se pro účely programu rozumí obnova nebo modernizace vozidla měnící parametry vozidla a vyžadující vydání nového povolení k uvedení do provozu.

Použité zkratky

- ČR – Česká republika
- DÚ – Drážní úřad
- EU – Evropská unie
- EHV – elektrické hnací vozidlo
- IS – informační systém MS 2014+ (Monitorovací systém evropských fondů v programovém období 2014 – 2020)
- NVR – národní registr vozidel (National Vehicle Register) vedený DÚ
- OPD – Operační program Doprava (2014 – 2020)
- PS – Podmnožiny subtitulů (nebo také podprogramy)
- PP - Podprogram
- PPŽaP – Pravidla pro žadatele a příjemce OPD
- RoPD – Rozhodnutí o poskytnutí dotace
- EDS/SMVS – Evidenční dotační systém/Správa majetku ve vlastnictví státu
- ŘO OPD – Řídicí orgán Operačního programu Doprava (Ministerstvo dopravy)
- SŽDC – Správa železniční dopravní cesty, s.o.
- SC – specifický cíl OPD
- SR – státní rozpočet
- TEN-T – Transevropská dopravní síť (Transeuropean Network - Transport)
- TSI CCS – Technické specifikace interoperability, řízení a zabezpečení
- TSI ENE - Technické specifikace interoperability, energie
- TSI LOC&PAS - Technické specifikace interoperability, lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu cestujících
- TSI NOI - Technické specifikace interoperability, hluk
- TSI TAF - Technické specifikace interoperability, telematické aplikace v nákladní dopravě
- TSI TAP - Technické specifikace interoperability, telematické aplikace v osobní dopravě
- TSI WAG - Technické specifikace interoperability, kolejová vozidla – nákladní vozy
- VP – veřejná (státní) podpora
- ZV – způsobilý výdaj
- ŽOP – žádost o platbu

3. VEŘEJNÁ PODPORA

3.1. VYMEZENÍ A IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE VP

Věcné cíle Programu VP navazují na Dopravní politiku České republiky pro léta 2014 – 2020 a na prioritní osu 1 Operačního programu Doprava 2014 - 2020 „Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu“. V souladu s vyhláškou č. 560/2006 Sb., o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku je Program VP začleněn do programové dokumentace 127 77 „Podpora financování dopravy“, schválené Usnesením vlády č. 108 ze dne 8. 2. 2017, a to v rámci titulu 127 D77 20 „OPD 2014 - 2020 – MD“.

Prioritní osa PO 1 OPD				
Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu				
Investiční priorita IP 2				
Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlikových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letecké infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu				
Specifický cíl SC 1.5				
Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku				
Program VP „Zajištění interoperability v železniční dopravě“ Programová dokumentace 127 77 Titul 127 D77 20, 127 D77 30 Subtitul 127 D77 21				
Podmnožiny subtitulu (PS)				
PS 1	PS 2	PS 3	PS 4	PS 5

Implementace subsystému řízení a zabezpečení ERTMS	Implementace subsystému kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob – systém měření spotřeby energie	Implementace subsystému kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob – umožnění provozu na systému 25 kV/50 Hz	Implementace systému telematika – telematické aplikace v nákladní dopravě a telematické aplikace v osobní dopravě	Implementace subsystému kolejová vozidla – nákladní vozy – splnění hlukových požadavků dle technických specifikací interoperability subsystémů hluk a nákladní vozy
--	---	--	---	---

PROGRAMOVÁ DOKUMENTACE	EV.Č. 127 77 - PODPORA FINANCOVÁNÍ DOPRAVY	
TITUL	EV.Č. 127 D77 20 - OPD 2014 - 2020 - MD EV.Č. 127 D77 30 - OPD 2014 - 2020 - SFDI	
SUBTITUL (PROGRAM VP)	EV.Č. 127 D77 21 – ZAJIŠTĚNÍ INTEROPERABILITY V ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ	
SPRÁVCE SUBTITULU	O 130 MD - ODBOR DRÁŽNÍ A VODNÍ DOPRAVY	
DOBA TRVÁNÍ VEŘEJNÉ PODPORY (DLE ROZHODNUTÍ EK SA.44621 (2016/N))	5. 9. 2017	5. 9. 2022
CELKOVÝ FINANČNÍ OBJEM PODPORY	2,5 MLD. KČ	
MÍRA PODPORY	MAXIMÁLNÍ MÍRA PODPORY PRO PŘÍJEMCE DOTACE JE STANOVENA NA 50% - 85 % Z CELKOVÝCH ZPŮSOBILÝCH NÁKLADŮ³	

³ U podmnožin subtitulů 2 – 5 a u vybavení vozidel jednotkami GSMR v rámci podmnožiny subtitulu 1 činí míra podpory 50% způsobilých výdajů. V případě vybavení vozidel palubní jednotkou ETCS v rámci podmnožiny subtitulu 1 činí míra podpory 85% způsobilých výdajů. V případě příjemce SŽDC, s.o. jakožto provozovatele železniční sítě ve vlastnictví státu, se nejedná o veřejnou podporu a míra podpory z veřejných zdrojů může dosáhnout až 100%.

ČLENĚNÍ PROGRAMU VP NA PODMNOŽINY SUBTITULU (PS) A CHARAKTERISTIKA PODPOROVANÝCH INVESTIC

NÁZEV PS	EVIDENČNÍ ČÍSLO	PŘEDPOKLÁDANÝ FINANČNÍ OBJEM PODPORY (KČ)	PŘEDPIS
<p>PS 1 - IMPLEMENTACE SUBSYSTÉMU ŘÍZENÍ A ZABEZPEČENÍ ERTMS – EVROPSKÝ SYSTÉM ŘÍZENÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY</p>	<p>127 D77 211 127 D77 3</p>	<p>1 178 000 000</p>	<p>Rozhodnutí Komise 2012/88/EU ze dne 25. ledna 2012 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů pro řízení a zabezpečení transevropského železničního systému Národní implementační plán ERTMS</p>
<p>PS 2 - IMPLEMENTACE SUBSYSTÉMU KOLEJOVÁ VOZIDLA – LOKOMOTIVY A KOLEJOVÁ VOZIDLA PRO PŘEPRAVU OSOB – SYSTÉM MĚŘENÍ SPOTŘEBY ENERGIE</p>	<p>127 D77 212 127 D77 3</p>	<p>220 000 000</p>	<p>Nařízení Komise (EU) č. 1301/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému energie železničního systému v Unii Nařízení Komise (EU) č. 1302/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému kolejová vozidla - lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob železničního systému v Evropské unii Národní implementační plán TSI ENE</p>
<p>PS 3 - IMPLEMENTACE SUBSYSTÉMU KOLEJOVÁ VOZIDLA – LOKOMOTIVY A KOLEJOVÁ VOZIDLA PRO PŘEPRAVU OSOB – UMOŽNĚNÍ PROVOZU NA SYSTÉMU 25 kV/50 Hz</p>	<p>127 D77 213</p>	<p>372 000 000</p>	<p>Nařízení Komise (EU) č. 1301/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému energie železničního systému v Unii Nařízení Komise (EU) č. 1302/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému kolejová vozidla - lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob železničního systému v Evropské unii Národní implementační plán TSI ENE</p>

<p>PS 4 - IMPLEMENTACE SUBSYSTÉMU TELEMATIKA – TELEMATICKÉ APLIKACE V NÁKLADNÍ DOPRAVĚ A TELEMATICKÉ APLIKACE V OSOBNÍ DOPRAVĚ</p>	<p>127 D77 214 127 D77 3</p>	<p>550 000 000</p>	<p>Nařízení Komise (EU) č. 1305/2014 ze dne 11. prosince 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Využití telematiky v nákladní dopravě“ železničního systému Evropské unie a o zrušení nařízení (ES) č. 62/2006 Nařízení Komise (EU) 2016/527 ze dne 4. dubna 2016, kterým se mění nařízení (EU) č. 454/2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „využití telematiky v osobní dopravě“ transevropského železničního systému Masterplan SŽDC TSI TAF/TAP</p>
<p>PS 5 - IMPLEMENTACE SUBSYSTÉMU KOLEJOVÁ VOZIDLA - NÁKLADNÍ VOZY – SPLNĚNÍ HLUKOVÝCH POŽADAVKŮ DLE TECHNICKÝCH SPECIFIKACÍ INTEROPERABILITY SUBSYSTÉMŮ HLUK A NÁKLADNÍ VOZY</p>	<p>127 D77 215</p>	<p>180 000 000</p>	<p>Nařízení Komise (EU) č. 321/2013 ze dne 13. března 2013 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – nákladní vozy“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení rozhodnutí Komise 2006/861/ES, v platném znění Nařízení Komise (EU) č. 1304/2014 ze dne 26. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla - hluk“, kterou se mění rozhodnutí 2008/232/ES a zrušuje rozhodnutí 2011/229/EU Národní implementační plán TSI NOI a TSI WAG</p>

Podporovány jsou výhradně investice související s dosažením interoperability vozidel a železniční sítě v souladu s příslušnými technickými specifikacemi interoperability – konkrétně se jedná o rozhodnutí Komise 2012/88/EU (TSI CCS), nařízení Komise (EU) č. 1304/2014 (TSI NOI), nařízení Komise (EU) č. 1305/2014 (TSI TAF), nařízení Komise (EU) č. 454/2011 (TSI TAP), nařízení Komise (EU) č. 1236/2013 (TSI WAG), nařízení Komise (EU) č. 1301/2014 (TSI ENE) a nařízení Komise (EU) č. 1302/2014 (TSI LOC&PAS).

3.2. PODMÍNKY VP

Plánovaná alokace programu

Pro tento program veřejné podpory je po dobu jeho trvání od 2017 do 2022 včetně plánována alokace ve výši 2,5 mld. Kč.

Jednotlivé výzvy jsou obvykle vyhlášovány samostatně pro jednotlivé podprogramy (popřípadě samostatně pro správce infrastruktury).

Intenzita podpory

Intenzita podpory se vztahuje výlučně na způsobilé výdaje projektu a může dosáhnout až 50 % způsobilých výdajů u všech PS s výjimkou palubních jednotek ETCS v rámci PS 1, kde může dosáhnout intenzita podpory až 85 %. U správce železniční infrastruktury (SŽDC, s.o.) bude intenzita podpory z veřejných zdrojů 100 %.

Výše maximální kompenzace (dotace z OPD) není u jednotlivých PS stanovena kromě následujících dvou případů:

- **PS1:** maximální výše kompenzace v případě palubní jednotky ETCS činí 6 750 000 Kč na jedno vozidlo.
- **PS5:** maximální výše kompenzace 12 000 Kč na jeden modernizovaný nákladní vůz.

Kumulace podpor

VP poskytovanou na základě tohoto Programu nelze kumulovat s dalšími VP či jiným financováním EU či vnitrostátním financováním ve vztahu ke shodným ZV.

Upřesňující podmínky pro poskytnutí veřejné podpory

- (1) V případě PS 1, 2, 3 a 5 mohou být předmětem podpory pouze vozidla registrovaná v NVR vedeném DÚ. Žadatel tuto skutečnost doloží výpisem z NVR.
- (2) Příjemce podpory v rámci PS 1, 2, 3 a 5 musí být vlastníkem anebo provozovatelem podporovaného vozidla. Vztah žadatele o podporu k vozidlu bude doložen výpisem z NVR. Pokud tento údaj o provozovateli vozidla není v NVR, doloží příjemce právo k užívání vozidla (např. nájemní smlouvou). V tomto případě musí žadatel doložit také souhlas vlastníka s realizací projektu. U PS 1, 2, 3 a 5 musí být provozovatel vozidla současně dopravcem, tj. musí mít licenci pro provozování železniční dopravy a osvědčení dopravce vydané Drážním úřadem. U PS 4 musí být příjemce dopravcem ve výše uvedeném smyslu.

- (3) Příjemcem podpory může být pouze subjekt, který má sídlo, pobočku nebo organizační složku podniku v České republice.
- (4) Podpora nemůže být poskytnuta subjektům, které nemají vypořádány všechny závazky vůči státnímu rozpočtu nebo zdravotním pojišťovnám (k 31. 12. předchozího roku). Za závazky vůči státnímu rozpočtu se považují závazky vůči finančnímu úřadu, správě sociálního zabezpečení a celní správě.
- (5) Výběr dodavatele zboží a služeb tvořící způsobilé náklady programu:
- pokud má zadavatel ve vztahu k zakázce povinnost postupovat dle zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, postupuje při výběru dle tohoto zákona,
– v případě, že zadavatel není povinen ve vztahu k zakázce postupovat dle zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, bude výběr proveden v souladu s Metodickým pokynem pro oblast zadávání zakázek pro programové období 2014-2020.
- (6) Podporu nelze poskytnout subjektu, proti němuž je vedeno insolvenční řízení, jestliže byl vynesena rozsudek nebo jestliže se nachází v likvidaci.
- (7) Podpora nemůže být poskytnuta subjektu, který v minulosti obdržel podporu, která byla rozhodnutím Komise prohlášena za neslučitelnou a subjekt celou částku protiprávní a neslučitelné podpory spolu s příslušnými úroky nevrátil nebo neuložil na vázaný účet.
- (8) Investiční projekty nesmí být zahájeny dříve, než příjemce podá žádost o dotaci.
- (9) Majetek pořízený v rámci podpory nesmí být po dobu pěti let od proplacení poslední ŽOP příjemci převeden příjemcem podpory na jiného majitele nebo dán 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 převodu majetku pořízeného v rámci podpory na jiného majitele nebo v případě realizace zástavního práva činí sankce 100 % podpory poskytnuté na majetek dotčený uvedeným pochybením. Výjimku tvoří případy, kdy příjemce po předchozím souhlasu ŘO OPD majetkově převede dražní vozidla pořízená z podpory na nabyvatele, který bude nadále splňovat pravidla a podmínky Programu VP.
- (10) Na poskytnutí podpory není právní nárok.
- (11) Podpora nemůže být kumulována s jakoukoli další podporou z místních, regionálních či vnitrostátních projektů nebo projektů Společenství, jež se vztahují na tytéž způsobilé náklady.

4. BILANCE INVESTIČNÍCH POTŘEB A ZDROJŮ PROGRAMU VP

Celkový finanční objem podpory pro PS 1 - 5 představuje částku 2,5 mld. CZK (92 milionů EUR).

Účast prostředků Fondu soudržnosti na financování Programu VP je předpokládána prostřednictvím předfinancování státním rozpočtem, kapitolou Ministerstva dopravy ČR nebo Státním fondem dopravní infrastruktury (pro PS 1 a pro projekty SŽDC, s.o.). Tyto prostředky jsou přepočítány pomocí směnných kurzů CZK/EUR predikovaných Ministerstvem financí ČR na CZK tak, aby výše účasti státního rozpočtu co nejvíce odpovídala skutečnosti.

Předpokládané rozdělení podpory do oddělených PS, vztahující se na celé dotčené období:⁴

- PS 1: 1 178 milionů CZK (cca 43,4 milionů EUR); podpora je určena vlastníkům nebo provozovatelům železničních vozidel a to včetně SŽDC, s.o. s intenzitou podpory 50% způsobilých výdajů v případě vybavování vozidel jednotkami GSM-R a 85% v případě vybavování vozidel palubními jednotkami ETCS.
- PS 2: 220 milionů CZK (cca 8,1 milionů EUR); podpora je určena vlastníkům nebo provozovatelům železničních vozidel a SŽDC, s.o. (pro dopravce s intenzitou podpory 50% způsobilých výdajů).
- PS 3: 372 milionů CZK (cca 13,7 milionů EUR); podpora je určena vlastníkům nebo provozovatelům železničních vozidel s intenzitou podpory 50% způsobilých výdajů.
- PS 4: 550 milionů CZK (cca 20,2 milionů EUR); podpora je určena dopravcům a SŽDC, s.o. (pro dopravce s intenzitou podpory 50% způsobilých výdajů).
- PS 5: 180 milionů CZK (cca 6,6 milionů EUR); podpora je určena vlastníkům nebo provozovatelům železničních nákladních vozů s intenzitou podpory 50% způsobilých výdajů.

V případě příjemce SŽDC, s.o. v rámci PS 1, 2 a 4 je stanovena intenzita podpory z veřejných zdrojů až 100% ze způsobilých výdajů.

5. INDIKÁTORY A PARAMETRY PROGRAMU VP

5.1. INDIKÁTORY PROGRAMU VP

Průběh programu a naplňování jeho cílů bude sledováno **indikátory platnými pro OPD**.

Indikátor **výstupu**, který je v programovém dokumentu OPD stanoven pro Specifický cíl 1.5, je „počet nově pořízených nebo modernizovaných vozidel pro drážní dopravu“ (podprogram 1,2,3,5) a dále pro podprogram 4 byl zaveden indikátor „počet nově pořízených či inovovaných informačních systémů v souladu s TSI TAF a TSI TAP“.

Výsledkové indikátory jsou specifické pro jednotlivé podprogramy dle následující tabulky:

Podprogram	Indikátor
1	Podíl vozidel vybavených ETCS/GSM-R jednotkami na vozovém parku dopravce /vlastníka

⁴ Viz čl. 2.7. Rozhodnutí Evropské komise ve věci státní podpory SA.44621 (2016/N) - Zajištění interoperability v železniční dopravě

2 (pro dopravce/vlastníky)	Podíl vozidel vybavených zařízením pro měření spotřeby trakční energie z celkového počtu vozidel elektrické trakce dopravce/vlastníka
2 (pro SŽDC)	Podíl vozidel vybavených zařízením pro měření spotřeby trakční energie z celkového počtu vozidel elektrické trakce
4	Počet jízd realizovaných s využitím nově pořízených či inovovaných systémů v dopravě
5	Podíl nákladních vozů splňujících hlukové limity z celkového počtu nákladních vozů dopravce/vlastníka

Příspěvek v rámci tohoto programu bude pouze částečný, neboť realizace SC bude probíhat vícero programy.

5.2. PARAMETRY PROGRAMU VP

Z hlediska programové dokumentace č. 127 77 Podpora financování dopravy bude využití veřejných prostředků k naplnění cílů Programu VP vyhodnocováno podle následujících parametrů, k jejichž dílčímu naplňování budou příjemci zavázáni v RoPD.

Podmnožina subtitulu (PS)	Kód EDS/SMVS	název	měrná j.	hodnota za PS	závaznost
PS 127 D77 211	36002	Počet vybavených <u>vozidel</u> mobilní částí ETCS nebo GSM-R jezdících na železniční síti ve vlastnictví státu	ks	250	MIN
PS 127 D77 212	36003	Počet upravených <u>vozidel</u> v souladu s TSI-LOC&PAS pro měření odběru energie	ks	800	MIN
PS 127 D77 213	36004	Počet upravených <u>vozidel</u> v souladu s TSI-LOC&PAS pro provoz na napájecím systému 25kV/50Hz	ks	40	MIN
PS 127 D77 214	36005	Počet <u>dopravců</u> s nově implementovanými nebo upravenými funkčními oblastmi dle TSI-TAF nebo TSI-TAP	ks	15	MIN
PS 127 D77 215	36006	počet upravených <u>nákladních vozů</u> v souladu s TSI-NOI	ks	15000	MIN

6. OBSAH A KRITÉRIA HODNOCENÍ ŽÁDOSTI O POSKYTNUTÍ

PODPORY

6.1. PŘEDMĚT A PŘÍJEMCI PODPORY

Předmětem podpory poskytované v rámci tohoto Programu VP jsou investice:

PS 1: Implementace subsystému řízení a zabezpečení ERTMS – Evropský systém řízení železniční dopravy

Předmětem podpory bude vybavování železničních vozidel palubními jednotkami ETCS a GSM-R nebo modernizace (upgrade) palubních jednotek ETCS již instalovaných na vozidlech na novější verzi dle technických požadavků správce infrastruktury, definovaných především v Národním implementačním plánu ERTMS a pokynu provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy „Testy kompatibility palubních a traťových částí systému ERTMS/ETCS úrovně 2“ v platném znění.

Podle vnitrostátního prováděcího plánu ERTMS se v období 2017 až 2023 předpokládá zajistit implementaci systému ETCS nejméně na přibližně 1400 km tratí. Pro zajištění potřebné funkčnosti je potřeba vybavit vozidla palubními jednotkami ETCS. Do roku 2023 bude nutné jednotkami ETCS vybavit přibližně 900 železničních vozidel.

PS 2: Implementace subsystému kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob – systém měření spotřeby energie

Předmětem podpory bude vybavování železničních hnacích vozidel systémem pro měření spotřeby elektrické energie. Jde o to, aby tímto systémem bylo vybaveno maximum vozidel elektrické trakce, tak aby mohly být přínosy měření energie plně využity pro zvyšování energetické účinnosti železniční dopravy.

Systém zpoplatnění podle skutečné spotřeby je spravedlivější a motivuje dopravce ke snižování energetické náročnosti a využívání modernějších a úspornějších vozidel. Povede k celkovému zlepšení energetické účinnosti sektoru a snížení nákladů dopravců na elektrickou energii s dopadem na zvýšení konkurenceschopnosti železnice a zvýšené realizaci dopravních výkonů v elektrické trakci na elektrizovaných tratích. Pro zajištění podkladů pro účtování skutečné spotřeby trakční elektrické energie v železniční dopravě je nutné vybavení vozidel měřicím zařízením. Současně je nutné zřídit potřebnou technologickou základnu na straně provozovatele infrastruktury.

PS 3: Implementace subsystému kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob – umožnění provozu v soustavě střídavého proudu 25 kV/50 Hz

Předmětem podpory bude úprava EHV vybavených pouze pro provoz na stejnosměrném systému 3 kV tak, aby byla schopna provozu i ve střídavém systému 25 kV/50 Hz. Střídavý systém je z hlediska svých technických vlastností i investiční náročnosti výhodnější a dle schválené Koncepce přechodu na jednotnou napájecí soustavu je cílovým napájecím systémem tratí ve správě SŽDC. Podprogram usnadňuje úpravu vozového parku určeného pouze pro provoz na stejnosměrném systému 3 kV, jehož existence by jinak mohla bránit rozhodnutí správce infrastruktury o přechodu na střídavý systém 25 kV/50 Hz.

PS 4: Implementace subsystému telematika – telematické aplikace v nákladní dopravě a telematické aplikace v osobní dopravě

Předmětem podpory bude zavádění a aktualizace telematických aplikací v nákladní a osobní dopravě v souladu s platnými technickými specifikacemi pro interoperabilitu.

Využívání telematických aplikací, zajišťujících dostatek kvalitních informací, je nezbytným předpokladem pro řádné fungování dopravního procesu v železniční dopravě včetně organizace osobní a nákladní dopravy, čímž se dále přispěje ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti železniční dopravy.

Využívání telematických aplikací v nákladní dopravě zvyšuje spolehlivost přepravy a snižuje náklady na přepravní řetězec a zároveň zlepšuje sledování pohybu vozů (majetku dopravce nebo jiného vlastníka) i přepravovaného zboží. V osobní dopravě se to týká především spolupráce při odbavování a informování cestujících, a to i mezi různými druhy dopravy s cílem zvýšení návaznosti spojů.

V nákladní dopravě bylo v rámci naplňování požadavků TSI TAF během předchozího období realizováno několik projektů (modernizace informačních systémů nákladních dopravců a realizace určitého projektu ze strany Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), vnitrostátního provozovatele železniční infrastruktury v České republice).

V rámci tohoto podprogramu budou kromě trvalého plnění požadavků TSI TAF realizovány i projekty týkající se požadavků vyplývajících z TSI TAP. Ty budou zahrnovat například výměnu dat v průběhu přípravy jízdních řádů, tarifní údaje, rezervace, tisk přepravních dokladů a pomoc cestujícím se zdravotním postižením. K tomu je zapotřebí zajistit vybavení potřebnými informačními systémy podle požadavků definovaných v platných TSI TAF a TSI TAP.

PS 5: Implementace subsystému kolejová vozidla – nákladní vozy – splnění hlukových požadavků dle technických specifikací pro interoperabilitu subsystémů hluk a nákladní vozy

Předmětem podpory bude přestrojení brzdových špalíků nákladních vozů tak, aby byly splněny hlukové limity dle platných technických specifikací pro interoperabilitu.

Vzhledem k delší životnosti železničního vozového parku je v provozu stále velké množství vozidel, která neplní hlukové limity stanovené v TSI NOI a TSI WAG. Tento podprogram podporuje vybavování nákladních vozů nekovovými zdržemi namísto kovových.

Pozn.: V rámci programu není možná podpora velkých projektů dle čl. 100 Obecného nařízení.

Příjemce podpory lze rozdělit do dvou kategorií:

- (1) Podniky železniční dopravy s licenci (osobní a nákladní doprava pro PS 1–4, pouze nákladní doprava pro PS 5), které vlastní nebo provozují kolejová vozidla, a vlastníci kolejových vozidel, kteří nejsou železničními podniky.
- (2) Správa železniční dopravní cesty (SŽDC): státní organizace založená na základě zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, která hospodaří s majetkem státu a je ze zákona povinna ve veřejném zájmu zajišťovat provozování celostátní železniční dráhy a regionálních drah ve vlastnictví státu. SŽDC bude příjemcem podpory pouze u PS 1, 2 a 4.

Jakákoli diskriminace na základě státní příslušnosti železničního podniku a/nebo vlastníků vozidel je vyloučena. Podle zákona o dráhách může kterýkoli dopravce požádat o přístup na železniční dopravní cestu v České republice, pokud je držitelem licence udělené členským státem

Evropské unie (viz § 34a a § 34d zákona o dráhách). Podpora může být poskytnuta těm dopravcům s licenci, kteří jsou zároveň držiteli tzv. osvědčení dopravce ve smyslu § 34h zákona o dráhách (tj. osvědčení o bezpečnosti podle článku 10 směrnice 2004/49/ES). Kromě toho je drážní úřad podle § 71 odst. 1 a odst. 3 správního řádu povinen zaregistrovat vozidlo bez zbytečného odkladu. Pokud to není možné, musí tak učinit nejpozději do 30 dnů od zahájení řízení za účelem registrace vozidla. Registrace je bezplatná.

Způsobilé pro podporu v rámci režimu jsou všechny společnosti, které mají sídlo, zastoupení, pobočky, organizační složky nebo dceřiné společnosti v České republice. V tomto ohledu nemusí být žadatelé usazeni převážně v České republice, postačuje vedlejší provozovna.

Podporována mohou být vozidla již zařazená do provozu. Výjimkou je PS 1, v jehož rámci lze podporovat i nová železniční vozidla. V případě nových kolejových vozidel budou způsobilé náklady stanoveny jako rozdíl ceny vozidla bez palubní jednotky ETCS a s palubní jednotkou ETCS. U ostatních vozidel budou způsobilé náklady stanoveny jako součet ceny zařízení a ceny instalace zařízení ve vozidle. Na podporu v rámci PS 1, 2, 3 a 5 budou mít nárok pouze vozidla registrovaná postupem popsaným v bodě odůvodnění (7) popsaného v rozhodnutí - v době podání žádosti o podporu v NVR vedeném DÚ. PS 4 se týká telematických aplikací a s vozidly souvisí pouze nepřímo. Pokud jde o PS 1, nové vozidlo, na které se vztahuje podpora, musí být po svém schválení k provozu registrováno v NVR.

6.2. ZPŮSOBILÉ VÝDAJE

Způsobilost výdajů Programu VP „Zajištění interoperability v železniční dopravě“ se řídí rámcem, který je stanoven v Pravidlech způsobilých výdajů pro programy spolufinancované ze strukturálních fondů a Fondu soudržnosti na programové období 2014-2020.

Společné zásady pro způsobilost výdajů jsou uvedeny v Pravidlech pro žadatele a příjemce, kap. 12.6 „Způsobilost výdajů“. Níže je uvedeno zpřesnění výdajů považovaných za způsobilé v rámci tohoto Programu VP:

- a) propláceny mohou být pouze skutečně vzniklé výdaje vynaložené v souladu s cíli programu a bezprostředně související s realizací projektu;
- b) ZV musí být vynaloženy až po podání žádosti (pokud není výzvou specifikováno jinak).;
- c) ZV musí být řádně doložené doklady o jejich zaplacení.

Způsobilými výdaji jsou v rámci Programu VP výdaje na dosažení technologické úrovně, která je daná předpisy uvedenými v tabulce na str. 10.

V rámci PS 1 až 3 a 5 jsou způsobilými výdaje související s pořízením a instalací vybavení a zařízení kolejových vozidel. Přičemž způsobilé jsou pouze výdaje na zařízení a vybavení, u kterých byla posouzena shoda dle Nařízení vlády č. 133/2005 Sb., o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému, ve znění nařízení vlády č. 371/2007 Sb. Bližší specifikace je uvedena v dokumentaci těchto PS.

V rámci PS 4 jsou způsobilými výdaje související s pořízením nových informačních systémů, které budou v souladu s TSI-TAF nebo TSI-TAP či upgrade stávajících informačních systémů, jehož výsledkem bude soulad informačního systému s TSI-TAF nebo TSI-TAP.

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

- Musí být vynaloženy na předem stanovené účely a v souladu s cíli Programu VP
- Musí odpovídat veřejné podpoře dle notifikace programu
- Musí být vynaloženy nejdříve v den podání žádosti o podporu s výjimkou projektů SŽDC, kde jsou v případě PS 2 (pozemní a mobilní část systému ve vlastnictví SŽDC) způsobilé náklady vzniklé od 1. 1. 2017
- Musí být vynaloženy v rámci období stanoveného v Rozhodnutí o poskytnutí dotace
- Musí být před proplacením prokazatelně zaplacený příjemcem dotace
- Musí být doloženy průkaznými doklady

PS	Popis způsobilých výdajů
1	<p>Zhotovení projektové dokumentace zástavby palubní části ETCS Schválení typové zástavby palubní části ETCS Centrální počítač EVC (European Vital Computer) Záznamová jednotka JRU (Juridical Recording Unit) Zobrazovací jednotka DMI (Driver-Machine Interface) Přenosový modul balízy BTM (Balise Transmission Module) vč. antény pro čtení balíz Rozhraní palubní části ETCS a vozidla (navázání na řídicí a brzdový systém vozidla) TIU (Train Interface Unit) Systém odometrie LTM (Loop Transmission Module) STM (Specific Transmission Module), resp. rozhraní systému ETCS a vlakového zabezpečovacího systému třídy B Euroradio subsystem Vozidlová část GSM-R (pro hlasovou komunikaci i přenos dat) Zabudování palubní části ETCS do vozidla Provedení zkoušek kompatibility za účelem získání průkazu způsobilosti palubní části ETCS od DÚ</p>
2	<p>Mobilní část systému ve vlastnictví dopravce / vlastníka vozidla:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Snímače trakčního proudu a napětí • LCD displej • Projektová dokumentace zástavby do vozidla • Zástavba do vozidla <p>Mobilní část systému ve vlastnictví SŽDC:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Elektroměr • Rozváděč elektroměru • Komunikační jednotka • Anténa GSM-R / GPS • Projektová dokumentace zástavby do vozidla • Zástavba do vozidla <p>Pozemní část systému:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modul centralizace dat • Aplikace pro přípravu podkladů k fakturaci • Provozní databáze dat o energetice • Expertní modul
3	<p>Projektová dokumentace pro přestavbu vozidla pro provoz na systému 25 kV / 50 Hz Elektrická výzbroj pro provoz na systému 25 kV / 50 Hz Schválení typové zástavby</p>

	Přestavba vozidla
4	Nové informační systémy Aktualizace existujících informačních systémů dle požadovaných specifikací
5	Kompozitní brzdové špalíky kategorie LL schválené DÚ Přestrojení vozu Úprava označení vozu Test brzd Reprofilace a přeměření kol pro dosažení předepsaných parametrů

6.3. NEZPŮSOBILÉ VÝDAJE

Nezpůsobilými výdaji v rámci všech PS jsou:

- DPH, daň z příjmů, silniční, z nemovitostí, darovací, dědická, apod.
- Splátky půjček a úvěrů
- Sankce a penále
- Náklady na záruky, pojištění, úroky, bankovní poplatky, kursové ztráty
- Celní a správní poplatky
- Provozní náklady
- Práce realizované na cizím majetku, a to i v případě, že souvisí s cíli daného projektu (výjimku představují výdaje na cizím majetku, který žadatel využívá na základě nájemní smlouvy)
- Opravy a údržba
- Osobní náklady
- Účetně nedoložené výdaje.

6.4. PŘEDKLÁDÁNÍ A OBSAH ŽÁDOSTI O PODPORU

Při zpracování a podávání žádosti o podporu se žadatel řídí **Pravidly pro žadatele a příjemce** zveřejněnými na www.opd.cz v rámci dokumentace příslušné výzvy. Výzvou jsou specifikovány podmínky, doba trvání podpory, alokované prostředky pro tuto výzvu a lhůta pro podávání projektových žádostí. Výzva obsahuje také odkaz na tyto specifické podmínky, které detailně specifikují obsah vlastní žádosti o podporu. Společně s výzvou jsou na stejném místě zveřejněny i všechny další relevantní dokumenty, které s danou výzvou přímo souvisí (tzv. dokumentace výzvy). Přehled všech příloh žádosti o podporu včetně upřesnění jejich rozsahu a konkrétního obsahu je součástí dokumentace výzvy v rámci těchto specifických podmínek.

Nástrojem pro pořízení žádosti o podporu pro žadatele je elektronický nástroj **IS KP14+** zpřístupněný žadatelům na <https://mseu.mssf.cz/>, který je určen pro vyplňování a podávání elektronické žádosti o podporu a tvoří součást Monitorovacího systému evropských strukturálních a investičních fondů pro programové období 2014-2020 (dále jen MS2014+).

Detailní popis fungování komunikace v IS KP14+ je popsán v **Uživatelské příručce IS KP14+ a v Doplnujících pokynech pro vyplnění žádosti o podporu** v ISKP14+.

Prostřednictvím aplikace probíhá elektronické podání žádosti o podporu a realizace procesů jako je správa žádostí o podporu/projektů, jejich monitoring a administrace projektů (vypracování Zpráv o realizaci, žádostí o platbu apod. a jejich elektronické podání).

Po provedení systémové kontroly vyplněnosti dat žádosti v systému IS KP14+ je žádost finalizována a prostřednictvím systému předána signatářům k podpisu. **Podání resp. podpis žádosti o podporu probíhá výhradně prostřednictvím kvalifikovaného elektronického podpisu** a musí být k žádosti připojen přímo v IS KP14+, proto osoba oprávněná k podpisu dokumentu musí být registrovaným uživatelem této aplikace a musí disponovat kvalifikovaným elektronickým podpisem.

Finalizovaná a elektronicky podepsaná žádost o podporu (včetně příloh) je v rámci výzvy otevřené pro podávání žádostí o podporu podána elektronickou cestou na ŘO OPD.

POVINNÉ PŘÍLOHY ŽÁDOSTI O PODPORU	
1.	Doklady k posouzení finančního zdraví
2.	Identifikace vlastnické struktury žadatele
3.	Doklad o prokázání vlastnických vztahů
4.	Podklad pro technicko-ekonomické hodnocení
5.	Finanční rozpočet projektu
6.	Harmonogram realizace projektu
7.	Výpočet indikátorů
	Čestné prohlášení a souhlasy žadatele

Detailní specifikace požadovaných příloh žádosti

Ad 1. Doklady k posouzení finančního zdraví

Jedná se o posouzení ekonomických ukazatelů hospodaření žadatele, které se zakládá na účetních údajích minimálně za poslední dvě účetní uzavřená období. Žadatel vyplní jednoduchý výpočtový formulář v programu MS Excel a doloží podklady pro kontrolu správnosti vyplnění (daňová přiznání – prostá elektronická kopie). Vzor přílohy s pokyny pro vyplnění je přiložen v

dokumentaci výzvy pod odkazem „Vzory vybraných příloh žádosti o podporu“ jako **vzor 01**. Tuto přílohu nevyplňuje SŽDC, s.o.

Ad 2. Identifikace vlastnické struktury žadatele

Vlastnická struktura se prokazuje čestným prohlášením o skutečném majiteli. Tuto povinnou přílohu dokládají pouze žadatelé mimo veřejnoprávní právnické osoby. Čestné prohlášení musí obsahovat informaci o skutečném majiteli ve smyslu § 4 odst. 4 zákona č. 253/2008 Sb., o některých opatřeních proti legalizaci výnosů z trestné činnosti a financování terorismu. Vzor pro toto čestné prohlášení je součástí dokumentace výzvy jako **vzor 02** pod odkazem „Vzory vybraných příloh žádosti o podporu“. Žadatel v ISKP14+ připojuje sken tohoto vyplněného a podepsaného čestného prohlášení. V případě veřejnoprávních právnických osob žadatel v ISKP14+ připojuje pouze dokument, ve kterém potvrzuje, že není povinen tuto přílohu dokládat (viz **vzor nerelevantní přílohy**, který je k dispozici pod odkazem „Vzory vybraných příloh žádosti o podporu“).

Žadatel je povinen uvést v čestném prohlášení informace minimálně v rozsahu uvedeném ve vzoru. Čestné prohlášení nemusí dokládat subjekty, které jsou z definice veřejnoprávními právnickými osobami: Česká republika, organizační složka státu, státní příspěvková organizace, státní organizace, státní fond, územní samosprávný celek a jeho příspěvková organizace, dobrovolné sdružení obcí, regionální rada regionu soudržnosti, Evropské seskupení pro územní spolupráci, veřejná a státní vysoká škola, veřejná výzkumná instituce, profesní komora zřízená zákonem, státní a národní podnik, státní organizace, Všeobecná zdravotní pojišťovna České republiky, Česká národní banka, Český rozhlas, Česká televize, Česká tisková kancelář.

Skutečným majitelem se rozumí fyzická osoba, která má fakticky nebo právně možnost vykonávat přímo nebo nepřímo rozhodující vliv v právnické osobě, ve svěřenském fondu nebo v jiném právním uspořádání bez právní osobnosti. Má se za to, že při splnění podmínek podle věty první skutečným majitelem je

a) u obchodní korporace fyzická osoba,

1. která sama nebo společně s osobami jednajícími s ní ve shodě disponuje více než 25 % hlasovacích práv této obchodní korporace nebo má podíl na základním kapitálu větší než 25 %,
2. která sama nebo společně s osobami jednajícími s ní ve shodě ovládá osobu uvedenou v bodě 1,
3. která má být příjemcem alespoň 25 % zisku této obchodní korporace, nebo
4. která je členem statutárního orgánu, zástupcem právnické osoby v tomto orgánu anebo v postavení obdobném postavení člena statutárního orgánu, není-li skutečný majitel nebo nelze-li jej určit podle bodů 1 až 3,

b) u spolku, obecně prospěšné společnosti, společenství vlastníků jednotek, církve, náboženské společnosti nebo jiné právnické osoby podle zákona upravujícího postavení církví a náboženských společností fyzická osoba,

1. která disponuje více než 25 % jejích hlasovacích práv,
2. která má být příjemcem alespoň 25 % z jí rozdělovaných prostředků, nebo
3. která je členem statutárního orgánu, zástupcem právnické osoby v tomto orgánu anebo v postavení obdobném postavení člena statutárního orgánu, není-li skutečný majitel nebo nelze-li jej určit podle bodu 1 nebo 2,

c) u nadace, ústavu, nadačního fondu, svěřenského fondu nebo jiného právního uspořádání bez právní osobnosti fyzická osoba nebo skutečný majitel právnické osoby, která je v postavení

1. zakladatele,
2. svěřenského správce,
3. obmyšleného,
4. osoby, v jejímž zájmu byla založena nebo působí nadace, ústav, nadační fond, svěřenský fond nebo jiné uspořádání bez právní osobnosti, není-li určen obmyšlený, a
5. osoby oprávněné k výkonu dohledu nad správou nadace, ústavu, nadačního fondu, svěřenského fondu nebo jiného právního uspořádání bez právní osobnosti.

UPOZORNĚNÍ: Žadatel k žádosti o podporu nedokládá dokumenty, které prokazují informace uvedené v čestném prohlášení. Tyto dokumenty musí mít k dispozici a na výzvu je musí doložit všem kontrolním orgánům. Příjemce má povinnost oznamovat případné změny informací uvedených v čestném prohlášení.

Ad 3 Doklad o prokázání vlastnických vztahů

Příjemce podpory v rámci PS 1, 2, 3 a 5 musí být vlastníkem anebo provozovatelem podporovaného vozidla. Vztah žadatele o podporu k vozidlu bude doložen **výpisem z NVR**. Pokud tento údaj o provozovateli vozidla není v NVR, doloží příjemce právo k užívání vozidla (např. nájemní smlouvou). V případě pronajatých vozidel přikládá žadatel i písemný souhlas pronajímatele/vlastníka s realizací záměru. U PS 1, 2, 3 a 5 musí být provozovatel vozidla současně dopravcem, tj. musí mít licenci pro provozování železniční dopravy a osvědčení dopravce vydané Drážním úřadem. U PS 4 se vlastnické vztahy dokládají příslušnou smlouvou pouze v případě, pokud je předmětem žádosti o podporu upgrade existujících aplikací.

Ad 4 Podklad pro technicko-ekonomické hodnocení

Investiční záměr včetně zdůvodnění účelu a požadované výše podpory.

Předložení investičního záměru blíže specifikuje vyhláška č. 560/2006 Sb. Podrobný popis investičního záměru modernizace plavidel musí obsahovat důvodovou zprávu v členění:

- popis současného stavu ve vazbě k hodnotícím kritériím (stáří vozidla, počet km ujetých za rok na tratích provozovaných SŽDC, počet zpráv realizovaných podle TSI TAF, TSI TAP během definovaného období před podáním žádosti, počet cest vlaků schopných vysílat zprávy podle TSI TAF a TSI TAP)
- odůvodnění nutnosti investice včetně prokázání skutečnosti, že bez podpory by se investice nerealizovala (prokázání existence motivačního účinku);
- vyhodnocení efektivnosti investice a návratnosti;
- technický popis pořizovaného majetku nebo jeho zhodnocení a předpokládané využití;
- průkaz způsobilosti vozidla⁵ (pouze pro podprogramy 1 až 3);
- popis vyhodnocení přínosu zejména ve vztahu k výsledkovému indikátoru

⁵ Bod 2.3 (7) Rozhodnutí Komise ve věci Státní podpora SA.44621 (2016/N).

- doložení všech relevantních údajů nezbytných pro posouzení projektu dle platných Kritérií výběru projektů (zejména kritérium B – Technické řešení)

Naplnění přínosu vykazuje žadatel v rámci výsledkových indikátorů ve **vzoru 07**, který je přiložen v dokumentaci výzvy pod odkazem „Vzory vybraných příloh žádosti o podporu“.

Součástí přílohy 04 Podklad pro technicko-ekonomické zdůvodnění je také hodnocení efektivnosti investice a návratnosti. Žadatel zpracovává toto hodnocení dle Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb, která byla schválena Ministerstvem dopravy dne 31. 10. 2017. Tento dokument je k dispozici na webu Zprostředkujícího subjektu zde:

http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/metodiky/2017_02_rezortni_metodika-komplet.pdf

Konkrétně se postupuje v souladu s přílohou č. 12 tohoto dokumentu, která představuje samostatnou Metodiku hodnocení ekonomické efektivnosti pro projekty zaměřené na pořízení železničních kolejových vozidel a zavádění interoperability na železničních kolejových vozidlech. Součástí metodiky je také výpočtový sešit pro MKA, který je k dispozici jako příloha „12 – Metodika interoperabilita ŽKV.xlsx“ pod následujícím odkazem:

http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/metodiky/2017_04_prilohy-xls.zip

Ad 05 Finanční rozpočet projektu

Finanční rozpočet projektu tvoří dokumenty Rozpočet projektu - tabulka rozpočtu (**vzor 05a**) a Podrobný položkový rozpočet (**vzor 05b**).

Pro podprogramy 1 a 5 se ve vzoru 5a uvádějí celkové způsobilé náklady pouze do výše odpovídající limitní výši podpory, která u podprogramu 1 na vybavení jednoho vozidla palubní jednotkou ETCS činí 6 750 000 Kč a u podprogramu 5 na přestrojení jednoho vozidla 12 000 Kč.

V případě, že by vypočítaná výše podpory z věcně způsobilých nákladů byla vyšší než limitní hodnota podpory, žadatel upraví položku 1 a 2 vzoru 5a tak, aby limitní výše podpory na všechna podporovaná vozidla odpovídala 85% z celkových upravených způsobilých nákladů. Způsobilé náklady nad rámec této upravené limitní částky budou zařazeny mezi nezpůsobilé náklady položky 1 a 2.

Tuto upravenou výši způsobilých nákladů vyplní žadatel i do žádosti v rámci systému ISKP 14+, přičemž příloha č. 5b žádosti o podporu bude kalkulovat s předpokládanými reálnými hodnotami věcně způsobilých nákladů.

Dle uvážení žadatele je možné doložit i další rozpočtovou dokumentaci tak, aby při věcném hodnocení bylo možné posoudit adekvátnost stanovených nákladů s přihlédnutím ke stupni přípravy dokumentace. Vzory dokumentů přílohy č. 5 jsou přiloženy v dokumentaci výzvy pod odkazem „Vzory vybraných příloh žádosti o podporu“ jako **vzor 05a**, a **vzor 05b** ve variantách pro jednotlivé podprogramy.

Ad 06 Harmonogram realizace projektu

Vzor přílohy je přiložen v dokumentaci výzvy pod odkazem „Vzory vybraných příloh žádosti o podporu“ jako **vzor 06**.

Ad 7. Výpočet indikátorů nebo slovní popis přínosů projektu k naplňování stanovených cílů (výsledků OPD)

Žadatel zpracovává tuto přílohu z důvodu použití indikátorů projektu, u kterých je jejich plánovaná hodnota získána výpočtem ze vstupních parametrů, které nemusí být v žádosti vždy explicitně uvedeny či způsob jejich stanovení nemusí být jednoznačně zřejmý. Příloha slouží k ověření správnosti žadatelem provedených výpočtů plánovaných hodnot indikátorů. Vzor přílohy je přiložen v dokumentaci výzvy pod odkazem „Vzor vybraných příloh žádosti o podporu“ jako **vzor 07a**. Podrobná definice jednotlivých indikátorů je uvedena v rámci „Karty indikátorů“, která je přiložena v dokumentaci výzvy pod odkazem „Vzor vybraných příloh žádosti o podporu“ jako dokument **07b**.

Ad - Čestné prohlášení a souhlasy žadatele

Před předložením žádosti o podporu na Řídící orgán OPD musí žadatel v rámci aplikace ISKP14+ společně s formulářem žádosti o podporu vždy elektronicky podepsat také níže uvedené čestné prohlášení.

Žadatel čestně prohlašuje že:

- a)** nemá žádné závazky po lhůtě splatnosti vůči orgánům veřejné správy, (tj. zejména daňové nedoplatky a penále, nedoplatky na pojistném a penále na veřejném zdravotním pojištění, na pojistném a penále na sociální zabezpečení a příspěvku na státní politiku zaměstnanosti, odvody a penále za porušení rozpočtové kázně), ani další nevypořádané finanční závazky z jiných projektů spolufinancovaných z rozpočtu EU vůči orgánům, které tyto prostředky poskytují;
- b)** při tomto prohlášení má na vědomí, že závazky, pro něž příslušný orgán rozhodl o posečkání s úhradou závazku či uzavřel dohodu o úhradě závazků, je-li řádně plněna, nejsou pro účely tohoto prohlášení považovány za závazky po lhůtě splatnosti;
- c)** na majetek žadatele nebyl prohlášen konkurz, ani nedošlo k jeho zamítnutí pro nedostatek majetku. Proti majetku žadatele dále není veden výkon rozhodnutí ani nejsem v úpadku;
- d)** pro předložený projekt v rámci této žádosti o podporu z fondů EU není současně žádáno o spolufinancování nebo grant z jiného fondu či programu EU;
- e)** souhlasí se zpracováním a zveřejněním informací o subjektu žadatele, projektu a výši příspěvku. Zveřejnění proběhne zejména webových stránkách Řídícího orgánu a dále v příslušných informačních systémech (zejm. v MS2014+) a dále všude tam, kde je to pro účely implementace, monitorování či hodnocení projektů, programů reprodukce majetku vytvořených v souladu s vyhláškou č. 560/2006 Sb. a Operačního programu Doprava nezbytné; při tomto prohlášení souhlasí také se zpracováním a zveřejněním údajů uvedených v bodě 3.2.7 Sdělení Komise - Pokyny pro státní podporu v oblasti životního prostředí a energetiky na období 2014–2020 (2014/C 200/01) za účelem naplnění povinnosti transparentnosti podpory. Souhlas žadatele se zveřejněním předepsaných údajů musí být učiněn v souladu s platnými Pokyny pro žadatele a příjemce OPD;

- f) bere na vědomí, že ze strany Řídícího orgánu (Ministerstva dopravy) a Zprostředkujícího subjektu (Státního fondu dopravní infrastruktury) budou případným zájemcům poskytovány informace podle zákona o svobodném přístupu k informacím (zákon č. 106/1999 Sb. v platném znění) včetně všech dokumentů vydaných Řídícím orgánem nebo Zprostředkujícím subjektem v souvislosti s vyřízením této žádosti o podporu a další administraci poskytované podpory;
- g) je vlastníkem nebo provozovatelem kolejových vozidel, které jsou předmětem dotace a že tyto vozidla jsou zapsány v NVR, nebo že je/bude vlastníkem informačního systému realizovaného v souladu s TSI TAF/TAP, který má být předmětem dotace;
- h) ne zahájí realizaci projektu před podáním žádosti o podporu nebo v případě podprogramu 4, kde je žadatelem SŽDC, před 1. 1. 2017;
- i) si je vědom skutečnosti, že maximální výše podpory v rámci podprogramu 1 na vybavení jednoho vozidla palubní jednotkou ETCS činí 6 750 000 Kč a maximální výše podpory na přestrojování jednoho vozidla v rámci podprogramu 5 činí 12 000 Kč;
- j) veškeré jím předložené údaje jsou pravdivé a odpovídají skutečnosti. Žadatel si je rovněž vědom možných právních dopadů v případě, kdy bude zjištěno, že byla poskytnuta podpora na základě žadatelem předložených, nepravdivých údajů.

6.5. KRITÉRIA HODNOCENÍ

Program VP „Zajištění interoperability v železniční dopravě“ má dvě oblasti kritérií:

- a) Kritéria hodnocení projektu vzhledem k OPD⁶
- b) Kritéria hodnocení projektu s ohledem na Rozhodnutí Evropské komise ve věci státní podpory č. SA.44621 (2016/N) - Zajištění interoperability v železniční dopravě. Dle kap. 2.8 tohoto Rozhodnutí se jedná o následující kritéria:

Subtitul	Kritéria ad a)	Kritéria ad b)
1	Kritéria přijatelnosti:	<ul style="list-style-type: none"> - Doba od výroby nebo zásadní modernizace vozidla (<i>kratší doba = vyšší hodnocení</i>) - Celkový roční proběh vozidla na tratích ve správě SŽDC, s.o. v posledních 2 kalendářních letech před podáním žádosti o poskytnutí podpory
2	<ul style="list-style-type: none"> - Projekt je svým zaměřením v souladu s cíli a podporovanými aktivitami výzvy - Žadatel splňuje definici oprávněného příjemce vymezené ve výzvě - Projekt respektuje minimální a maximální hranici celkových způsobilých výdajů - Žádost byla podána v souladu s Pravidly pro žadatele a příjemce v předepsané formě, podepsaná statutárním zástupcem 	
3		

⁶ Jedná se o kritéria, která jsou uvedena v dokumentu Kritéria výběru projektů OPD dostupného na adrese: www.opd.cz v rámci příslušné výzvy. Dokument je schvalován Monitorovacím výborem OPD 2014+

	žadatele a jsou vyplněny všechny povinné části	
4	- Jsou doloženy všechny povinné přílohy v předepsané formě včetně očíslování Kritéria věcného hodnocení: posouzení věcného obsahu žádosti. Jedná se o kritéria charakterizující cíle podporované aktivity a mohou mít formu vylučovacích, hodnotících i kombinovaných kritérií.	- Počet provedených zpráv dle TSI-TAF během určitého stanoveného období v minulosti - Počet jízd vlaků schopných předávání zpráv dle TSI-TAF po uvedení systému do provozu - Počet provedených zpráv dle TAP-TSI během určitého stanoveného období v minulosti - Počet jízd vlaků schopných předávání zpráv dle TAP-TSI po uvedení systému do provozu - Vybavení SW a HW u žadatele
5		- Celkový roční proběh vozidla na tratích ve správě SŽDC, s.o. v posledních 2 kalendářních letech před podáním žádosti o poskytnutí podpory - Žadatelem stanovený předpoklad ročního proběhu vozidla na tratích ve správě SŽDC, s.o. během následujících 2 let po poskytnutí dotace

6.6. POSTUP HODNOCENÍ

Všechny projektové žádosti v rámci kolových soutěžních výzev jsou administrovány až po skončení příslušného kola výzvy a jsou vyhodnocovány tak, aby bylo možné posoudit kvalitu jednotlivých předložených projektů mezi sebou, čímž je zachována povinnost zacházet se žadateli, resp. projekty rovným způsobem. Projektové žádosti v rámci průběžných výzev určených pro SŽDC, s.o. jsou administrovány průběžně.

Postupy a způsob hodnocení projektů jsou zpracovány v Modelu hodnocení projektů OPD, který je schvalován Monitorovacím výborem OPD a je zveřejněn na webových stránkách OPD jako součást dokumentace výzvy.

Pro hodnocení projektových žádostí předložených v rámci kolových soutěžních výzev je využíván jednokolový model hodnocení, kdy veškeré údaje nutné pro hodnocení jsou žadatelem předloženy v jeden okamžik v rámci jedné žádosti o podporu. V případě průběžných výzev, kde žadatelem je SŽDC, je hodnocení dvoukolové.

Hodnocení probíhá ve 2 fázích:

- 1) kontrola přijatelnosti a formálních náležitostí,
- 2) věcné hodnocení včetně případné analýzy rizik.

Pro každou ze dvou výše uvedených fází hodnocení existuje samostatná část souboru kritérií, které jsou popsány v dokumentu „**Kritéria výběru projektů**“ pro příslušný specifický cíl. Tento dokument je schvalován Monitorovacím výborem OPD a je vždy součástí příslušné dokumentace výzvy.

Na základě výsledků věcného hodnocení (postup hodnocení je detailně popsán v platných PPŽaP) jsou projekty seřazeny dle výše bodového hodnocení (od nejvyššího po nejnižší). V případě, že se v seznamu vyskytují dva nebo více projektů se stejným počtem bodů, jsou tyto projekty řazeny dle data registrace žádosti. V případě, že projekty v součtu požadované podpory nepřesahují celkovou alokaci výzvy, budou postoupeny ke schválení podpory z OPD.

Úspěšní žadatelé jsou informováni řídicím orgánem o dalším postupu v souladu s podmínkami výzvy a jsou požádáni o doložení dokumentace potřebné pro vydání právního aktu o poskytnutí/ převodu podpory.

Neúspěšní žadatelé obdrží vyrozumění o výsledku hodnocení prostřednictvím MS2014+, a to nejpozději do 10 pracovních dní od ukončení dané fáze hodnocení a výběru projektů.

V případě kolové výzvy je schvalován / zamítán seznam projektů z celé výzvy. ŘO připraví na základě výstupů hodnotící komise souhrnnou informaci (seznam) o doporučených / nedoporučených žádostech ke spolufinancování z fondů EU. Tato informace je zaslána ministru dopravy ke schválení, a to společně s návrhy Schvalovacích protokolů doporučených projektů.

Projekty, které úspěšně prošly hodnocením, ale nebyly doporučeny k financování z důvodu vyčerpání alokace na výzvu, mohou být zařazeny mezi náhradní projekty do zásobníku projektů. V takovém případě ŘO OPD v oznámení upozorní žadatele na možnost pozdějšího vyzvání k podpisu právního aktu o poskytnutí podpory a to nejdéle do vyhlášení dalšího kola výzvy, případně na možnost podání projektu do další výzvy.

6.7. EDS FORMULÁŘE AKCE/PROJEKTU

Po schválení/neschválení projektové žádosti ministrem dopravy informuje ŘO OPD žadatele o výsledku prostřednictvím MS2014+. V případě schválených projektů je žadateli zároveň zaslán podepsaný Schvalovací protokol. Podmínkou Schvalovacího protokolu pro vydání právního aktu o poskytnutí podpory (Rozhodnutí o poskytnutí dotace RoPD) je předložení EDS formulářů akce/projektu, které jsou v případě akcí/projektů financovaných s účastí státního rozpočtu vstupními údaji pro evidenci akce v IS Ministerstva financí – EDS/SMVS (Evidenční dotační systém a Správa majetku ve vlastnictví státu).

Povinnost evidence těchto akcí v IS vyplývá z vyhlášky MF č. 560/2006 Sb. a **nevztahuje se pouze na SŽDC, s.o. a na příjemce žádající o podporu v rámci podprogramu 1 (PS 127 D77 211)**, kde poskytnutá podpora je kryta z prostředků SFDI.

Vyplněné EDS formuláře akce předkládá žadatel v písemné i elektronické podobě a adresuje je správci programu formou žádosti o vydání RoPD, na základě které je pak žadateli vydáno RoPD s podmínkami jeho využití. Parametry v EDS formulářích žadatele musí odrážet příslušnou strukturu parametrů v EDS formulářích řídicí programové dokumentace 127 77. Formuláře pořizuje žadatel prostřednictvím webového Online formuláře EDS/SMVS zpřístupněného na <https://isprofin.mfcr.cz/pracovni>. Více k pořízení EDS formulářů a přihlášení žadatele do systému EDS/SMVS je uvedeno v kap. 7, 8 příručky „**Průvodce uživatele při vyplňování elektronického Online formuláře v aplikaci EDS/SMVS**“. Příručka je součástí dokumentace výzvy.

7. PRAVIDLA PRO PŘEKLÁDÁNÍ ŽÁDOSTÍ O PLATBY ZA PROVEDENÉ PRÁCE Z PROSTŘEDKŮ SR/SFDI

Pravidla pro překládání žádostí o platby za provedené práce z prostředků SR/SFDI 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. Jedná se zejména o následující pravidla:

- Systém finančních toků je založen na principu předfinancování prostředků krytých z rozpočtu EU (na základě žádostí o platbu, které jsou předloženy příjemcem) 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) s výjimkou žadatele SŽDC, u kterého probíhají platby formou ex-ante.
- Žádosti o platby jsou příjemci předkládány a následně také propláceny v CZK. Postup předkládání žádostí o platbu včetně požadované dokumentace upravuje dokument Pravidla pro žadatele a příjemce, vydaný Ministerstvem dopravy 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 toků a v Pravidlech pro žadatele a příjemce. U podprogramu 1 je v případě projektů týkajících se palubní části ETCS dokládán rovněž průkaz způsobilosti určeného technického zařízení. U ostatních projektů v rámci podprogramů 1 – 3 týkajících se vozidel dokládán rovněž průkaz způsobilosti vozidla se zapsanými změnami. U PS 5 je dokládán předávací protokol, který potvrzuje instalaci kompozitních špalků na vozidle.
- Prostředky ze zdrojů státního rozpočtu/SFDI jsou příjemcům uvolňovány pouze 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.

8. MECHANISMUS FINANČNÍCH A INFORMAČNÍCH TOKŮ

Financování programu se bude skládat z vlastních zdrojů (spolufinancování) příjemce a ze samotné dotace z prostředků EU (Fondu soudržnosti). Maximální výše podpory pro příjemce dotace je v jednotlivých PS stanovena na 50 % celkových způsobilých výdajů⁷, vyjma vybavování vozidel palubními jednotkami ETCS u PS 1, kde výše podpory je stanovena na max. 85% způsobilých výdajů. Pro příjemce podpory SŽDC, s. o. je ve všech relevantních PS stanovena intenzita podpory z veřejných zdrojů až do výše 100% z celkových způsobilých výdajů. Rozpad zdrojů financování akcí/ projektů jednotlivých PS znázorňuje následující tabulka:

⁷ Dle ods. 17 Rozhodnutí Evropské komise ve věci státní podpory č. SA.44621 (2016/N) – Zajištění interoperability v železniční dopravě

PS		míra podpory z fondů EU (%)	způsobilé náklady 100%	
			dotace z veřejných zdrojů (%)	vlastní zdroje příjemce (%)
1	palubní jednotky ETCS	85	85	15
	jednotky GSM-R	50	50	50
2		50	50	50
3		50	50	50
4		50	50	50
5		50	50	50
1, 2, 4	příjemce SŽDC	85/50	100	0

Prostředky státního rozpočtu poskytnuté na předfinancování prostředků Fondu soudržnosti budou narozpočtovány v kapitole Ministerstva dopravy ČR a při jejich čerpání bude postupováno v plném rozsahu podle zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech.

Čerpání dotace ze státního rozpočtu i zdrojů z příspěvků EU se bude řídit pokyny, pravidly a podmínkami stanovenými pro jejich čerpání a použití Ministerstvem financí ČR a orgány EU. Jedná se zejména o pravidla obsažená v dokumentu „Metodický pokyn finančních toků programů spolufinancovaných z Evropských strukturálních fondů, Fondu soudržnosti a Evropského námořního a rybářského fondu na programové období 2014 - 2020“ v aktuálním znění.

Prostředky budou příjemcům poskytovány formou ex-post plateb, tj. na základě již uskutečněných výdajů, nebo v případě příjemce SŽDC formou ex-ante plateb. Vztahy s příjemci budou upraveny Rozhodnutím o poskytnutí dotace, které bude obsahovat podmínky čerpání dotace. V případě podprogramu 1 a vždy v případě SŽDC, s.o. budou projekty realizovány prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury, který bude s příjemci uzavírat právní akt v podobě Rámcové smlouvy o financování projektu.

Průběh finančních a informačních toků⁸:

1. Dodavatel vystaví fakturu na příjemce.
2. Příjemce provede úhradu faktury dodavateli v plné výši z vlastních zdrojů.
3. Příjemce zašle poskytovateli dotace (Ministerstvu dopravy ČR) žádost o platbu v termínech stanovených Rozhodnutím o poskytnutí dotace a nárokuje tak proplacení způsobilých výdajů v % výši stanovené Rozhodnutím. Žádost o platbu musí být vždy doložena požadovanými doklady (zejména zaplacenými fakturami a výpisy z účtu, které prokazují úhradu faktur). Příjemce je oprávněn předkládat žádosti o platbu v průběhu realizace projektu, je povinen předkládat žádost o platbu nejvýše 1x měsíčně pro zamezení nadbytečné administrativní zátěže. U PS 1 – 3 je v případě projektů týkajících se vozidel dokládán rovněž průkaz způsobilosti vozidla se zapsanými změnami. U PS 5 je v případě projektů týkajících se vozů dokládán předávací protokol, který potvrzuje instalaci kompozitních špalků.
4. Poskytovatel dotace provede kontrolu věcné správnosti a kontrolu oprávněnosti fakturace ve lhůtě 40 pracovních dnů od obdržení žádosti o platbu od příjemce.
5. Správce rozpočtové kapitoly následně prostřednictvím finančního útvaru plní do 10 pracovních dnů finanční závazky vyplývající z Rozhodnutí o poskytnutí dotace, tj. zajišťuje převod prostředků ze státního rozpočtu určených na předfinancování výdajů,

⁸ Ve smyslu aktuálně platné verze dokumentu „Metodický pokyn finančních toků programů spolufinancovaných z Evropských strukturálních fondů, Fondu soudržnosti a Evropského námořního a rybářského fondu na programové období 2014 - 2020“, kapitola - „Financování operačních programů“

kteří mají být kryty z prostředků z rozpočtu EU, na účet příjemce, a to včetně podílu národního financování ze zdrojů státního rozpočtu.

Společně s žádostí o platbu je ze strany příjemce předkládána Zpráva o realizaci projektu, ve které příjemce podpory uvede aktuální informace o pokroku realizace daného projektu. Podmínkou pro schválení žádosti o platbu je schválení Zprávy o realizaci ze strany ŘO.

V případě projektů realizovaných prostřednictvím SFDI jsou postupy částečně odlišné. Detailní popis postupů pro příjemce stanovuje dokument Pravidla pro žadatele a příjemce, který je součástí dokumentace výzvy.

9. VYHODNOCENÍ EFEKTIVNOSTI ZDROJŮ VYNALOŽENÝCH NA PŘÍPRAVU A REALIZACI PROGRAMU VP

Program VP bude vyhodnocen tak, aby jeho vyhodnocení bylo možné zapracovat do vyhodnocení OPD 2014-2020, termín ukončení realizace programu je proto stanoven na prosinec 2023.

Program VP bude vyhodnocen v rámci Programu 127 77 „Podpora financování dopravy“ a v souladu s následujícími předpisy a metodickými dokumenty (v platném znění k předpokládanému datu vyhodnocení, tj. v roce 2023):

- Vyhláška Ministerstva financí č. 560/2006 Sb., v platném znění o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku
- Pokyn č. R 2-07 k řízení programů o provozování informačního systému programového financování
- Zajištění evaluace řídicím orgánem OPD (pokyny pro evaluaci)⁹

10. KONTROLNÍ ČINNOST V RÁMCI PROGRAMU VP

Kontroly budou prováděny v souladu s následujícími předpisy:

- Zákon č. 255/2012 Sb., o kontrole;
- Zákon č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů;
- 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 č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek

Příjemce je kromě platné a účinné legislativy povinen řídit se Podmínkami právního aktu o poskytnutí/převodu podpory.

⁹ Příloha č.5 Metodiky pro přípravu programových dokumentů pro období 2014-2020

Kontrolní systém a typy prováděných kontrol v rámci Programu VP jsou uvedeny v dokumentu Pravidla pro žadatele a příjemce (Operační program Doprava 2014 – 2020).

Kontroly jsou prováděny:

- Řídicím orgánem Operačního programu Doprava – Odborem fondů EU Ministerstva dopravy (ŘO OPD), případně jiným věcně příslušným odborem MD v roli správce programu
- Ministerstvem financí (Auditním orgánem, Platebním a certifikačním orgánem)
- Nejvyšším kontrolním úřadem
- Evropskou komisí
- Evropským účetním dvorem
- Evropským úřadem pro boj proti podvodům (OLAF),
- Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS),
- Orgány finanční správy (dále jen „OFS“)

Druhy kontroly (dle postupu kontrolní skupiny):

- Administrativní ověření
- Kontrola na místě

Druhy kontroly prováděné ze strany ŘO OPD

- Kontrola před vydáním právního aktu o poskytnutí finanční podpory
- Kontrola veřejných zakázek
- Kontrola fyzické realizace
- Kontrola udržitelnosti projektu

ŘO OPD v případě nadlimitních zakázek a zakázek s vyšší hodnotou zahájených po uzavření právního aktu o poskytnutí podpory provede posouzení zadávacích podmínek před zahájením zadávacího nebo výběrového řízení a ještě před uzavřením smlouvy ověří správnost postupu zadavatele v zadávacím nebo výběrovém řízení. S ohledem na tuto skutečnost je nutné příslušnou dokumentaci zaslat k posouzení v dostatečném předstihu před plánovaným zahájením zakázky, resp. podpisem smlouvy – blíže viz Pravidla pro žadatele a příjemce, kap. 15. 3. 3.

11. UDRŽITELNOST PROJEKTU

Plnění podmínek trvalosti projektu v době udržitelnosti vychází z čl. 71 Obecného nařízení. Podmínky plnění udržitelnosti projektu jsou blíže specifikovány v Pravidlech pro žadatele a příjemce OPD a dále budou konkrétní podmínky pro zachování investice uvedeny v příslušném právním aktu o poskytnutí/převodu podpory.

Po celou dobu udržitelnosti musí být modernizované vozidlo (či jeho součást) podpořené v rámci podprogramů 1, 2, 3, 5 v provozuschopném stavu anebo v případě telematických aplikací podpořených v rámci podprogramu 4 musí být zajištěna funkčnost systému.

DOKUMENTACE PS 1: IMPLEMENTACE SUBSYSTÉMU ŘÍZENÍ A ZABEZPEČENÍ ERTMS – EVROPSKÝ SYSTÉM ŘÍZENÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

1. ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PS

Název PS:	Implementace subsystému řízení a zabezpečení ERTMS – Evropský systém řízení železniční dopravy
Evidenční číslo:	127 D77 211
Celkový finanční objem podpory:	1 178.mil. Kč

2. VĚCNÉ CÍLE PS

Jediným věcným cílem PS 1 je **zajištění souladu českého železničního systému s požadavky definovanými TSI-CCS**, přičemž v rámci tohoto PS budou podporovány projekty v oblasti implementace palubní části evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS a digitální mobilní radiové sítě GSM-R.

3. TECHNICKO-EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ CÍLŮ PS

Postup dosažení věcného cíle je dán **Národním implementačním plánem ERTMS (dále jen NIP)¹⁰**. Z tohoto plánu vyplývá, že realizace PS v České republice bude přínosem zejména pro

- zvýšení úrovně bezpečnosti železniční dopravy,
- zvýšení cestovní rychlosti a propustnosti tratí,
- efektivní řízení dopravy,
- přístup vozidel českých dopravců na železniční síť sousedních zemí,
- rozvoj českého železničního průmyslu s pozitivním dopadem na zaměstnanost.

Národní implementační plán ERTMS řeší dvě následující základní oblasti, přičemž PS bude podporovat obě hlavní části:

- ETCS (European Train Control System) - evropský vlakový zabezpečovací systém, který umožňuje jednak předávat osobě řídící drážní vozidlo informace o povolené rychlosti, a jednak neustále kontrolovat, že osoba řídící drážní vozidlo tyto pokyny dodržuje. Prostřednictvím systému ETCS předává traťová část do vlaku palubní části systému informace, které umožňují neustále zjišťovat maximální povolenou rychlost daného vlaku;

¹⁰ ERTMS - European Rail Traffic Management System - Evropského systému řízení železniční dopravy. Národní implementační plán ERTMS vč. Národní přílohy je k dispozici na této adrese Ministerstva dopravy ČR: <https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Drazni-doprava/Evropska-unie-na-zeleznici/Evropska-unie-na-zeleznici-Interoperabilita/NIP-ERTMS-2017.pdf.aspx?lang=cs-CZ>

- GSM-R (Global System for Mobile Communications - Railway)¹¹ -radiokomunikační systém, který sestává z části infrastrukturní a části palubní představované mobilními terminály uživatele.

ETCS

Příprava na implementaci ETCS byla zahájena v ČR již v roce 2001 a to zpracováním studií pro aplikaci ETCS v železniční síti ČR. Realizace pilotního projektu ETCS L2 na úseku Poříčany – Kolín (mimo) byla, s využitím finanční podpory z kohezního fondu Evropské unie, zahájena v roce 2005. Traťovou část (22 km dvoukolejná trať) tvoří jedna rádio-bloková ústředna (RBC) připojená ke staničním, traťovým a přejezdovým zabezpečovacím zařízením, která zajišťuje přenos dat na vlak prostřednictvím GSM-R. Dále jsou součástí traťové části nepřepínatelné balízy. Palubní částí, včetně specifického přenosového modulu (STM) pro národní vlakový zabezpečovač typu LS, byly vybaveny dvě lokomotivy a jedna elektrická jednotka. Pilotní projekt ETCS L2 byl realizován ve verzi 2.3.0 a v roce 2011 byl uveden do testovacího provozu. V rámci další výstavby ETCS L2 na úseku Kolín – Praha – Kralupy bude systém upgradován aktuální verzi povinných specifikací a začleněn do systému celého úseku.

Od roku 2012 probíhá realizace stavby ERTMS/ETCS L2 na části evropského koridoru E v úseku Břeclav – Kolín v délce necelých 260 km.

Traťové sítě TEN-T, na které se vztahuje povinnost instalovat a využívat ERTMS, představují cca 26 % rozsahu celé železniční sítě ČR, na kterých probíhá přes 80 % veškerých dopravních výkonů české železnice.

Vybavení tratí spadající do hlavní sítě TEN-T systémem ERTMS je nutno organizovat tak, aby bylo dosaženo cílového stavu do roku 2030, přitom je nutno mít na zřeteli, že systém ETCS je reálně nasazovat až na již modernizované tratě. Vybavení tratí spadajících do globální sítě je třeba organizovat bezprostředně v návaznosti na jejich modernizaci či optimalizaci s cílem jejich vybavení, kde to bude možné, rovněž do roku 2030, nejpozději však do konce roku 2050.

Pro zajištění funkčnosti ETCS je nezbytné zajistit souběžně se zprovozňováním jednotlivých traťových instalací i odpovídající počet vozidel vybavených palubní částí ETCS a GSM-R. Pro efektivní využití investic do pevné části ETCS je ideální vybavování vozidel v mírném předstihu před vybavováním tratí, aby bylo možno zahájit výhradní (100 %) provoz pod dohledem ETCS bezprostředně po dobudování traťové části ETCS na ucelených traťových úsecích dostatečné délky. Nárůst počtu vozidel vybavených ETCS bude tvořen jak vozidly novými, tak i vozidly již provozovanými.

Nároky na investiční náklady na vybavování vozidel ETCS jsou značné a s ohledem na nezbytně nutné zachování, resp. posílení konkurenceschopnosti železniční dopravy je nutné zajistit odpovídající úroveň zapojení veřejných prostředků do financování těchto investic.

GSM-R

V České republice probíhá implementace systému GSM-R na hlavních tratích, které jsou součástí sítě TEN-T. S ohledem na orientaci na ETCS L2 bude v ČR budováno ERTMS ve dvou po sobě následujících krocích – GSM-R a následně ETCS. Jako pilotní úsek pro GSM-R byla zvolena trať Děčín - Praha - Kolín, tedy úsek IV. Panevropského koridoru na území ČR, který navazuje na trať Deutsche Bahn AG.

Z prostředků OPD 2007 – 2013 bylo podpořeno vybavení celkem 1421 železničních vozidel palubní částí GSM-R. V roce 2017 dosáhl počet SIM karet pro palubní radiostanice GSM-R pro hlasovou komunikaci, vydaných SŽDC, celkem 2945 kusů. Počet vozidel pohybujících se na síti SŽDC a schopných komunikovat v systému GSM-R je ještě navýšen o vozidla zahraničních dopravců, respektive

¹¹ Funkční a systémová specifikace GSM-R byla vytvořena v rámci projektu EIRENE (European Integrated Railway radio Enhanced Network)

o vozidla, která jsou majetkem společností pronajímajících hnací vozidla a která komunikují v síti GSM-R SŽDC prostřednictvím roamingu.

Díky postupujícímu vybavování tratí i vozidel mohla být od roku 2013 stanovena povinnost pro vybavení vozidel palubní částí rádiového systému pro přístup na konkrétní železniční trať – viz „Pokyn provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy č. 8/2010“ v aktuálním znění. Provoz vozidel vybavených radiostanicí kompatibilní s traťovou částí, v tomto případě GSM-R zvyšuje na daném úseku plynulost a bezpečnost provozu.

S ohledem na výše uvedený počet vozidel, vybavených palubní částí GSM-R a spolu s existující legislativní povinností pro provoz takto vybavených vozidel na tratích se systémem GSM-R, lze konstatovat, že rozhodující část vozového parku již byla systémem GSM-R vybavena. Přesto se počítá ještě s možností dovybavení některých vozidel.

PS 1 - ERTMS – Evropský systém řízení železniční dopravy se bude soustředit na následující oblasti:

- Instalace palubní části ETCS minimálně verze 2.3.0d a vyšší na kolejová vozidla již provozovaná anebo nově pořizovaná
- Instalace palubních terminálů GSM-R na kolejová vozidla, vč. kabinového radiokomunikačního zařízení
- Instalace může zahrnovat i rozšíření stávajících radiostanic o GSM-R včetně technického řešení propojení s radiostanicí (včetně základových)
- Technicky se jedná o vozidlové terminály, které jsou kompatibilní v infrastrukturní síti GSM-R ve standardu Eirene dle TSI CCS, třída A (podpora rozvoje digitálního rádia)
- Uznatelným nákladem není analogová část národního systému - dotace se vztahuje výhradně na instalaci systému GSM-R

Indikátorem tohoto PS je procentuální podíl vybavených vozidel palubní částí ETCS nebo GSM-R z celkového počtu vozidel jezdících na železniční síti ve vlastnictví státu.

Parametrem tohoto PS je počet vybavených vozidel palubní částí ETCS nebo GSM-R jezdících na železniční síti ve vlastnictví státu.

DOKUMENTACE PS 2: IMPLEMENTACE SUBSYSTÉMU KOLEJOVÁ VOZIDLA – LOKOMOTIVY A KOLEJOVÁ VOZIDLA PRO PŘEPRAVU OSOB – SYSTÉM MĚŘENÍ SPOTŘEBY ENERGIE

1. ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PS

Název PS:	Implementace subsystému kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob – systém měření spotřeby energie
Evidenční číslo:	127 D77 212
Celkový finanční objem podpory:	220 mil. Kč

2. VĚCNÉ CÍLE PS

PS 2 má následující věcné cíle:

- **Přiblížení českého železničního systému úrovni definované pro následující subsystémy:**
 - **TSI LOC&PAS**
 - **TSI ENE**

Požadavky uvedené v TSI-LOC&PAS s TSI-ENE jsou vzájemně velmi úzce provázány. Proto jsou uváděny společně v rámci jednoho PS. Požadavky definované v TSI-ENE jsou zčásti uvedené i v TSI-LOC&PAS.

3. TECHNICKO-EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ CÍLŮ PS

Předmětem podpory jsou opatření k umožnění rozúčtování spotřeby trakční energie podle skutečné spotřeby energie. Potřebný systém sestává z pozemní a z palubní části, zajišťující měření elektrické energie odebrané z trolejového vedení nebo vrácené do trolejového vedení (při rekuperačním brzdění) elektrickým vozidlem.

Jednotliví manažeři infrastruktury postupně přecházejí na výše uvedený systém účtování a opouštějí dosud v ČR využívaný systém rozúčtování pomocí smluvních koeficientů smluvních měrných spotřeb. Systém zpoplatnění podle skutečné spotřeby motivuje dopravce ke snižování energetické náročnosti a využívání modernějších a úspornějších vozidel.

Pro zajištění podkladů pro účtování skutečné spotřeby trakční elektrické energie v železniční dopravě je však nutné vybavení vozidel měřicím zařízením, které vyžaduje určité náklady jak na straně dopravců, tak i manažerů infrastruktury. Proto je vhodné tuto oblast v rámci Programu rovněž podpořit. Instalace

palubního systému měření energie definovaného v bodě 4.2.8.2.8 přílohy¹² je povinná pro nová, modernizovaná a obnovená EHV, která mají být provozována na sítích vybavených pozemním systémem sběru energetických údajů (DCS) definovaným v bodě 4. 2. 17 nařízení Komise (EU) č. 1301/2014¹³. Vlastníkem měřicího zařízení je přitom manažer infrastruktury, v ČR tedy SŽDC.

Především na základě požadavku slovenského správce infrastruktury - ŽSR - byl u SŽDC zahájen pilotní program osazování EMS (Energy Measurement System) na EHV, do nějž byli zapojeni dopravci ČD a ČD Cargo. Technické parametry EMS a majetkové rozhraní mezi SŽDC a dopravci je upraveno v rámci pokynu provozovatel dráhy PPD č. 4/2012 „Měření odběru trakční elektřiny na elektrických hnacích vozidlech – příprava, realizace a provoz“. V majetku SŽDC je měřicí skříň obsahující elektroměr a komunikační jednotku a rovněž anténa pro příjem/vysílání energetických dat a určení GPS souřadnic. Dopravce, resp. majitel vozidla je vlastníkem zařízení měřících prvků (měřicí transformátory a čidla) a svodů vyjma anténního. Do tohoto pilotního projektu je nyní zapojeno cca 80 ks vozidel elektrické traktce.

Předmětem podpory bude nákup měřicího zařízení, kde bude příjemcem SŽDC. Nezbytné související náklady na instalaci zařízení do vozidla budou pak předmětem podpory pro dopravce, resp. vlastníky takto vybavovaných vozidel.

V NVR je registrováno v současnosti cca 800 EHV, z nichž některá jsou již nyní vybaveny systémem měření energie.

Celková alokace na subtitul umožní vybavení cca 600 vozidel, včetně nezbytných investic do rozšíření pozemní základny ve správě SŽDC.

Indikátorem tohoto PS je procentuální podíl vozidel vybavených pro měření spotřeby v souladu s TSI-LOC&PAS z celkového počtu vozidel elektrické traktce.

Parametrem tohoto PS je počet upravených vozidel v souladu s TSI-LOC&PAS pro měření odběru energie

¹² Nařízení Komise (EU) č. 1302/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému kolejová vozidla - lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob železničního systému v Evropské unii

¹³ Nařízení Komise (EU) č. 1302/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému kolejová vozidla - lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob železničního systému v Evropské unii

DOKUMENTACE PS 3: IMPLEMENTACE SUBSYSTÉMU KOLEJOVÁ VOZIDLA – LOKOMOTIVY A KOLEJOVÁ VOZIDLA PRO PŘEPRAVU OSOB – UMOŽNĚNÍ PROVOZU NA SYSTÉMU 25 kV/50 Hz

1. ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PS

Název PS:	Implementace subsystému kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob – umožnění provozu na systému 25 kV/50 Hz
Evidenční číslo:	127 D77 213
Celkový finanční objem podpory:	372 mil. Kč

Předmět podpory dle tohoto PS není podporován v rámci vyhlášených výzev č. 14, 43, 44 45, 46, 47.

2. VĚCNÉ CÍLE PS

PS 3 má následující věcné cíle:

- **Přiblížení českého železničního systému úrovni definované pro následující subsystémy:**
 - **TSI LOC&PAS**
 - **TSI ENE**

Požadavky uvedené v TSI-LOC&PAS s TSI-ENE jsou vzájemně velmi úzce provázány. Proto jsou uváděny společně v rámci jednoho PS. Požadavky na definované v TSI-ENE jsou zčásti uvedené i v TSI-LOC&PAS.

3. TECHNICKO-EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ CÍLŮ PS

Budoucí postupný přechod na cílový napájecí systém dle TSI-ENE – 25 kV / 50 Hz bude vyžadovat investice do stávajícího vozového parku hnacích vozidel. Subtitul je proto zaměřen na modernizaci EHV pro umožnění provozu na střídavém napájecím systému 25 kV / 50 Hz.

Na EHV se vztahují požadavky plynoucí z problematiky přechodu na jednotný napájecí systém 25 kV / 50 Hz, který vyvolá potřebu modernizace části vozového parku dopravců, využívajících vozidla elektrické trakce vybavená pouze pro provoz na stejnosměrném napájení. Železniční síť elektrifikovaných tratí v ČR zahrnuje celkem 1 383 km napájených střídavým systémem 25 kV / 50 Hz a 1 819 km napájených stejnosměrným systémem 3 kV. Na svém jednání dne 20.12.2016 v rámci schválení studie Koncepce přechodu na jednotnou napájecí soustavu Centrální komise Ministerstva dopravy¹⁴ rozhodla, že cílovou napájecí soustavou na tratích SŽDC bude soustava 25 kV / 50 Hz.

¹⁴ Centrální komise Ministerstva dopravy je orgán s rozhodovací pravomocí ve věci problematik souvisejících s přípravou a realizací dopravních staveb.

S ohledem na budoucí změnu napájecí soustavy na tratích nyní napájených stejnosměrným systémem 3 kV, proto vznikne v budoucnu potřeba úpravy některých EHV pro provoz na systému 25 kV / 50 Hz.

Předmětem podpory v rámci PS jsou zařízení elektrické trakce 25 kV / 50 Hz, především trakční transformátory a další silnoproudé prvky včetně nutných úprav pro jejich instalaci do vozidla.

Indikátorem tohoto PS je procentuální podíl upravených vozidel v souladu s TSI-LOC&PAS z celkového počtu vozidel elektrické trakce.

Parametrem tohoto PS je počet upravených vozidel v souladu s TSI-LOC&PAS pro provoz na napájecím systému 25 kV/50Hz

DOKUMENTACE PS 4: IMPLEMENTACE SUBSYSTÉMU TELEMATIKA – TELEMATICKÉ APLIKACE V NÁKLADNÍ DOPRAVĚ A TELEMATICKÉ APLIKACE V OSOBNÍ DOPRAVĚ

1. ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PS

Název PS:	Implementace subsystému telematika – telematické aplikace v nákladní dopravě a telematické aplikace v osobní dopravě
Evidenční číslo:	127 D77 214
Celkový finanční objem podpory:	550 mil. Kč

2. VĚCNÉ CÍLE PS

Jediným věcným cílem PS 4 je **přiblížení českého železničního systému úrovni definované TSI-TAF a TSI-TAP.**

TSI-TAF se týká využití telematiky pro nákladní železniční dopravu - definuje vybrané procesy a informační vazby mezi dopravci a provozovateli infrastruktur, mezi dopravci navzájem a dále i mezi provozovateli infrastruktur navzájem. Vedle objednávání vlakových tras a podpory samotného provozu vlaků se TAF zaměřuje na dopravní služby železničního podniku obecně. Jsou obsaženy nástroje pro předvídání a sledování průběhu dopravy vlaků a vozů. Na oblast bezpečnosti má TAF vliv pouze nepřímo, zahrnuje informace, které v případě nesprávných hodnot mohou mít vliv na bezpečnost provozu vlaků.

Cílovým stavem dle TSI-TAF je zvýšení spolehlivosti přepravy zásilek, snížení nákladů a tedy zvýšení konkurenceschopnosti železniční nákladní dopravy v rámci transevropského konvenčního železničního systému (zahrnujícího velký počet dopravců a provozovatelů infrastruktur) za podmínek existence mnoha rozhraní.

TSI-TAP se týká využití telematiky pro osobní železniční dopravu. Analogicky jsou definovány vybrané procesy a informační vazby mezi dopravci a provozovateli infrastruktury, mezi dopravci nebo správci infrastruktury a cestujícími, mezi dopravci navzájem a dále i mezi provozovateli infrastruktury navzájem. Jde především o spolupráci při odbavování a informování cestujících, a to i mezi různými druhy dopravních módů s cílem zvýšení návaznosti spojů, o výměnu dat v rámci tvorby jízdních řádů, data o tarifech, rezervacích, tisk jízdenek, asistence osobám s omezenou schopností pohybu a orientace.

3. TECHNICKO-EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ CÍLŮ PS

Postup dosažení věcného cíle je dán **Strategickým evropským plánem implementace (Strategic European Deployment Plan - SEDP)**¹⁵ zpracovaným Společenstvím evropských železničních společností (Community of European Railway and Infrastructure Companies -CER) a předloženým 18. ledna 2007 Evropské komisi.

Hlavním záměrem PS je pořízení nových informačních systémů, které budou v souladu s TSI-TAF a TSI-TAP či upgrade stávajících informačních systémů, jehož výsledkem bude soulad informačního systému s TSI-TAF a TSI-TAP. Kromě vlastního informačního systému (SW i HW) si naplnění programu vyžádá také zřízení nových nebo úpravu stávajících technologických procesů a také pořízení, doplnění nebo zkvalitnění požadovaných kmenových dat a zajištění komunikací.

Výsledkem bude realizace následující funkcionalit podle TSI-TAF¹⁶:

1. sledování zásilek a vlaků v reálném čase,
2. systémy seřadování a přidělování, přičemž systémem seřadování se rozumí řazení vlaků,
3. rezervační systémy, kterými se rozumí rezervace tras vlaků,
4. zabezpečování spojení s jinými druhy dopravy a pořizování elektronických průvodních dokumentů.

TSI-TAF upravuje funkční a technické specifikace subsystému následující parametrů¹⁷:

1. údaje na nákladním listu,
2. žádost o trasu,
3. příprava vlaku,
4. prognóza jízdy vlaku,
5. informace v případě narušení provozu,
6. ETI¹⁸/ETA¹⁹ vozu/intermodální jednotky,
7. pohyb vozu,
8. vykazování výměny,
9. výměna údajů za účelem zlepšení kvality,
10. hlavní referenční údaje,
11. různé referenční soubory a databáze,
12. síť a komunikace.

Výsledkem bude realizace následujících funkcionalit podle TSI-TAP²⁰:

1. poskytování informací cestujícím před cestou a v průběhu cesty,
2. rezervační a platební systémy,
3. odbavování zavazadel,

¹⁵ SEDP je dostupný na následující adrese:

http://www.cer.be/index.php?option=com_eventlist&task=view&id=194&Itemid=86

¹⁶ Viz kapitulu 2.1 Nařízení Komise 1305/2014 ze dne 11. prosince 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Využití telematiky v nákladní dopravě“ železničního systému Evropské unie a o zrušení nařízení (ES) č. 62/2006.

¹⁷ Viz kapitulu 4.2 Nařízení Komise 1305/2014 ze dne 11. prosince 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Využití telematiky v nákladní dopravě“ železničního systému Evropské unie a o zrušení nařízení (ES) č. 62/2006.

¹⁸ Předpokládaná doba střídaní vozů či intermodální jednotky

¹⁹ Předpokládaná doba příjezdu zásilky

²⁰ Viz kapitulu 2.1 Nařízení Komise 454/2011 ze dne 5. května 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „Využití telematiky v osobní dopravě“ transevropského železničního systému.

4. vystavování přepravních dokladů ve výdejních přepravních dokladů nebo prostřednictvím prodejních automatů, pomocí telefonu, internetu nebo jakékoli jiné široce dostupné informační technologie,
5. zabezpečování spojení mezi vlaky a mezi železniční dopravou a jinými druhy dopravy.

TSI-TAP upravuje následující funkční oblasti osobní dopravy²¹:

1. výměna dat o jízdních řádech,
2. výměna dat o tarifech,
3. poskytování informací o kontaktních údajích železničního podniku,
4. poskytování informací o přepravních podmínkách,
5. poskytování informací o přepravě cestovních zavazadel,
6. poskytování informací o přepravě osob s omezenou schopností pohybu a orientace (OOSPO) a o pomoci těmto osobám,
7. poskytování informací o přepravě jízdních kol,
8. poskytování informací o přepravě osobních automobilů,
9. zpracování dostupnosti/rezervace,
10. řešení bezpečnostních prvků týkajících se distribuce produktu,
11. dodání produktu zákazníkovi po jeho zakoupení (plnění),
12. poskytování informací v prostoru stanice,
13. poskytování informací v prostoru pro automobily,
14. příprava vlaku,
15. informace o jízdě vlaku a prognóza jízdy vlaku,
16. informace v případě narušení provozu,
17. poskytování krátkodobých údajů o jízdním řádu vlaků.

Opatření podporovaná v rámci tohoto PS se budou týkat (v různé míře) všech výše uvedených funkčních oblastí. V rámci oblastí podpory týkajících se dopravců, bude probíhat sladování s požadavky dle TSI-TAF a TSI-TAP. Sladováním se rozumí především úprava stávajících informačních systémů či nákup (pořízení) systémů nových, včetně zajištění potřebných procesů, komunikací, rozhraní a kmenových dat. Protože TSI-TAF a TSI-TAP nelze realizovat bez souvisejících opatření v oblasti železniční dopravní cesty²² bude obdobně postupovat Správa železniční dopravní cesty, s.o.²³ jako provozovatel infrastruktury.

Na straně správce infrastruktury půjde především o tyto oblasti:

- vytvoření jednotného datového modelu pro popis železniční sítě,
- zajištění kompatibility s dopravci používanými informačními systémy v datové komunikaci za využití zpráv TSI-TAF a TSI-TAP,
- zajištění jednotné datové komunikace s aplikacemi pro dispečerské řízení provozu,
- podpora procesů podle TSI-TAF a TSI-TAP ve fázi „příprava před odjezdem“ a „jízda vlaku“ v aplikacích SŽDC pro řízení provozu,
- modernizace informačních systémů pro cestující v železničních stanicích dle požadavků TSI-TAP,

²¹ Viz kapitolu 4.2 Nařízení Komise 454/2011 ze dne 5. května 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „Využití telematiky v osobní dopravě“ transevropského železničního systému.

²² Požadavky dle TSI-TAF na výměnu informací mezi SŽDC a dopravci jsou uvedeny v kap. 2.3 Nařízení Komise 62/2006/ES ze dne 23. prosince 2005 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro telematické aplikace v nákladní dopravě transevropského konvenčního železničního systému

²³ Správa železniční dopravní cesty je státní organizace zřízená na základě zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů. Hospodaří s majetkem státu, který tvoří především železniční dopravní cestu. Plní funkci vlastníka a provozovatele dráhy celostátní a regionálních drah ve vlastnictví státu.

- úprava systémů pro tvorbu jízdních řádů podle TSI-TAF a TSI-TAP ve fázi „žádost o trasu“,
- využívání rozhraní dle TSI-TAF a TSI-TAP pro předávání dat o plánovaných i neplánovaných omezeních na železniční infrastruktuře pro zkvalitnění řízení dopravy.

Indikátorem tohoto PS je počet jízd realizovaných s využitím nově pořízených či inovovaných systémů v dopravě, které jsou v souladu s TSI-TAF nebo TSI-TAP

Parametrem tohoto PS je počet dopravců s nově implementovanými nebo upravenými funkčními oblastmi dle TSI-TAF nebo TSI-TAP.

DOKUMENTACE PS 5: IMPLEMENTACE SUBSYSTÉMU KOLEJOVÁ VOZIDLA - NÁKLADNÍ VOZY – SPLNĚNÍ HLUKOVÝCH POŽADAVKŮ DLE TECHNICKÝCH SPECIFIKACÍ INTEROPERABILITY SUBSYSTÉMŮ HLUK A NÁKLADNÍ VOZY

1. ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PS

Název PS:	Implementace subsystému kolejová vozidla - nákladní vozy – splnění hlukových požadavků dle technických specifikací interoperability subsystémů hluk a nákladní vozy
Evidenční číslo:	127 D77 215
Celkový finanční objem podpory:	180 mil. Kč

2. VĚCNÉ CÍLE PS

PS 5 má následující věcné cíle:

- Přiblížení českého železničního systému úrovni definované pro následující subsystémy:
 - TSI-WAG
 - TSI-NOI

Požadavky uvedené v TSI-WAG a TSI-NOI jsou vzájemně velmi úzce provázány, proto jsou uváděny společně v rámci jednoho PS. Platí pravidlo, že pokud nákladní vozy splní TSI-NOI, splní z části i TSI-WAG.

3. TECHNICKO-EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ CÍLŮ PS

Současný stav železničního systému ČR neodpovídá v oblasti hlukového zatížení požadavkům TSI-NOI a tedy ani TSI-WAG. Vzhledem k průměrnému stáří vozového parku v nákladní dopravě v ČR je podíl vozů dodaných ještě před účinností současných TSI-NOI a TSI-WAG, a tedy nesplňujících hlukové limity zde stanovené, velmi vysoký. Z celkových cca 43 tis. nákladních vozů registrovaných v NVR splňuje podmínky TSI NOI v současnosti cca 15 % vozů²⁴.

V současné době je již dokončen schvalovací proces pro konkrétní typy kompozitních brzdových zdrží (typ LL), jejichž montáž již byla provedena a odzkoušena na různých typech vozů. Cena jedné LL zdrže

²⁴ Full Impact Assessment (Revision of the Noise TSI) – ERA 2016

se pohybuje kolem 30 – 37 EUR v závislosti na množství a provedení. Náklady na vybavení jednoho vozu LL zdržemi se odhadují u nejčastěji uvažovaného 4-nápravového vozu na úrovni 20 - 40 tis. Kč.²⁵

S ohledem na celkové náklady spojené jak s náhradou litinových zdrží a dalšími potřebnými úpravami a se souvisejícími vyššími provozními náklady (nutné revize, větší opotřebení dvoukolí), nejsou vlastníci vozů dostatečně motivováni k provádění těchto úprav. Na druhou stranu, v některých zemích (např. Švýcarsko, Německo), byl již stanoven termín, ke kterému bude zcela zakázán, nebo omezen provoz vozů nespňujících hlukové limity dle TSI NOI. To by pak znamenalo z pohledu českých vlastníků a provozovatelů nákladních vozů, značné omezení počtu vozů, schopných mezinárodního provozu.

Předpokladem je, že modernizace by byla účelná u cca 30 tis. vozů zařazených v NVR vedeném DÚ. Maximální výše příspěvku na modernizace jednoho vozu dosáhne 50 % způsobilých nákladů nebo 12 tis. Kč. Tato hodnota vychází z dosavadních zkušeností s obdobnými programy v zahraničí. Alokace pro subtotal 180 mil. Kč umožní modernizaci minimálně 15 tis. nákladních vozů.

Indikátorem tohoto PS je procentuální podíl nákladních vozů splňujících hlukové limity v souladu s TSI-NOI z celkového počtu nákladních vozů registrovaných v NVR vedeném DÚ.

Parametrem tohoto PS je počet upravených nákladních vozů v souladu s TSI-NOI.

²⁵ Reálná cena může lišit podle typu vozu, horní hranice platí např. pro kontejnerové vozy s rychlostí do 120 km/h a nutnou úpravou brzdového rozváděče. Bude rovněž záležet na parametrech zakázky jednotlivých dopravců (zejména na poptávaném množství).