



EVROPSKÁ UNIE  
Evropské strukturální a investiční fondy  
Operační program Doprava



# Specifické podmínky programu **veřejné** podpory

## MODERNIZACE PLAVIDEL VNITROZEMSKÉ VODNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY

realizované v rámci

programové

dokumentace (DP)

titulu (T)

subtitulu (S)

č. 127 77

č. 127 D77 2

č. 127 D77 22

Podpora financování dopravy

OPD 2014 – 2020 – MD

Modernizace plavidel vnitrozemské  
vodní nákladní dopravy



Ministerstvo dopravy

Srpen 2018

# OBSAH

<b>1.</b>	<b>ZÁKLADNÍ ÚDAJE</b> .....	<b>7</b>
1.1	Identifikační údaje .....	7
1.2	Členění programu veřejné podpory na podmnožiny subtitulu (PS).....	7
1.2.1	PS 127 D77 221 .....	7
1.2.2	PS 127 D77 222 .....	7
1.2.3	PS 127 D77 223 .....	7
<b>2</b>	<b>BILANCE INVESTIČNÍCH POTŘEB A ZDROJŮ</b> .....	<b>8</b>
<b>3</b>	<b>BILANCE NEINVESTIČNÍCH POTŘEB A ZDROJŮ</b> .....	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>ÚVOD A POPIS PROBLEMATIKY</b> .....	<b>10</b>
<b>5</b>	<b>Vztah k Pravidlům pro žadatele a příjemce OPD, kompetence a kontakty, veřejná podpora</b> .....	<b>12</b>
5.1	Vztah k Pravidlům pro žadatele a příjemce OPD .....	12
5.2	Kompetence a kontakty .....	12
5.3	Veřejná podpora pro modernizaci plavidel.....	12
5.3.1	Intenzita veřejné podpory .....	13
<b>6</b>	<b>OBSAH A KRITÉRIA HODNOCENÍ PROJEKTOVÝCH ŽADOSTÍ</b> .....	<b>13</b>
6.1	Příjemci podpory .....	13
6.2	Obsah žádosti .....	14
6.2.1	Detailní specifikace požadavků uvedených v Tabulce 7.....	15
6.3	Další podmínky čerpání finančních prostředků .....	21
6.4	Předkládání žádostí .....	24
6.5	Postup a kritéria hodnocení .....	25
6.5.1	Obecné kritérium pro všechny druhy modernizací – <i>Výše podpory</i> .....	25
6.5.2	Ostatní - specifická technická kritéria v rámci PS 127 D77 221-223 .....	25
6.6	EDS formuláře akce/projektu .....	26
<b>7</b>	<b>VYHODNOCENÍ EFEKTIVNOSTI ZDROJŮ VYNALOŽENÝCH NA PŘÍPRAVU A REALIZACI</b> .....	<b>28</b>
<b>8</b>	<b>PS 127 D77 221</b> .....	<b>29</b>
	<b>TECHNICKO-EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ</b> .....	<b>29</b>
8.1	Remotorizace.....	29
8.1.1	Nízkoemisní pohonné jednotky.....	29
8.1.2	Nízkoemisní pomocné jednotky .....	30
8.1.3	Parametry remotorizace .....	31
8.1.4	Indikátory pro pohonné motory a pomocné motory .....	31
8.1.5	Způsobilé náklady remotorizace .....	32
8.2	Další modernizace s přímými pozitivními dopady na životní prostředí - modernizace propulzního zařízení .....	32
8.2.1	Parametry modernizace propulzního zařízení .....	32
8.2.2	Indikátory modernizace propulzního zařízení .....	32
8.3	Další modernizace s přímými pozitivními dopady na životní prostředí - remodelace zádi plavidel.....	33
8.3.1	Parametry pro remodelaci zádě.....	33
8.3.2	Indikátory pro remodelaci zádě.....	34
8.4	Způsobilé náklady.....	34
8.5	DPH .....	35
8.6	Zahájení projektu .....	35
8.7	Předpokládaná výše účasti SR na financování Pod-podmnožiny subtitulu..	35
8.8	Přiměřenost veřejné podpory .....	35

<b>Pro účely vyloučení pochybností se konstatuje, že v rámci splnění této podmínky nejsou zahrnuty modernizace realizované prostřednictvím Operačního programu doprava 2007 – 2013 (Program Modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy, evidenční číslo – 127 550).</b>		<b>35</b>
<b>9</b>	<b>PS 127 D77 222</b>	<b>36</b>
<b>TECHNICKO-EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ</b>		<b>36</b>
9.1	Odlehčené stohovací kryty	36
9.2	Zvýšení jícnu	37
9.3	Přepravní rámy	37
9.4	Rozšíření plavidla	37
9.5	Rozšíření jícnu	38
9.6	Parametry	38
9.7	Stanovení společného indikátoru	38
9.8	Způsobilé náklady	39
9.9	DPH	40
9.10	Zahájení projektů	40
9.11	Předpokládaná výše účasti SR na financování PS	40
9.12	Přiměřenost veřejné podpory	40
<b>10</b>	<b>PS 127 D77 223</b>	<b>41</b>
<b>TECHNICKO-EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ</b>		<b>41</b>
10.1	Příďové dokormidlovací zařízení	41
10.2	Výměna obšivek	42
10.3	Radarová zařízení	42
10.4	Náhrada nátěrů	42
10.5	Rekonstrukce elektrické instalace	43
10.6	Parametry	43
10.7	Indikátory	43
10.8	Způsobilé náklady	45
10.9	DPH	45
10.10	Zahájení projektů	46
10.11	Předpokládaná výše účasti SR na financování PS	46
10.12	Přiměřenost veřejné podpory	46
<b>11</b>	<b>SEZNAM TABULEK</b>	<b>47</b>

## SEZNAM ZKRATEK

<b>cm</b>	centimetr (jednotka délky)
<b>CO</b>	oxid uhelnatý
<b>CO2</b>	oxid uhličitý
<b>ČR</b>	Česká republika
<b>DPH</b>	daň z přidané hodnoty
<b>EDS</b>	Evidenční dotační systém Ministerstva financí
<b>EK</b>	Evropská komise
<b>ERDF</b>	Evropský fond pro regionální rozvoj
<b>EU</b>	Evropská unie
<b>FS</b>	Fond soudržnosti
<b>g/kWh</b>	jednotka měrné spotřeby paliva spalovacího motoru
<b>HC</b>	uhlovodíky
<b>ks</b>	kus
<b>kW</b>	kilowatt (jednotka výkonu)
<b>kWh</b>	kilowatthodina (jednotka energie)
<b>m</b>	metr (jednotka délky)
<b>m2</b>	metr čtvereční (jednotka obsahu)
<b>m3</b>	metr krychlový (jednotka objemu)
<b>MD</b>	Ministerstvo dopravy
<b>MF</b>	Ministerstvo financí
<b>MFT</b>	Metodika finančních toků a kontroly vydávaná Ministerstvem financí
<b>MNL</b>	motorová nákladní loď
<b>MP</b>	malý podnik
<b>Nařízení o ERDF</b>	nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1301/2013 ze dne 17. prosince 2013 o Evropském fondu pro regionální rozvoj, o zvláštních ustanoveních týkajících se cíle Investice pro růst a zaměstnanost a o zrušení nařízení (ES) č. 1080/2006

<b>Nařízení o FS</b>	nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1300/2013 ze dne 17. prosince 2013 o Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení Rady (ES) č. 1084/2006
<b>NOx</b>	oxidy dusíku
<b>Obecné nařízení</b>	nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013 ze dne 17. prosince 2013 o společných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu, Fondu soudržnosti, Evropském zemědělském fondu pro rozvoj venkova a Evropském námořním a rybářském fondu, o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu, Fondu soudržnosti a Evropském námořním a rybářském fondu a o zrušení nařízení (ES) č. 1083/2006
<b>OJ</b>	<i>Official Journal</i> Úřední věstník Evropské unie
<b>OPD</b>	Operační program Doprava 2014 - 2020
<b>P</b>	Výkon [kW]
<b>Rozhodnutí Komise</b>	Rozhodnutí Komise ve věci Státní podpora <a href="#">SA.43080</a> – Česká republika – Režim státní podpory na modernizace plavidel vnitrozemské nákladní vodní dopravy ze dne 18. 5. 2016
<b>Směrnice 97/68/ES</b>	směrnice Evropského Parlamentu a Rady 97/68/ES ze dne 16. prosince 1997 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze spalovacích motorů určených pro nesilniční pojízdné stroje
<b>Směrnice 2004/26</b>	směrnice Evropského Parlamentu a Rady 2004/26/ES ze dne 21. dubna 2004, kterou se mění směrnice 97/68/ES o sblížení právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze spalovacích motorů určených pro nesilniční pojízdné stroje
<b>Směrnice 2006/87/ES</b>	směrnice Evropského Parlamentu a Rady ze dne 12. prosince 2006, kterou se stanoví technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby a zrušuje směrnice Rady 82/714/EHS
<b>Směrnice 2016/1629</b>	směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1629 ze dne 14. září 2016, kterou se stanoví technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby, mění směrnice 2009/100/ES a zrušuje směrnice 2006/87/ES
<b>Nařízení 2016/1628</b>	nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1628 ze dne 14. září 2016 o požadavcích na mezní hodnoty emisí

	plynných a tuhých znečišťujících látek a schválení typu spalovacích motorů v nesilničních mobilních strojích, o změně nařízení (EU) č. 1024/2012 a (EU) č. 167/2013 a o změně a zrušení směrnice 97/68/ES
<b>SP</b>	střední podnik
<b>SR</b>	Státní rozpočet České republiky
<b>SV/P</b>	Podíl zdvihového objemu motoru [v litrech na válec] na výkon motoru [kW]
<b>t</b>	metrická tuna (jednotka hmotnosti)
<b>tkm</b>	tunokilometr (jednotka přepravního výkonu)
<b>t/m3</b>	jednotka měrné hmotnosti
<b>TR</b>	tlačný remorkér
<b>VR</b>	vlečný remorkér
<b>Vyhláška č. 223/1995</b>	vyhláška Ministerstva dopravy ze dne 14. září 1995 o způsobilosti plavidel v provozu na vnitrozemských vodních cestách, ve znění pozdějších předpisů
<b>Vyhláška č. 560/2006 Sb.</b>	vyhláška č. 560/2006 Sb., o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku, ve znění pozdějších předpisů
<b>Zákon č. 218/2000 Sb.</b>	zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů
<b>Způsobilé výdaje</b> (nebo také způsobilé náklady či uznatelné náklady)	výdaje, které nejsou označené za nezpůsobilé výdaje v příslušných nařízeních (např. Nařízení o FS, Nařízení o ERDF) a zároveň splňují podmínky na ně kladené Pravidly uznatelných výdajů. Způsobilé výdaje mohou být vydány MD v Seznamu způsobilých výdajů, bude-li to účelné
<b>ŽP</b>	životní prostředí

# 1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

## 1.1 Identifikační údaje

Název veřejné podpory	Modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopavy (jako subtitul č. 127 D77 22, programové dokumentace 127 77)
Kódy parametrů podmnožiny subtitulu	36007 - 36021, 36040 - 36043
Termíny přípravy	2015/2016
Realizace	2016 – 2021
Vyhodnocení programu	2027

Tabulka 1 – Identifikační údaje programu

## 1.2 Členění programu veřejné podpory na podmnožiny subtitulu (PS)

### 1.2.1 PS 127 D77 221

Pořízení nízko-emisních pohonných a pomocných jednotek a další modernizace s přímými pozitivními dopady na životní prostředí.

### 1.2.2 PS 127 D77 222

Modernizace plavidel za účelem zvýšení multimodality nákladní přepravy.

### 1.2.3 PS 127 D77 223

Modernizace plavidel vedoucí ke zvýšení bezpečnosti vnitrozemské plavby.

## 2 BILANCE INVESTIČNÍCH POTŘEB A ZDROJŮ

EDS	
Název	Podpora financování dopravy
Evidenční číslo	127 77

Tabulka 2 – Název a evidenční číslo EDS

Celkový finanční objem veřejné podpory určený na program veřejné podpory *Modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy* v období let 2016 – 2021 představuje 420.000 tis. Kč<sup>1</sup> a bude alokován z Fondu soudržnosti.

Na každou PS programu veřejné podpory 127 D77 221 - 223 bude v uvedeném období alokováno 140.000 tis. Kč.

Veřejná podpora bude žadatelům/příjemcům dotace poskytována do 31.12.2021.

---

<sup>1</sup> 15,56 milionů EUR (směnný kurz 1 EUR = 27 CZK)



### 3 BILANCE NEINVESTIČNÍCH POTŘEB A ZDROJŮ

Program veřejné podpory *Modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy* neumožňuje realizovat neinvestiční akce.

## 4 ÚVOD A POPIS PROBLEMATIKY

Specifickým cílem 1.5 OPD, pod kterým je realizován program veřejné podpory *Modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy*, je vytvoření podmínek pro širší využití vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku. Cílem navržených intervencí je přispět k vytvoření podmínek pro vyšší konkurenceschopnost a širší využití nákladní vodní dopravy, a to zejména prostřednictvím nastartování trvalého cyklu obnovy parku plavidel vodní dopravy.

Tyto intervence:

- zvýší environmentální čistotu provozování vodní dopravy,
- zlepší efektivitu provozování vodní dopravy modernizovanými plavidly a zvýší tak jejich zapojení do přepravního řetězce multimodální dopravy,
- zvýší bezpečnost a napomůže prevenci nehod a havárií s nepříznivými dopady na životní prostředí.

Podporovanými aktivitami bude *Obnova parku plavidel nákladní vodní dopravy*. Obnova dopravního parku vodní dopravy bude nastavena tak, aby proces obnovy byl udržitelný. Intervence do dopravního parku vodní dopravy povedou vedle nastartování procesu obnovy:

- ke snížení vlivů vodní dopravy na životní prostředí (intervence vedoucí ke snižování emisí a zvyšování energetické efektivity provozu) (PS 127 D77 221),
- k vyššímu zapojení vodní dopravy do přepravního řetězce multimodální dopravy (intervence vedoucí ke zvýšení konkurenceschopnosti a efektivity provozu vodní dopravy a přesunu přepravy zboží ze silnic do vodní dopravy) (PS 127 D77 222),
- ke zvýšení bezpečnosti vodní dopravy a prevenci nehod a havárií s nepříznivými dopady na životní prostředí (PS 127 D77 223).

OPD 2014 - 2020	
Prioritní osa 1 Specifický cíl 1.5	Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku

Tabulka 3 – Specifický cíl OPD pro oblast podpory modernizace nákladních plavidel

*Modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy II* je navržena jako prováděcí dokumentace za účelem naplnění specifických cílů stanovených si Českou republikou v rámci OPD, konkrétně specifickým cílem 1.5, resp. jeho části zabývající se podporou modernizace vnitrozemských plavidel (Tabulka 3).

Specifického cíle OPD pro podporu vnitrozemské vodní nákladní dopravy bude dosaženo intervencemi, které jsou uvedeny v Tabulce 4.

<b>Intervence pro modernizaci nákladních plavidel</b>	
1.	Pořízením nízko-emisních pohonných a pomocných jednotek – tzv. <i>remotorizací</i> a dalšími modernizacemi s přímými pozitivními dopady na životní prostředí
2.	Modernizací plavidel za účelem zvýšení multimodality nákladní přepravy
3.	Modernizací plavidel vedoucí ke zvýšení bezpečnosti vnitrozemské plavby

Tabulka 4 – Intervence pro dosažení cílů

Věcné cíle (Tabulka 5) budou dosaženy realizací investičních akcí k dosažení parametrů a naplnění indikátorů, uvedených v dokumentaci jednotlivých podpodmnožin subtítulu 127 D77 22. Příjemci podpory budou muset prokázat splnění indikátorů, na základě kterých se bude program *Modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy II* vyhodnocovat.

<b>VĚCNÉ CÍLE PROGRAMU</b>	
1	Zlepšení kvality životního prostředí snížením emisí plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze spalovacích motorů – pohonných jednotek plavidel a pomocných motorů instalovaných na plavidlech a dalšími opatřeními s přímými pozitivními dopady na životní prostředí.
2	Zvýšení multimodality nákladní přepravy pro vnitrozemskou plavbu, a to v případech, kdy se nejedná o kombinovanou dopravu, tzn. kdy se nejedná o systém přepravy zboží v jedné a téže přepravní jednotce o délce nejméně 5,9 m (ve velkém kontejneru, výměnné nástavbě, odvalovacím kontejneru). Zvýšením multimodality nákladní přepravy se při převedení části přeprav ze silniční nákladní dopravy na více ekologickou vnitrozemskou vodní nákladní dopravu dosáhne zlepšení kvality životního prostředí. Převedením části přeprav ze silniční nákladní dopravy na vodní se odlehčí přetížené silniční infrastrukturu, sníží se emise výfukových plynů ze silniční nákladní dopravy a současně se docílí i snížení nehodovosti, kterou silniční, resp. těžká silniční nákladní doprava způsobuje.
3	Modernizací plavidel, resp. jejich dovybavením (například dokormidlovací zařízení usnadní manévrování plavidla, výměna obšivek plavidla celkově zkvalitní a zpevní lodní těleso, radarové zařízení zvýší bezpečnost pohybu plavidla) dojde ke zvýšení bezpečnosti vnitrozemské plavby, která v konečném důsledku výrazně sníží riziko ekologické škody.

Tabulka 5 – Věcné cíle programu

## 5 Vztah k Pravidlům pro žadatele a příjemce OPD, kompetence a kontakty, veřejná podpora

### 5.1 Vztah k Pravidlům pro žadatele a příjemce OPD

**Žadatelé** o podporu jsou povinni řídit se platnou verzí Pravidel pro žadatele a příjemce OPD.

**Příjemci** jsou povinni řídit se vždy platnou verzí Pravidel pro žadatele a příjemce OPD, nebude-li stanoveno v právním aktu o poskytnutí / převodu podpory jinak.

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

### 5.2 Kompetence a kontakty

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

Nastavení podmínek jednotlivých výzev probíhá ve spolupráci s věcně příslušným odborem MD. Pro tento program plní funkci věcně příslušného odboru a funkci správce S 127 D77 22 dle Vyhlášky č. 560/2006 Sb. **Odbor drážní a vodní dopravy** (O 130).

Žadatelé se mohou v případě dotazů obrátit na kontakty uvedené na uvedené na webu Řídicího orgánu OPD na stránce s dokumentací výzvy nebo v případě technických dotazů přímo na zástupce Odboru drážní a vodní dopravy:

- Ing. Evžen Vydra, Ph.D., tel.: 225 131 343, e-mail: [evzen.vydra@mocr.cz](mailto:evzen.vydra@mocr.cz)

Zároveň je možné zasílat dotazy i na společný e-mail [plavidla@opd.cz](mailto:plavidla@opd.cz). Příjemcem zpráv pod tímto e-mailem jsou jak zástupci O130 MD, tak i zástupci O430 MD.

### 5.3 Veřejná podpora pro modernizaci plavidel

Veřejná podpora v rámci OPD pro modernizaci plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy byla schválena EK formou rozhodnutí Komise ve věci Státní podpora [SA.43080](#) – Česká republika – Režim státní podpory na modernizaci plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy ze dne 18.05.2016 (dále jen *Rozhodnutí Komise ve věci Státní podpora SA.43080*).

Veřejnou podporu tvoří skladba finančních prostředků ze strukturálních fondů EU, které pokryjí 100 % z celkové podpory. Program *Modernizace plavidel vnitrozemské*

vodní nákladní dopravy II zahrnuje finanční podporu pro modernizaci plavidel ze strukturálních fondů Evropské unie, jmenovitě Fondu soudržnosti (dále jen strukturální fondy EU). Finanční podpora se provádí formou přímého (nevratného) investičního příspěvku.

### 5.3.1 Intenzita veřejné podpory

Tabulka 6 specifikuje finanční podporu v % v rámci třech PS definovaných pod S č. 127 D77 22 *Modernizaci plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy*, a to na základě *Rozhodnutí Komise ve věci Státní podpora SA.43080*.

	MP	SP
PS č. 127 D77 221	85 %	85 %
PS č. 127 D77 222	85 %	75 %
PS č. 127 D77 223	85 %	75 %

Tabulka 6 – Maximální možná míra veřejné podpory stanovená ze způsobilých výdajů

Intenzita podpory u modernizací v rámci PS 127 D77 221 je stanovena ve výši 85 % způsobilých výdajů. Oprávněnými žadateli budou pouze malé a střední podniky (MP/SP).

Intenzita podpory u modernizací v rámci PS 127 D77 222 a 127 D77 223 je stanovena ve výši 85% způsobilých výdajů pro malé podniky (MP) a 75 % způsobilých výdajů pro střední podniky (SP). Oprávněnými žadateli budou pouze malé a střední podniky (Tabulka 6).

Strukturální fondy EU pokryjí státní podporu do výše 100 %.

## 6 OBSAH A KRITÉRIA HODNOCENÍ PROJEKTOVÝCH ŽÁDOSTÍ

### 6.1 Příjemci podpory

Příjemci podpory (žadatelé o podporu) mohou být pouze vlastníci nebo provozovatelé plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy, jejichž plavidla jsou vedena v plavebním rejstříku ČR bez ohledu na státní příslušnost provozovatele<sup>2</sup>.

Žadatel musí být malým nebo středním podnikem<sup>3</sup>.

Předmětem modernizace může být pouze plavidlo,

<sup>2</sup> Viz bod 9) Rozhodnutí Komise ve věci Státní podpora [SA.43080](#).

<sup>3</sup> Viz bod 9) Rozhodnutí Komise ve věci Státní podpora [SA.43080](#).

1. které je v okamžiku podání žádosti o podporu zapsáno v plavebním rejstříku ČR.
2. prostřednictvím kterého se realizuje (před modernizací plavidla) a bude realizovat (5 let po modernizaci plavidla) přeprava věcí/zboží včetně dopravy jiných plavidel vlečením, tlačáním, přípřeží nebo bočním vedením jako hlavní využití plavidla,
3. které má v okamžiku podání projektové žádosti platné lodní osvědčení (pro výměnu obšívky v rámci Pod-podmnožiny subtitulu 127 D77 223 je dostačujícím dokladem i prozatímní osvědčení plavidla prodlužující platnost vydaného lodního osvědčení nejdéle o 6 měsíců).

Současně zmodernizované plavidlo nesmí být po dobu nejméně 6 let od dokončení modernizace plavidla vymazáno z plavebního rejstříku České republiky.

## 6.2 Obsah žádosti

Pro malé projekty (tj. všechny projekty nesplňující kritéria velkého projektu) bude žádost o podporu ze strukturálních fondů EU zpracována v informačním systému ISKP14+ pro elektronické předkládání projektů Ministerstvu dopravy. Podrobné informace k pořízení žádosti v ISKP14+ jsou uvedeny v Pravidlech pro žadatele a příjemce tvořících nedílnou součást dokumentace výzvy.

Tabulka 7 představuje přehled povinných údajů a příloh každé žádosti o podporu.

POVINNÉ PŘÍLOHY ŽÁDOSTI O PODPORU	
1.	Identifikační údaje o žadateli včetně údajů o velikosti podniku
2.	Doklady k posouzení finančního zdraví
3.	Podklad pro technicko-ekonomické hodnocení
4.	Identifikace vlastnické struktury žadatele
5.	Finanční rozpočet projektu
6.	Harmonogram realizace projektu
7.	Výpočet indikátorů
-	Čestné prohlášení a souhlasy žadatele

Tabulka 7 – Přehled povinných údajů a příloh

## 6.2.1 Detailní specifikace požadavků uvedených v Tabulce 7

### **Ad 1. Identifikační údaje o žadateli včetně údajů o velikosti podniku**

- a) jde-li o PO: název právnické osoby, identifikační číslo, sídlo a právní formu žadatele; dále jméno a příjmení, rodné číslo, datum narození, adresu trvalého pobytu oprávněného zástupce, telefonní číslo (pevná linka, mobilní telefon), elektronická adresa oprávněného zástupce;
- b) jde-li o FO: jméno a příjmení, identifikační číslo/rodné číslo, adresu trvalého pobytu a údaje o místě podnikání žadatele, telefonní číslo (pevná linka, mobilní telefon), popř. faxové číslo žadatele, elektronická adresa žadatele.

Dále musí žadatel o podporu doložit, že je **malým/středním podnikem** (podle doporučení Komise 2003/361/ES ze dne 6. května 2003 o definici mikropodniků, malých a středních podniků, Úř. věst. L 124, 20.5.2003, s. 36 ve smyslu Uživatelské příručky k definici malých a středních podniků Ref. Ares(2016)956541-24/02/2016, a to prostřednictvím Vzoru prohlášení o údajích týkajících se způsobilosti podniku jakožto malého nebo středního podniku včetně příloh prohlášení dle Uživatelské příručky); v případě podmnožin subtitulu 127 D77 222 a 127 D77 223 musí žadatel doložit konkrétní velikost podniku (zda je malým nebo středním podnikem). V souladu s doporučením Komise 2003/361/ES a Uživatelskou příručkou musí žadatel, mimo jiné, zohlednit i propojenost podniků prostřednictvím fyzických osob ve smyslu čl. 3 odst. 3 čtvrtý pododstavec přílohy doporučení Komise 2003/361/ES a str. 21 Uživatelské příručky. Na vyžádání poskytovatele dotace je žadatel povinen doplnit Vzor prohlášení a jeho přílohy dalšími dokumenty prokazujícími skutečnou velikost podniku (žadatele). Vzor prohlášení s Uživatelskou příručkou k definici malých a středních podniků jsou přiloženy v dokumentaci výzvy pod odkazem „Vzor vybraných příloh žádosti o podporu“ jako vzor 01a a 01b. Pokyny pro vyplnění jsou součástí dokumentu „Uživatelská příručka k definici M\_S\_podniků“ – viz vzor 01b.

### **Ad 2. Doklady k posouzení finančního zdraví**

Posouzení finančního zdraví žadatele 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 „Vzor vybraných příloh žádosti o podporu“ jako vzor 02.

### **Ad 3. 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 včetně prokázání, že plavidlo je určeno pro přepravu věcí/zboží včetně dopravy jiných plavidel vlečením, tlačáním nebo bočním vedením jako hlavní využití plavidla (nejaktuálnějšími přepravními dokumenty a výpisy z lodního deníku za období 6 měsíců);
- odůvodnění nutnosti investice včetně prokázání skutečnosti, že bez podpory by se investice nerealizovala (prokázání existence motivačního účinku);
- vyhodnocení efektivnosti investice a návratnosti (studie proveditelnosti);
- technický popis pořizovaného majetku nebo jeho zhodnocení a předpokládané využití;
- předložení technické dokumentace schválené subjektem řádně pověřeným provádět technické prohlídky plavidel, případně klasifikační společností uznanou podle příslušného předpisu EU; tato technická dokumentace musí být zpracována v podrobnosti potvrzující technickou realizovatelnost investice v souladu s relevantními právními a technickými předpisy včetně nařízení 2016/1628 a směrnice 2016/1629 (případně směrnice 2006/87/ES, bude-li aplikovatelná); v případě modernizace prodloužení životnosti podponorových částí plavidla (PS 127 D77 223) musí být kvantifikováno zlepšení ochrany lodního trupu – zvýšení životnosti podponorových částí (obšívek) plavidla;
- kopie platného lodního osvědčení<sup>4</sup> (pro výměnu obšívky v rámci PS 127 D77 223 je dostačujícím dokladem i kopie platného prozatímního osvědčení plavidla prodlužující platnost vydaného lodního osvědčení nejdéle o 6 měsíců);
- v případě **remotorizace** (pořízení nízkoemisních pohonných a pomocných jednotek) prokázání pozitivního dopadu na životní prostředí včetně dokladování stáří stávajícího motoru na plavidle a předložení certifikace nového motoru/rodiny motorů, která zaručuje splnění maximálních přípustných hodnot u znečišťujících plynných látek a částic dle platné legislativy; dále dokladování, že nové motory (které mohou mít vyšší výkon v kW oproti stávajícím) nebudou mít vyšší spotřebu pohonných hmot než motory stávající - instalované na plavidlech (v litrech) nebo nebudou mít vyšší spotřebu paliva na tunu přepravovaného nákladu (v litrech); v případě **remodelace zádi plavidla** nebo **modernizace propulzního zařízení** kalkulace snížení spotřeby paliva po modernizaci plavidla ve srovnání se stavem před modernizací ve vazbě na spotřebu paliva na 1 hodinu provozního výkonu (v litrech) nebo na míře snížení spotřeby paliva na tunu přepraveného materiálu (v litrech);
- Naplnění tohoto přínosu vykazuje žadatel v rámci výsledkových indikátorů ve vzoru 07a, který je přiložen v dokumentaci výzvy pod odkazem „Vzor vybraných příloh žádosti o podporu“.
- v případě modernizace plavidla za účelem **zvýšení multimodality** nákladní dopravy prokazatelné vyhodnocení přínosu modernizace plavidla porovnáním stávajících a předpokládaných objemů přeprav po modernizaci (v tunách, v tunokilometrech);

---

<sup>4</sup> Bod 58) Rozhodnutí Komise ve věci Státní podpora [SA.43080](#).



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

- v případě modernizace plavidla vedoucí ke **zvýšení bezpečnosti** provozu vnitrozemské plavby zdůvodnění a vyhodnocení aspektů, které zvýší bezpečnost plavby a pozitivní dopad pro životní prostředí; jde-li o prodloužení životnosti podponorových částí (obšívek) plavidla vyhodnocení zvýšení životnosti podponorových částí (obšívek);

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

Součástí přílohy 03 Podklad pro technicko ekonomické zdůvodnění je **Finanční analýza**. Povinnost předkládat finanční analýzu (resp. hodnocení efektivnosti investice a návratnosti) vyplývá pro žadatele z Metodického pokynu MMR pro řízení výzev, hodnocení a výběr projektů v programovém období 2014 - 2020. Finanční analýza je zaměřená primárně na udržitelnost projektu, jeho životaschopnost a zjištění, zda projekt není přefinancován. Žadatel zpracovává finanční analýzu dle Metodiky pro zpracování finanční analýzy projektů v oblasti modernizace plavidel. Tento dokument je k dispozici na webu Řídicího orgánu OPD na následující adrese: [http://web.opd.cz/doc\\_folder/metodikacba](http://web.opd.cz/doc_folder/metodikacba). V rámci této metodiky je žadateli k dispozici také vzor výpočetní tabulky pro potřeby provedení Finanční analýzy ve formátu XLS.

#### **Ad 4. 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 pod odkazem „Vzor 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 „Vzor 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 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.

Vzor dokumentu je přiložen v dokumentaci výzvy pod odkazem „Vzor vybraných příloh žádosti o podporu“ jako vzor 04.

#### **Ad 5. Finanční rozpočet projektu**

Finanční rozpočet projektu tvoří tyto dokumenty:

- Rozpočet projektu - tabulka rozpočtu (Vzor 05a\_Tabulka rozpočtu)

- Podrobný položkový rozpočet (Vzor 05b\_Položkový rozpočet projektu)

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. Oba dokumenty jsou přiloženy v dokumentaci výzvy pod odkazem „Vzor vybraných příloh žádosti o podporu“ jako vzor 05a a vzor 05b.

#### **Ad 6. Harmonogram realizace projektu**

Vzor přílohy je přiložen v dokumentaci výzvy pod odkazem „Vzor 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 Řídicí 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 a ani nedošlo k zamítnutí takové žádosti v minulosti;

**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) 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 v souvislosti s vyřízením této žádosti o podporu a další administrací poskytované podpory;

**g)** je vlastníkem plavidla, které je předmětem modernizace a že toto plavidlo je zapsáno v plavebním rejstříku ČR, nebo že je provozovatelem plavidla, které je předmětem modernizace a že toto plavidlo je zapsáno v plavebním rejstříku ČR (v případě pronájmu plavidla přiloží žadatel i písemný souhlas pronajímatele/vlastníka s realizací záměru);

**h)** ne zahájí realizaci projektu před vydáním Schvalovacího protokolu projektové žádosti;

**i)** si je vědom skutečnosti, že referenčním plavidlem, ke kterému se vztahuje podpora, je modelové plavidlo o hodnotě 80 000 tis. Kč a že celkové náklady v rámci celého programu Modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy II nesmí přesáhnou 30 % této ceny, tzn. 24 000 tis. Kč na jedno zmodernizované plavidlo v rámci celého Programu Modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy II <sup>5</sup> (pro účely vyloučení pochybností se konstatuje, že v rámci splnění této podmínky nejsou zahrnuty modernizace realizované prostřednictvím Operačního programu doprava 2007 – 2013, Program Modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy, evidenční číslo – 127 550);

**j)** nebyl jako právnická osoba pravomocně odsouzen pro trestný čin, jehož skutková podstata souvisí s předmětem podnikání (činnosti) nebo nebyl odsouzen pro trestný čin hospodářský nebo trestný čin proti majetku nebo se na něj tak podle zákona hledí;

---

<sup>5</sup> Bod 13) Rozhodnutí Komise ve věci Státní podpora [SA.43080](#).

**k)** žádná z osob, která vykonává funkci statutárního orgánu žadatele, nebyla pravomocně odsouzena pro trestný čin, jehož skutková podstata souvisí s předmětem podnikání (činnosti) nebo pro trestný čin hospodářský nebo trestný čin proti majetku nebo se na něj tak podle zákona hledí;

**l)** veškeré jím předložené údaje jsou pravdivé a odpovídají skutečnosti. V případě předkládání příloh v papírové i elektronické podobě data v papírových přílohách souhlasí s daty v elektronických přílohách. Žadatel si je rovněž vědom možných právních dopadů v případě, kdy bude zjištěno, že byla poskytnuta podpora na základě žadatelem předložených, nepravdivých údajů.

### 6.3 Další podmínky čerpání finančních prostředků

**a)** na modernizovaném plavidle z podpory musí být před čerpáním prostředků podpory zřízeno, se souhlasem vlastníka, zástavní právo k zajištění budoucí pohledávky, pro případ uložení povinnosti vrácení podpory (příjemce podpory je povinen poskytnout nezbytnou součinnost, zejména zajistit uzavření příslušné zástavní smlouvy), a to na dobu 72 měsíců od dokončení modernizace plavidla<sup>6</sup>;

příjemce podpory doloží Potvrzením o tom, že v Rejstříku zástav (vedeného notářskou komorou ČR) není plavidlo evidováno jako zástava, popřípadě výpisem z Rejstříku zástav (tyto doklady nesmí být starší jednoho měsíce), že plavidlo není zatíženo zástavním právem nebo jen do výše, aby výtěžek zpeněžení zástavy dosahoval výše finančních prostředků poskytnutých státem a strukturálními fondy EU; příjemce podpory současně předloží čestné prohlášení, že plavidlo není zatíženo zástavním právem nebo že je zatíženo zástavním právem pouze v rozsahu vyplývajícím z výpisu z plavebního rejstříku a Rejstříku zástav; příjemce podpory musí výše uvedené skutečnosti prokázat i ve vazbě na institut zastavení hromadné věci (zástavní právo k závodu);

**b)** užití podpory je účelově vázáno a závazné parametry, termíny a podmínky čerpání účelově vázaných výdajů státního rozpočtu jsou nedílnou součástí Rozhodnutí o poskytnutí dotace;

**c)** podpora podléhá zúčtování za příslušný kalendářní rok v souladu s příslušnými právními předpisy<sup>7</sup> a pokyny Ministerstva financí pro zúčtování prostředků státního rozpočtu; podpora je nepřevoditelná mezi podnikatelskými subjekty;

**d)** příjemce podpory je povinen při čerpání podpory postupovat v souladu se zákonem č. 218/2000 Sb. a vyhláškou č. 560/2006 Sb.;

**e)** příjemce podpory je povinen postupovat podle právních předpisů v oblasti veřejných zakázek, respektive podle [„Metodického pokynu pro oblast zadávání zakázek pro programové období 2014-2020“](#);

<sup>6</sup> Dokončením modernizace plavidla se rozumí datum, kdy je na plavidle provedena modernizace v souladu s projektovou žádostí a plavidlo má vydáno platné loďní osvědčení/osvědčení plavidla.

<sup>7</sup> Např. vyhl. č. 551/2004 Sb.

- f) příjemce podpory je povinen podporu použít pouze k účelu, na který mu byla poskytnuta;
- g) příjemce je povinen dokončit modernizaci plavidla<sup>8</sup> do data stanoveného v Rozhodnutí o poskytnutí dotace;
- h) zmodernizovaným plavidlem musí být po dobu 5 let od dokončení modernizace plavidla realizována přeprava věcí/zboží (včetně dopravy jiných plavidel vlečením, tlačáním, přípřeží nebo bočním vedením) jako hlavní využití plavidla;
- i) Plavidlo zmodernizované z podpory musí po dobu nejméně 3 let od dokončení modernizace v převažující míře přinášet pozitivní efekty plynoucí z modernizace České republiky. Příjemce dotace je povinen tyto pozitivní efekty prokázat, a to např. doložením kopií nákladního listu nebo manifestu, dokladů o nakládce a vykládce plavidla, výpisů z lodního deníku.

Plavidlo v převažující míře přináší pozitivní efekty České republiky, jestliže jsou jím prováděny přepravy z ČR do zahraničí, ze zahraničí do ČR nebo vnitrostátní přepravy více než nadpoloviční počet dnů v období 36 měsíců od dokončení modernizace plavidla.

Do počtu dnů v období 36 měsíců od dokončení modernizace plavidla, ze kterého se vypočítává více než nadpoloviční počet dnů, se u zmodernizovaného plavidla využívaného v mezinárodních přepravách započítávají pouze dny, kdy stav vodočtu v Ústí nad Labem byl 170 cm nebo vyšší po kontinuální období nejméně 21 dnů.

Do počtu dnů v období 36 měsíců od dokončení modernizace plavidla, ze kterého se vypočítává více než nadpoloviční počet dnů, se u zmodernizovaného plavidla nezapočítávají dny, kdy nebylo možné z objektivních důvodů s tímto plavidlem přepravovat věci.

Za dny, kdy nebylo možné z objektivních důvodů s plavidlem přepravovat věci, lze považovat například:

- dny přístavných jízd (jízda bez zboží za účelem přistavení plavidla, aby mohla být realizována nakládka zboží pro přepravu z ČR do zahraničí, ze zahraničí do ČR nebo vnitrostátní přepravy včetně přístavné jízdy od ukončené kabotážní či třetizemní přepravy),
- přiměřený počet dnů čekání na nakládku či připojení tlačného člunu či nutných pro čištění plavidla po vykládce, v souvislosti s přepravou z ČR do zahraničí, ze zahraničí do ČR nebo vnitrostátní přepravou,
- dny zámrazy,
- dny vysokých vodních stavů,
- přiměřený počet dnů věnovaných nezbytné údržbě nebo opravě plavidla včetně najetí loděnice (přistavení plavidla k údržbě či opravě),
- dny, ve kterých probíhala modernizace plavidla v rámci Programu modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy.

---

<sup>8</sup> Dokončením modernizace plavidla se rozumí datum, kdy je na plavidle provedena modernizace v souladu s projektovou žádostí a plavidlo má vydáno platné lodní osvědčení/osvědčení plavidla.

Dny, kdy nebylo možné z objektivních důvodů s plavidlem přepravovat věci, budou posuzovány (započítány) s ohledem na jejich vztah k přepravám z ČR do zahraničí, ze zahraničí do ČR nebo k vnitrostátním přepravám.

- j)** zmodernizované plavidlo nesmí být po dobu 6 let od dokončení modernizace plavidla vymazáno z plavebního rejstříku České republiky, navíc po dobu 5 let od dokončení modernizace plavidla nesmí dojít ke změně vlastníka plavidla; ke změně v osobě provozovatele plavidla v období 5 let od dokončení modernizace plavidla může dojít pouze se souhlasem poskytovatele dotace (jak při první změně, tak i při jakékoliv následující změně), a to pouze za podmínky, že nový provozovatel plavidla je malým nebo středním podnikem (ve vazbě na deklarovanou velikost podniku pro účely stanovení výše intenzity podpory); příjemce dotace je povinen velikost nového provozovatele plavidla v období 5 let od dokončení modernizace plavidla kdykoliv na žádost poskytovatele dotace prokázat; příjemce podpory musí zajistit, aby veškeré podmínky a povinnosti, které je povinen plnit, byly splněny i v případě, že dojde ke změně provozovatele plavidla,
- k)** podporu nelze kumulovat s další podporou na tytéž způsobilé náklady<sup>9</sup>,
- l)** zmodernizovaným plavidlem musí být naplněny hodnoty uváděné v žádosti o podporu, a to zejména hodnoty, které jsou hodnoceny v rámci Kritérií výběru projektů OP Doprava 2014 – 2020 pro specifický cíl 1.5.

V případě nesplnění výše uvedených podmínek dle písmena **i)** je příjemci podpory stanovena povinnost vrátit podporu ve výši poměrně stanovené dle rozsahu nesplnění této podmínky (1 % - 100 % v závislosti na počtu skutečně realizovaných přeprav zmodernizovaným plavidlem z ČR do zahraničí, ze zahraničí do ČR nebo vnitrostátně).

V případě nesplnění výše uvedených podmínek dle písmen **h)** a **j)** je příjemce podpory zejména povinen podporu v plné výši poskytovateli podpory vrátit.

V ostatních případech nesplnění výše uvedených podmínek dle písmen **a)** - **d)**, **f)**, **g)**, **k)** a **l)** je příjemce podpory povinen podporu v plné výši poskytovateli podpory vrátit. U méně závažných jednotlivých nesplnění těchto podmínek může být příjemci podpory stanovena povinnost vrátit podporu ve výši 1 %, 5 %, 10 % nebo 25 % podle závažnosti předmětného pochybení.

V případě, že příjemce podpory v rámci PS 127 D77 221

1. neprokáže, že u zmodernizovaného plavida (remotorizace) došlo ke splnění hodnot emisí plyných znečišťujících látek a tuhých znečišťujících látek

---

<sup>9</sup> Bod 14) Rozhodnutí Komise ve věci Státní podpora [SA.43080](#).



deklarovaných v projektové žádosti (v souladu s kritérii výběru projektů – plánovaná hodnota), přičemž reálně prokázaná hodnota emisí by vedla k neposkytnutí dotace v rámci hodnocení projektové žádosti, nebo

2. neprokáže, že u zmodernizovaného plavidla došlo ke splnění hodnot spotřeby paliva deklarovaných v projektové žádosti (v souladu s kritérii výběru projektů – výchozí hodnota/plánovaná hodnota), přičemž reálně prokázaná hodnota spotřeby by vedla k neposkytnutí dotace v rámci hodnocení projektové žádosti,

je příjemce podpory zejména povinen podporu v plné výši poskytovateli podpory vrátit.

V případě, že příjemce podpory v rámci PS 127 D77 222 neprokáže splnění hodnot objemů/výkonů přepravených modernizovaným plavidlem deklarovaných v projektové žádosti (v souladu s kritérii výběru projektů – výchozí hodnota/plánovaná hodnota), přičemž reálně prokázaná hodnota objemů/výkonů by vedla k neposkytnutí dotace v rámci hodnocení projektové žádosti, je příjemce podpory zejména povinen podporu v plné výši poskytovateli podpory vrátit.

V případě, že příjemce podpory v rámci PS 127 D77 223 neprokáže splnění hodnot snížení počtu plavebních nehod, prodloužení životnosti podponorových částí (obšívek) plavidla nebo snížení počtu závad na elektrické instalaci, deklarovaných v projektové žádosti (v souladu s kritérii výběru projektů – výchozí hodnota/plánovaná hodnota), je příjemce podpory zejména povinen podporu v plné výši poskytovateli podpory vrátit. Příjemce však může podat relevantní zdůvodnění, proč nejsou cílové hodnoty indikátorů snížení počtu plavebních nehod nebo snížení počtu závad na elektrické instalaci u konkrétního jednotlivého plavidla dosaženy (např. že modernizované plavidlo nebylo v minulosti účastníkem plavební nehody/nemělo závadu na elektrickém systému; k plavební nehodě došlo v důsledku úplného zavinění třetí osoby, zmodernizované plavidlo provozem bez nehod přispělo k celkové bilanci snížení počtu plavebních nehod, plavební nehoda neměla souvislost s předmětnou modernizací plavidla).

#### **6.4 Předkládání žádostí**

Pro předkládání žádostí bude platit výzva, jejíž podmínky, trvání a výše prostředků k rozdělení v rámci výzvy (v členění podle jednotlivých PS 127 D77 221 - 223) budou odpovídajícím způsobem zveřejněny na webových stránkách Řídicího orgánu OPD ([www.opd.cz](http://www.opd.cz)).

Žádosti se předkládají podle Pravidel pro žadatele a příjemce, které jsou dostupné na webu [http://web.opd.cz/doc\\_folder/pravidla-pro-zadatele-a-prijemce/](http://web.opd.cz/doc_folder/pravidla-pro-zadatele-a-prijemce/)



## 6.5 Postup a kritéria hodnocení

Projektové žádosti o dotaci budou předmětem podrobného posouzení, kdy v první fázi bude vyhodnoceno, zda tyto žádosti splňují veškeré podmínky vyplývající z vyhlášené výzvy - kontrola formálních náležitostí a přijatelnosti projektu.

V druhé části jsou posuzovány pouze úplné žádosti, tj. žádosti, které obsahují všechny předepsané části. Základní způsob posouzení v druhé části je posouzení splnění stanovených podmínek pro poskytnutí dotace. V rámci hodnocení bude stanoveno, jestli projekt splnil nebo nesplnil dané podmínky (mimo jiné prokázání skutečnosti, že bez podpory by se investice nerealizovala - prokázání existence motivačního účinku) - ano nebo ne. Projekt musí splnit všechny kladené podmínky, pokud má být posouzen jako způsobilý k provedení bodového hodnocení.

U těchto způsobilých projektových žádosti jsou následně hodnotící komisí bodově hodnocena stanovená kritéria s minimálním prahovým počtem bodů nutných pro jejich splnění

Projekt může v celkovém hodnocení získat maximálně 170 bodů (u PS subtitulu 127 D77 221), respektive 150 bodů (u PS 127 D77 222 a 127 D77 223). Současně bude stanoven minimální počet bodů, který každý projekt musí splnit. V případě nesplnění minimálního počtu bodů, žádost nemůže být schválena.

### 6.5.1 Obecné kritérium pro všechny druhy modernizací – *Výše podpory*

Systém bodování u kritéria *Výše podpory* je vytvořen s cílem zvýhodnit projektové žádosti požadující nižší procentní míru podpory.

V případě PS 127 D77 221 maximální počet bodů (85) bude udělen projektové žádosti, ve které žadatel požaduje pouze 1 % míru podpory. Nejnižší počet bodů (1) bude udělen při žádosti o podporu v maximální výši 85 %.

V případě PS 127 D77 222 a 127 D77 223 maximální počet bodů (75) bude udělen projektové žádosti, ve které žadatel jako malý podnik požaduje pouze 11 % míru podpory a méně a žadatel jako střední podnik požaduje pouze 1 % míru podpory. Nejnižší počet bodů (1) bude udělen při žádosti o podporu v maximální výši 85 % u malého podniku a 75 % u středního podniku.

Minimální hodnota tohoto kritéria, aby žádost mohla být schválena, je 1 bod.

### 6.5.2 Ostatní - specifická technická kritéria v rámci PS 127 D77 221-223

Ostatní specifická kritéria jsou závislá na konkrétním druhu modernizace v rámci jednotlivých PS 127 D77 221-223. V PS 127 D77 221 jsou hodnocena maximálně 85 body a v PS 127 D77 222 a 127 D77 223 jsou hodnocena maximálně 75 body pro danou modernizaci.

**Deklarované (bodované) hodnoty budou zkontrolovány po dokončení modernizace plavidla nebo v době udržitelnosti projektu za účelem kontroly dodržení údajů uváděných v projektové žádosti.**

Na základě bodování bude sestaveno pořadí všech způsobilých projektových žádostí.

V rámci vyhlášené výzvy bude uspokojeno pouze (maximálně) 80 % způsobilých projektových žádostí ve svém finančním objemu v členění podle jednotlivých PS 127 D77 221-223 (dle pořadí způsobilých projektových žádostí)<sup>10</sup>.

Konkrétní způsob hodnocení žádostí (projektů) včetně specifických technických kritérií pro všechny PS 127 D77 221-223 (podrobné hodnotící tabulky atd.) je stanoven v dokumentu Kritéria výběru projektů OP Doprava 2014 – 2020 pro specifický cíl 1.5.

Na základě výstupů hodnotící komise je žádost o podporu předkládána ministru dopravy ke schválení / zamítnutí.

Pro projekty, které byly kladně posouzeny hodnotící komisí, podepisuje ministr dopravy Schvalovací protokol. V případě, že hodnotící komise doporučí projekt k financování s výhradou, budou výhrady zohledněny v podmínkách Schvalovacího protokolu. O schválení/ neschválení projektu ministrem dopravy je žadatel informován prostřednictvím ISKP14+.

## 6.6 EDS formuláře akce/projektu

V případě schválených projektů je žadateli zároveň zaslán podepsaný Schvalovací protokol s definovanou podmínkou pro vydání právního aktu o financování podpory (Rozhodnutí o poskytnutí dotace RoPD), tj. předložení EDS formulářů akce/projektu jako vstupních údajů 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. Vyplněné EDS formuláře akce předkládá žadatel v písemné podobě a adresuje je správci programu formou žádosti o vydání RoPD, na základě které je pak žadateli vydáno RoPD s podmínkami jeho využití. Součástí žádosti o vydání RoPD je i kopie smlouvy o vedení účtu určeného pro platby související s realizací záměru. 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>. Návod k pořízení EDS formulářů a přihlášení žadatele do systému EDS/SMVS je uveden v kap. 7, 8 příručky „Průvodce uživatele při vyplňování elektronického Online formuláře v aplikaci EDS/SMVS“. Příručka v aktuální verzi je ke stažení na webových stránkách Ministerstva financí <http://www.edssmvs.cz/>, záložka „Žádost o dotaci“. Další upřesňující Pokyny k vyplnění formulářů EDS jsou příjemcům k dispozici na [www.opd.cz](http://www.opd.cz) společně s ostatními dokumenty výzvy.

<sup>10</sup> Bod 17) Rozhodnutí Komise ve věci Státní podpora [SA.43080](#).

Dotace může být poskytnuta pouze v souladu s původní žádostí předloženou žadatelem; následná vyjednávání, která by modifikovala původní žádost žadatele s ohledem na její podstatné obsahové náležitosti, jsou vyloučena.

## **7 VYHODNOCENÍ EFEKTIVNOSTI ZDROJŮ VYNALOŽENÝCH NA PŘÍPRAVU A REALIZACI**

Veřejná podpora bude vyhodnocena tak, aby v rámci vyhodnocení bylo možné zohlednit dopady realizace jednotlivých projektů během doby jejich udržitelnosti (5 let). Termín vyhodnocení programu je proto stanoven na rok 2027.

## 8 PS 127 D77 221

Název PS 127 D77 221	<b>POŘÍZENÍ NÍZKOEMISNÍCH POHONNÝCHA POMOČNÝCH JEDNOTEK A DALŠÍ MODERNIZACE S PŘÍMÝMI POZITIVNÍMI DOPADY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ</b>
Evidenční číslo	<b>127 D77 221</b>

Tabulka 8 – Identifikační údaje PS 127 D77 221

### TECHNICKO-EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ

Cílem programu je remotorizace nákladních plavidel a modernizace plavidel s přímými pozitivními dopady na životní prostředí.

#### 8.1 Remotorizace

##### 8.1.1 Nízkoemisní pohonné jednotky

Pořízení nízkoemisních pohonných jednotek včetně návazných prvků lodního pohonu tzv. *remotorizace*, jednoznačně přispěje ke zkvalitnění životního prostředí, a to formou snížení hodnot plyných znečišťujících látek ve výfukových plynech ze spalovacích lodních motorů (CO – oxid uhelnatý, HC – uhlovodíky a NO<sub>x</sub> – oxidy dusíku) a snížením tuhých znečišťujících částic (PM/PN/PT) ze spalovacích motorů.

I přes skutečnost, že vodní doprava je nejvíce šetrná k životnímu prostředí ze všech druhů doprav a jako taková je i ve srovnání s ostatními druhy doprav nejméně energeticky náročná na instalovaný výkon pohonné jednotky a spotřebu pohonných hmot, je zřejmé, že lodní motory instalované na plavidlech ČR převážně v 60-90 letech, kdy nebyly emise výfukových plynů plavidel žádným legislativním předpisem upraveny, a to ani na národní úrovni ani na úrovni EU, jsou z dnešního pohledu zastaralé a nemohou splňovat nově nastavené emisní kritéria (vztahující se pouze na nové motory).

Vodní nákladní doprava má zjevná pozitiva v oblasti energetické účinnosti, nízkých kongescí, nízkém hluku a počtu nehod. Současně vypouští podstatně méně emisí CO<sub>2</sub> nežli silniční doprava. Ve vazbě na vývoj v oblasti elektrifikace železniční dopravy a zjevné snížení emisí v oblasti silniční dopravy v poslední 15 letech však vnitrozemská vodní doprava ztratí svou komparativní výhodu v oblasti životního prostředí, pokud nebudou přijata opatření k dalšímu snížení emisí znečišťujících látek.

Primárním cílem remotorizace je snížení negativního dopadu vodní nákladní dopravy na životní prostředí. Instalace nejnovějších lodních motorů na současná plavidla uvádí technický stav těchto plavidel do souladu s požadavky nové legislativy Evropské unie v oblasti emisí výfukových plynů plavidel.

Nové nízkoemisní motory mají od výrobce garanci v podobě certifikace maximálních přípustných hodnot emisí výfukových plynů.

Hodnoty emisí dle certifikátu výrobce nízkoemisního motoru představují indikátory, kterými je dosaženo souladu s nařízením 2016/1628, respektive směrnicí 2016/1629, Modernizovaná plavidla v rámci PS 127 D77 221 musí splnit hodnoty emisí plyných znečišťujících látek a tuhých znečišťujících částic definovaných ve výše uvedených právních předpisech.

Po dokončení modernizace plavidla musí příjemce předložit dokument o schválení typu, pokyny výrobce motoru pro monitorování konstrukčních dílů a parametrů motoru významných z hlediska výfukových plynů a protokol parametrů motoru, případně další dokumenty prokazující hodnoty emisí motoru deklarované v projektové žádosti (v souladu s kritérii výběru projektů – plánovaná hodnota).

Nové pohonné motory mohou mít v rámci remotorizace vyšší výkon v kW, ale zároveň nesmí mít vyšší absolutní spotřebu pohonných hmot oproti dosavadnímu motoru(ům) ve vazbě na spotřebu paliva na 1 hodinu provozního výkonu (v litrech) nebo spotřebu paliva na tunu přepraveného nákladu.

Příjemce podpory prokazuje po dokončení modernizace plavidla splnění hodnot spotřeby paliva deklarovaných v projektové žádosti (v souladu s kritérii výběru projektů – výchozí hodnota/plánovaná hodnota). Každá modernizace v rámci PS 127 D77 221 musí přinášet deklarované zachování stávající/snížení spotřeby paliva samostatně, tedy musí být následně prokázáno deklarované zachování stávající/snížení spotřeby paliva pro každou modernizaci samostatně.

### **8.1.2 Nízkoemisní pomocné jednotky**

Pořízení nízkoemisních pomocných jednotek významně přispěje, stejně tak jako v případě výměny pohonných jednotek, ke snížení hodnot plyných znečišťujících látek a tuhých znečišťujících částic ve výfukových plynech ze zařízení, která zajišťují nezbytný provoz plavidla (spalovací motory, které pohánají na plavidle nejruznější technická a strojní zařízení, např. generátory na výrobu elektrické energie na plavidle, kompresory apod.).

Tyto pomocné motory, mají v rámci svého mnohdy nepřetržitého provozu vysokou vytiženost a s tím související opotřebením s negativním vlivem na emise vypouštěné do ovzduší.

U nových spalovacích motorů, které na plavidle plní funkci pomocného motoru, rovněž výrobce garantuje nízké emise výfukových plynů certifikací.

Hodnoty emisí dle certifikátu výrobce nízkoemisního motoru opět představují indikátory, kterými je dosaženo souladu s nařízením 2016/1628, respektive směrnicí 2016/1629. Po dokončení modernizace plavidla musí příjemce předložit dokument o schválení typu, pokyny výrobce motoru pro monitorování konstrukčních dílů a parametrů motoru významných z hlediska výfukových plynů a protokol parametrů motoru, případně další dokumenty prokazující hodnoty emisí motoru deklarované v projektové žádosti (v souladu s kritérii výběru projektů – plánovaná hodnota).

Také nové pomocné motory mohou mít v rámci remotorizace vyšší výkon v kW, ale zároveň nesmí mít vyšší absolutní spotřebu pohonných hmot oproti dosavadnímu motoru(ům) ve vazbě na spotřebu paliva na 1 hodinu provozního výkonu (v litrech) nebo spotřebu paliva na tunu přepraveného nákladu.

Příjemce podpory prokazuje po dokončení modernizace plavidla splnění hodnot spotřeby paliva deklarovaných v projektové žádosti (v souladu s kritérii výběru projektů – výchozí hodnota/plánovaná hodnota). Každá modernizace v rámci PS 127 D77 221 musí přinášet deklarované zachování stávající/snížení spotřeby paliva samostatně, tedy musí být následně prokázáno deklarované zachování stávající/snížení spotřeby paliva pro každou modernizaci samostatně.

### 8.1.3 Parametry remotorizace

Hodnoty všech parametrů v rámci této PS 127 D77 221 jsou uváděny bez DPH.

PARAMETR	Měrné jednotky	Množství v ks	Celkově / max. hodnota na ks (v tis. Kč)
Remotorizace	Lodní pohonná jednotka do 310 kW	10	40 000 / 4 000
Remotorizace	Lodní pohonná jednotka od 311 kW	13	78 000 / 6 000
Remotorizace	Lodní nízkoemisní pomocná jednotka	10	8 000 / 800

Tabulka 9 – Parametry remotorizace

### 8.1.4 Indikátory pro pohonné motory a pomocné motory

Indikátory pro pohonné motory a pro pomocné motory představují hodnoty emisí plyných znečišťujících látek CO, HC a NOx a tuhých znečišťujících látek PM/PT dle certifikace motoru [g/kWh]. Normové emisní hodnoty vycházejí z požadavků nařízení 2016/1628 včetně relevantních přechodných ustanovení.

Příjemce podpory prokazuje po dokončení modernizace plavidla splnění hodnot indikátorů dle příslušných právních předpisů včetně splnění hodnot emisí deklarovaných v projektové žádosti.

### 8.1.5 Způsobilé náklady remotorizace

ZPŮSOBILÉ NÁKLADY REMOTORIZACE	
1	Pořízení nízkoemisních lodních pohonných jednotek
2	Pořízení nízkoemisních pomocných agregátů
3	Přímo související návazné prvky (např. převodovka) a náklady na montáž

Tabulka 10 – Způsobilé náklady remotorizace

Způsobilé náklady remotorizace<sup>11</sup> schválené EK v rámci této PS 127 D77 221 specifikuje Tabulka 10.

Od způsobilých nákladů se odečítá tržní cena stávajícího motoru na plavidle; odhad tržní ceny bude doložen znaleckým posudkem soudního znalce.

### 8.2 Další modernizace s přímými pozitivními dopady na životní prostředí - modernizace propulzního zařízení

Prostřednictvím samostatné modernizace propulzního zařízení včetně pořízení součástí propulzního zařízení (vrtule, dýza, hřídel) (bez pořízení pohonných jednotek) bude dosaženo zvýšení účinnosti pohonu plavidla (včetně zlepšení manévrovatelnosti) a tím snížení spotřeby pohonných hmot (snížení absolutní spotřeby ve srovnání se stavem před modernizací ve vazbě na spotřebu paliva na 1 hodinu provozního výkonu /v litrech/ nebo snížení spotřeby paliva na tunu přepraveného materiálu) a tedy nižší objem emisí vypouštěných do ovzduší.

#### 8.2.1 Parametry modernizace propulzního zařízení

Hodnoty všech parametrů v rámci této PS 127 D77 221 jsou uváděny bez DPH.

PARAMETR	Měrné jednotky	Množství v ks	Celkově / max. hodnota na ks (v tis. Kč)
Vrtule	ks	10	4 500 / 450
Hřídel	ks	10	4 000 / 400
Dýza	ks	10	7 500 / 750

Tabulka 11 – Parametry modernizace propulzního zařízení

#### 8.2.2 Indikátory modernizace propulzního zařízení

INDIKÁTOR	Systém měření	Výchozí	Cílová
-----------	---------------	---------	--------

<sup>11</sup> Bod 2.8 Rozhodnutí Komise ve věci Státní podpora [SA.43080](#).



		hodnota	hodnota
Snížení spotřeby paliva (snížení absolutní spotřeby ve srovnání se stavem před modernizací ve vazbě na spotřebu paliva na 1 hodinu provozního výkonu /v litrech/ nebo snížení spotřeby paliva na tunu přepraveného materiálu)	Průběžné vyhodnocování, konečné po uplynutí období udržitelnosti.	100 %	98 %

Tabulka 12 – Indikátory modernizace propulzního zařízení

Indikátor představuje dosažení 2 % snížení spotřeby paliva po modernizaci plavidla, kdy je výchozí stav spotřeby plavidla (před modernizací) nastaven jako hodnota 100 %.

Příjemce podpory prokazuje po dokončení modernizace plavidla splnění cílových hodnot indikátorů - splnění hodnot spotřeby paliva deklarovaných v projektové žádosti (v souladu s kritérii výběru projektů – výchozí hodnota/plánovaná hodnota). Každá modernizace v rámci PS 127 D77 221 musí přinášet deklarované zachování stávající/snížení spotřeby paliva samostatně, tedy musí být následně prokázáno deklarované zachování stávající/snížení spotřeby paliva pro každou modernizaci samostatně.

### 8.3 Další modernizace s přímými pozitivními dopady na životní prostředí - remodelace zádi plavidel

Remodelace zádi plavidel umožní díky optimální úpravě tvaru zádě snížení odporu vody při plavbě. Zád' plavidla bude poté možné tvarově přizpůsobovat aktuálnímu stavu vodní cesty. Tato modernizace přinese snížení spotřeby plavidla (snížení absolutní spotřeby u modernizovaného plavidla ve srovnání se stavem před modernizací ve vazbě na spotřebu paliva na 1 hodinu provozního výkonu /v litrech/ nebo snížení spotřeby paliva na tunu přepraveného materiálu) a tedy nižší objem emisí vypouštěných do ovzduší.

#### 8.3.1 Parametry pro remodelaci zádě

Hodnoty všech parametrů v rámci této PS 127 D77 221 jsou uváděny bez DPH.

PARAMETR	Měrné jednotky	Množství v ks	Celkově v Pod-podmnožině subtitulu/max. hodnota na ks (v tis. Kč)
----------	----------------	---------------	---

<b>Technologie nastavování tvaru zádě plavidla</b>	ks	3	6 000 / 2 000
<b>Úprava zádové části plavidla</b>	ks	3	9 000 / 3 000

Tabulka 13 – Parametry remodelace zádě plavidla

### 8.3.2 Indikátory pro remodelaci zádě

<b>INDIKÁTOR</b>	<b>Systém měření</b>	<b>Výchozí hodnota</b>	<b>Cílová hodnota</b>
<b>Snížení spotřeby paliva</b> (snížení absolutní spotřeby ve srovnání se stavem před modernizací ve vazbě na spotřebu paliva na 1 hodinu provozního výkonu /v litrech/ nebo snížení spotřeby paliva na tunu přepraveného materiálu)	Průběžné vyhodnocování, konečné po uplynutí období udržitelnosti.	100 %	98 %

Tabulka 14 – Indikátor pro remodelaci zádě plavidla

Indikátor představuje dosažení 2 % snížení spotřeby paliva po modernizaci plavidla, kdy je výchozí stav spotřeby plavidla (před modernizací) nastaven jako hodnota 100 %.

Příjemce podpory prokazuje po dokončení modernizace plavidla splnění cílových hodnot indikátorů - splnění hodnot spotřeby paliva deklarovaných v projektové žádosti (v souladu s kritérii výběru projektů – výchozí hodnota/plánovaná hodnota). Každá modernizace v rámci PS 127 D77 221 musí přinášet deklarované zachování stávající/snížení spotřeby paliva samostatně, tedy musí být následně prokázáno deklarované zachování stávající/snížení spotřeby paliva pro každou modernizaci samostatně.

### 8.4 Způsobilé náklady

Způsobilé náklady schválené EK v rámci této PS 127 D77 221 uvedené v kapitolách 8.2 a 8.3 specifikuje Tabulka 15.

<b>ZPŮSOBILÉ NÁKLADY NA MODERNIZACE S POZITIVNÍMI DOPADY NA ŽP</b>	
1	Pořízení součástí propulzního zařízení (vrtule, dýza, hřídel) včetně nákladů na montáž

2

Pořízení technologie nastavování tvaru zádě plavidla včetně její instalace (včetně související úpravy kormidelního a propulzního zařízení) a úprava záďové části plavidla včetně pořízení materiálu.

Tabulka 15 – Způsobilé náklady pro modernizace uvedené v kapitole 8.2 a 8.3

V rámci všech modernizací této PS 127 D77 221 uvedené v kapitolách 8.1, 8.2 a 8.3 jsou dále přiměřené náklady na vypracování nezbytné technické dokumentace schválené subjektem pověřeným provádět technické prohlídky plavidel, případně klasifikační společností uznanou podle příslušného předpisu EU; způsobilé náklady na vypracování technické dokumentace nesmí překročit 100 000,- Kč.

## 8.5 DPH

Pokud jde o daňový režim podpory, podpora bude poskytována na úhradu způsobilých výdajů bez daně z přidané hodnoty nebo jiných daní. Daně představují v této souvislosti nezpůsobilý výdaj.

## 8.6 Zahájení projektu

Projekty s podporou v rámci této PS 127 D77 221 nezačnou před vydáním Schvalovacího protokolu projektové žádosti. Příjemce podpory předloží čestné prohlášení o této skutečnosti.

## 8.7 Předpokládaná výše účasti SR na financování Pod-podmnožiny subtitleu

Maximální výše podpory může činit (při splnění stanovených podmínek) 85 % způsobilých nákladů<sup>12</sup>. Strukturální fondy EU pokryjí 100 % z celkové podpory.

Celková předpokládaná veřejná podpora PS 127 D77 221 *Pořízení nízkoemisních pohonných a pomocných jednotek a další modernizace s přímými pozitivními dopady na životní prostředí* je 140 000 tis. Kč.

## 8.8 Přiměřenost veřejné podpory<sup>13</sup>

Referenčním plavidlem, ke kterému se vztahuje podpora, je modelové plavidlo o hodnotě 80 000 tis. Kč. Celkové náklady v rámci celého programu veřejné podpory (subtitleu 127 D77 22) nepřesáhnou 30 % této ceny, tzn. 24 000 tis. Kč na jedno zmodernizované plavidlo v rámci celého programu.

**Pro účely vyloučení pochybností se konstatuje, že v rámci splnění této podmínky nejsou zahrnuty modernizace realizované prostřednictvím Operačního programu doprava 2007 – 2013**

<sup>12</sup> Bod 12) Rozhodnutí Komise ve věci Státní podpora [SA.43080](#).

<sup>13</sup> Bod 13) Rozhodnutí Komise ve věci Státní podpora [SA.43080](#).

**(Program Modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy, evidenční číslo – 127 550).9 PS 127 D77 222**

Název podmnožiny subtitulu 127 D77 222	<b>MODERNIZACE PLAVIDEL ZA ÚČELEM ZVÝŠENÍ MULTIMODALITY NÁKLADNÍ PŘEPRAVY</b>
Evidenční číslo	<b>127 D77 222</b>

Tabulka 16 – Identifikační údaje PS 127 D77 222

## **TECHNICKO-EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ**

Modernizace plavidel za účelem zvýšení multimodality nákladní přepravy v případech, kdy se nejedná o kombinovanou dopravu, tzn., kdy se nejedná o systém přepravy zboží v jedné a téže přepravní jednotce o délce nejméně 5,9 m (ve velkém kontejneru, výměnné nástavbě, odvalovacím kontejneru).

### **9.1 Odlehčené stohovací kryty**

Modernizace plavidel nákladní vodní dopravy ve smyslu dovybavení plavidla odlehčenými stohovacími kryty nákladových prostorů urychlí operace nakládky a vykládky v přístavech a zajistí tak flexibilitu plavidel v oblastech nejenom hromadných, ale i kusových přeprav. Při nakládce/vykládce plavidla se odlehčené kryty na sebe naskládají a zakrývají tak minimální prostor jícnu nákladového prostoru. Nakládací/vykládací přístavní zařízení má lepší přístup do nákladového prostoru plavidla, čímž je zajištěna kontinuální nakládka/vykládka plavidla oproti stavu, kdy je plavidlo vybaveno rozměrnými ocelovými kryty, se kterými se během nakládkových/vykládkových operací musí manipulovat.

V případě dovybavení plavidla odlehčenými stohovacími kryty dojde také k efektivnějšímu využití lodního prostoru, zejména pokud obrátka plavidla představuje při cestě tam volně ložený náklad a cestě zpět kusový (nebo obráceně), protože pro plavidlo s trvale odkrytým nákladovým prostorem lze získat náklad vždy obtížněji. Plavidlo bez zakrytovaného nákladového prostoru je využíváno pro přepravy, které nejsou citlivé na povětrnostní podmínky (přepravy hromadného nákladu, přepravy kusového nákladu a přepravy kontejnerů). Dovybavením plavidla stohovacími kryty se zvýší jeho efektivnost ve smyslu navýšení možnosti přeprav o komodity, které musí být při přepravě chráněny před povětrnostními vlivy (obilí, kusový náklad apod.).

Dovybavení plavidla stohovacími kryty umožní navýšení možnosti přepravy o další komodity, které musí být během přepravy chráněny před povětrnostními vlivy.

V případě výměny pojezdových ocelových krytů za odlehčené stohovací se zvýší nosnost plavidla cca o 1-2 % a zároveň se zvýší flexibilita plavidla ve smyslu jeho obrátkovosti, protože v mnoha případech musí provozovatelé z důvodu nakládky

nechávat rozměrné pojezdové kryty v přístavu nakládky a jsou při cestě zpět limitováni odkrytým nákladovým prostorem a najetím do původního přístavu nakládky pro odložené kryty.

Při výměně ocelových pojezdových krytů za odlehčené stohovací dojde ke zvýšení nosnosti plavidla.

## 9.2 Zvýšení jícnu

Zvýšení jícnu znamená objemové zvýšení kapacity plavidla a má význam především při převozu agrárních komodit, které mají malou měrnou hmotnost.

Měrná hmotnost obvyklé agrární komodity je  $0,58 \text{ tun/m}^3$ . Nosnost standardního plavidla v ČR – motorová nákladní loď (dále jen MNL) typ Labe – je 1158 t, s objemem nákladového prostoru  $1265 \text{ m}^3$ . Pokud u tohoto plavidla dojde ke zvýšení jícnu, vzroste jeho objem na  $1515 \text{ m}^3$ . Při přepravách slunečnicového semínka, které má měrnou hmotnost  $0,40 \text{ t/m}^3$  pojme MNL typ Labe celkem  $1265 \text{ m}^3$  objemu této komodity, což představuje ponor plavidla 145 cm a plné využití lodního nákladového prostoru. Hmotnost přepravované komodity je při plném využití nákladového prostoru pouze 506 tun.

V případě zvýšení jícnu tak dojde k vyšší efektivitě přepravy, a to z důvodu navýšení přepravovaného objemu nákladu na zmíněných  $1515 \text{ m}^3$ . U přeprav slunečnicového semínka tak dojde i ke zvýšení přepravní hmotnosti na 606 t, při ponoru plavidla 160 cm.

V důsledku této modernizace dojde k navýšení objemu nákladového prostoru plavidla, konkrétní zvýšení jícnu je závislé od záměru provozovatele a technické způsobilosti plavidla.

## 9.3 Přepravní rámy

Přepravní rámy na osobní automobily, které se upevní na plavidla, docílí v ČR začlenění vodní nákladní dopravy i do oblasti lomených přeprav osobních automobilů, a to zejména ve smyslu přeprav přeshraničních. Významným aspektem je skutečnost, že přepravy osobních vozidel na plavidlech lze zajišťovat i v období nízkých vodních stavů s ohledem na jejich nízkou specifickou hmotnost.

Tato modernizace umožní navýšení o další možný druh přepravy, a to přepravu automobilů při zachování standardního využití plavidla (hromadné přepravy, kusové přepravy a přepravy kontejnerů).

## 9.4 Rozšíření plavidla

Rozšíření plavidla (tlačných člunů) či prodloužení plavidla zvýší nosnost či flexibilitu/využitelnost plavidla, což v konečném důsledku umožní přepravu většího objemu zboží vodní dopravou, respektive zvýšení možnosti přeprav o další komodity.

Modernizace umožní navýšení objemu nákladového prostoru plavidla. Konkrétní zvýšení objemu nákladového prostoru plavidla je závislé od záměru provozovatele a technické způsobilosti plavidla.

## 9.5 Rozšíření jícnu

Rozšíření jícnu umožní flexibilnější nakládku a vykládku zboží s ohledem na jednodušší přístup do nákladového prostoru a v konečném důsledku urychlí operace nakládky a vykládky. Tato modernizace je dále způsobilá umožnit přepravu nových komodit, které by před modernizací nemohly být do plavidla umístěny (například nadrozměrné kusy).

## 9.6 Parametry

Hodnoty všech parametrů v rámci PS 127 D77 222 jsou uváděny bez DPH (Tabulka 17).

PARAMETR	Měrné jednotky	Množství v m2	Celkově / max. hodnota na m2 (v tis. Kč)
Odlehčené stohovací kryty	m2	10 800	54 000 / 5
Zvýšení jícnu	m2	333	10 000 / 30
Přepravní rám	ks	6	6 000 / 1 000
Rozšíření plavidla (tlačných člunů)	Fixní úkon rozšíření + m2	10	25 000 / 2 000 + 20
Prodloužení plavidla	Fixní úkon prodloužení + m	20	30 000/ 1 000 + 350
Rozšíření jícnu	m2 rozšířeného prostoru	500	15 000 / 30

Tabulka 17 – Stanovení parametrů PS 127 D77 222

## 9.7 Stanovení společného indikátoru

Vnitrozemská vodní nákladní doprava představuje z hlediska ekologie nejvhodnější alternativu pro převedení části přepravovaného zboží z přetížené silniční nákladní dopravy. Plavidla se v rámci modernizace stanou v oblasti multimodality konkurenceschopnější a provozně flexibilnější. Přepravní objemy se zvýší převedením části přeprav ze silniční nákladní dopravy na vodní nejen v důsledku větší flexibility využití plavidel, ale v případě některých úprav dojde i ke zvýšení objemové kapacity plavidla.

V této souvislosti je společným indikátorem pro modernizace v rámci PS 127 D77 222 vyhodnocení přínosu modernizace plavidla porovnáním objemů věcí/zboží přepravených plavidlem před modernizací a po modernizaci.

INDIKÁTOR	Systém měření	Výchozí hodnota	Cílová hodnota
Vyhodnocení přínosu modernizace plavidla porovnáním objemů/výkonů přepravených plavidlem před modernizací a po modernizaci [t nebo tkm]	Průběžné vyhodnocování, konečné po uplynutí období udržitelnosti.	100 %	101 % a více

Tabulka 18 – Stanovení společného indikátoru pro PS 127 D77 222

Příjemce musí po uplynutí období udržitelnosti prokázat vyhodnocení přínosu modernizace plavidla porovnáním objemů přepravených plavidlem před modernizací a po modernizaci (v tunách, v tunokilometrech). Příjemce podpory prokazuje správci programové dokumentace splnění cílových hodnot indikátorů (Tabulka 18) - hodnot objemů/výkonů přepravených modernizovaným plavidlem deklarovaných v projektové žádosti (v souladu s kritérii výběru projektů – výchozí hodnota/plánovaná hodnota). Každá modernizace v rámci PD 127 D77 222 musí přinášet deklarované zvýšení objemu přeprav samostatně, tedy musí být následně prokázáno deklarované zvýšení objemu přeprav pro každou modernizaci samostatně.

## 9.8 Způsobilé náklady

Způsobilými náklady<sup>14</sup> schválenými EK v rámci této PS 127 D77 222 jsou náklady uvedené v Tabulce 19.

ZPŮSOBILÉ NÁKLADY PS 127 D 77 222	
1	Pořízení odlehčených stohovacích krytů nákladových prostorů včetně instalace na plavidle
2	Zvýšení jícňů včetně pořízení materiálu
3	Pořízení přepravních rámpů na osobní automobily
4	Rozšíření plavidla (tlačných člunů) či prodloužení plavidla včetně pořízení materiálu

<sup>14</sup> Bod 2.8 Rozhodnutí Komise ve věci Státní podpora [SA.43080](#).



Tabulka 19 – Způsobilé náklady

Způsobilým nákladem v rámci všech modernizací této PS 127 D77 222 jsou dále přiměřené náklady na vypracování nezbytné technické dokumentace schválené subjektem pověřeným provádět technické prohlídky plavidel, případně klasifikační společností uznanou podle příslušného předpisu EU; způsobilé náklady na vypracování technické dokumentace nesmí překročit 100 000,- Kč.

## 9.9 DPH

Pokud jde o daňový režim podpory, podpora bude poskytována na úhradu způsobilých výdajů bez daně z přidané hodnoty nebo jiných daní. Daně představují v této souvislosti nezpůsobilý výdaj.

## 9.10 Zahájení projektů

Projekty s podporou v rámci této PS 127 D77 222 nezačnou před vydáním Schvalovacího protokolu projektové žádosti. Příjemce podpory předloží čestné prohlášení o této skutečnosti.

## 9.11 Předpokládaná výše účasti SR na financování PS

Maximální výše podpory může činit (při splnění stanovených podmínek) až 85% způsobilých výdajů pro malé podniky a 75 % způsobilých výdajů pro střední podniky<sup>15</sup>. Strukturální fondy EU pokryjí 100 % z celkové podpory.

Celková předpokládaná podpora PS 127 D77 222 Modernizace plavidel za účelem zvýšení multimodality nákladní přepravy je 140 000 tis. Kč.

## 9.12 Přiměřenost veřejné podpory<sup>16</sup>

Referenčním plavidlem, ke kterému se vztahuje podpora, je modelové plavidlo o hodnotě 80 000 tis. Kč. Celkové náklady v rámci celého programu veřejné podpory (subtitulu 127 D77 22) nepřesáhnou 30 % této ceny, tzn. 24 000 tis. Kč na jedno zmodernizované plavidlo v rámci celého programu.

Pro účely vyloučení pochybností se konstatuje, že v rámci splnění této podmínky nejsou zahrnuty modernizace realizované prostřednictvím Operačního programu doprava 2007 – 2013 (Program Modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy, evidenční číslo – 127 550).

<sup>15</sup> Bod 12) Rozhodnutí Komise ve věci Státní podpora [SA.43080](#).

<sup>16</sup> Bod 13) Rozhodnutí Komise ve věci Státní podpora [SA.43080](#).



## 10 PS 127 D77 223

Název PS 127 D77 223	<b>MODERNIZACE PLOVIDEL VEDOUcí KE ZVÝŠENí BEZPEČNOSTI VNITROZEMSKÉ PLOVBY</b>
Evidenční číslo	<b>127 D77 223</b>

Tabulka 20 – Identifikační údaje PS 127 D77 223

## TECHNICKO-EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNí

### 10.1 Příkladové dokormidlovací zařízení

Dovybavení plavidel přídřovým dokormidlovacím zařízením výrazně zlepší bezpečnost vnitrozemské plavby, kdy při zhoršených plavebních podmínkách pomáhá toto zařízení udržet plavidlo v požadovaném směru plavby a zlepšuje tak manévrovací vlastnosti plavidla.

Význam přídřového dokormidlovacího zařízení je nejen v oblasti manévrování (zajíždění do plavebních komor, do přístavů, při otáčení plavidla apod.), ale i v oblasti hospodárnosti provozu pohonné jednotky (hlavního motoru), protože bez přídřového dokormidlovacího zařízení se složitější manévrování plavidla uskutečňuje pouze použitím hlavního motoru, a to opakovaným přidáváním a snižováním otáček vpřed i vzad, čímž dochází k opakovanému zatěžování celého systému, nárůstu spotřeby pohonných hmot, a to vše při malé účinnosti kormidel z důvodu nízké rychlosti. Přídřové dokormidlovací zařízení tedy výše zmiňované manévrovací problémy nejen odstraňuje, ale svou účinností odlehčuje pohonné jednotce plavidla, u které nedochází k prudkému navyšování otáček a tím i k nárůstu spotřeby a nadměrnému uvolňování emisí výfukových plynů do ovzduší.

Na řadě vodních evropských cest je dnes přídřové dokormidlovací zařízení podmínkou k plavbě, a to především z důvodu větší bezpečnosti. Vybavit plavidla tímto zařízením neznamená jen zvýšení bezpečnosti vnitrozemské plavby, ale také posílení konkurenceschopnosti plavidel na přepravním trhu EU, kde pro ně nebude omezení v souvislosti s přístupem na určité evropské vodní cesty.

V rámci instalace přídřového dokormidlovacího zařízení, jehož součástí je instalace spalovacího motoru, nesmějí emise CO, HC a NO<sub>x</sub> a emise tuhých znečišťujících látek PM/PT překročit hodnoty definované v nařízení 2016/1628, a to pro motory určené k jinému účelu než k pohonu vnitrozemských plavidel, lokomotiv a motorových vozů.

## 10.2 Výměna obšívek

Výměna obšívek výrazně významně přispěje ke zkvalitnění podponorové části plavidla, a to ve smyslu jeho vodotěsnosti a pevnosti.

Zkorodovaná a ztenčená obšívka plavidla představuje dvě potenciální hrozby uvedené v Tabulce 21.

HROZBA		POPIS HROZBY
1	Negativní dopad na bezpečnost plavby	z důvodu hloubkové koroze může dojít ke snížení podélné pevnosti trupu plavidla a k jeho následnému pevnostnímu poškození, které může vést až k jeho zlomení
2	Negativní dopad na životní prostředí	netěsnostmi, ke kterým jsou nejvíce náchylná zkorodovaná místa obšívky, může dojít k úniku látek (přepravovaný náklad, ropné produkty) do vodního toku/vodní infrastruktury anebo je koroze obšívky již v takovém stavu, že může dojít ke snížení podélné pevnosti a následnému zlomení trupu plavidla a následky povedou nejen k lokálním ekologickým škodám

Tabulka 21 – Hrozby zkorodované obšívky

## 10.3 Radarová zařízení

Radarová zařízení jsou na plavidlech EU již běžným standardem a významně přispívají k bezpečnosti plavby, zejména v podmínkách snížené viditelnosti.

Vybavení plavidla radarovým zařízením představuje pro vnitrozemskou plavbu významný bezpečnostní prvek a současně zvyšuje flexibilitu plavidla na přepravním trhu. Takto vybavená plavidla mohou totiž realizovat přepravy nezávisle na denních podmínkách viditelnosti (den/noc) a mohou tak zrychlit svou obrátkovost a zvýšit objem přeprav po vodní dopravní cestě. Zvýšená flexibilita samozřejmě představuje i eliminaci nejrůznějších zpoždění, které mohou být spojené s dodávkou přepravovaného zboží po vodní dopravní cestě za silně snížených podmínek viditelnosti, které způsobují např. mlhy.

## 10.4 Náhrada nátěrů

Náhrada nátěrů podponorových částí (obšívek) plavidla, respektive nová povrchová úprava/ochrana podponorových částí (obšívek) plavidla, zlepšuje ochranu lodního trupu, čímž snižuje riziko proražení trupu – plavební nehody a následného vzniku ekologické škody. Vhodné nátěry mají také pozitivní vliv na tření s pozitivním dopadem na spotřebu. V případě náhrady nátěrů obsahujících škodlivé sloučeniny (například rtuti, arsenu, organických sloučenin cínu či hexachlorocyklohexan) dochází k přímému snížení zátěže životního prostředí.

## 10.5 Rekonstrukce elektrické instalace

Rekonstrukce elektrické instalace sníží pravděpodobnost závady na elektrickém systému plavidla, která by mohla vyústit v požár na plavidle či ve výpadek ovládacích systému plavidla.

## 10.6 Parametry

Hodnoty všech parametrů v rámci PS 127 D77 223 jsou uváděny bez DPH.

	PARAMETR	Měrné jednotky	Množství v m2 nebo v ks v PS	Celkově v PS/max. hodnota na m2 nebo v ks (v tis. Kč)
I.	Příd'ové dokormidlovací zařizování	ks	5	20 000 / 3 600
II.	Výměna obšívky	m2	5100	79 000 / 15,5
III.	Radarové zařizování	ks	10	5 370 / 537
IV.	Náhrada nátěrů podponorových částí (obšívek)	m2		4 / 1
V.	Nová povrchová úprava/ochrana podponorových částí (obšívek)	m2		4 / 1,5
VI.	Rekonstrukce elektrické instalace na plavidle	ks (na plavidlo)	10	25 000 / 2 500

Tabulka 22 – Parametry PS 127 D77 223

## 10.7 Indikátory

Indikátory pro PS 127 D77 223 (Tabulka 23) jsou nastaveny do 3 úrovní, a to pro modernizace uvedené v kapitolách 10.2 – 10.4 (nebo také označení jako I. – III.), dále pak pro modernizace uvedené v kapitole 10.5 (nebo také označení jako IV. – V.) a pro modernizace uvedené v kapitole 10.6 (nebo také označení jako VI.).

INDIKÁTOR	System měření	Výchozí hodnota	Cílová hodnota
<b>Snížení počtu plavebních nehod u modernizací I. – III.</b>	Průběžné vyhodnocování, konečné po uplynutí období udržitelnosti.	100 %	90 %
<b>Prodloužení životnosti podponorových částí (obšívek) plavidla (modernizace IV. – V.)</b>	Průběžné vyhodnocování, konečné po uplynutí období udržitelnosti.	100 %	120 %
<b>Snížení počtu závad elektrické instalace na plavidle (modernizace VI.)</b>	Průběžné vyhodnocování, konečné po uplynutí období udržitelnosti.	100 %	90 %

Tabulka 23 – Indikátory PS 127 D77 223

Počet ohlášených nehod ve vnitrozemské vodní dopravě od roku 2000 je v ČR průměrně 13 ročně.<sup>17</sup> Indikátor představuje dosažení 10 % snížení počtu plavebních nehod, kdy je výchozí stav počtu nehod nastaven jako hodnota 100 % (ve vazbě na modernizované plavidlo).

Náhrada nátěrů podponorových částí (obšívek) respektive nová povrchová úprava/ochrana podponorových částí (obšívek) plavidla, zlepšuje ochranu lodního trupu. Tato míra ochrany musí být kvantifikována subjektem oprávněným provádět technické prohlídky plavidel. Indikátor představuje dosažení 20 % zvýšení životnosti podponorových částí (obšívek) plavidla, kdy je výchozí stav nastaven jako hodnota 100 %.

Rekonstrukce elektrické instalace sníží pravděpodobnost závady na elektrickém systému plavidla. Indikátor v této souvislosti představuje snížení počtu závad na elektrickém systému.

Příjemce podpory prokazuje správci programové dokumentace splnění cílových hodnot indikátorů. V případě indikátoru snížení počtu plavebních nehod a indikátoru snížení počtu závad na elektrické instalaci může příjemce podat relevantní zdůvodnění, proč nejsou cílové hodnoty indikátorů u konkrétního jednotlivého plavidla dosaženy (např. že modernizované plavidlo nebylo v minulosti účastníkem plavební nehody/nemělo závadu na elektrickém systému; k plavební nehodě došlo v důsledku úplného zavinění třetí osoby, zmodernizované plavidlo provozem bez

<sup>17</sup> Ročenky dopravy České republiky 2005 a násl., část 6.3. Nehody ve vnitrozemské vodní dopravě. Podle § 31 odst. 2 zákona o vnitrozemské plavbě ohlašovací povinnost se nevztahuje na takovou nehodu, jejímž účastníkem je pouze jedno plavidlo a jejímž důsledkem je poškození pouze tohoto plavidla nebo jím přepravovaného nákladu.

nehod přispělo k celkové bilanci snížení počtu plavebních nehod, plavební nehoda neměla souvislost s předmětnou modernizací plavidla).

Každá modernizace v rámci PD 127 D77 223 musí přinášet deklarované snížení počtu plavebních nehod, prodloužení životnosti podponorových částí (obšívky) plavidla nebo snížení počtu závad na elektrické instalaci samostatně, tedy musí být následně prokázáno příjemcem deklarované splnění hodnot indikátorů pro každou modernizaci samostatně.

## 10.8 Způsobilé náklady

Způsobilými náklady<sup>18</sup> schválenými EK v rámci této PS 127 D77 223 jsou náklady uvedené v Tabulce 24.

ZPŮSOBILÉ NÁKLADY PS 127D77 223	
1	Dovybavení plavidel příďovým dokormidlovacím zařízením včetně instalace na plavidle
2	Pořízení a výměna obšívky včetně výměny součástí plavidla dotčených výměnou obšívky
3	Vybavení radarovým zařízením včetně instalace na plavidle
4	Náhrada nátěrů podponorových částí (obšívky) nebo nová povrchová úprava/ochrana podponorových částí (obšívky) včetně pořízení nátěrů/materiálu pro povrchovou úpravu
5	Rekonstrukce elektrické instalace na plavidle včetně pořízení materiálu

Tabulka 24 – Způsobilé náklady

Způsobilým nákladem v rámci všech modernizací této PS 127 D77 222 jsou dále přiměřené náklady na vypracování nezbytné technické dokumentace schválené subjektem pověřeným provádět technické prohlídky plavidel, případně klasifikační společností uznanou podle příslušného předpisu EU; způsobilé náklady na vypracování technické dokumentace nesmí překročit 100 000,- Kč.

## 10.9 DPH

Pokud jde o daňový režim podpory, podpora bude poskytována na úhradu způsobilých výdajů bez daně z přidané hodnoty nebo jiných daní. Daně představují v této souvislosti nezpůsobilý výdaj.

<sup>18</sup> Bod 2.8 Rozhodnutí Komise ve věci Státní podpora [SA.43080](#).

### **10.10 Zahájení projektů**

Projekty s podporou v rámci této PS 127 D77 223 nesmí začít před vydáním Schvalovacího protokolu projektové žádosti.

### **10.11 Předpokládaná výše účasti SR na financování PS**

Maximální výše podpory může činit (při splnění stanovených podmínek) až 85% způsobilých výdajů pro malé podniky a 75 % způsobilých výdajů pro střední podniky<sup>19</sup>. Strukturální fondy EU pokryjí 100 % z celkové veřejné podpory.

Celková předpokládaná veřejná podpora v rámci PS 127 D77 223 je 140 000 tis. Kč.

### **10.12 Přiměřenost veřejné podpory<sup>20</sup>**

Referenčním plavidlem, ke kterému se vztahuje podpora, je modelové plavidlo o hodnotě 80 000 tis. Kč. Celkové náklady v rámci celého programu veřejné podpory ( subtitulu 127 D77 22) nepřesáhnou 30 % této ceny, tzn. 24 000 tis. Kč na jedno zmodernizované plavidlo v rámci celého programu.

Pro účely vyloučení pochybností se konstatuje, že v rámci splnění této podmínky nejsou zahrnuty modernizace realizované prostřednictvím Operačního programu doprava 2007 – 2013 (Program Modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy, evidenční číslo – 127 550).

---

<sup>19</sup> Bod 12) Rozhodnutí Komise ve věci Státní podpora [SA.43080](#).

<sup>20</sup> Bod 13) Rozhodnutí Komise ve věci Státní podpora [SA.43080](#).

## 11 SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 – Identifikační údaje programu .....	7
Tabulka 2 – Název a evidenční číslo EDS .....	8
Tabulka 3 – Specifický cíl OPD pro oblast podpory modernizace nákladních plavidel .....	10
Tabulka 4 – Intervence pro dosažení cílů .....	11
Tabulka 5 – Věcné cíle programu .....	11
Tabulka 6 – Maximální možná míra veřejné podpory stanovená ze způsobilých výdajů .....	13
Tabulka 7 – Přehled povinných údajů a příloh.....	14
Tabulka 8 – Identifikační údaje PS 127 D77 221.....	29
Tabulka 9 – Parametry remotorizace .....	31
Tabulka 10 – Způsobilé náklady remotorizace.....	32
Tabulka 11 – Parametry modernizace propulzního zařízení .....	32
Tabulka 12 – Indikátory modernizace propulzního zařízení.....	33
Tabulka 13 – Parametry remodelace zádě plavidla .....	34
Tabulka 14 – Indikátor pro remodelaci zádě plavidla .....	34
Tabulka 15 – Způsobilé náklady pro modernizace uvedené v kapitole 8.2 a 8.335	
Tabulka 16 – Identifikační údaje PS 127 D77 222.....	36
Tabulka 17 – Stanovení parametrů PS 127 D77 222 .....	38
Tabulka 18 – Stanovení společného indikátoru pro PS 127 D77 222 .....	39
Tabulka 19 – Způsobilé náklady .....	40
Tabulka 20 – Identifikační údaje PS 127 D77 223.....	41
Tabulka 21 – Hrozby zkorodované obšívky.....	42
Tabulka 22 – Parametry PS 127 D77 223 .....	43
Tabulka 23 – Indikátory PS 127 D77 223.....	44
Tabulka 24 – Způsobilé náklady .....	45