

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

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

2.3. ZDROJE FINANCOVÁNÍ

A. Prostředky EU

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

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

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

uplatněno tzv. pravidlo n+3¹³. Faktické čerpání prostředků je závislé na průběhu a výsledku nabídkových řízení na dopravce (případně postupu uzavírání smluv o veřejných službách přímo), zajišťujících závazek veřejné služby na objednávku MD. Rozdělení prostředků z rozpočtu EU do jednotlivých let udává tabulka (v mil. Kč):

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

B. Státní rozpočet

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

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

C. Zdroje krajů

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

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

3. TECHNICKO – EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ CÍLŮ PROGRAMU

3.1. VYMEZENÍ CÍLŮ PROGRAMU

Cíle Programu jsou:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Stávající park vozidel v oblasti železniční dopravy z technických nebo ekonomických důvodů neumožňuje v plné míře naplnit cíle interoperability železniční dopravy. Je sice skutečností, že Česká republika bude podporovat i dosazení interoperabilních zařízení do stávajícího vozidlového parku²⁶, ale dodatečné vybavování stávajících vozidel, která nebyla projektována s ohledem na současné potřeby interoperability, je velmi nákladné a není možné realizovat plošně pro celý vozidlový park české železnice. Přitom rozsah vozidlového parku, který je alespoň částečně používán na výkony v rámci závazku veřejné služby, je značný. K 31. 12. 2013 se jednalo v případě dominantního dopravce ČD, a.s., jednalo o 3342 osobních vozů a 2590 hnacích vozidel (lokomotiv, motorových vozů a jednotek)²⁷. Uvedený vozidlový park se sice

²⁵ Ust. § 23 zákona o veřejných službách

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

²⁷ Statistická ročenka ČD 2013, strana 2 a 3.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Naplňování tohoto cíle formou podpory nákupu nových vozidel umožní:

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

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

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

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

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

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

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

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

Snaha o zatraktivnění veřejných služeb v přepravě cestujících je tak společným jmenovatelem jednotlivých složek tohoto cíle. S ohledem na přepravní segment veřejné dopravy, ve kterém budou vozidla nasazována, musí nastavení parametrů poskytované služby respektovat specifické potřeby cestujících, počínaje pohodlím a servisem pro nadregionální cesty a konče dostatečnou kapacitou a promyšleným uspořádáním vozidla v příměstské dopravě na krátké vzdálenosti. Všechny tyto parametry se objednatel a dopravce z výše uvedených důvodů snaží nastavit tak, aby nabídly cestujícímu atraktivní alternativu k cestě autem. Problematika tohoto cíle částečně souvisí s oblastí integrovaných dopravních systémů, jejichž páteřní součástí železnice tvoří. To ale nejde učinit bez moderních vozidel. Významná část stávajícího vozidlového parku ale odpovídá představám o kultuře cestování z doby před rokem 1980. Typickým prvkem těchto vozů byl např. koženkový potah sedadel, větrání formou otevíratelných oken (z důvodu hluku a pohybu vzduchu ve vozidle je tato forma větrání rychlostech nad cca. 100 km/h problematická), dveře do vozů bez možnosti jejich centrálního uzavření a blokování za jízdy nebo během zastavení mimo stanici apod. Tyto a řada dalších

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

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

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

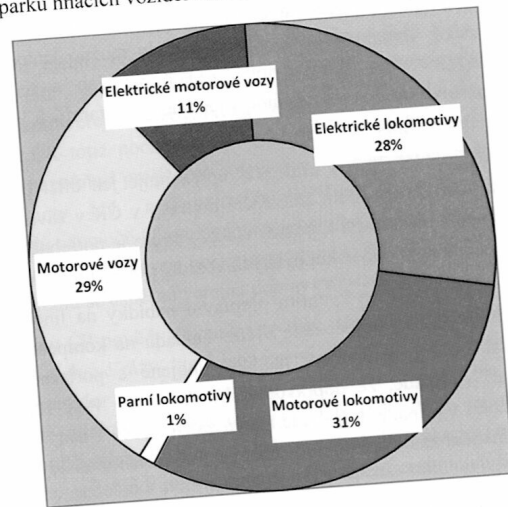
V programu uvažovaná částka 20,264 mld. Kč reprezentuje jen dílčí část hodnoty parku vozidel, potřebných pro zajištění osobní železniční dopravy v ČR v závazku veřejné služby (viz též orientační propočty na straně 14, poznámka 22). Proto je potřebné uvažovat s dvojnásobným (přímým a nepřímým) účinkem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

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

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

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

Graf 1: Struktura parku hnacích vozidel dominantního dopravce ČD³⁵



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

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

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

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

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

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

Naplnění tohoto cíle formou podpory nákupu nových vozidel povede k:

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

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

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

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

⁴⁰ Ročenka dopravy ČR 2013, strana 42.

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

Naplnění tohoto cíle formou podpory nákupu nových vozidel umožní:

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

4. PODMÍNKY POSKYTNUTÍ PODPORY

4.1. PŘÍJEMCI PODPORY

Příjemce podpory lze rozdělit do dvou kategorií:

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

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

4.2. ZPŮSOBILÉ VÝDAJE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- musí být doloženy průkaznými doklady.

Způsobilými výdaji v rámci všech podprogramů nejsou zejména⁴⁶:

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

Daně jsou obecně nezpůsobilým výdajem.

Ostatní podmínky pro poskytování podpory:

- Podpora nemůže být poskytnuta žadatelům, kteří nemají vypořádány všechny závazky vůči státnímu rozpočtu (k 31. prosinci předchozího roku)⁴⁷. Podporu rovněž nelze poskytnout subjektu, vůči kterému bylo vydáno rozhodnutí o úpadku a to i v době mezi podáním žádosti o dotaci do vydání Rozhodnutí, případně na kterého byla vyhlášena exekuce či se nachází v likvidaci.
- Nová vozidla pořízená z dotace musí být provozována výhradně na dopravních výkonech zajišťovaných v závazku veřejné služby, a to po celou dobu ekonomické životnosti vozidla. Do přípustných dopravních výkonů mohou být zahrnuty i výkony manipulační a technologické, pokud je jejich realizace spojena s provozem a údržbou předmětného vozidla. Nasazení vozidla na jakýchkoliv jiných dopravních výkonech může být v mimořádných a odůvodněných případech výslovně odsouhlaseno poskytovatelem dotace. Výkony mimo závazek veřejné služby, provozované úplatně jsou výslovně vyloučeny.
- Pokud v průběhu doby ekonomické životnosti zakoupeného vozidla (zpravidla 10 let) příjemce podpory skončí plnění smlouvy o veřejných službách tímto vozidlem, je povinen postupovat jedním z následujících způsobů:

⁴⁶Kromě uvedeného nemohou být způsobilé především o výdaje, které nemohou být spolufinancovány z dotace, pokud nejsou v souladu s příslušnými předpisy EU, národními pravidly nebo dalšími pravidly stanovenými příslušným poskytovatelem podpory. Pro programové období 2007 – 2013 tato pravidla stanovuje Manual of Guidance for the Management of the ERDF and ERDF, v příručce způsobilých výdajů pro programy spolufinancované ze SF a FS na programové období 2007 – 2013, v případě programového období 2014 – 2020 se jedná o Metodický pokyn pro způsobilost výdajů pro vykazování v programovém období 2014 – 2020.

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

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

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

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

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

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



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

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

4.3. UDRŽITELNOST PROJEKTOVÉHO ZÁMĚRU

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

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

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



5. KRITÉRIA A ZPŮSOB HODNOCENÍ ŽÁDOSTI O POSKYTNUTÍ DOTACE

5.1. OBSAH ŽÁDOSTI

Pro projekty spadající svou realizací do OPD 2007-2013, podává žadatel projektovou žádost prostřednictvím aplikace Benefit7⁵². Kromě elektronické žádosti je žadatel povinen zpracovat a předložit Ministerstvu dopravy ČR žádost i v listinné podobě. Listinnou podobou žádosti se rozumí výtisk finalizované sestavy formuláře projektové žádosti zpracované v aplikaci Benefit7. K tomuto formuláři musejí být dále připojeny všechny povinné přílohy specifikované v Pokynech pro žadatele OPD. Při podávání žádosti postupuje žadatel dle kapitoly 3.1 Pokynů pro žadatele OPD⁵³ a dle Pokynů pro vyplnění projektové žádosti OPD v aplikaci Benefit7⁵⁴.

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

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

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

5.2. POSTUP HODNOCENÍ

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

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

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

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

⁵⁵ Podle § 9 zákona o veřejných službách.

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

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

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

⁵⁶ podle §4 zákona o veřejných službách.

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

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

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

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

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

⁵⁷ Příloha Nařízení č. 1370/2007.

⁵⁸ Evropský dotační systém, obdoba systému Isprofín.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7. VYHODNOCENÍ EFEKTIVNOSTI ZDROJŮ VYNALOŽENÝCH NA PŘÍPRAVU A REALIZACI PROGRAMU

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

8. KONTROLNÍ ČINNOST V RÁMCI PROGRAMU

Kontroly budou prováděny v souladu s následujícími předpisy:

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

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

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



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo
dopravy 

Ministerstvo dopravy České republiky
Řídící orgán OP Doprava



**Specifické podmínky pro výzvu č. 28 OPD v rámci
programu
„Pořízení a modernizace železničních
kolejových vozidel“**

červen 2017

OBSAH:

1.	ÚVOD	2
1.1	VZTAH K PRAVIDLŮM PRO ŽADATELE A PŘÍJEMCE OPD A K DOKUMENTACI PROGRAMU 127 65	2
1.2	KOMPETENCE A KONTAKTY	2
2.	VYMEZENÍ POUŽITÝCH POJMŮ A ZKRATEK.....	3
2.1	VYMEZENÍ POJMŮ (NEUVEDENÝCH NEBO ODLIŠNÝCH OD PRAVIDEL PRO ŽADATELE A PŘÍJEMCE OPD)	3
2.2	POUŽITÉ ZKRATKY	3
3.	PODMÍNKY PODPORY A CHARAKTERISTIKA PODPOROVANÝCH INVESTIC.....	4
3.1	PŘÍJEMCI PODPORY	4
3.2	ZPŮSOBILÉ VÝDAJE	4
3.3	NEZPŮSOBILÉ VÝDAJE	4
3.4	PŘESNÉ PODMÍNKY POSKYTNUTÍ PODPORY	4
3.5	DALŠÍ UPŘESŇUJÍCÍ PODMÍNKY PRO POSKYTNUTÍ PODPORY	4
3.6	UPŘESŇUJÍCÍ PODMÍNKY PRO ZÁRUKY PŘEVODU Z DOTACE POŘÍZENÝCH VOZIDEL	4
4.	INDIKÁTORY A UDRŽITELNOST VÝSTUPŮ PROJEKTU	5
5.	HODNOCENÍ ŽÁDOSTÍ O PODPORU	5
6.	UPŘESNĚNÍ POŽADOVANÝCH PŘÍLOH ŽÁDOSTI O PODPORU	5

1. Úvod

Tento program (Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel – ev. č. 127 65) je jedním z programů, které jsou určeny k naplnění **Specifického cíle 1.5 - Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku** a to v rámci INVESTIČNÍ PRIORITY 3 prioritní osy 1: Rozvoj a zlepšování dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, včetně systémů s nízkou hlučností, a nízkouhlíkových dopravních systémů, včetně vnitrozemské a námořní lodní dopravy, přístavů, multimodálních spojů a letištní infrastruktury s cílem podporovat udržitelnou regionální a místní mobilitu (nařízení (EU) č. 1300/2013 o Fondu soudržnosti, čl. 4, odst. (d), bod ii.). Realizací programu je podporováno zvýšení atraktivity osobní železniční dopravy, vedoucí ke zvýšení podílu této dopravy na přepravním trhu.

1.1 Vztah k Pravidlům pro žadatele a příjemce OPD a k dokumentaci programu 127 65

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 výzvy upřesňují ustanovení týkající se přípravy a implementace projektů uvedená v platné verzi Pravidel pro žadatele a příjemce OPD.

Tyto specifické podmínky výzvy dále upřesňují ustanovení uvedená v dokumentaci programu Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel (ev. č. 127 65, dále jen „Program“).

Specifické podmínky výzvy jsou pro žadatele a příjemce závazné.

1.2 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 **Odbor veřejné dopravy** (O 190).

Žadatelé se mohou v případě dotazů obrátit na kontakty uvedené na webu Řídicího orgánu OPD na stránce s dokumentací výzvy (<http://web.opd.cz/vyzva-28/>) nebo na e-mail zkv@opd.cz. V případě technických dotazů se lze obrátit přímo na zástupce Odboru veřejné dopravy:

- Ing. Jan Příkryl, tel. 225 131 210, e-mail: jan.prikryl@mder.cz
- Ing. Ivo Hruban, PhD., tel. 225 131 207, e-mail: ivo.hruban@mder.cz

2. Vymezení použitých pojmů a zkratek

2.1 Vymezení pojmů (neuvezených nebo odlišných od Pravidel pro žadatele a příjemce OPD)

Dnem zahájení realizace projektu je datum prvního právně závazného příslbu objednávky vozidel.

Doba udržitelnosti (trvalost operace) je doba 5 let od data, kdy projekt nabyl centrálního stav¹ „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 její příloze.

Dopravce je provozovatel drážní dopravy podle § 2 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách.

Objednatel veřejné dopravy je orgán veřejné správy (zpravidla kraj) objednavatel regionální železniční dopravy v závazku veřejné služby podle Nařízení (EU) č. 1370/2007.

Smlouva o veřejných službách je smluvní vztah mezi objednatelem a dopravcem uzavřený na základě článku 3 Nařízení (EU) č. 1370/2007, vedoucí k zajištění regionální veřejné dopravy na železnici v závazku veřejné služby.

Železniční vozidlo je kolejové vozidlo, sloužící k přepravě osob po železnici odpovídající ustanovením zákona č. 266/1994 Sb., o drahách.

2.2 Použité zkratky

ČR – Česká republika

EU – Evropská unie

ETCS – European Train Control System, česky evropský vlakový zabezpečovací systém

GSM-R – Global System for Mobile Communications – Railway, mezinárodní mobilní bezdrátové komunikace určený pro železniční aplikace

OPD – Operační program Doprava (2014 – 2020)

PPŽaP – Pravidla pro žadatele a příjemce OPD

ŘO OPD – Řídicí orgán Operačního programu Doprava (Ministerstvo dopravy)

TSI – Technické specifikace pro interoperabilitu

ZV – způsobilý výdaj

3. Podmínky podpory a charakteristika podporovaných investic

Předmětem podpory poskytované v rámci tohoto Programu jsou investice:

- na pořízení železničních kolejových vozidel, která jsou určena k provozu železniční dopravy regionálního charakteru, zajišťované prostřednictvím veřejných službách. Podrobněji viz kapitola 3.2.

3.1 Příjemci podpory

Příjemce podpory mohou být pouze:

¹ Centrální stav udává stav příslušné žádosti o podporu (projektu) z hlediska jejího projektového stavu MS2014+. O změnách stavu je žadatel/příjemce průběžně informován v systému IS KP14+.

□ Dopravci s licencí dle § 24 a násl. zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách ve znění pozdějších předpisů, kteří nejpozději k datu vydání rozhodnutí o poskytnutí dotace mají uzavřenu smlouvu o veřejných službách podle zákona o veřejných službách.

□ Kraje jako objednatelé dle § 3 odst. 2 zákona o veřejných službách v případě, že budou vlastníky z dotace pořízených vozidel..

3.2 Způsobilé výdaje

Společné zásady pro způsobilost výdajů jsou uvedeny v PPŽaP, kap. 12.6 a 12.7. Níže je uvedeno zpřesnění výdajů považovaných za způsobilé v rámci tohoto Programu:

- 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 o podporu;
- c) ZV musí být řádně doložené doklady o jejich zaplacení.

Způsobilým výdajem je v tomto Programu pouze nákup nového vozidla pro nadregionální nebo regionální železniční osobní dopravu. Podpořeny mohou být výhradně tyto konfigurace vozidel:

- elektrické jednotky a vozy,
- motorové jednotky a vozy,
- netrakové jednotky s lokomotivou,
- netrakové jednotky samostatně a
- ucelené soupravy osobních vozů klasické stavby, umožňující sestavení standardní vlakové soupravy dle příslušné smlouvy o veřejných službách v drážní dopravě z vozidel pořízených z dotace. Provozování jiných, než z dotace pořízených, vozidel ve vlakové soupravě je přípustné pouze v případě mimořádně zvýšené poptávky po přepravě (např. před státními svátky) po předchozí dohodě s objednatelem předmětných výkonů v závazku veřejné služby. Soupravy osobních vozů je možno podpořit jak samostatně tak v odůvodněných případech i s hnacím vozidlem. Elektrická hnací vozidla musí být vyjma odůvodněných případů schopna provozu na střídavé trakční soustavě 25 kV 50 Hz. Blíže jsou konfigurace vozidel specifikovány v kapitole 4.2 Programu.

3.3 Nezpůsobilé výdaje

Kategorie nezpůsobilých výdajů jsou vymezeny v PPŽaP, kap. 12.8 „Nezpůsobilé výdaje“. Z hlediska tohoto Programu (odlišně od PPŽaP) jsou za nezpůsobilé výdaje považovány takové výdaje, které nastaly před předložením žádosti o podporu.

Daně jsou obecně nezpůsobilým výdajem. Pokud je příjemce podpory plátcem DPH, pak není oprávněn nárokovat si za způsobilý výdaj DPH s nárokem na odpočet (pro subjekty, které nejsou plátcem DPH, je DPH způsobilým výdajem). Takový příjemce (zpravidla objednatel veřejné dopravy, pro nějž vlastnictví železničních kolejových vozidel nepředstavuje ekonomickou činnost) pak (je-li to v souladu s platnými pravidly o účetnictví) je oprávněn snižovat o přijatou dotaci pořizovací cenu vozidla, pokud přijatou dotaci, časově rozprostřenou na dobu odepisování, účtuje do výnosů. V takovém případě je možné, že hodnota vozidla bude za dobu jeho používání promítnuta do nákladů objednatele formou odpisů, které se stanou jednou z kalkulačních položek nájemného fakturovaného dopravci a dopravce uplatní v souladu s uzavřenou smlouvou o veřejných službách nájemné jako kompenzovatelnou položku vůči objednateli. Z hlediska finančních toků je mechanismus tohoto modelu odlišný od modelu pořizování vozidel dopravcem, dopad na výši souhrnné

1) doklad o zveřejnění záměru uzavřít smlouvu o veřejných službách na základě nabídkového řízení v Úředním věstníku Evropské unie na základě článku 7 odstavce 2 Nařízení (EU) č. 1370/2007

Dopravce je povinen k žádosti o dotaci doložit kopii oznámení předběžných informací pro veřejnou zakázku na služby v Úředním věstníku Evropské unie. Jedná se o běžný formulář pro oznámení podle čl. 7 odst. 2 Nařízení (EU) č. 1370/2007, který musí být zveřejněn nejméně jeden rok před zahájením řízení výzvy k podání nabídek v dodatku k Úřednímu věstníku Evropské unie. Z doloženého oznámení musí být zřejmé, že smlouva bude zadána v otevřeném nabídkovém řízení (jedná se o informaci v oddíle IV oznámení).

- **Varianta B1 – žadatelem o dotaci je objednatel veřejných služeb, k zadání veřejných služeb dopravci dochází na základě přímého zadání až na dobu 10 let, kdy nebyl deklarován relevantní zájem jiných dopravců**

K žádosti o dotaci je nezbytné doložit:

1) doklad o zveřejnění záměru uzavřít smlouvu o veřejných službách na základě přímého zadání v Úředním věstníku Evropské unie na základě článku 7 odstavce 2 Nařízení (EU) č. 1370/2007, obsahující informaci o možnosti využití podpory z OPD na pořízení vozidel, popřípadě jeho oprava zveřejněná v Úředním věstníku Evropské unie alespoň po dobu čtyř měsíců.

Objednatel je povinen k žádosti o dotaci doložit kopii oznámení předběžných informací pro veřejnou zakázku na služby v Úředním věstníku Evropské unie. Jedná se o běžný formulář pro oznámení podle čl. 7 odst. 2 Nařízení (EU) č. 1370/2007, který musí být zveřejněn nejméně jeden rok před zahájením řízení výzvy k podání nabídek v dodatku k Úřednímu věstníku Evropské unie. Z doloženého oznámení musí být zřejmé, že smlouva bude zadána na základě přímého zadání (jedná se o informaci v oddíle IV oznámení).

V případě, že oznámení předběžných informací neobsahuje informaci o možnosti využití podpory z OPD na pořízení vozidel na konkrétním provozním souboru, je nezbytné zveřejnit v Úředním věstníku Evropské unie změnu oznámení. Předmětná informace o možnosti využití podpory z OPD na pořízení vozidel musí být zveřejněna v oddíle VI. 1. oznámení a musí obsahovat vymezení dopravních výkonů, na nichž předpokládá na obnovu vozidel využití podpory z OPD, a musí obsahovat informaci, že na internetových stránkách www je uveden vzorový formulář pro uplatnění relevantního zájmu o sjednání smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na dopravních výkonech, na nichž objednatel předpokládá na obnovu vozidel využití podpory z OPD. Žádost o dotaci lze podat nejdříve po uplynutí čtyř měsíců od dne, kdy byla v Úředním věstníku Evropské unie zveřejněna informace o možnosti využití podpory z OPD na pořízení vozidel.

2) prohlášení objednatele, že v období čtyř měsíců od dne, kdy byla v Úředním věstníku Evropské unie zveřejněna informace o možnosti využití podpory z OPD na pořízení vozidel, nebyl ze strany jiných dopravců vyjádřen relevantní zájem o zajištění veřejných služeb.

Objednatel je povinen k žádosti o dotaci doložit prohlášení, ve kterém jednoznačně deklaruje, že v období čtyř měsíců od dne, kdy byla v Úředním věstníku Evropské unie zveřejněna informace o možnosti využití podpory z OPD, neobdržel žádné prohlášení dopravce na vzorovém formuláři (internetové stránky www), že uplatňuje ve vztahu k oznámení zveřejněnému v Úředním věstníku Evropské unie podle čl. 7 odst. 2 nařízení EP a Rady (ES) č. 1370/2007 relevantní zájem o sjednání smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na dopravních výkonech, na nichž příslušný orgán předpokládá na obnovu vozidel využití podpory z OPD.

3) doklad o zahájení zadávacího řízení na dodávku předmětných železničních kolejových vozidel.

Objednatel je povinen k žádosti o dotaci doložit kopii oznámení zadávacího řízení na dodávku vozidel ve Věstníku veřejných zakázek a v Úředním věstníku Evropské unie. Jedná se o standardní formulář 2 ve smyslu § 7 písm. b) vyhlášky č. 168/2016 Sb., o uveřejňování formulářů pro účely zákona o zadávání veřejných zakázek a náležitostech profilu zadavatele.

- **Varianta B2 – žadatelem o dotaci je dopravce, k zadání veřejných služeb dopravci dochází na základě přímého zadání až na dobu 10 let, kdy nebyl deklarován relevantní zájem jiných dopravců**

K žádosti o dotaci je nezbytné doložit:

1) doklad o zveřejnění záměru uzavřít smlouvu o veřejných službách na základě přímého zadání v Úředním věstníku Evropské unie na základě článku 7 odstavce 2 Nařízení (EU) č. 1370/2007, obsahující informaci o možnosti využití podpory z OPD na pořízení vozidel popřípadě jeho oprava zveřejněná v Úředním věstníku Evropské unie alespoň po dobu čtyř měsíců.

Dopravce je povinen k žádosti o dotaci doložit kopii oznámení předběžných informací strany příslušného objednatele pro veřejnou zakázku na služby v Úředním věstníku Evropské unie. Jedná se o běžný formulář pro oznámení podle čl. 7 odst. 2 Nařízení (EU) č. 1370/2007, který musí být zveřejněn nejméně jeden rok před zahájením řízení výzvy k podání nabídek, a dodatku k Úřednímu věstníku Evropské unie. Z doloženého oznámení musí být zřejmé, že smlouva bude zadána na základě přímého zadání (jedná se o informaci v oddíle 1 oznámení).

V případě, že oznámení předběžných informací neobsahuje informaci o možnosti využití podpory z OPD na pořízení vozidel na konkrétním provozním souboru, je nezbytné zveřejnit v Úředním věstníku Evropské unie změnu oznámení. Předmětná informace o možnosti využití podpory z OPD na pořízení vozidel musí být zveřejněna v oddíle VI. 1. oznámení a musí obsahovat vymezení dopravních výkonů, na nichž předpokládá na obnovu vozidel využití podpory z OPD, a musí obsahovat informaci, že na internetových stránkách www je k dispozici vzorový formulář pro uplatnění relevantního zájmu o sjednání smlouvy o veřejných službách přepravě cestujících na dopravních výkonech, na nichž objednatel předpokládá na obnovu vozidel využití podpory z OPD. Žádost o dotaci lze podat nejdříve po uplynutí čtyř měsíců od dne, kdy byla ze strany příslušného objednatele v Úředním věstníku Evropské unie zveřejněna informace o možnosti využití podpory z OPD na pořízení vozidel.

2) prohlášení objednatele, že v období čtyř měsíců od dne, kdy byla v Úředním věstníku Evropské unie zveřejněna informace o možnosti využití podpory z OPD na pořízení vozidel, nebyl ze strany jiných dopravců vyjádřen relevantní zájem o zajištění veřejných služeb.

Dopravce je povinen k žádosti o dotaci doložit prohlášení příslušného objednatele, že jednoznačně deklaruje, že v období čtyř měsíců od dne, kdy byla v Úředním věstníku Evropské unie zveřejněna informace o možnosti využití podpory z OPD, neobdržel žádné oznámení zveřejněné v Úředním věstníku Evropské unie podle čl. 7 odst. 2 Nařízení Rady (ES) č. 1370/2007 relevantní zájem o sjednání smlouvy o veřejných službách přepravě cestujících na dopravních výkonech, na nichž příslušný orgán předpokládá na obnovu vozidel využití podpory z OPD.

3) smlouva o veřejných službách nebo smlouva o smlouvě budoucí vedoucí k uzavření.

Dopravce je povinen k žádosti o dotaci doložit smlouvu o veřejných službách s příslušným objednatelům veřejných služeb, zahrnující dopravní výkony, na nichž budou provozována vozidla s požadovanou podporou z OPD. Pokud smlouva o veřejných službách není s objednatelům dosud sjednána, je dopravce povinen k žádosti o dotaci doložit smlouvu o smlouvě budoucí s objednatelům, vedoucí k uzavření smlouvy o veřejných službách, která bude zahrnovat dopravní výkony, na nichž budou provozována vozidla s požadovanou podporou z OPD.

- **Varianta C1 – žadatelem o dotaci je objednatel veřejných služeb, k zadání veřejných služeb dopravci dochází na základě přímého zadání nejvýše do roku 2023**

K žádosti o dotaci je nezbytné doložit:

1) doklad o zveřejnění záměru uzavřít smlouvu o veřejných službách na základě přímého zadání v Úředním věstníku Evropské unie na základě článku 7 odstavce 2 Nařízení (EU) č. 1370/2007, obsahující informaci o možnosti využití podpory z OPD na pořízení vozidel, popřípadě jeho oprava zveřejněná v Úředním věstníku Evropské unie alespoň po dobu čtyř měsíců.

Objednatel je povinen k žádosti o dotaci doložit kopii oznámení předběžných informací pro veřejnou zakázku na služby v Úředním věstníku Evropské unie. Jedná se o běžný formulář pro oznámení podle čl. 7 odst. 2 Nařízení (EU) č. 1370/2007, který musí být zveřejněn nejméně jeden rok před zahájením řízení výzvy k podání nabídek v dodatku k Úřednímu věstníku Evropské unie. Z doloženého oznámení musí být zřejmé, že smlouva bude zadána na základě přímého zadání (jedná se o informaci v oddíle IV oznámení). V případě, že oznámení předběžných informací neobsahuje informaci o možnosti využití podpory z OPD na pořízení vozidel na konkrétním provozním souboru, je nezbytné zveřejnit v Úředním věstníku Evropské unie změnu oznámení. Předmětná informace o možnosti využití podpory z OPD na pořízení vozidel musí být zveřejněna v oddíle VI. 1. oznámení a musí obsahovat vymezení dopravních výkonů, na nichž předpokládá na obnovu vozidel využít podporu z OPD, a musí obsahovat informaci, že na internetových stránkách www je uveden vzorový formulář pro uplatnění relevantního zájmu o sjednání smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na dopravních výkonech, na nichž objednatel předpokládá na obnovu vozidel využít podporu z OPD. Žádost o dotaci lze podat nejdříve po uplynutí čtyř měsíců od dne, kdy byla v Úředním věstníku Evropské unie zveřejněna informace o možnosti využití podpory z OPD na pořízení vozidel.

2) doklad o zahájení zadávacího řízení na dodávku předmětných železničních kolejových vozidel.

Objednatel je povinen k žádosti o dotaci doložit kopii oznámení zadávacího řízení na dodávku vozidel ve Věstníku veřejných zakázek a v Úředním věstníku Evropské unie. Jedná se o standardní formulář 2 ve smyslu § 7 písm. b) vyhlášky č. 168/2016 Sb., o uveřejňování formulářů pro účely zákona o zadávání veřejných zakázek a náležitostech profilu zadavatele.

3) doklad o zveřejnění záměru uzavřít smlouvu o veřejných službách na základě nabídkového řízení v Úředním věstníku Evropské unie na základě článku 7 odstavce 2 Nařízení (EU) č. 1370/2007

Objednatel je povinen k žádosti o dotaci doložit kopii oznámení předběžných informací pro veřejnou zakázku na služby v Úředním věstníku Evropské unie. Jedná se o běžný formulář pro oznámení podle čl. 7 odst. 2 Nařízení (EU) č. 1370/2007, který musí být zveřejněn nejméně jeden rok před zahájením řízení výzvy k podání nabídek v dodatku k Úřednímu věstníku Evropské unie. Z doloženého oznámení musí být zřejmé, že smlouva o veřejných službách zahrnující dopravní výkony, na nichž budou provozována vozidla s požadovanou podporou z

