

**ČESKÁ REPUBLIKA
MINISTERSTVO DOPRAVY**



**Dokumentace programu pro oblast podpory 1.2
„Zvýšení interoperability na stávajících železničních tratích, zajištění
souladu s TSI a rozvoj informačních systémů“**

Dokumentace programu

**Interoperabilita v železniční dopravě
(ev.č. 127 330)**

říjen 2009

Obsah:

1. VÝCHODISKA DOKUMENTU	3
2. ÚČEL DOKUMENTU	4
3. LEGISLATIVNÍ RÁMEC PROGRAMU.....	5
4. ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROGRAMU	8
5. BILANCE INVESTIČNÍCH POTŘEB A ZDROJŮ PROGRAMU.....	10
6. SPECIFIKACE VĚCNÝCH CÍLŮ PROGRAMU.....	11
7. TECHNICKO – EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ CÍLŮ PROGRAMU	13
7.1. ZDŮVODNĚNÍ CÍLE „POSÍLENÍ INTEROPERABILITY ČESKÉHO ŽELEZNIČNÍHO SYSTÉMU“	13
7.2. ZDŮVODNĚNÍ CÍLE „ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI, RYCHLOSTI, PLYNULOSTI A SPOLEHLIVOSTI ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY ZAVEDENÍM NOVÝCH TECHNOLOGIÍ“	14
7.3. ZDŮVODNĚNÍ CÍLE „SNÍŽENÍ NEGATIVNÍCH DOPADŮ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ“	14
8. OBSAH A KRITÉRIA HODNOCENÍ ŽÁDOSTI O POSKYTNUTÍ PODPORY	15
8.1. PŘÍJEMCI PODPORY.....	15
8.2. ZPŮSOBILÉ VÝDAJE	15
8.3. OBSAH ŽÁDOSTI	18
8.4. PŘEDKLÁDÁNÍ ŽÁDOSTÍ	18
8.5. KRITÉRIA HODNOCENÍ.....	19
8.6. POSTUP HODNOCENÍ	19
9. PRAVIDLA PRO PŘEKLÁDÁNÍ ŽÁDOSTÍ O PLATBY ZA PROVEDENÉ PRÁCE Z PROSTŘEDKŮ SR	21
10. MECHANISMUS FINANČNÍCH A INFORMAČNÍCH TOKŮ	22
11. VYHODNOCENÍ EFEKTIVNOSTI ZDROJŮ VYNALOŽENÝCH NA PŘÍPRAVU A REALIZACI PROGRAMU.....	24
12. KONTROLNÍ ČINNOST V RÁMCI PROGRAMU	25
DOKUMENTACE PODPROGRAMU 1: ERTMS – EVROPSKÝ SYSTÉM ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY 26	
1. ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PODPROGRAMU	26
2. BILANCE POTŘEB A ZDOJŮ FINANCOVÁNÍ PODPROGRAMU	26
3. VĚCNÉ CÍLE PODPROGRAMU	26
4. TECHNICKO-EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ CÍLŮ PODPROGRAMU	27
DOKUMENTACE PODPROGRAMU 2: IMPLEMENTACE SUBSYSTÉMU TELEMATIKA – TSI TELEMATICKÉ APLIKACE V NÁKLADNÍ DOPRAVĚ	31
1. ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PODPROGRAMU	31
2. BILANCE POTŘEB A ZDOJŮ FINANCOVÁNÍ PODPROGRAMU	31
3. VĚCNÉ CÍLE PODPROGRAMU	31
4. TECHNICKO-EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ CÍLŮ PODPROGRAMU	33
DOKUMENTACE PODPROGRAMU 3: IMPLEMENTACE SUBSYSTÉMU KOLEJOVÁ VOZIDLA – TSI HLUK A TSI NÁKLADNÍ VOZY	35
1. ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PODPROGRAMU	35
2. BILANCE POTŘEB A ZDOJŮ FINANCOVÁNÍ PODPROGRAMU	35
3. VĚCNÉ CÍLE PODPROGRAMU	35
4. TECHNICKO-EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ CÍLŮ PODPROGRAMU	36
DOKUMENTACE PODPROGRAMU 4: ROZESTAVĚNÉ AKCE.....	38
1. ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PODPROGRAMU	38
2. BILANCE POTŘEB A ZDOJŮ FINANCOVÁNÍ PODPROGRAMU.....	38
3. VĚCNÉ CÍLE PODPROGRAMU	38
4. TECHNICKO-EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ CÍLŮ PODPROGRAMU	39

1. VÝCHODISKA DOKUMENTU

Tento dokument navazuje na již schválenou verzi dokumentace programu č. 127 330¹. V rámci programu je v současné době realizován jediný projekt s názvem „Evropský vlakový zabezpečovací systém, pilotní projekt Poříčany - Kolín“ (Číslo projektu: 2002/CZ/16/P/PT/015). U tohoto projektu bylo vydáno Finanční memorandum č. 2002/CZ/16/P/PT015 o spolufinancování ze zdrojů EU ve výši 75% způsobilých výdajů; národní podíl i úhrada neuznatelných položek je financována ze zdrojů SFDI. Realizace a financování probíhá v souladu s pravidly a pokyny vydanými poskytovateli zdrojů. Projekt je realizován v rámci podprogramu č. 127 335 „Rozestavěné akce“.

Vzhledem k tomu, že v rámci podprogramu č. 127 335 již nebude probíhat žádná administrace žádostí, je v této dokumentaci programu uveden pouze z důvodu tematické příbuznosti² s třemi novými podprogramy, které jsou v režimu veřejné podpory. Ustanovení kapitol 3-12 se na tento podprogram nevztahují. Dokumentace podprogramu a další údaje o podprogramu jsou pro přehlednost uvedeny kurzívou.

¹ Dokumentace byla schválena Ministerstvem financí ČR dne 2.8.2007 – viz dopis č.j.: 19/62 629/2007 - 193

² Všechny podprogramy jsou financovány z větší části z Fondu Soudržnosti EU a týkají se interoperability v železniční dopravě.

2. ÚČEL DOKUMENTU

Základním účelem dokumentu je charakterizovat program Interoperabilita v železniční dopravě. Obsah dokumentu byl vytvářen dle pravidel stanovených **vyhláškou Ministerstva financí ČR č.560/2006 Sb.**, o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku. Dokument rovněž vychází z **Rozhodnutí Evropské komise ze dne 28.1.2009 ve věci státní podpory č. N 469/08** – Interoperabilita v železniční dopravě.

Tento dokument je zároveň základní součástí prováděcí dokumentace **oblasti podpory 1.2 Operačního programu Doprava** (dále rovněž OPD). Navazuje na programový dokument OPD, který byl schválen Evropskou komisí dne 10.12.2007.

Usnesením vlády č. 175 z 22. února 2006 bylo vykonáváním funkce Řídícího orgánu OPD pověřeno Ministerstvo dopravy ČR. Výkon funkce Řídícího orgánu OPD v rámci Ministerstva dopravy ČR vykonává **Odbor fondů EU** na základě změny Organizačního řádu Ministerstva dopravy ČR, která byla schválena Rozhodnutím ministra č. 199/2006.

Na tento dokument budou navazovat následující dokumenty, které budou specifikovat příslušné kapitoly programové dokumentace:

- Pokyny pro žadatele
- Pokyny pro příjemce
- Pokyny pro hodnotitele

3. LEGISLATIVNÍ RÁMEC PROGRAMU

Tato kapitola vymezuje soubor legislativy, který je pro realizaci programu Interoperabilita v železniční dopravě klíčový. Program je plně v souladu s níže uvedenou legislativou. Předpisy uvedené v této kapitole jsou vždy aplikovány v platném znění.

Právní akty EU:

- Nařízení Rady (ES) č. 1083/2006 ze dne 11. července 2006, o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu a Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení (ES) č. 1260/1999 – zveřejněno v Úředním věstníku EU (dále jen OJ) L 210 dne 31.7.2006 (Obecné nařízení);
- Nařízení Komise (ES) č. 1828/2006 ze dne 8. prosince 2006, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Rady (ES) č. 1083/2006 o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu a Fondu soudržnosti, a k nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1080/2006 o Evropském fondu pro regionální rozvoj (Implementační nařízení);
- Nařízení Rady (ES) č. 1084/2006 ze dne 11. července 2006, o Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení (ES) č. 1164/94 – zveřejněno v OJ L 210 dne 31.7.2006 (Nařízení o FS);
- Nařízení Komise (ES) č. 1628/2006 ze dne 24. října 2006 o použití článků 87 a 88 Smlouvy na vnitrostátní regionální investiční podporu;
- Nařízení Rady (EHS) č. 1107/70 ze dne 4. června 1970, o poskytování podpor dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách;
- Nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 o postupu členského státu ve vztahu k závazkům vyplývajícím z charakteru veřejných služeb v oblasti dopravy železniční, silniční a vnitrozemské lodní dopravy;
- Nařízení Evropského Parlamentu a rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici;³
- Rozhodnutí Rady ze dne 6. října 2006, o strategických obecných zásadách Společenství pro soudržnost – zveřejněno v OJ L 291 dne 21.10.2006;
- Nařízení Rady (ES, Euratom) č. 1605/2002, kterým se stanoví finanční nařízení o souhrnném rozpočtu Evropských společenství;
- Nařízení Komise (ES, Euratom) č. 2342/2002 ze dne 23. prosince 2002 o prováděcích pravidlech k nařízení Rady (ES, Euratom) č. 1605/2002, kterým se stanoví finanční nařízení o souhrnném rozpočtu Evropských společenství;
- Rozhodnutí Komise K(2007)6367 ze dne 10.12.2007, kterým se schvaluje OPD;
- Rozhodnutí Evropské komise ze dne 28.1.2009 ve věci státní podpory č. N 469/08 – Interoperabilita v železniční dopravě;
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství
- Rozhodnutí Komise 2009/107/ES ze dne 23. ledna 2009, kterým se mění Rozhodnutí 2006/861/ES a 2006/920/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystémů transevropského konvenčního železničního systému

³ Vstupuje v platnost od 3.12.2009 a nahradí stávající nařízení č. 1191/69 a 1107/70.

- Nařízení Komise 62/2006/ES ze dne 23. prosince 2005 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro telematické aplikace v nákladní dopravě transevropského konvenčního železničního systému;
- Rozhodnutí Komise 2006/66/ES ze dne 23. prosince 2005 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému Kolejová vozidla – hluk transevropského konvenčního železničního systému;
- Rozhodnutí Komise 2006/861/ES ze dne 28. července 2006 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému Kolejová vozidla – nákladní vozy transevropského konvenčního železničního systému;
- Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě
- Sdělení Komise Pokyny Společenství ke státním podporám železničním podnikům (2008/C 184/07)

Právní akty a metodické dokumenty ČR:

- Zákon č. 218/2000 Sb. o rozpočtových pravidlech;
- Vyhláška č. 560/2006 Sb., o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku;
- Vyhláška č. 52/2008 Sb., kterou se stanoví zásady a termíny finančního vypořádání vztahů se státním rozpočtem, státními finančními aktivy nebo Národním fondem.
- Zákon č. 219/2000 Sb., o majetku České republiky a jejím vystupování v právních vztazích;
- Vyhláška č. 62/2001 Sb., o hospodaření organizačních složek státu a státních organizací s majetkem státu;
- Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád;
- Zákon č. 320/2001 Sb. o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole);
- Vyhláška Ministerstva financí 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);
- Zákon č. 552/1991 Sb. o státní kontrole;
- Zákon č. 563/1991 Sb., o účetnictví;
- Vyhláška č. 500/2002 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví, pro účetní jednotky, které jsou podnikateli účtujícími v soustavě podvojného účetnictví;
- Vyhláška č. 505/2002 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví, pro účetní jednotky, které jsou územními samosprávnými celky, příspěvkovými organizacemi, státními fondy a organizačními složkami státu.
- Zákon č. 59/2000 Sb., o veřejné podpoře,
- Zákon č. 215/2004 Sb., o úpravě některých vztahů v oblasti veřejné podpory a o změně zákona o podpoře výzkumu a vývoje;
- Zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí;
- Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.
- Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí, ve znění zákona č. 93/2004 Sb.;
- Zákon č. 137/2006 Sb. o veřejných zakázkách;
- Zákon č. 266/194, o drahách;

Usnesení vlády:

- Usnesení vlády č. 678 ze dne 9. července 2003, k Metodice finančních toků a kontroly

strukturálních fondů a Fondu soudržnosti;

- Usnesení vlády č. 175 ze dne 22. února 2006, k Návrhu Národního rozvojového plánu České republiky;
- Usnesení vlády č. 61 ze dne 24. ledna 2007 k Pravidlům způsobilých výdajů pro programy spolufinancované ze strukturálních fondů a z Fondu soudržnosti Evropské unie na programové období let 2007 až 2013;
- Usnesení vlády č. 198 ze dne 22. února 2006 ke koordinaci přípravy České republiky na čerpání finančních prostředků ze strukturálních fondů a z Fondu soudržnosti Evropské unie v letech 2007 až 2013;
- Usnesení vlády č. 48 ze dne 12. ledna 2009 o Závazných postupech pro zadávání zakázek spolufinancovaných ze zdrojů Evropské unie, nespádajících pod aplikaci zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, v programovém období let 2007 až 2013.
- Usnesení vlády č. 133/2005 Sb., o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému, ve znění nařízení vlády č. 371/2007 Sb.

Ostatní dokumenty vydávané ŘO (k dispozici na www.opd.cz):

- Postupy a finanční limity pro zadávání zakázek malého rozsahu a zakázek s vyšší hodnotou v rámci prioritních os 1 – 6 OP Doprava.

Dokumenty související s Programem:

- Metodické pokyny pro příjemce;
- Pokyny pro žadatele;
- Dokumentace programu.

Metodické dokumenty:

Vydávané ministerstvem financí (k dispozici na www.mfcr.cz):

- Metodika finančních toků a kontroly programů spolufinancovaných ze strukturálních fondů, Fondu soudržnosti a Evropského rybářského fondu na programové období 2007 – 2013
- Metodika certifikace výdajů pro programové období 2007-2013
- Manuál pro audit řídicích a kontrolních systémů operačních programů spolufinancovaných v programovém období let 2007 až 2013
- Pokyn Ministerstva financí ČR upravující metodiku výběru vzorku pro prověřování správnosti operací při výkonu finanční kontroly ve veřejné správě
- Pokyn Ministerstva financí ČR č. R 2-07 k řízení programů a provozování informačního systému programového financování

Vydávané MMR (k dispozici na www.strukturalni-fondy.cz – NOK - Dokumenty):

- Metodický pokyn – Nesrovnalosti (2007-2013);
- Pravidla způsobilých výdajů pro programy spolufinancované ze SF a FS pro programové období 2007-2013
- Metodická příručka ke způsobilým výdajům;
- Metodika monitoringu a řízení programů strukturálních fondů a Fondu soudržnosti pro programové období 2007-2013
- Metodika zadávání veřejných zakázek dle zákona 137/2006 (MMR);
- Závazné postupy pro zadávání zakázek spolufinancovaných ze zdrojů EU nespádajících pod aplikaci zákona č. 137/2006 sb., o veřejných zakázkách, v programovém období 2007-2013

4. ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROGRAMU

Název programu:	Interoperabilita v železniční dopravě	
Evidenční číslo:	127 330	
Správce programu:	Odbor fondů EU Ministerstva dopravy ČR	
Příprava realizace programu:	Příprava původní verze programu:	1.9.2001 – 11.4.2007
	Vypracování návrhu 1. změny dokumentace programu:	30.6.2008 – 1.8.2009
Doba realizace programu:⁴	1.10.2009 – 31.1.2013 ⁵	
Závěrečné vyhodnocení programu:	Příprava podkladů pro vypracování návrhu závěr. vyhodnocení programu:	1.1.2016 – 30.6.2016
	Vypracování 1. verze návrhu závěrečného vyhodnocení programu:	1.7.2016 – 31.8.2016
Celkový finanční objem podpory:	1 mld. Kč (z toho 85% z Fondu soudržnosti EU a 15% ze státního rozpočtu České republiky) ⁶ <i>V této částce není zahrnut objem podpory pro podprogram „Rozestavěné akce“⁷. Objem podpory pro rok 2009 je stanoven ve výši 103 416 tis. Kč. Objem podpory pro rok 2010 je stanoven ve výši 47 690 tis. Kč.</i>	
Míra podpory	Maximální výše podpory pro příjemce dotace je stanovena na 50 % celkových způsobilých nákladů ⁸	

⁴ V době realizace programu není zahrnuta etapa „finanční vypořádání“. S touto etapou by realizace programu trvala do konce roku 2015 – viz řádek č. 320 053 v ISPROFIN č. S 05 320

⁵ Viz čl. 27 Rozhodnutí Evropské komise ze dne 28.1.2009 ve věci státní podpory č. N 469/08 – Interoperabilita v železniční dopravě

⁶ Viz čl. 28 Rozhodnutí Evropské komise ze dne 28.1.2009 ve věci státní podpory č. N 469/08 – Interoperabilita v železniční dopravě

⁷ Vysvětlení viz kap. 1

⁸ Viz čl. 12 Rozhodnutí Evropské komise ze dne 28.1.2009 ve věci státní podpory č. N 469/08 – Interoperabilita v železniční dopravě

Členění programu na podprogramy ⁹ :		
Název podprogramu	Evidenční číslo	Finanční objem podpory
ERTMS – Evropský systém řízení železniční dopravy – Realizace projektu digitální mobilní radiové sítě GSM-R (dále rovněž Podprogram 1)	127 332	475 mil. Kč
Implementace subsystému telematika – TSI telematické aplikace v nákladní dopravě (dále rovněž Podprogram 2)	127 333	175 mil. Kč
Implementace subsystému kolejová vozidla – TSI hluk a TSI nákladní vozy (dále rovněž Podprogram 3)	127 334	350 mil. Kč
<i>Rozestavěné akce</i>	<i>127 335</i>	<i>Objem podpory pro roky 2009-2010 je stanoven ve výši 151 106 tis. Kč</i>

⁹ Viz čl. 3 Rozhodnutí Evropské komise ze dne 28.1.2009 ve věci státní podpory č. N 469/08 – Interoperabilita v železniční dopravě

5. BILANCE INVESTIČNÍCH POTŘEB A ZDROJŮ PROGRAMU

Viz ISPROFIN V 05 370

Celkový finanční objem podpory pro podprogramy 1 – 3 představuje částku 1 mld. CZK (40 milionů EUR), z toho 85% z Fondu soudržnosti a 15% ze státního rozpočtu České republiky. Rozdělení do jednotlivých let je následující:

- 2010: 267 milionů CZK (10,7 milionů EUR)
- Rok 2011: 188 milionů CZK (7,5 milionu EUR)
- Roky 2012–2013: 545 milionů CZK (21,8 milionu EUR)

Účast prostředků Fondu soudržnosti na financování Programu je předpokládána ve výši 34 mil. EUR, a to prostřednictvím předfinancování státním rozpočtem, kapitolou Ministerstva dopravy ČR. Tyto prostředky jsou přepočítány pomocí směnných kurzů CZK/EUR predikovaných Ministerstvem financí ČR na CZK tak, aby výše účasti státního rozpočtu co nejvíce odpovídala skutečnosti.

Rozdělení podpory do oddělených podprogramů, vztahující se na celé dotčené období:¹⁰

- Podprogram 1: 475 milionů CZK (19 milionů EUR); podpora je určena dopravcům.
- Podprogram 2: 175 milionů CZK (7 milionů EUR); podpora je určena Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci (30% podpory) a dopravcům (70% podpory)¹¹.
- Podprogram 3: 350 milionů CZK (14 milionů EUR); podpora je určena dopravcům.

U Podprogramu 4 je objem podpory pro rok 2009 stanoven ve výši 39,295 mil. Kč z Fondu Soudržnosti a 64,121 mil. Kč ze SFDI. Objem podpory pro rok 2010 je stanoven ve výši 39,690 mil. Kč z Fondu Soudržnosti a 8 mil. Kč ze SFDI.

¹⁰ Viz čl. 29 Rozhodnutí Evropské komise ze dne 28.1.2009 ve věci státní podpory č. N 469/08 – Interoperabilita v železniční dopravě

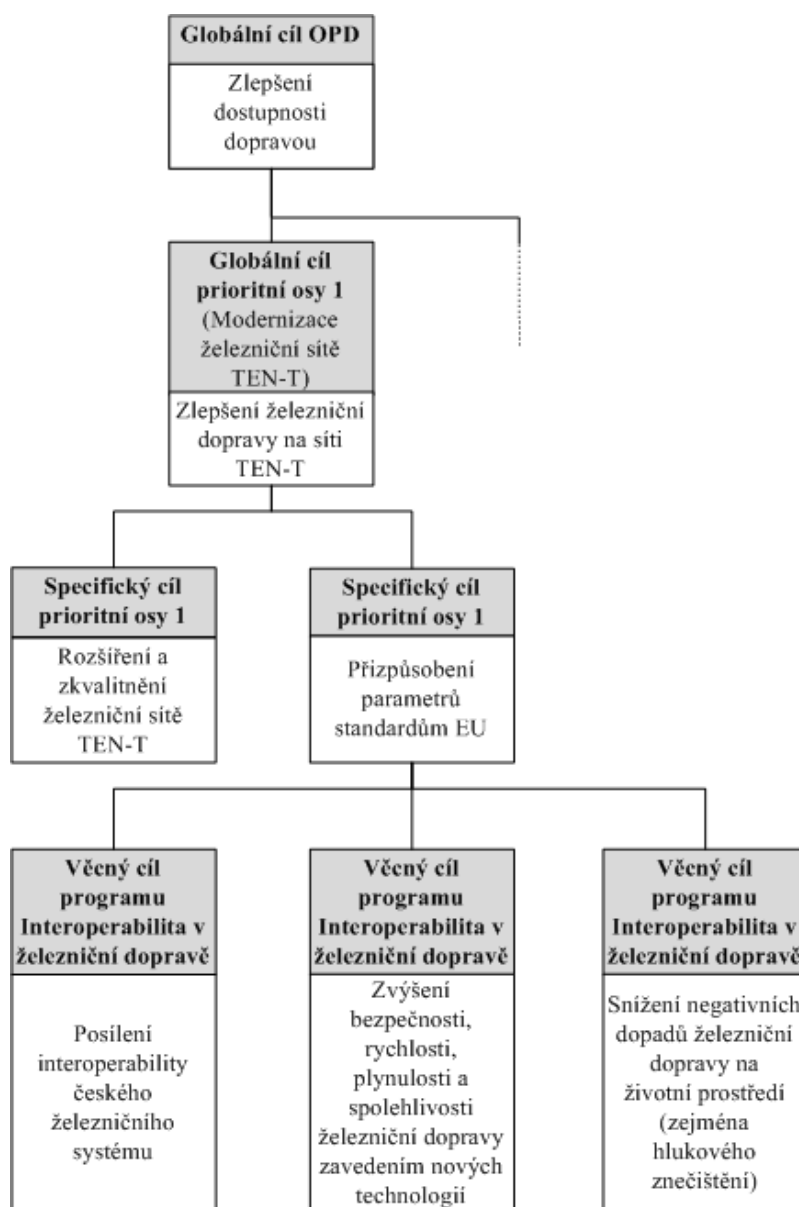
¹¹ Správa železniční dopravní cesty je státní organizace zřízená na základě zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů. Hospodaří s majetkem státu, který tvoří především železniční dopravní cestu. Plní funkci vlastníka dráhy, zajišťuje provozování, provozuschopnost, modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty. Přiděluje kapacitu dopravní cesty a od 1.7.2008 je také provozovatelem celostátní železniční dráhy a regionálních drah ve vlastnictví státu. Vzhledem k tomu, že projekty v rámci Podprogramu 2 nelze realizovat bez souvisejících opatření v oblasti železniční dopravní cesty, obdrží 30 % finančních prostředků Správa železniční dopravní cesty, s.o. Viz rovněž čl. 7 a 8 Rozhodnutí Evropské komise ze dne 28.1.2009 ve věci státní podpory č. N 469/08 – Interoperabilita v železniční dopravě.

6. SPECIFIKACE VĚCNÝCH CÍLŮ PROGRAMU

Program Interoperabilita v železniční dopravě má následující věcné cíle:

- Posílení interoperability českého železničního systému
- Zvýšení bezpečnosti, rychlosti, plynulosti a spolehlivosti železniční dopravy zavedením nových technologií
- Snížení negativních dopadů železniční dopravy na životní prostředí (zejména hlukového znečištění)

Věcné cíle programu navazují na globální a specifické cíle Operačního programu Doprava. Jejich návaznost je znázorněna na následujícím schématu.



Věcné cíle programu rovněž navazují na Dopravní politiku České republiky pro léta 2005 – 2013. Tato návaznost je uvedena v následující tabulce.

Priority a cíle Dopravní politiky ČR pro léta 2005 - 2013	Věcné cíle programu Interoperabilita v železniční dopravě
<p>Priorita 4.1 Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu</p> <p>Cíl 4.1.5 Transformace železničního sektoru - dokončení procesu transformace železničního sektoru a vytváření podmínek pro zvyšování konkurenčního prostředí v provozování železniční dopravy v souladu s jednotlivými evropskými "železničními balíčky"</p>	<p>Posílení interoperability českého železničního systému</p>
<p>Priorita 4.4 Zlepšení vnitřní a vnější bezpečnosti dopravy</p> <p>Cíl 4.4.2 Bezpečnost železniční dopravy</p>	<p>Zvýšení bezpečnosti, rychlosti, plynulosti a spolehlivosti železniční dopravy zavedením nových technologií</p>
<p>4. Obecná průřezová zásada Dopravní politiky: Omezování vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví v souladu s principy udržitelného rozvoje</p>	<p>Snížení negativních dopadů železniční dopravy na životní prostředí (zejména hlukového znečištění)</p>

7. TECHNICKO – EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ CÍLŮ PROGRAMU

7.1. ZDŮVODNĚNÍ CÍLE „POSÍLENÍ INTEROPERABILITY ČESKÉHO ŽELEZNIČNÍHO SYSTÉMU“

Konkurenceschopnost železničního systému závisí v současné době na rozdílech mezi jednotlivými členskými zeměmi Evropské unie. Nedostatečná harmonizace v oblasti železniční dopravy způsobuje ztráty v oblasti kvality služby, a tudíž i v oblasti konkurenceschopnosti. Propojení a interoperabilita vnitrostátních železničních sítí, jakož i přístup k těmto sítím umožní občanům Evropské unie, hospodářským subjektům a regionálním a místním orgánům plné využití výhod vyplývajících z vytváření prostoru bez vnitřních hranic.

Posílení interoperability znamená zvýšení kompatibility vlastností infrastruktury a vozidel, a také účinné propojení informačních a komunikačních systémů různých provozovatelů infrastruktury a železničních podniků.

Železniční konvenční systém je pro účely interoperability rozčleněn do následujících subsystémů:

- infrastruktura,
- řízení a zabezpečení,
- energie,
- kolejová vozidla,
- provoz a řízení dopravy,
- údržba,
- využití telematiky v osobní a nákladní dopravě.

Pro každý z těchto subsystémů jsou stanoveny základní požadavky a určeny technické specifikace za celé Společenství (dále jen TSI).

Program Interoperabilita v železniční dopravě je určen pro **implementaci požadavků na kolejová vozidla vyplývajících z následujících TSI:**

- TSI subsystému pro řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému (TSI-CCS)
- TSI subsystému pro telematické aplikace v nákladní dopravě transevropského konvenčního železničního systému (TSI-TAF)
- TSI subsystému Kolejová vozidla – hluk transevropského konvenčního železničního systému (TSI-NOI)
- TSI subsystému Kolejová vozidla – nákladní vozy transevropského konvenčního železničního systému (TSI-WAG)

V průběhu programového období 2007 – 2013 lze důvodně předpokládat schválení a následné přijetí dalších TSI Evropskou komisí. Promítnutí jejich případného dopadu do programu Interoperabilita v železniční dopravě bude posuzováno a prováděno změnou programové dokumentace v závislosti na postupu schvalovacího procesu a disponibilních zdrojích.

7.2. ZDŮVODNĚNÍ CÍLE „ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI, RYCHLOSTI, PLYNULOSTI A SPOLEHLIVOSTI ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY ZAVEDENÍM NOVÝCH TECHNOLOGIÍ“

Současný železniční systém ČR neodpovídá v oblasti bezpečnosti, rychlosti a plynulosti provozu standardům definovaným ve výše uvedených TSI. Naplnění cíle „Zvýšení bezpečnosti, rychlosti, plynulosti a spolehlivosti železniční dopravy zavedením nových technologií“ souvisí především s implementací požadavků na kolejová vozidla TSI-CCS a TSI-TAF. Jejich implementací dojde zejména k zvýšení úrovně bezpečnosti železniční dopravy a k zvýšení cestovní rychlosti. Zajištění tohoto efektu je dáno především propracovaným systémem tvorby všech TSI. TSI vychází z nejlepších odborných znalostí dostupných v době přípravy příslušného návrhu. Vývoj technologie, provozních, bezpečnostních nebo společenských požadavků vyžaduje nezbytné změny nebo doplnění jednotlivých TSI a proto rovněž funguje proces Správy řízení změny, který má konsolidovat a aktualizovat požadavky v TSI. Za tento proces aktualizace zodpovídá Evropská železniční agentura a jeho výsledkem je, že TSI neustále reflektují technologický vývoj.

7.3. ZDŮVODNĚNÍ CÍLE „SNÍŽENÍ NEGATIVNÍCH DOPADŮ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ“

Technické zlepšování železničního systému vede rovněž k snížení negativních dopadů na životní prostředí. Týká se to především implementace požadavků vyplývajících z výše uvedené TSI-NOI:

Současný stav železničního systému ČR neodpovídá v oblasti hlukového zatížení požadavkům TSI-NOI. Vyplývá to zejména z analýzy „Databáze hlukových zdrojů na železnici“, která byla realizována pro Ministerstvo dopravy ČR Výzkumným ústavem železničním, a.s. v letech 2006-2008. Většina testovaných vozů v rámci této analýzy nesplnila stanovené limity. Snížení hluku bude dosaženo důslednou aplikací požadavků TSI-NOI.

8. OBSAH A KRITÉRIA HODNOCENÍ ŽÁDOSTI O POSKYTNUTÍ PODPORY

8.1. PŘÍJEMCI PODPORY

Příjemce podpory lze rozdělit do dvou kategorií:

- Licencovaní dopravci dle § 24 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách ve znění pozdějších předpisů
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (pouze v rámci Podprogramu 2)¹²

8.2. ZPŮSOBILÉ VÝDAJE

Způsobilost výdajů programu Interoperabilita v železniční dopravě se řídí rámcem, který je stanoven v Pravidlech způsobilých výdajů pro programy spolufinancované ze strukturálních fondů a Fondu soudržnosti na programové období 2007-2013.

Způsobilými výdaji jsou v rámci programu výdaje na dosažení technologické úrovně, která je daná předpisy uvedenými v následující tabulce.

¹² Správa železniční dopravní cesty je státní organizace zřízená na základě zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů. Hospodaří s majetkem státu, který tvoří především železniční dopravní cestu. Plní funkci vlastníka dráhy, zajišťuje provozování, provozuschopnost, modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty. Přiděluje kapacitu dopravní cesty a od 1.7.2008 je také provozovatelem celostátní železniční dráhy a regionálních drah ve vlastnictví státu. Vzhledem k tomu, že projekty v rámci Podprogramu 2 nelze realizovat bez souvisejících opatření v oblasti železniční dopravní cesty, obdrží 30 % finančních prostředků Správa železniční dopravní cesty, s.o. Viz rovněž čl. 7 a 8 Rozhodnutí Evropské komise ze dne 28.1.2009 ve věci státní podpory č. N 469/08 – Interoperabilita v železniční dopravě.

Podprogram	Název předpisu
1	Rozhodnutí Komise 2006/679/ES ze dne 28. března 2006 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému
2	Nařízení Komise 62/2006/ES ze dne 23. prosince 2005 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro telematické aplikace v nákladní dopravě transevropského konvenčního železničního systému
3	Rozhodnutí Komise 2006/66/ES ze dne 23. prosince 2005 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému Kolejová vozidla – hluk transevropského konvenčního železničního systému
	Rozhodnutí Komise 2006/861/ES ze dne 28. července 2006 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému Kolejová vozidla – nákladní vozy transevropského konvenčního železničního systému

Pozn.: Předpisy uvedené v tabulce jsou aplikovány v platném znění.

V rámci podprogramů 1 a 3 jsou způsobilými výdaje související s pořízením a instalací vybavení a zařízení kolejových vozidel transevropského konvenčního železničního systému¹³ (dále jen kolejových vozidel). Přičemž způsobilé jsou pouze výdaje na zařízení a vybavení, u kterých byla posouzena shoda dle Nařízení vlády č. 133/2005 Sb. o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému, ve znění nařízení vlády č. 371/2007 Sb. Bližší specifikace je uvedena v dokumentaci těchto podprogramů.

V rámci podprogramu 2 jsou způsobilými výdaje související s pořízením nových informačních systémů, které budou v souladu s TSI-TAF či upgrade stávajících informačních systémů, jehož výsledkem bude soulad informačního systému s TSI-TAF.

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

- Musí být vynaloženy na předem stanovené účely a v souladu s cíli programu
- Musí odpovídat veřejné podpoře dle notifikace programu
- Musí být vynaloženy nejdříve v den podání žádosti u podprogramu 1 nebo v den přijatelnosti projektu¹⁴ u podprogramu 2 a 3
- Musí být vynaloženy v rámci období stanoveného v Rozhodnutí o poskytnutí dotace
- Musí být před proplacením prokazatelně zaplacený příjemcem dotace
- Musí být doloženy průkaznými doklady

¹³ Transevropský konvenční železniční systém je definován v příloze č.1 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství. Kolejovými vozidly se pro účely tohoto programu rozumí vozidla, u kterých je pravděpodobné, že budou jezdit v rámci transevropského konvenčního železničního systému. Trati transevropského železničního systému (TEN-T) jsou vymezeny v Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě Přesné vymezení druhu vozidel (tj. zejména zda se jedná o lokomotivy, nákladní vozy, osobní vozy, ucelené jednotky apod.) je dáno jednotlivými TSI.

¹⁴ Dnem přijatelnosti projektu se rozumí datum, kdy je příjemce vyrozuměn o vydání schvalovacího protokolu.

Způsobilými výdaji v rámci všech podprogramů nejsou:

- DPH, pokud je příjemce dotace plátcem 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
- Účetně nedoložené výdaje.

Daně jsou obecně nezpůsobilým výdajem.

Ostatní podmínky pro poskytování podpory¹⁵:

- Podpora nemůže být poskytnuta žadatelům, kteří nemají vypořádány všechny závazky vůči státnímu rozpočtu (k 31. prosinci předchozího roku).¹⁶ Podporu rovněž nelze poskytnout subjektu, na který byl v okamžiku podání žádosti o podporu podán návrh na vyhlášení konkursu, soudně vyhlášena exekuce či se nachází v likvidaci.
- Majetek pořízený v rámci podpory nesmí být po dobu pěti let od uvedení do provozu převeden příjemcem podpory na jiného majitele nebo dán za předmět zástavy, s výjimkou realizace nákupu vozidel formou splátkového prodeje; v těchto případech však jakékoli zajištění musí splňovat ostatní pravidla a podmínky programu. V případě realizace zástavního práva je příjemce povinen podporu vrátit. Výjimku tvoří dále případy, kdy příjemce majetkově převede drážní vozidla pořízená z podpory na nabyvatele, který bude nadále splňovat pravidla a podmínky programu
- Výběr dodavatele zakázky musí být proveden v souladu se zákonem č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách v platném znění (v případě, že se na příjemce nevztahuje zákon č. 137/2006 Sb., v souladu se „Závaznými postupy pro zadávání zakázek spolufinancovaných ze zdrojů EU, nespádajících pod aplikaci zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, v programovém období let 2007-2013“. Příjemci podpory OPD jsou zároveň povinni respektovat metodický pokyn „Postupy a finanční limity pro zadávání veřejných zakázek malého rozsahu a zakázek s vyšší hodnotou v rámci prioritních os 1 – 6 OP Doprava“).
- Dotace podléhá zúčtování za příslušný rok v souladu s pokyny Ministerstva financí ČR pro zúčtování prostředků státního rozpočtu. Podpora je nepřevoditelná mezi podnikatelskými subjekty a nevyčerpaná podpora je nepřevoditelná do roku následujícího.
- Na poskytnutí podpory není právní nárok
- Podpora na kapitálové investice nemůže být kumulována s jakoukoli další podporou z místních, regionálních či vnitrostátních projektů nebo projektů Společenství, jež se vztahují na tytéž způsobilé náklady.

¹⁵ Dle kap. 2.7 Rozhodnutí Evropské komise ze dne 28.1.2009 ve věci státní podpory č. N 469/08 – Interoperabilita v železniční dopravě

¹⁶ Za závazky vůči státnímu rozpočtu se považují závazky vůči finančnímu úřadu, zdravotním pojišťovnám, správě sociálního zabezpečení a celní správě.

8.3. OBSAH ŽÁDOSTI

Žadatel podává projektovou žádost prostřednictvím aplikace Benefit7¹⁷. 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. Při podávání žádosti postupuje žadatel dle kapitoly 3.1 Pokynů pro žadatele OPD¹⁸ a dle Pokynů pro vyplnění projektové žádosti OPD v aplikaci Benefit7¹⁹.

V rámci programu Interoperabilita v železniční dopravě jsou následující odlišnosti vzhledem k Příloze č.1 Pokynů pro žadatele OPD - Přehled povinných příloh žádosti:

- Žadatel nemusí přikládat Stanovisko k posouzení vlivů na životní prostředí²⁰
- Žadatel nemusí přikládat Vyjádření k ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000²¹
- Žadatel přikládá Investiční záměr dle pravidel stanovených vyhláškou č. 560/2006 Sb., o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku (tj. včetně povinných formulářů ISPROFIN)

V rámci programu se nepředpokládá realizace velkých projektů dle čl. 39 Obecného nařízení²²

8.4. PŘEDKLÁDÁNÍ ŽÁDOSTÍ

Při podávání žádosti postupuje žadatel dle kapitoly 3.1 Pokynů pro žadatele OPD²³ a dle Pokynů pro vyplnění projektové žádosti OPD v aplikaci Benefit7²⁴.

Pro předkládání žádostí bude platit kolová výzva, jejíž podmínky, trvání a výše prostředků k rozdělení budou odpovídajícím způsobem zveřejněny. Výzva bude zahrnovat i detailní specifikace obsahu žádostí.

¹⁷ Tato aplikace je přístupná na adrese www.eu-zadost.cz

¹⁸ Aktuální pokyny pro žadatele jsou dostupné na této adrese: <http://www.opd.cz/cz/Pokyny-pro-zadatele>

¹⁹ Aktuální pokyny pro vyplnění žádosti jsou dostupné na této adrese: <http://www.opd.cz/cz/Projektova-zadost>

²⁰ Vyplývá z vyjádření Ministerstva životního prostředí ČR 12604/ENV/08: „Na základě Vámi uvedeného popisu projektů se domníváme, že k jejich realizaci není nutné rozhodnutí, popř. opatření (viz § 1 odst. 3) ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., proto nemohou být předmětem posuzování vlivů na životní prostředí za podmínky, že je příslušným orgánem ochrany přírody vyloučen vliv na Naturu 2000.“

²¹ Vyplývá z vyjádření Ministerstva životního prostředí ČR 12607/ENV/09: „Z uvedených důvodů jsme toho názoru, že projekty předkládané v rámci tohoto programu nesplňují kritéria pro záměry dle § 45h zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a proto u nich nemusí být uplatněn postup ustanovení § 45i zmíněného zákona.“

²² Nařízení Rady (ES) č. 1083/2006 ze dne 11. července 2006, o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu a Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení (ES) č. 1260/1999

²³ Aktuální pokyny pro žadatele jsou dostupné na této adrese: <http://www.opd.cz/cz/Pokyny-pro-zadatele>

²⁴ Aktuální pokyny pro vyplnění žádosti jsou dostupné na této adrese: <http://www.opd.cz/cz/Projektova-zadost>

8.5. KRITÉRIA HODNOCENÍ

Kritéria hodnocení žádostí, resp. výběru projektů nastaví v souladu s čl. 65 písm. a) Obecného nařízení²⁵ Monitorovací výbor OPD.

Program Interoperabilita v železniční dopravě má dvě oblasti kritérií:

- a) Kritéria hodnocení projektu vzhledem k OPD²⁶
- b) Kritéria hodnocení projektu s ohledem na Rozhodnutí Evropské komise ze dne 28.1.2009 ve věci státní podpory č. N 469/08 – Interoperabilita v železniční dopravě. Dle kap. 2.6 Rozhodnutí se jedná o následující kritéria:

Podprogram	Kritéria
1	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Komplexní charakter projektu ▪ Nasazení vozidel ▪ Zkušenosti příjemce s obdobnými projekty ▪ Finanční zajištění projektu
2	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Komplexní charakter projektu ▪ Nasazení vozidel ▪ Předpokládaná úspora přepravního času ▪ Zkušenosti příjemce s obdobnými projekty ▪ Finanční zajištění projektu
3	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Komplexní charakter projektu ▪ Nasazení vozidel ▪ Předpokládané snížení hlukového zatížení ▪ Zkušenosti příjemce s obdobnými projekty ▪ Finanční zajištění projektu

8.6. POSTUP HODNOCENÍ

Žádosti budou vyhodnocovány tak, aby bylo možné posoudit kvalitu jednotlivých předložených projektů mezi sebou, čímž bude zachována povinnost zacházet se žadateli, resp. projekty rovným způsobem.

Postup hodnocení bude následující:

- 1) Kontrola I. stupně - Posouzení formální úplnosti projektové žádosti – tj. kompletně vyplněný formulář projektové žádosti v aplikaci Benefit²⁷ a předložení všech požadovaných příloh.

²⁵ Nařízení Rady (ES) č. 1083/2006 ze dne 11. července 2006, o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu a Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení (ES) č. 1260/1999

²⁶ Jedná se o kritéria, která jsou uvedena v kapitole II.1 dokumentu Podrobná kritéria výběru projektů OPD dostupného na adrese: <http://www.opd.cz/cz/Pokyny-pro-zadatele>

²⁷ Tato aplikace je přístupná na adrese www.eu-zadost.cz

- 2) Kontrola II. stupně - Posouzení kvality projektového záměru – tj.:
- a. Posouzení parametrů projektu a kvality projektové žádosti
 - b. Posouzení plnění cílů a ukazatelů (indikátorů) dle OPD

Kontrolu I. stupně bude zajišťovat v rámci MD odbor fondů EU.

Kontrola II. stupně bude zajišťována prostřednictvím odborných externích hodnotitelů, jejichž stanovisko bude ověřováno ze strany odboru drah, železniční a kombinované dopravy MD.

Postup hodnocení bude rozpracován v dokumentu Pokyny pro hodnotitele.

Na základě vyhodnocení všech projektů předložených v jedné výzvě příslušného podprogramu bude sestaveno pořadí žádostí dle bodového ohodnocení

Po skončení procesu hodnocení (ukončení hodnocení II. stupně projektů z příslušné výzvy) bude zaslána ministru dopravy k podpisu ke schválení souhrnná informace (seznam) o doporučených / nedoporučených žádostech a Schvalovací protokoly doporučených projektů.

Po podpisu ze strany ministra dopravy bude žadateli zaslána informace o schválení / zamítnutí projektů. V případě schválení projektů je žadateli zároveň zaslán podepsaný Schvalovací protokol a žádost o aktualizaci formulářů ISPROFIN.

Po předložení aktualizovaných formulářů ISPROFIN žadatelem bude provedena registrace projektu a budou vystaveny Registrační listy na jednotlivé akce.

Registrační list akce (vystaven dle formuláře R05 197 Pokynu R 2-07 MF) 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 o poskytnutí dotace (Rozhodnutí) a o následné předložení písemné žádosti o vydání Rozhodnutí.

Po splnění podmínek předepsaných v Registračním listu akce a na základě písemné žádosti žadatele bude vydáno Rozhodnutí, jehož nedílnou součástí budou Podmínky realizace projektu.

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

Pravidla pro překládání žádostí o platby za provedené práce z prostředků SR jsou 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 (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)
- Žádosti o platby jsou příjemci předkládány a následně také propláceny v CZK. Postup předkládání žádostí o platbu včetně požadované dokumentace bude upraven dokumentem Pokyny pro příjemce, 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 Metodice finančních toků a kontroly.
- 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 Metodikou finančních toků a kontroly.

10. MECHANISMUS FINANČNÍCH A INFORMAČNÍCH TOKŮ

Financování programu se bude skládat z vlastních zdrojů (spolufinancování) příjemce a ze samotné dotace, která se bude skládat z prostředků EU (Fondu soudržnosti) a z prostředků na povinné veřejné spolufinancování ze státního rozpočtu.

Maximální výše podpory pro příjemce dotace je v jednotlivých podprogramech stanovena na 50 % celkových způsobilých výdajů²⁸.

Dotace ze státního rozpočtu ve výši stanovené o poskytnutí dotace se bude skládat z prostředků na předfinancování prostředků Fondu soudržnosti ve výši 85 % způsobilých výdajů a z prostředků na povinné veřejné spolufinancování ve výši 15 % způsobilých výdajů. Tyto prostředky budou narozpočtovány v kapitole Ministerstva dopravy ČR a při jejich čerpání bude postupováno v plném rozsahu podle zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech.

Čerpání dotace ze státního rozpočtu i zdrojů z příspěvků EU se bude řídit pokyny, pravidly a podmínkami stanovenými pro jejich čerpání a použití Ministerstvem financí ČR a orgány EU. Jedná se zejména o pravidla obsažená v dokumentu „Metodika finančních toků a kontroly programu spolufinancovaných ze strukturálních fondů, Fondu soudržnosti a Evropského rybářského fondu na programové období 2007 – 2013“ v aktuálním znění.

Prostředky budou příjemcům poskytovány formou ex-post plateb, tj. na základě již uskutečněných výdajů. Vztahy s příjemci budou upraveny Rozhodnutím o poskytnutí dotace, které bude obsahovat podmínky čerpání dotace.

Průběh finančních a informačních toků²⁹:

1. Dodavatel vystaví fakturu na příjemce.
2. Příjemce provede úhradu faktury dodavateli v plné výši z vlastních zdrojů.
3. Příjemce zašle poskytovateli dotace (Ministerstvu dopravy ČR) žádost o platbu v termínech stanovených Rozhodnutím o poskytnutí dotace a nárokuje tak proplacený způsobilých výdajů v % výši stanovené Rozhodnutím. Žádost o platbu musí být vždy doložena požadovanými doklady (zejména zaplacenými fakturami a výpisy z účtu, které prokazují úhradu faktur). Příjemce je oprávněn předkládat žádosti o platbu v průběhu realizace projektu, je povinen předkládat žádost o platbu nejvýše 1x měsíčně pro zamezení nadbytečné administrativní zátěže.
4. Poskytovatel dotace provede kontrolu věcné správnosti a kontrolu oprávněnosti fakturace ve lhůtě 20 pracovních dnů od obdržení žádosti o platbu od příjemce.
5. Správce rozpočtové kapitoly následně prostřednictvím finančního útvaru plní do 15 pracovních dnů finanční závazky vyplývající z Rozhodnutí o poskytnutí dotace, tj. zajišťuje převod prostředků ze státního rozpočtu určených na předfinancování výdajů, které mají být kryty z prostředků z rozpočtu EU, na

²⁸ Dle čl. 12 Rozhodnutí Evropské komise ze dne 28.1.2009 ve věci státní podpory č. N 469/08 – Interoperabilita v železniční dopravě

²⁹ Ve smyslu aktuálně platné verze dokumentu „Metodika finančních toků a kontroly programu spolufinancovaných ze strukturálních fondů, Fondu soudržnosti a Evropského rybářského fondu na programové období 2007 – 2013“, kapitola 4.5 „Financování programů spolufinancovaných z rozpočtu EU (SF/CF)“

účet příjemce, a to včetně podílu národního financování ze zdrojů státního rozpočtu.

6. Ministerstvo dopravy ČR (v roli Řídícího orgánu OPD) na základě potvrzení finančního útvaru, že bylo uskutečněno předfinancování prostředků EU ze státního rozpočtu, vystaví tzv. souhrnnou žádost o provedení platby prostředků z rozpočtu EU ze zdrojového účtu Platebního a certifikačního orgánu (Ministerstvo financí ČR) na příjmový účet Ministerstva dopravy ČR. Souhrnná žádost je předkládána v termínech stanovených Platebním a certifikačním orgánem.
7. Platební a certifikační orgán provede po obdržení souhrnné žádosti její kontrolu, schválení a zaúčtování. Do 5 dnů od obdržení souhrnné žádosti je provedena platba prostředků EU na příjmový účet kapitoly Ministerstva dopravy ČR.

Detailní postupy pro příjemce budou stanoveny dokumentem Pokyny pro příjemce, který vydá Ministerstvo dopravy ČR.

11. VYHODNOCENÍ EFEKTIVNOSTI ZDROJŮ VYNALOŽENÝCH NA PŘÍPRAVU A REALIZACI PROGRAMU

Program bude vyhodnocen tak, aby jeho vyhodnocení bylo možné zapracovat do vyhodnocení OPD, které proběhne v roce 2017. Termín vyhodnocení programu je proto stanoven na prosinec 2016.

Program bude vyhodnocen v souladu s následujícími předpisy a metodickými dokumenty (v platném znění k předpokládanému datu vyhodnocení, tj. v roce 2016):

- Vyhláška Ministerstva financí č. 560/2006 Sb. o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku
- Pokyn č. R 2-07 k řízení programů o provozování informačního systému programového financování
- Zajištění evaluace řídicím orgánem OPD (pokyny pro evaluaci)³⁰

Hodnocení programu může být zadáno i externímu hodnotiteli.

³⁰ Příloha č.5 Metodiky pro přípravu programových dokumentů pro období 2007-2013

12. KONTROLNÍ ČINNOST V RÁMCI PROGRAMU

Kontroly budou prováděny v souladu s následujícími předpisy:

- Zákon č. 552/1991 Sb., o státní kontrole;
- Zákon č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů;
- Vyhláška Ministerstva financí ČR č. 416/2004 Sb., kterou se provádí zákon č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů;

Kontrolní systém a typy prováděných kontrol v rámci Programu jsou uvedeny v Metodických pokynech pro příjemce (Program Interoperabilita v železniční dopravě (ev.č. 127 330)).

DOKUMENTACE PODPROGRAMU 1: ERTMS – EVROPSKÝ SYSTÉM ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

1. ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PODPROGRAMU

Název podprogramu:	ERTMS – Evropský systém řízení železniční dopravy – Realizace projektu digitální mobilní radiové sítě GSM-R
Evidenční číslo:	127 332
Celkový finanční objem podpory:	475 mil. Kč

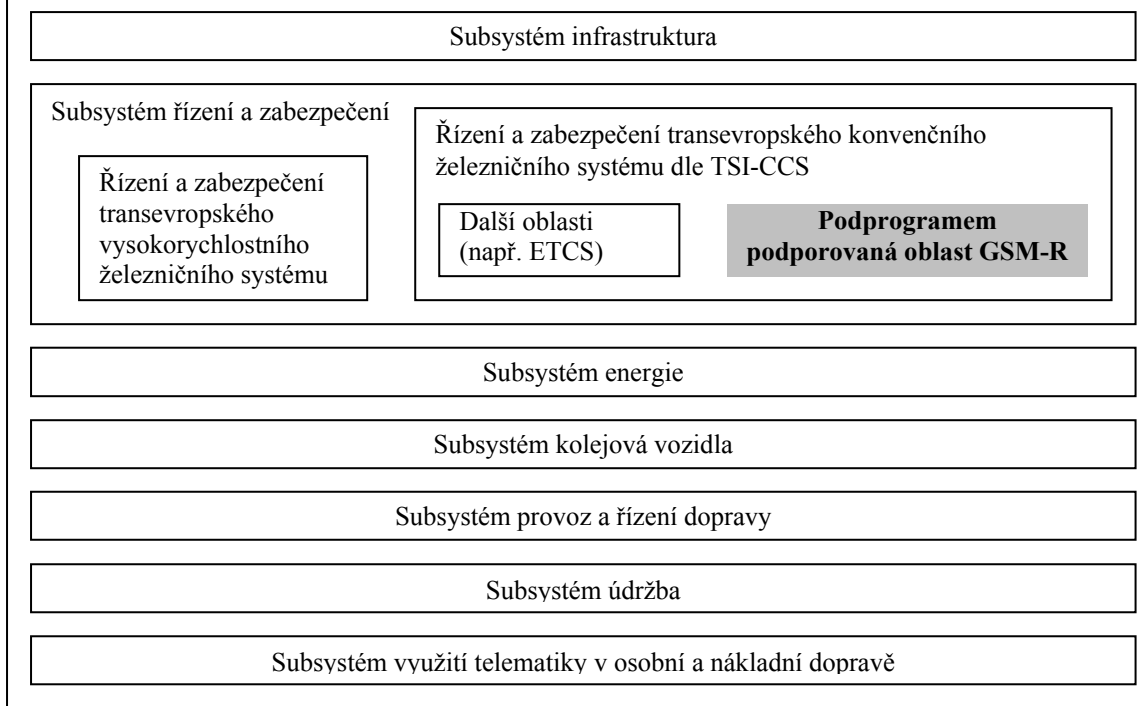
2. BILANCE POTŘEB A ZDOJŮ FINANCOVÁNÍ PODPROGRAMU

Viz ISPROFIN F 05 270

3. VĚCNÉ CÍLE PODPROGRAMU

Jediným věcným cílem podprogramu je **přiblížení českého železničního systému úrovni definované TSI-CCS**, přičemž v rámci tohoto podprogramu budou podporovány projekty v oblasti digitální mobilní radiové sítě GSM-R. Vymezení podprogramu vzhledem k hlavnímu věcnému cíli programu „Posílení interoperability českého železničního systému“ je patrné z následujícího schématu.

Interoperabilita v železniční dopravě vymezená v Směrnici Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství a v Rozhodnutí Komise 2009/107/ES ze dne 23. ledna 2009, o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystémů transevropského konvenčního železničního systému



4. TECHNICKO-EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ CÍLŮ PODPROGRAMU

Postup dosažení věcného cíle je dán **Národním implementačním plánem ERTMS³¹**. Z tohoto plánu vyplývá, že realizace podprogramu v České republice bude přínosem zejména pro

- zachování ekonomicky významné pozice železnice v tranzitní dopravě,
- zvýšení úrovně bezpečnosti železniční dopravy,
- zvýšení cestovní rychlosti a propustnosti tratí,
- efektivní řízení dopravy,
- přístup vozidel českých dopravců na železniční síť sousedních zemí,
- rozvoj českého železničního průmyslu s pozitivním dopadem na zaměstnanost.

Národní implementační plán ERTMS řeší dvě následující základní oblasti, přičemž tímto podprogramem je podpořena pouze jedna z nich (označena tučně):

- **GSM-R (Global System for Mobile communications – Railway)³² - radiokomunikační systém, který sestává z části infrastrukturní a části mobilní představované mobilními terminály uživatele**

³¹ ERTMS - European Rail Traffic Management System - Evropského systému řízení železniční dopravy. Národní implementační plán ERTMS je k dispozici na této adrese Ministerstva dopravy ČR:

http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/Evropska_unie_na_zeleznici/Interoperabilita/TSIkonvencni.htm

³² Funkční a systémová specifikace GSM-R byla vytvořena v rámci projektu EIRENE (European Integrated Railway radio Enhanced Network)

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

V České republice byl již realizován pilotní projekt GSM-R, na který tento podprogram navazuje. Jako pilotní byla zvolena trať Děčín – Praha – Kolín, tedy úsek IV. Panevropského koridoru na území ČR, který navazuje na trať Deutsche Bahn AG. Pilotní projekt byl dále charakterizován následovně:

- Infrastrukturní část pilotního projektu GSM-R sestávala z technologie ústředny a dohledového pracoviště, kontroléru základnových radiostanic, přenosové technologie včetně příslušných kabelových tras, základnových radiostanic v počtu 37 ks umístěných v linii trati.
- Mobilní částí systému GSM-R bylo v rámci pilotního projektu vybaveno celkem 10 železničních kolejových vozidel 9 vozidlových řad majoritního dopravce v ČR (471/971, 451, 362, 363, 163, 162, 150, 124) 10 vozidlovými radiostanicemi a pořízeno celkem 100 ks přenosných radiostanic, z toho 80 ks v provedení pro všeobecné použití a 20 ks v provedení s vyšší mechanickou a klimatickou odolností pro provozní použití.

V současné době jsou realizovány 2 další projekty v oblasti GSM-R. Jejich specifikace je uvedena v následujících tabulkách.³³

Název projektu:	GSM-R Břeclav - Přerov - Petrovice u Karviné
Termín realizace:	1.9.2008 - 31.1.2010
Celkové náklady projektu:	387 064 000 Kč
Zadavatel projektu:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zdroj financování:	Projekt je financován z veřejných zdrojů v rámci OPD – oblast podpory 1.2 - Zajištění interoperability na stávajících železničních tratích, zajištění souladu s Technickými specifikacemi pro interoperabilitu (TSI) a rozvoj telematických systémů
Popis projektu	Předmětem projektu je výstavba digitálního rádiového systému GSM-R na 2. tranzitním železničním koridoru (2.TŽK), tj. v traťovém úseku Břeclav - Přerov - Hranice na Moravě - Ostrava Svinov - Ostrava hl.n. - Petrovice - st.hranice Polsko. Projekt rozšiřuje stávající digitální rádiovou síť GSM-R, vybudovanou v letech 2004 - 2005 v rámci Pilotního projektu, a navazuje na síť GSM-R na 1.TŽK v úseku Kolín - Č.Třebová - Brno - Břeclav - st.hranice Rakousko a Slovensko. Projekt rozšiřuje síť pozemních základnových stanic na 2.TŽK a dále rozšiřuje systémové části sítě - řídicí a spojovací část sítě a dohledový management. Dále vybavuje systém novými aplikacemi. Projekt neřeší uživatelskou část sítě, tj. neřeší vybavení účastnické strany mobilními stanicemi. Projekt bude zajišťovat mobilní telekomunikační a datovou komunikaci pro potřeby železničního provozu. Kromě standardní hlasové komunikace bude mobilní síť zajišťovat komunikaci s jedoucimi vozidly, datové služby a aplikace, které umožní vytváření speciálních uživatelských skupin.

³³ Informace o projektech jsou aktualizovány ke dni 11.3.2009

Název projektu:	GSM - R dokončení I. NŽK
Termín realizace:	16.7.2007 - 31.1.2009
Celkové náklady projektu:	683 418 058 Kč
Zadavatel projektu:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zdroj financování:	Projekt je financován z veřejných zdrojů v rámci OPD – oblast podpory 1.2 - Zajištění interoperability na stávajících železničních tratích, zajištění souladu s Technickými specifikacemi pro interoperabilitu (TSI) a rozvoj telematických systémů
Popis projektu	Předmětem projektu je výstavba stacionární části systému GSM-R řeší nezbytné doplnění telekomunikační infrastruktury na trati Kolín - Česká Třebová - Brno - Břeclav st. hranice a doplnění stacionární části systému GSM-R v železničním uzlu Praha. Projekt řeší pokrytí cca 293 km trati včetně 10 tunelů. Součástí projektu je i výstavba cca 142 km optického kabelu a vybavení řešené trati přenosovými systémy.

Vzhledem k výše uvedenému a vzhledem ke skutečnosti, že **vybavenost lokomotiv tímto systémem se u největších dopravců v ČR pohybuje mezi 7 až 10%**, je nutné konstatovat následující:

- Instalace stacionárních (infrastrukturních) částí systému GSM-R má v ČR značný předstih před vybavováním kolejových vozidel mobilními terminály
- Instalace může zahrnovat i rozšíření stávajících radiostanic o GSM-R včetně technického řešení propojení s radiostanicí (včetně základových)
- Technicky se jedná o vozidlový terminál, který je kompatibilní v infrastrukturní síti GSM-R ve standardu Eirene dle TSI CCS, třída A (podpora rozvoje digitálního rádia)
- **Pořízení a instalace mobilních terminálů do lokomotiv je proto hlavním záměrem podprogramu**
- Uznatelným nákladem není analogová část národního systému – dotace se vztahuje výhradně na instalaci systému GSM-R

V současné době je odhadována průměrná výše nákladů na vybavení jednoho vozidla 460 tis. Kč.³⁴ V roce 2007 disponovali dopravci v ČR celkem 2414 lokomotivami.³⁵ S ohledem na současnou vybavenost vozidel a jejich provoz na tratích TEN-T je nutné systémem GSM-R vybavit cca 2065 lokomotiv. Z toho vyplývají celkové náklady podprogramu ve výši 950 mil. Kč. Celkový finanční objem podpory v rámci podprogramu je 475 mil. Kč.

³⁴ Reálná cena může být i výrazně nižší. Bude především záležet na parametrech zakázky jednotlivých dopravců (zejména na poptávaném množství).

³⁵ Zdroj: Ročenka dopravy České Republiky za rok 2007 dostupná na této adrese:
<http://www.mdcz.cz/cs/Statistika+dopravy/Statistika+dopravy.htm>

Indikátorem tohoto podprogramu je procentuální podíl vybavených lokomotiv terminály GSM-R z celkového počtu lokomotiv jezdících na tratích TEN-T³⁶.

Parametrem tohoto podprogramu je počet vybavených lokomotiv terminály GSM-R jezdících na tratích TEN-T.

³⁶ Tratě transevropského železničního systému (TEN-T) jsou vymezeny v Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě.

DOKUMENTACE PODPROGRAMU 2: IMPLEMENTACE SUBSYSTÉMU TELEMATIKA – TSI TELEMATICKÉ APLIKACE V NÁKLADNÍ DOPRAVĚ

1. ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PODPROGRAMU

Název podprogramu:	Implementace subsystému telematika – TSI telematické aplikace v nákladní dopravě
Evidenční číslo:	127 333
Celkový finanční objem podpory:	175 mil. Kč

2. BILANCE POTŘEB A ZDOJŮ FINANCOVÁNÍ PODPROGRAMU

Viz ISPROFIN F 05 270

3. VĚCNÉ CÍLE PODPROGRAMU

Jediným věcným cílem podprogramu je **přiblížení českého železničního systému úrovni definované TSI-TAF**. Vymezení podprogramu vzhledem k hlavnímu věcnému cíli programu „Posílení interoperability českého železničního systému“ je patrné z následujícího schématu.

Interoperabilita v železniční dopravě vymezená v Směrnici Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství a v Rozhodnutí Komise 2009/107/ES ze dne 23. ledna 2009, o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystémů transevropského konvenčního železničního systému

Subsystém infrastruktura
Subsystém řízení a zabezpečení
Subsystém energie
Subsystém kolejová vozidla
Subsystém provoz a řízení dopravy
Subsystém údržba
Subsystém využití telematiky v osobní a nákladní dopravě
<div>Další oblasti – telematické aplikace v osobní dopravě transevropského konvenčního železničního systému a telematické aplikace v rámci transevropského vysokorychlostního železničního systému</div> <div>Podprogramem podporovaná oblast telematických aplikací v nákladní dopravě transevropského konvenčního železničního systému</div>

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

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

4. TECHNICKO-EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ CÍLŮ PODPROGRAMU

Postup dosažení věcného cíle je dán **Strategickým evropským plánem implementace (Strategic European Deployment Plan – SEDP)**³⁷ zpracovaným Společenstvím evropských železničních společností (Community of European Railway and Infrastructure Companies – CER) a předloženým 18. ledna 2007 Evropské komisi.

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

Výsledkem bude realizace následující funkcionalit³⁸:

- Sledování nákladů a vlaků v reálném čase
- Seřadování a přidělování, přičemž seřadováním se rozumí řazení vlaků
- Rezervace tras vlaků
- Zabezpečování spojení s jinými druhy dopravy a pořizování elektronických průvodních dokumentů

TSI-TAF upravuje následující funkční oblasti nákladní dopravy³⁹:

1. údaje na nákladním listu,
2. žádost o trasu,
3. příprava vlaku,
4. prognóza jízdy vlaku,
5. informace v případě narušení provozu,
6. poloha vlaku,
7. ETI⁴⁰/ETA⁴¹ vozu/intermodální jednotky,
8. pohyb vozu,
9. vykazování střídání,
10. výměna údajů za účelem zlepšení kvality,
11. hlavní referenční údaje,
12. různé referenční soubory a databáze,
13. předávání dokumentů v elektronické podobě,
14. síť a komunikace.

³⁷ SEDP je dostupný na následující adrese:

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

³⁸ Viz kapitola 2.1 Nařízení Komise 62/2006/ES ze dne 23. prosince 2005 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro telematické aplikace v nákladní dopravě transevropského konvenčního železničního systému

³⁹ Viz kapitola 4.2 Nařízení Komise 62/2006/ES ze dne 23. prosince 2005 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro telematické aplikace v nákladní dopravě transevropského konvenčního železničního systému

⁴⁰ Předpokládaná doba střídání vozů či intermodální jednotky

⁴¹ Předpokládaná doba příjezdu zásilky

Opatření podporovaná v rámci tohoto podprogramu se budou týkat (v různé míře) všech výše uvedených funkčních oblastí. **Oblasti týkající se dopravců, budou jednotliví dopravci postupně sladovat s TSI-TAF. Sladováním se rozumí především úprava stávajících informačních systémů či nákup (pořízení) systémů nových, včetně zajištění potřebných procesů, komunikací, rozhraní a kmenových dat. Protože TSI-TAF nelze realizovat bez souvisejících opatření v oblasti železniční dopravní cesty⁴² bude obdobně postupovat Správa železniční dopravní cesty, s.o.⁴³ v oblastech týkajících se provozovatele infrastruktury, na což je určeno 30 % finančních prostředků⁴⁴ z celkové alokace podprogramu.**

Průměrné náklady na změnu jedné funkční oblasti předpokládáme ve výši 10 mil. Kč. V podprogramu předpokládáme změnu 35 funkčních oblastí (s ohledem na počet nákladních dopravců v ČR a s ohledem na odlišnosti používaných informačních systémů, které jednotlivý dopravci používají). Z toho vyplývají celkové náklady podprogramu ve výši 350 mil. Kč. Celkový finanční objem podpory v rámci podprogramu je 175 mil. Kč.

Indikátorem tohoto podprogramu je počet upravených funkčních oblastí dle TSI-TAF na jednoho nákladního dopravce⁴⁵ či provozovatele dráhy⁴⁶

Parametrem tohoto podprogramu je počet upravených funkčních oblastí dle TSI-TAF.

⁴² Požadavky dle TSI-TAF na výměnu informací mezi SŽDC a dopravci jsou uvedeny v kap. 2.3 Nařízení Komise 62/2006/ES ze dne 23. prosince 2005 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro telematické aplikace v nákladní dopravě transevropského konvenčního železničního systému

⁴³ Správa železniční dopravní cesty je státní organizace zřízená na základě zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů. Hospodaří s majetkem státu, který tvoří především železniční dopravní cestu. Plní funkci vlastníka dráhy, zajišťuje provozování, provozuschopnost, modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty. Přiděluje kapacitu dopravní cesty a od 1.7.2008 je také provozovatelem celostátní železniční dráhy a regionálních drah ve vlastnictví státu

⁴⁴ Viz čl. 7 a 8 Rozhodnutí Evropské komise ze dne 28.1.2009 ve věci státní podpory č. N 469/08 – Interoperabilita v železniční dopravě.

⁴⁵ Licencování železniční dopravy dle § 24 zákona č. 266/1994 Sb., kteří se specializují na nákladní dopravu

⁴⁶ Provozovatelem dráhy se rozumí vzhledem k čl. 7 a 8 Rozhodnutí Evropské komise ze dne 28.1.2009 ve věci státní podpory č. N 469/08 Správa železniční dopravní cesty, s.o.

DOKUMENTACE PODPROGRAMU 3: IMPLEMENTACE SUBSYSTÉMU KOLEJOVÁ VOZIDLA – TSI HLUK A TSI NÁKLADNÍ VOZY

1. ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PODPROGRAMU

Název podprogramu:	Implementace subsystému kolejová vozidla – TSI hluk a TSI nákladní vozy
Evidenční číslo:	127 334
Celkový finanční objem podpory:	350 mil. Kč

2. BILANCE POTŘEB A ZDOJŮ FINANCOVÁNÍ PODPROGRAMU

Viz ISPROFIN F 05 270

3. VĚCNÉ CÍLE PODPROGRAMU

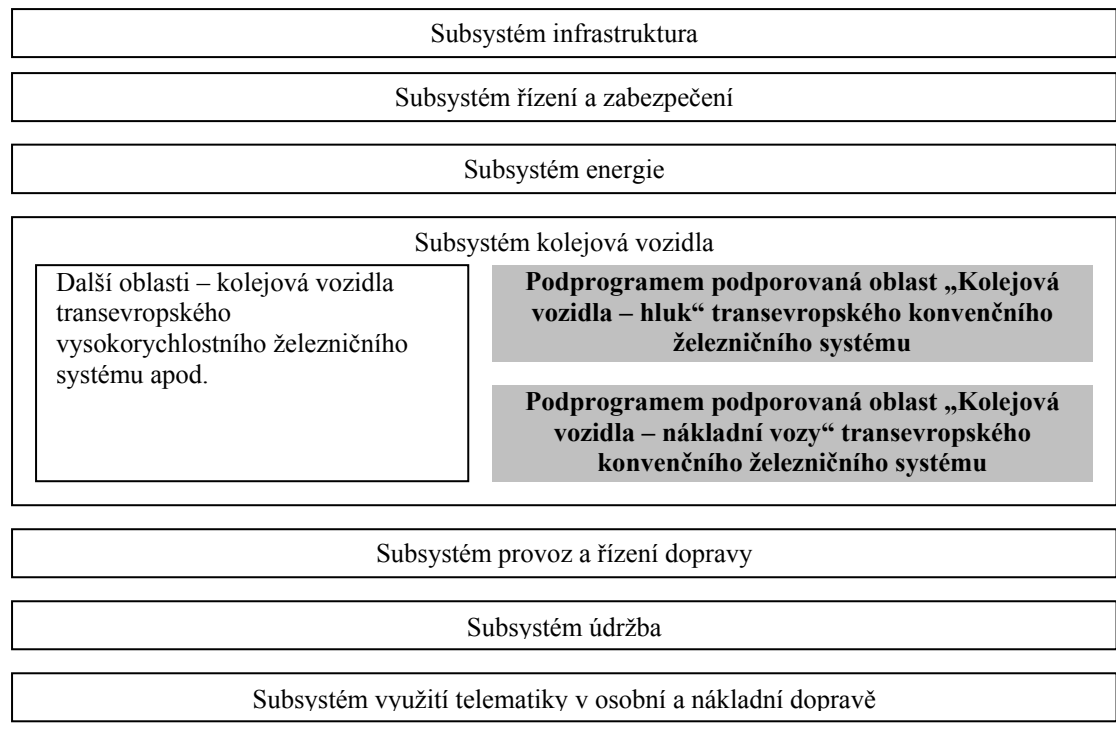
Podprogram má následující věcné cíle:

- Přiblížení českého železničního systému úrovni definované TSI-NOI
- Přiblížení českého železničního systému úrovni definované TSI-WAG

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

Vymezení podprogramu vzhledem k hlavnímu věcnému cíli programu „Posílení interoperability českého železničního systému“ je patrné z následujícího schématu.

Interoperabilita v železniční dopravě vymezená v Směrnici Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství a v Rozhodnutí Komise 2009/107/ES ze dne 23. ledna 2009, o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystémů transevropského konvenčního železničního systému



4. TECHNICKO-EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ CÍLŮ PODPROGRAMU

Současný stav železničního systému ČR neodpovídá v oblasti hlukového zatížení požadavkům TSI-NOI a tedy ani TSI-WAG⁴⁷. Vyplývá to zejména z analýzy „Databáze hlukových zdrojů na železnici“⁴⁸, která byla realizována pro Ministerstvo dopravy ČR Výzkumným ústavem železničním, a.s. v letech 2006-2008. Většina testovaných vozů v rámci této analýzy nesplnila stanovené limity. Vybraný závěr z analýzy, uvádíme v následujícím odstavci.

„Závěrem je možno konstatovat, že rekonstrukcí brzdové výstroje na nekovový brzdový špalík, by všechny vozy ve zkouškách splnily hlukové limitní hodnoty stanovené v TSI vzhledem k tomu, že v rámci rekonstrukce by stejně byla vyměněna i dvojkolí na vozidle. Kromě toho by ani zkoušky nemusely být realizovány. Proběhla-li by podle TSI – hluk

⁴⁷ Viz kapitola 4.3.8 Rozhodnutí Komise 2006/861/ES ze dne 28. července 2006 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému Kolejová vozidla – nákladní vozy transevropského konvenčního železničního systému

⁴⁸ Závěrečná zpráva z analýzy je dostupná na následující adrese Ministerstva dopravy ČR:
http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/Datab%C3%A1ze+hlukov%C3%BDch+zdroj%C5%AF+na+%C5%BEeleznici.htm

rekonstrukce na nekovový brzdový špalík vozidlo by se považovalo za vyhovující stanoveným limitům i bez zkoušek.“

Výše uvedený závěr je zároveň východiskem pro hlavní záměr podprogramu – zajištění rekonstrukce brzdové výstroje vozidel tak, aby splňovali parametry dané TSI-NOI. V praxi by se mělo jednat zejména o tzv. "retrofitting" stávajících nákladních vozů novými brzdovými špalíky za účelem snížení hluku.

Vzhledem ke stále probíhajícímu schvalovacímu procesu konkrétního typu kompozitních brzdových špalíků (typ LL) je v současné době stále nutné alternativně uvažovat o kovových špalících typu K, jejichž montáž vyžaduje zásah do brzdového ústrojí, což by zvýšilo jednotkové náklady. Náklady na vybavení jednoho vozidla se na evropské úrovni odhadují v rozmezí 80 – 190 tis. Kč.⁴⁹

Z výše uvedeného vyplývá, že prioritní oblastí jsou především nákladní vozy. S ohledem na současnou vybavenost vozidel je nutné rekonstrukci brzdových špalíků provést prioritně u cca 3600 vozidel⁵⁰. Tato kalkulace vychází v současnosti z nejvyšší odhadované jednotkové ceny. Z toho vyplývají celkové náklady podprogramu ve výši 700 mil. Kč. Celkový finanční objem podpory v rámci podprogramu je 350 mil. Kč.

Indikátorem tohoto podprogramu je procentuální podíl nákladních vozů v souladu s TSI-NOI z celkového počtu nákladních vozů jezdících na trati TEN-T.

Parametrem tohoto podprogramu je počet upravených nákladních vozů do souladu s TSI-NOI jezdících na trati TEN-T.

⁴⁹ Reálná cena může být i výrazně nižší. Bude především záležet na parametrech zakázky jednotlivých dopravců (zejména na poptávaném množství).

⁵⁰ Jedná se pouze o vozy transevropského konvenčního železničního systému. Transevropský konvenční železniční systém je definován v příloze č.1 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství. Kolejovými vozidly se pro účely tohoto programu rozumí vozidla, u kterých je pravděpodobné, že budou jezdit v rámci transevropského konvenčního železničního systému. Trati transevropského železničního systému (TEN-T) jsou vymezeny v Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě.

DOKUMENTACE PODPROGRAMU 4: ROZESTAVĚNÉ AKCE

1. ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PODPROGRAMU

Název podprogramu:	Rozestavěné akce
Evidenční číslo:	127 335
Celkový finanční objem podpory:	Objem podpory pro roky 2009-2010 je stanoven ve výši 151 106 tis. Kč

2. BILANCE POTŘEB A ZDOJŮ FINANCOVÁNÍ PODPROGRAMU

Viz ISPROFIN F 05 270

3. VĚCNÉ CÍLE PODPROGRAMU

Věcné cíle podprogramu:

- posílení interoperability českého železničního systému prostřednictvím naplnění platných TSI pro řízení a zabezpečení,
- respektování a plnění závazků vyplývajících z dohod a právních předpisů v rámci EU případně dalších mezinárodních dohod,
- zavedení nových progresivních technologií umožňujících zvýšení bezpečnosti, rychlosti, plynulosti, a spolehlivosti a optimalizaci řízení železniční dopravy při snížení provozních a udržovacích nákladů, zvýšení požadované propustnosti tratí,
- minimalizace vlivu lidského činitele a jeho kontrola v rozhodovacích procesech moderními technickými prostředky (na bázi výpočetní techniky) s cílem zvýšení bezpečnosti provozu,
- zavádění provozně úspornějších a systémů řízení železniční dopravy,
- zvýšení bezpečnosti provozu novými dokonalejšími technologickými zařízeními a vytváření jednotného telekomunikačního prostředí ve vazbě na železniční vysokokapacitní přenosovou síť,
- zavádění technologií pro dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení a řízení dopravy,
- zavádění nových technologií umožňujících zvýšení bezpečnosti, rychlosti, plynulosti a spolehlivosti dopravy,
- snížení dopadu železniční dopravy na životní prostředí
- vytvoření podmínek pro zvyšování spolehlivosti a pravidelnosti v železniční dopravě

- aplikace programu TEN, TER, AGC, AGTC, zajišťující technickou kompatibilitu evropských železnic a projekty určující parametry údržby a rozvoje dopravní cesty z mezinárodního hlediska:
 TEN - Transevropské sítě,
 TER - Transevropská železniční magistrála,
 AGC - Evropská dohoda o mezinárodních železničních magistrálách,
 AGTC - Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech.

4. TECHNICKO-EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ CÍLŮ PODPROGRAMU

Základním cílem tohoto podprogramu je postupné zajišťování technické a provozní propojenosti železniční sítě ČR (interoperability) se sousedními železničními sítěmi tak, aby bylo propojením umožněno provozování drážní dopravy v rámci jednotlivých členských států Evropské Unie, včetně států, které k ní v budoucnu hodlají přistoupit.

Nutnost zajištění interoperability je vyvolána požadavkem liberalizace přístupu licencovaných železničních dopravců k infrastruktuře Společenství. Pro tyto potřeby byly přijata řada právních předpisů Společenství, mj. směrnice 2001/16/ES o interoperabilitě konvenčního železničního systému, která byla zapracována do českého právního řádu. Přijaté dokumenty rozděluje železniční systém do řady podsystémů zahrnujících infrastrukturu a dopravní provoz se základními požadavky na konstrukční a provozní podmínky. Povinností členských států Společenství je tyto konstrukční, výkonové a bezpečnostní parametry na vybraném rozsahu železničního systému garantovat.

Parametrem pro tento podprogram je délka traťových úseků, kde je ETCS zaveden. Zdůvodnění je uvedeno výše, další údaje jsou v tab. S 05 273.

Do realizace projektu vlakového zabezpečovacího systému ETCS úrovně 2 podprogramu byla zařazena akce Pilotní projekt ETCS v úseku Poříčany – Kolín.

Tento podprogram byl do programu „Interoperabilita v železniční dopravě“ zařazen pro úplnost vzhledem k „tématické souvislosti“ s programem a vzhledem k tomu, že u projektu jsou k finančnímu krytí použité také zdroje EU. Projekt uvedený v rámci tohoto podprogramu je však již rozestavěn, jeho realizace započala v předchozím rozpočtovém období EU (tj. 2004 – 2006). U tohoto projektu bylo vydáno Finanční memorandum č. 2002/CZ/16/P/PT015 o spolufinancování ze zdrojů EU ve výši 75% z uznatelných položek; národní podíl i úhrada neuznatelných položek je financována ze zdrojů SFDI. Realizace a financování probíhá v souladu s pravidly a pokyny vydanými poskytovateli zdrojů.

Indikátorem pro tento podprogram je počet vybavených mezistaničních úseků, počet vybavených železničních stanic, počet instalací LEU, počet instalací mobilní části ETCS. Zdůvodnění je uvedeno výše, další údaje jsou v tab. S 05 240.