

Dokumentace programu

1. Základní údaje programu:

- a) *identifikační údaje:*
 - aa) **Modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy**
 - ab) **evidenční číslo – 127 550**
- b) *termíny přípravy: 2007, realizace: 2008 – 2013 a vyhodnocení programu: 2016*
- c) *členění programu na podprogramy:*
 - 1. Pořízení nízko-emisních pohonných a pomocných jednotek**
 - 2. Modernizace plavidel za účelem zvýšení multimodality nákladní přepravy**
 - 3. Modernizace plavidel vedoucí ke zvýšení bezpečnosti vnitrozemské plavby**
- d) *specifikaci obsahu dokumentace.*
- e) *Seznam zkratk*
- f) *Relevantní předpisy*

2. Bilance investičních potřeb a zdrojů Programu

ISPROFIN V 05 370

Finanční částky výdaje státního rozpočtu a podílu ze strukturálních fondů EU jsou kalkulovány na základě směnného kurzu 1 EUR = 25,595 CZK uveřejněného v Úředním věstníku C76, 27.3 2008).a celkový finanční objem veřejné podpory je 443,5 mil. Kč.

Finanční prostředky čerpané v roce 2008 jsou prostředky z rezortního rezervního fondu.

3. Bilance neinvestičních potřeb a zdrojů Programu

4. Specifikace věcných cílů Programu – kontrolovány při závěrečném vyhodnocení Programu

Situace v EU – stanovisko Evropské Komise

Dne 17/01/2006 přijala Evropská Komise (dále jen EK) Integrovaný evropský akční program pro vnitrozemskou vodní dopravu NAIADES¹ (Navigation And Inland Waterway Action and Development in Europe), který obsahuje doporučení kroků, které by mělo učinit Společenství, jednotlivé členské státy a další dotčené strany v letech 2006 – 2013. Cílem Integrovaného evropského akčního programu NAIADES je podpořit vnitrozemskou vodní dopravu, která je vysoce bezpečná a šetrná k životnímu prostředí a může napomoci přechodu na jiné způsoby dopravy a usnadnit tak problémy se zahlcením a přetížením, které se vyskytují u ostatních druhů dopravy.

Integrovaný evropský akční plán NAIADES věnuje pozornost, mimo jiné, podpoře modernizace a inovace lodního parku plavidel vnitrozemské plavby. Cílem je zefektivnění užívání plavidel, zvyšování úrovně bezpečnosti přepravy a snižování vlivu vodní dopravy na životní prostředí. Tyto cíle mohou být dosahovány prostřednictvím speciálních programů za účelem modernizace a inovace

¹ Sdělení Komise o podpoře vnitrozemské vodní dopravy „NAIADES“ (KOM(2006)0006)

plavidel, a to jak v souvislosti s vyšší efektivitou poskytovaných služeb (např. efektivnější spalovací motory, úpravy lodních nákladových prostorů), tak i vyšší bezpečností vnitrozemské plavby (např. navigační a informační systémy). Součástí Integrovaného evropského akčního plánu NAIADES je podpora přestavby a modernizace stávajících plavidel.

EU se zavázala směřovat k cíli převedení dopravy na méně energeticky náročné, čistší a bezpečnější druhy dopravy. Vnitrozemská vodní doprava je tak zjevnou volbou, která hraje významnou roli při dosahování těchto cílů. V konečném znění zprávy Evropského parlamentu ze dne 21/09/2006 o podpoře vnitrozemské vodní dopravy² je kladen důraz na začlenění vnitrozemské plavby do multimodálního dopravního řetězce a přispíváním tak ke konkurenceschopným dopravním řešením za využití kombinace jednotlivých druhů dopravy a také vyzývá EK a jednotlivé členské státy, aby poskytovaly pobídky s cílem urychlit ve vnitrozemské vodní dopravě zavádění a využívání motorů, které budou účinnější z hlediska spotřeby pohonných hmot a šetrnější k životnímu prostředí, a tím zlepšit energetickou účinnost tohoto druhu dopravy.

Program podpory pro modernizaci plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy ČR je plně v souladu se strategií Společenství v oblasti rozvoje vnitrozemské plavby a naplňuje tak většinu významných cílů představených EK v Integrovaném evropském akčním programu NAIADES.

Program **Modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy** je navržen jako prováděcí dokumentace za účelem naplnění cílů stanovených si Českou republikou v rámci Operačního programu Doprava (dále jen OPD).

OPD sám naplňuje globální cíl Národního strategického referenčního rámce ČR 2007 – 2013 (dále jen NSRR) především prostřednictvím strategického cíle **Atraktivní prostředí** z hlediska fyzických aspektů, neboť kvalitní životní prostředí spolu s dostupností dopravních a informačních sítí jsou základními předpoklady rozvoje ekonomických a sociálních aktivit. Strategický cíl bude realizován prostřednictvím priority NSRR **Zlepšení dostupnosti dopravou**, s cílem posílit dostupnost dopravou a dopravní obslužnost a rozvoj environmentálně šetrné dopravy.

Prostřednictvím priority NSRR Zlepšení dostupnosti dopravou bude realizována výstavba a modernizace dopravní infrastruktury, která má rozhodující význam pro ekonomiku ČR. Dobudování páteřní sítě v ČR, která je tvořena sítěmi TEN-T, a napojení regionů na páteřní síť i propojení uvnitř regionů posílí propustnost dopravních sítí a zlepší dostupnost regionů ČR i jejich vzájemné propojení. Zkvalitnění dopravních sítí a budování doprovodných zařízení omezujících dopady na životní prostředí (např. protihlukové bariéry) i zlepšujících kvalitu přepravy z hlediska uživatele, umožní rozvoj dopravního propojení mezi i uvnitř regionů, a tím přispěje k mobilitě pracovní síly s dopady na zaměstnanost, ke zlepšení konkurenceschopnosti a celkově povýší kvalitu života obyvatel ČR.

Globálním cílem OPD je **Zlepšení dostupnosti dopravou**. Toho bude dosaženo prostřednictvím **specifických cílů**, které byly stanoveny s ohledem na dříve zpracované a schválené strategické dokumenty (zejména NSRR a Dopravní politika ČR). Program je zaměřen na plnění specifického cíle 6 OPD – **Zvýšení multimodality v nákladní přepravě a zlepšení vnitrozemské vodní dopravy**, naplňováním prioritní osy 6 OPD – **Podpora modernizace vnitrozemských plavidel**.

Globálním cílem prioritní osy 6 je zvýšení multimodality v nákladní přepravě a zlepšení vnitrozemské vodní dopravy, specifickými cíli prioritní osy 6 OPD jsou:

- zatraktivnění multimodální nákladní přepravy za účelem snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví snížením podílu silniční nákladní dopravy;
- zlepšení vnitrozemské vodní dopravy.

² A6-0299/2006

Cíle programu modernizace plavidel ČR:

Oblast podpory má 3 obecné cíle:

- zmírnění negativních vlivů dopravy na životní prostředí snížením emisí plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze spalovacích motorů;
- převedení části přeprav zboží na vnitrozemskou vodní nákladní dopravu, která je nejvíce šetrná k životnímu prostředí;
- zvýšit bezpečnost vnitrozemské vodní nákladní dopravy, která povede v konečném důsledku k výraznému snížení potenciálních ekologických škod.

Věcné cíle programu:

1. Zlepšení kvality životního prostředí snížením emisí plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze spalovacích motorů – pohonných jednotek plavidel a pomocných motorů instalovaných na plavidlech.
2. Zvýšení multimodality nákladní přepravy pro vnitrozemskou plavbu, a to v případech, kdy se nejedná o kombinovanou dopravu, tzn. kdy se nejedná o systém přepravy zboží v jedné a téže přepravní jednotce o délce nejméně 5,9 m (ve velkém kontejneru, výměnné nástavbě, odvalovacím kontejneru).
3. Zvýšením multimodality nákladní přepravy se při převedení části přeprav ze silniční nákladní dopravy na více ekologickou vnitrozemskou vodní nákladní dopravu dosáhne výrazného zlepšení kvality životního prostředí.
4. Převedením části přeprav ze silniční nákladní dopravy na vodní se odlehčí přetížené silniční infrastrukturu, sníží se emise výfukových plynů ze silniční nákladní dopravy a současně se docílí i snížení nehodovosti, kterou silniční, resp. těžká silniční nákladní doprava způsobuje.
5. Modernizací plavidel, resp. jejich dovybavením navigačními systémy, dokormidlovacím zařízením (usnadní manévrování plavidla), výměnou obšivek plavidla a výměnou dřevěných podlah nákladových prostorů za ocelové (celkově zkvalitní a zpevní lodního tělesa) dojde ke zvýšení bezpečnosti vnitrozemské plavby, která v konečném důsledku výrazně sníží potenciální ekologické škody.

Věcné cíle budou dosaženy realizací investičních akcí k dosažení parametrů a naplnění indikátorů, uvedených v dokumentaci jednotlivých podprogramů. Příjemci podpory budou muset prokázat splnění indikátorů, na základě kterých se bude program modernizace plavidel vyhodnocovat.

5. Technicko – ekonomické zdůvodnění cílů Programu a výše účasti SR na jeho financování

Program **modernizace plavidel** je navržen jako prováděcí dokumentace za účelem naplnění cílů stanovených si Českou republikou v rámci OPD, konkrétně prioritní osy č. 6, resp. její části zabývající se podporou modernizace vnitrozemských plavidel (oblast podpory 6.3).

Specifických cílů bude dosaženo těmito intervencemi:

- pořízením nízko-emisních pohonných a pomocných jednotek – tzv. remotorizací;
- modernizací plavidel za účelem zvýšení multimodality nákladní přepravy;
- modernizací plavidel vedoucí ke zvýšení bezpečnosti vnitrozemské plavby.

ad 1. (věcné cíle programu) Zlepšení kvality životního prostředí snížením emisí plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze spalovacích motorů

Vodní nákladní doprava je nejekologičtější druhem dopravy a má ze všech doprav nejnižší externí náklady. EK ve svém sdělení³ „o podpoře vnitrozemské vodní dopravy NAIADES“ uvádí, že současné celkové externí náklady jsou v případě vnitrozemské vodní dopravy vyčíslené na 10 EUR na 1000 tunokilometrů (pro srovnání: 15 EUR připadá na železniční dopravu a 35 EUR na dopravu silniční⁴).

I přes skutečnost, že vnitrozemská vodní nákladní doprava má nejnižší celkové externí náklady, tvoří v těchto nákladech dopravy největší položku znečišťování ovzduší. To je způsobeno především tím, že průměrné stáří skladby lodního parku ČR je cca 40 let a motorové pohonné jednotky jsou většinou původní, takže jsou již značně zastaralé a z dnešního pohledu nesplňují přísně nastavená emisní kritéria.

Opatření proti emisím plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze spalovacích motorů se v dopravě, resp. v silniční dopravě neustále zpřísňují, ale pro vnitrozemskou vodní dopravu nebyly až do roku 2004, kdy byla vydána směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2004/26/ES, ze dne 21. dubna 2004, kterou se mění směrnice 97/68/ES o sbližování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze spalovacích motorů určených pro nesilniční pojízdné stroje, žádným jiným předpisem stanovena. Výše uvedená směrnice poprvé specifikovala emisní limity pro lodní spalovací motory – ale pouze pro ty, které se nově instalují na plavidla včetně časového harmonogramu platnosti pro jednotlivé kategorie, rozdělené podle výkonu motorů. Je tedy zřejmé, že stávající konstrukčně zastaralé motory nemohou splňovat přísně nastavená emisní kritéria a výměnou (remotorizací) těchto stávajících pohonných lodních a dnes již nemoderních jednotek včetně pomocných agregátů za nízkoemisní se docílí výrazného snížení obsahu emisí výfukových plynů do ovzduší, čímž dojde k jednoznačnému pozitivnímu dopadu na životní prostředí. Přidanou hodnotou tohoto primárního cíle je větší konkurenceschopnost remotorizovaných plavidel, protože nové motory jsou nejen nízkoemisní, ale také efektivnější. Významným aspektem primárního cíle je soulad s neaktuálněji nastavenými kritérii v níže uvedených právních předpisech:

- vyhláška Ministerstva dopravy č. 223/1995 Sb., o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách, ve znění pozdějších předpisů;
- směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/68/ES ze dne 16. prosince 1997 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plyných znečišťujících částic ze spalovacích motorů určených pro nesilniční pojízdné stroje ve znění směrnice EP a Rady 2004/26/ES ze dne 21. dubna 2004, kterou se mění směrnice 97/68/ES;
- směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES ze dne 12. prosince 2006, kterou se stanoví technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby a zrušuje směrnice Rady 82/714 EHS, ve znění pozdějších předpisů.

Pohonné a pomocné nízko-emisní jednotky musí v rámci programu modernizace plavidel splnit emisní hodnoty definované ve výše uvedených právních předpisech. Emisní hodnoty jsou zároveň tzv. „indikátory“ dokumentace programu a jsou pro žadatele závazné.

Primárním cílem výměny stávajících motorů je snížení negativního dopadu provozu vnitrozemské plavby na životní prostředí, resp. zkvalitnění ovzduší snížením emisí výfukových plynů z plavidel. Nové motory, které budou splňovat aktuální emisní kritéria ČR a Společenství významně ovlivní i hospodárnost provozu plavidla, protože s nově instalovanými motory lze dosáhnout snížení spotřeby pohonných hmot. Průměrná spotřeba standardní motorové nákladní lodi s vlastním pohonem se pohybuje cca 0,013 litru nafty na 1 tunokilometr, s moderními pohonnými jednotkami lze dosáhnout spotřeby nižší než 0,0044 litrů nafty na 1 tunokilometr. Snížení spotřeby paliva představuje i snížení

³ Sdělení Komise (KOM(2006)0006)

⁴ KOM(2002) 54

emisí výfukových plynů, takže pozitivní aspekt hospodárnosti provozu plavidla se kladně promítá i do životního prostředí a stále tak zůstává naplněn primární cíl.

ad 2. (věcné cíle programu) Zvýšení multimodality nákladní dopravy pro vnitrozemskou plavbu, a to v případech, kdy se nejedná o kombinovanou dopravu, tzn. kdy se nejedná o systém přepravy zboží v jedné a téže přepravní jednotce o délce nejméně 5,9 m (ve velkém kontejneru, výměnné nástavbě, odvalovacím kontejneru).

Vnitrozemská vodní nákladní doprava představuje z hlediska ekologie nejvhodnější alternativu pro převedení části přepravovaného zboží z přetížené silniční nákladní dopravy. Významným aspektem převedením těchto přepravních výkonů na vnitrozemskou vodní nákladní dopravu je dosažení výrazného zlepšení kvality životního prostředí a současně nárůstu objemů přeprav ve vodní nákladní dopravě.

Plavidla se v rámci modernizace stanou v oblasti multimodality konkurenceschopnější a provozně flexibilnější. Přepravní objemy se tak zvýší nejen převedením části přeprav ze silniční nákladní dopravy na vodní, ale v případě některých úprav plavidel dojde ke zvýšení objemové kapacity plavidla, které má význam především pro přepravu agrárních komodit o malé měrné hmotnosti. V rámci přeshraničních přeprav z/do ČR se výsledný efekt projeví při nakládacích ponorech 160 cm a vyšších. Při plnosplavnosti lze kalkulovat s efektem 30 % nárůstu zvýšení přeprav některých komodit, a to zejména v exportním směru.

ad 3. (věcné cíle programu) Zvýšením multimodality se při převedení silniční nákladní dopravy na ekologickou vodní dopravu dosáhne výrazného zlepšení kvality životního prostředí

Přesunem části přeprav realizovaných silniční nákladní dopravou na vodní, která je ze všech druhů doprav nejšetrnější k životnímu prostředí, se tak vytvoří reálné předpoklady pro snížení ekologické zátěže, které způsobuje silniční nákladní doprava. A to jednak okamžitým snížením emisí výfukových plynů ze silniční dopravy při realizaci převedení těchto přeprav na vnitrozemskou vodní nákladní dopravu, která svým provozem zatěžuje minimálně životní prostředí.

Redukce silniční nákladní dopravy, resp. její převedení na vnitrozemskou vodní nákladní dopravu sebou přinese i větší rovnováhu ve využívání jednotlivých druhů doprav v přepravě zboží. Tento cíl je definován v Bílé knize (Evropská dopravní politika do roku 2010 – čas rozhodnout), která mimo jiné, poukazuje na externalitu resp. na znečišťující emise výfukových plynů a jejich vliv na životní prostředí⁵ a poukazuje na nutnost vzájemného propojení různých druhů dopravy, kde vyzdvihuje vnitrozemskou vodní nákladní dopravu jako klíčovou komponentu multimodality, která představuje velký potenciál v rámci snižování dopravních přetížení způsobených především silniční dopravou.

ad 4. (věcné cíle programu) Převedením části přeprav ze silniční nákladní dopravy se odlehčí přetížené silniční infrastrukturu, sníží se emise výfukových plynů ze silniční nákladní dopravy a současně se docílí i snížení nehodovosti, kterou silniční, resp. těžká silniční nákladní doprava způsobuje.

Převedením přepravních výkonů ze silniční nákladní dopravy na vodní, dojde k redukci narůstající silniční nákladní dopravy a tím i ke snížení stále častějších dopravních přetížení. Současným celoevropským zájmem je docílit snížení těchto dopravních přetížení v silniční dopravě, protože způsobují zhlacení a neprůjezdnost silniční infrastruktury. Výsledným efektem je nejen neustálé zpoždování jednotlivých přeprav zboží, ale na zhlacené neprůjezdné pozemní komunikaci se především z důvodu zpomalování nebo i zastavování dopravy dostává do ovzduší více škodlivých emisí z výfukových plynů pozemních dopravních prostředků.

ad 5. (věcné cíle programu) Modernizací plavidel, resp. jejich dovybavením navigačními systémy, dokormidlovacím zařízením, které usnadní manévrování plavidla a výměnou obšívky plavidla,

⁵ Bílá kniha, Příloha I – Akční program

kteře celkově zkvalitní a zpevní lodní těleso tak dojde ke zvýšení bezpečnosti vnitrozemské plavby, která v konečném důsledku výrazně sníží potenciální ekologické škody.

Tím, že se plavidla nejen zmodernizují, ale i dovybaví navigačními systémy, dojde ke zvýšení bezpečnosti při přepravě zboží po vnitrozemské vodní dopravní cestě. Míra bezpečnosti vnitrozemské plavby má přímou souvislost s potenciálními hrozbami environmentálního charakteru. Čím vyšší bezpečnostní standardy bude splňovat vnitrozemská plavba, tím vyšší bude i eliminace rizik spojených s haváriemi a dopady na životní prostředí.

OPD je dokumentem reagujícím na doporučení Evropské komise (dále jen EK) předložit za Českou republiku (dále jen ČR) pro období 2007 – 2013 operační program zahrnující rozvojové priority sektoru doprava v ČR, které mohou být spolufinancovány ze strukturálních fondů EU (konkrétně z Evropského fondu pro regionální rozvoj (dále jen ERDF)) a z Fondu soudržnosti (dále jen FS). Svým zaměřením navazuje na OP Infrastruktura (programovací období 2004 – 2006) a projekty ISPA a Fondu soudržnosti realizované od r. 2000.

OPD byl připraven v souladu s:

- Nařízením Rady (ES) č. 1083/2006 o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu a Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení (ES) č. 1260/1999;
- Nařízením Rady (ES) č. 1084/2006 o Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení (ES) č. 1164/94;
- Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1080/2006 o Evropském fondu pro regionální rozvoj a o zrušení nařízení (ES) č. 1783/1999.

OPD je zpracován v souladu i s dalšími strategickými dokumenty:

- Bílá kniha EU: Evropská dopravní politika do roku 2010 – čas rozhodnout;
- Strategické obecné zásady Společenství (dále jen SOZS).

OPD tak zohledňuje reformu politiky soudržnosti, jejímž účelem je:

- více se soustředit na strategické orientace EU (závazky z Lisabonu a z Göteborgu týkající se konkurenceschopné a trvalé „znalostní ekonomiky“, evropská strategie zaměstnanosti);
- více se zaměřit na nejméně rozvinuté regiony s předvídáním vývoje ve zbývajících částech EU;
- více decentralizovat a realizovat akce způsobem jednodušším, transparentnějším a efektivnějším.

OPD byl v návrhovém znění předloženém vládě ČR dne 15.11.2006 schválen usnesením č. 1302 k postupu přípravy operačních programů pro čerpání prostředků ze strukturálních fondů a Fondu soudržnosti v letech 2007-2013. OP Doprava je komplementární s dalšími operačními programy, které jsou zpracovány podle NSRR.

OPD byl dne 10/12/2007 schválen Evropskou komisí (dále jen EK), a to jejím **Rozhodnutím H 2007 29 26.**

Výše účasti státního rozpočtu na financování Programu se odvíjí od níže uvedených právních předpisů a rozhodnutí:

OPD se řídí zejména následujícími předpisy a rozhodnutími orgánů EU⁶:

- hlavou XVII. Smlouvy o založení Evropského společenství, která stanovuje úkoly strukturálních fondů;

⁶ předpisy a rozhodnutí budou samozřejmě aplikovány v platném znění, datum uveřejnění v Úředním věstníku EU se týká uvedené verze předpisů

- Nařízením 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 (dále jen Obecné nařízení);
- Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1080/2006 ze dne 5. července 2006, o Evropském fondu pro regionální rozvoj a o zrušení nařízení (ES) č. 1783/1999 – zveřejněno v OJ L 210 dne 31.7.2006 (dále jen Nařízení o ERDF);
- Nařízením 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 (dále jen Nařízení o FS);
- Nařízením Komise (ES) č. 1681/1994 o nesrovnalostech a navrácení chybně vyplacených částek v souvislosti s financováním strukturálních politik a organizace informačního systému v této oblasti;
- Nařízením 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 – zveřejněno v OJ L 371 dne 27.12.2006 (dále jen Implementační nařízení);
- Rozhodnutím Rady ze dne 6. října 2006, o strategických obecných zásadách Společenství pro soudržnost – zveřejněno v OJ L 291 dne 21.10.2006;

OPD se dále řídí následujícími předpisy a rozhodnutími orgánů ČR⁷:

- Usnesením vlády ČR č. 1477/2006 o Národním strategickém referenčním rámci České republiky pro čerpání finančních prostředků ze strukturálních fondů a Fondu soudržnosti Evropské unie v letech 2007 až 2013;
- Usnesením vlády ČR č. 1302/2006 k postupu přípravy operačních programů pro čerpání prostředků ze strukturálních fondů a Fondu soudržnosti v letech 2007-2013, kterým vláda ČR schválila návrh OPD;
- Metodikou finančních toků a kontroly programů spolufinancovaných ze strukturálních fondů, Fondu soudržnosti a Evropského rybářského fondu na programové období 2007 – 2013, vydanou MF;
- Usnesením vlády ČR č. 61/2007 k Pravidlům uznatelných výdajů pro programy spolufinancované ze strukturálních fondů a z Fondu soudržnosti Evropské unie na programové období let 2007 až 2013;

Program se, kromě výše uvedených předpisů vztahujících k němu nadřazenému OPD, dále řídí následujícími předpisy a rozhodnutími⁸:

- Zákonem č. 218/2000 Sb. o rozpočtových pravidlech;
- Zákonem č. 320/2001 Sb. o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole);
- Zákonem č. 552/1991 Sb. o státní kontrole;
- Zákonem č. 137/2006 Sb. o veřejných zakázkách;
- Vyhláškou Ministerstva financí č. 40/2001 Sb. o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku;
- Vyhláškou Ministerstva financí č. 560/2006 Sb. o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku;
- Vyhláškou Ministerstva financí č. 551/2004 Sb., kterou se stanoví zásady a termíny finančního vypořádání vztahů se státním rozpočtem, státními finančními aktivy nebo Národním fondem;
- Vyhláškou 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).

⁷ předpisy a rozhodnutí budou samozřejmě aplikovány v platném znění

⁸ předpisy a rozhodnutí budou samozřejmě aplikovány v platném znění

Program Modernizace plavidel zahrnuje finanční podporu pro modernizaci plavidel ze státního rozpočtu ČR a ze strukturálních fondů Evropské unie, jmenovitě Evropského fondu pro regionální rozvoj (dále jen strukturální fondy EU). Finanční podpora se provádí formou přímého (nevratného) investičního příspěvku.

Finanční podpora v rámci celé modernizace, tzn. u všech 3 podprogramů může dosahovat výše až 49 % způsobilých nákladů. Strukturální fondy EU pokryjí státní podporu do výše 85 % a státní rozpočet ČR pokryje zbylých 15 % z celkové podpory.

Notifikace programu Modernizace plavidel byla zaslána dne 20/04/2007 na Úřad pro ochranu hospodářské soutěže v Brně, který ji dne 22/06/07 postoupil stálému zastoupení ČR v Bruselu, které ji následně předložilo EK. Dne 20/05/2008 zaslala EK prostřednictvím SZ ČR v Bruselu souhlasné stanovisko s veřejnou podporou pro Modernizaci plavidel.

Podmínky pro poskytování podpory:

Poskytování podpory ze státního rozpočtu – podmínky pro poskytování podpory na spolufinancování programu stanoví v ČR zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon č. 218/2000 Sb.) a vyhláška č. 560/2006 Sb., o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku (dále jen vyhláška č. 560/2006 Sb.).

Poskytování podpory ze strukturálních fondů EU – příspěvek ze strukturálních fondů je stanoven v rámci podpory Společenství jako víceletý závazek na programovací období, v případě ČR se jedná o období let 2007-2013.

Plavidlo zmodernizované z podpory nesmí být po dobu nejméně 5 let vymazáno z plavebního rejstříku České republiky.

Celkovým cílem programu je snížit emise výfukových plynů ze spalovacích motorů vnitrozemských plavidel, převést část přeprav z pozemních druhů doprav na vnitrozemskou vodní dopravu a zvýšit celkovou bezpečnost plavby.

Celkový dopad Programu se však odvíjí od způsobilých výdajů jednotlivých konkrétních projektů v rámci Programu předložených – i proto je skutečný dopad Programu pouze předpokládaný. Způsobilost výdajů je upravena v obecných Pravidlech uznatelných výdajů schválených vládou ČR a mohou být dále konkretizována (roz. zúžena) v metodických dokumentech ministerstva dopravy pro řízení projektů v rámci OPD.

EK ve svém rozhodnutí schválila max. míru podpory ve výši 49 % způsobilých nákladů.

Pokud by však veřejná podpora byla umožněna pouze v nižší výši, nebo došlo k nepředpokládaným zdržením se schvalováním Programu, OPD či výjimky ze zákazu veřejné podpory pro Program, bude nutné tuto dokumentaci upravit. Obdobně to platí i pro případ, kdy by došlo ke snížení výše účasti státního rozpočtu na financování Programu, bez ohledu na to, zda-li by úpravy v disponibilních prostředcích byly provedeny na úrovni ČR (spolufinancování a předfinancování akcí státním rozpočtem), nebo na úrovni Evropské komise.

Změny výše účasti státního rozpočtu na financování akce ze strany EK

Vzhledem k tomu, že i prostředky strukturálních fondů EU, které se mají podílet na financování Programu, se považují za prostředky státního rozpočtu, resp. jsou prostředky státního rozpočtu příjemcům v plné výši předfinancovány, je nutné uvést, že Obecné nařízení umožňuje Evropské komisi v určitých případech odebrat finanční prostředky určené na financování OPD⁹, a tím i přímo zasáhnout do výše prostředků určených pro financování Programu.

⁹ např. v případě zjištěných nesrovnalostí, nebo nedodržení tzv. pravidla n+2 resp. n+3. Významný dopad na disponibilnost prostředků státního rozpočtu by mohlo mít i porušení pravidla n+24 (tj. vrácení zálohové platby na OPD Národním fondem zpět EK, a tím i zpoždění všech příjmů SR na krytí prostředků poskytnutých na předfinancování akcí). EK může OPD samozřejmě odebrat pouze prostředky FS nebo ERDF.

To by v konečném důsledku mělo znamenat i automatický přepočít výše plánovaných prostředků strukturálních fondů EU na financování Programu s ohledem na to, že např. výše účasti prostředků strukturálních fondů EU prostřednictvím OPD je určena Ministerstvem dopravy jako 11,3% alokace na prioritní osu 6 OPD.

Rovněž v případě, kdy dojde ke změně EK vydaného rozhodnutí o poskytnutí finančního příspěvku Společenství na financování OPD (na návrh ŘO), bude nezbytné přepočítat výši účasti státního rozpočtu na financování Programu.

6. Obsah a kritéria hodnocení žádosti o poskytnutí podpory

Příjemci podpory

Příjemci podpory mohou být vlastníci nebo provozovatelé plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy jejichž plavidla jsou vedena v plavebním rejstříku ČR bez ohledu na státní příslušnost provozovatele.

Obsah žádosti

Pro malé projekty (tj. všechny projekty nesplňující kritéria velkého projektu¹⁰) bude žádost o podporu ze strukturálních fondů EU zpracována v informačním systému Benefit7 a předložena ministerstvu dopravy i v tištěné podobě.

Přehled povinných údajů a příloh:

1. Identifikační údaje o žadateli.
2. Doklad o právní subjektivitě žadatele, jedná-li se o právnickou osobu.
3. Bankovní spojení.
4. Daňové identifikační číslo žadatele.
5. Investiční záměr, zdůvodnění účelu a požadované výše podpory.
6. Prohlášení o výši spoluúčasti žadatele na realizaci záměru.
7. Souhlas žadatele se zveřejněním předepsaných údajů.
8. Vyplněné formuláře ISPROFIN (informační systém ministerstva financí).
9. Čestné prohlášení žadatele o bezdlužnosti.
10. Čestné prohlášení žadatele, že povede finanční účetní evidenci a doklady v souladu s obecně platnými předpisy.
11. Výpis z trestního rejstříku.
12. Daňové přiznání.
13. Doklad o prokázání práva nakládat s plavidlem.
14. Smlouva o vedení účtu.
15. Další podmínky čerpání finančních prostředků ze státního rozpočtu.
16. Podklad pro technicko-ekonomické hodnocení.
17. Projekt předkládaný žadatelem musí být v souladu s environmentálními pravidly a neměl by tak mít negativní dopad na životní prostředí a neměl by negativně zasahovat do území chráněných dle soustavy Natura 2000.
18. Prohlášení žadatele.

¹⁰ velký projekt je definován v čl. 39 obecného nařízení

Ad 1. Identifikační údaje o žadateli

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

Dále musí příjemce podpory doložit, zda je **malým/středním nebo velkým podnikem** (podle nařízení EK (ES) č. 70/2001), a to z důvodu prokázání existence motivačního účinku v rámci modernizace plavidel (viz bod 16 odrážka č. 2).

Ad 2. Doklad o právní subjektivě žadatele, jedná-li se o PO

Originál nebo ověřená kopie dokladů od orgánů, které o založení, zřízení či vytvoření subjektů rozhodly, nebo které subjekt registrovaly nebo kopie dokladů, které jsou nezbytné pro vznik organizace.

U podnikatelských subjektů bude předkládán výpis z živnostenského rejstříku, u subjektů zapsaných v obchodním rejstříku rovněž výpis z obchodního rejstříku.

Doklady nesmí být starší 90 dnů od data podání žádosti.

Ad 3. Bankovní spojení.

Ad 4. Daňové identifikační číslo žadatele, bylo-li přiděleno.

Ad 5. Investiční záměr, zdůvodnění účelu a požadované výše podpory.

Předložení investičního záměru blíže specifikuje vyhláška č. 560/2006 Sb.

Ad 6. Prohlášení o výši spoluúčasti žadatele na realizaci záměru.

Žadatel je povinen předložit prohlášení finanční způsobilosti v rámci financování vlastního podílu.

Ad 7. Souhlas žadatele se zveřejněním předepsaných údajů.

Obchodní jméno, sídlo firmy, identifikační číslo a výše podpory.

Ad 8. Vyplněné formuláře informačního systému ministerstva financí ISPROFIN.

Vyplněné formuláře ISPROFIN předkládá žadatel jako povinnou přílohu vždy, žádá-li o příspěvek ze státního rozpočtu. Žadatel je předkládá současně v písemné (4x) i elektronické podobě. Rozsah ISPROFIN je dán vyhláškou č. 560/2006 Sb. Parametry a indikátory v ISPROFIN formulářích žadatele musí odrážet příslušnou strukturu parametrů a indikátorů nastavenou v ISPROFIN formulářích programové dokumentace. Více na www.isprofin.cz

Ad 9. Čestné prohlášení žadatele o bezdlužnosti.

V prohlášení žadatel prohlašuje, že ke dni podání žádosti má vypořádané veškeré splatné závazky vůči orgánům státní správy a samosprávy.

Současně musí být v čestném prohlášení uvedeno, že v době podání žádosti nebyl na majetek prohlášen konkurz, nebylo potvrzeno nucené vyrovnání, ani nebyl návrh na prohlášení konkurzu pro nedostatek majetku zamítnut, není proti žadateli veden výkon rozhodnutí, není v úpadku, či likvidaci.

V čestném prohlášení musí být též uvedeno, že proti statutárnímu zástupci/zástupcům žadatele není zahájeno nebo vedeno trestní řízení pro trestný čin, jehož skutková podstata souvisí s předmětem činnosti subjektu nebo pro trestný hospodářský čin nebo čin proti majetku.

Ad 10. Čestné prohlášení žadatele, že povede finanční účetní evidenci a doklady v souladu s obecně platnými předpisy.

Ad 11. Výpis z rejstříku trestů.

U žadatele (FO) nebo všech statutárních zástupců žadatele (PO) ne starší 3 měsíců ke dni podání žádosti. Žadatel nesmí mít v rejstříku trestů záznam o odsouzení pro trestný čin, jehož skutková podstata by souvisela s předmětem podnikání nebo pro hospodářský trestný čin nebo trestný čin proti majetku.

Ad 12. Daňové přiznání.

Daňové přiznání za poslední 3 účetně uzavřené roky a předběžný hospodářský výsledek za dosud účetně neuzavřený rok. Daňová přiznání za jednotlivé roky jsou předkládána včetně příslušných povinných příloh k daňovému přiznání.

Ad 13. Doklad o prokázání práva nakládat s plavidlem.

Žadatel musí prokázat vlastnické právo k plavidlu, které je zapsáno v plavebním rejstříku ČR, nebo, že je provozovatelem plavidla, které je zapsané v plavebním rejstříku ČR. Tuto skutečnost žadatel prokazuje výpisem z plavebního rejstříku, který není starší jednoho měsíce. V případě pronájmu plavidla prokáže žadatel i písemný souhlas pronajímatele s realizací záměru.

Ad 14. Smlouva o vedení účtu.

Smlouva o vedení účtu, který je určen pouze pro platby související s realizací záměru. Tento doklad může předložit žadatel až před vydáním rozhodnutí o poskytnutí podpory.

Ad 15. Další podmínky čerpání finančních prostředků ze státního rozpočtu.

- a) plavidlo zmodernizované z podpory musí po dobu nejméně 5 let od dokončení modernizace v převažující míře přinášet pozitivní efekty plynoucí z modernizace České republiky (příjemce dotace je povinen tyto pozitivní efekty prokázat, a to např. doložením kopií nákladního listu nebo manifestu, doklady o nakládce a vykládce plavidla); plavidlo v převažující míře přináší pozitivní efekty České republiky, jestliže jsou jím prováděny přepravy z ČR do zahraničí, ze zahraničí do ČR nebo vnitrostátní přepravy více než nadpoloviční počet dnů v daném kalendářním roce; do počtu dnů v daném kalendářním roce, ze kterého se vypočítává více než nadpoloviční počet dnů, se u zmodernizovaného plavidla využívaného v mezinárodních přepravách nezapočítávají dny, kdy stav vodočtu v Ústí nad Labem byl nižší než 170 cm, popřípadě do počtu dnů v daném kalendářním roce, ze kterého se vypočítává více než nadpoloviční počet dnů, se u zmodernizovaného plavidla nezapočítávají dny, kdy nebylo možné z objektivních důvodů s tímto plavidlem přepravovat věci (například modernizace plavidla v souladu s tímto programem),
- b) pozitivní efekty plynoucí z modernizace plavidla musí po dobu nejméně 5 let od dokončení modernizace v převažující míře dopadat na jiné regiony NUTS II ČR nežli je území hl. m. Prahy; plavidlo během období 5 let v převažující míře přináší pozitivní efekty jiným regionům NUTS II ČR nežli je území hl. m. Prahy, jestliže se v tomto období v rámci realizovaných přeprav více než nadpoloviční počet těchto přeprav realizoval z ČR do zahraničí, ze zahraničí do ČR nebo vnitrostátně a současně se přístav nakládky (místo převzetí zboží) a přístav vykládky (místo dodání zboží) nacházel mimo území hl. m. Prahy; v případě, že přístav nakládky (místo převzetí zboží) nebo přístav vykládky (místo dodání zboží) se nacházel na území hl.m. Prahy a konkrétní přeprava zboží přinesla pozitivní efekty i jinému regionu NUTS II ČR, započítává se tato přeprava do stanoveného počtu přeprav pouze z poloviny;
- c) na zmodernizovaném plavidle z podpory musí být před čerpáním prostředků podpory zřízeno se souhlasem vlastníka zástavní právo k zajištění budoucí pohledávky, pro případ uložení povinnosti vrácení podpory (příjemce podpory je povinen poskytnout nezbytnou součinnost, zejména uzavřít příslušnou zástavní smlouvu), a to na dobu 72 měsíců od dokončení modernizace plavidla (dokončením modernizace plavidla se rozumí datum, kdy je na plavidle provedena modernizace v souladu s projektovou žádostí a plavidlo má vydáno platné lodní osvědčení/osvědčení plavidla); příjemce podpory doloží výpisem z plavebního rejstříku

a potvrzením o tom, že v Rejstříku zástav (vedeného notářskou komorou ČR) není plavidlo evidováno jako zástava, popřípadě výpisem z Rejstříku zástav (tyto doklady nesmí být starší jednoho měsíce), že plavidlo není zatíženo zástavním právem nebo jen do výše, aby výtěžek z peněžní zástavy dosahoval výše finančních prostředků poskytnutých státem a strukturálními fondy EU; příjemce podpory současně předloží čestné prohlášení, že plavidlo není zatíženo zástavním právem nebo že je zatíženo zástavním právem pouze v rozsahu vyplývajícím z výpisu z plavebního rejstříku a Rejstříku zástav;

- d) užití podpory je účelově vázáno a závazné parametry, termíny a podmínky čerpání účelově vázaných výdajů státního rozpočtu jsou nedílnou součástí Rozhodnutí o poskytnutí podpory;
- e) podpora musí být čerpána v průběhu kalendářního roku, ve kterém byla přidělena, nejpozději do termínu stanoveného správcem programu;
- f) podpora podléhá zúčtování za příslušný kalendářní rok v souladu s příslušnými právními předpisy¹¹ a pokyny Ministerstva financí pro zúčtování prostředků státního rozpočtu; podpora je nepřevoditelná mezi podnikatelskými subjekty;
- g) příjemce podpory je povinen při čerpání podpory postupovat v souladu se zákonem č. 218/2000 Sb. a vyhláškou č. 560/2006 Sb.; dále je příjemce podpory povinen postupovat podle „Metodického návodu postupu pro výběr dodavatelů v rámci programu Modernizace plavidel“; příjemce podpory je povinen podporu použít pouze k účelu, na který mu byla poskytnuta;
- h) zmodernizované plavidlo nesmí být po dobu uvedenou v bodě 15a) vymazáno z plavebního rejstříku České republiky, navíc příjemce podpory musí zajistit, aby podmínky v bodech 15a)-h) byly splněny i v případě, že dojde ke změně vlastníka plavidla nebo provozovatele plavidla.

V případě nesplnění výše uvedených podmínek v bodech a)-h) je příjemce podpory zejména povinen podporu v plné výši poskytovateli podpory vrátit. V případě méně závažných jednotlivých nesplnění těchto podmínek může být příjemci podpory stanovena povinnost vrátit podporu ve výši 20%.

Ad 16. Podklad pro technicko-ekonomické hodnocení.

Podrobný popis investičního záměru modernizace plavidel musí obsahovat důvodovou zprávu v členění:

- popis současného stavu;
- odůvodnění nutnosti investice včetně prokázání skutečnosti, že bez podpory by se investice nerealizovala (prokázání existence motivačního účinku) – velké podniky musí vypracovat **srovnávací analýzu** a malé podniky spolu se středními podniky pouze **odůvodnění nutnosti investice**);
- vyhodnocení efektivnosti investice a návratnosti (studie proveditelnosti);
- technický popis pořizovaného majetku nebo jeho zhodnocení a předpokládané využití;
- vstupní údaje uvedené v příloze č. 2 vyhlášky č. 560/2006 Sb.
(více na: http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/hs.xsl/vyhlasaky_29678.html);
- vypracování technického postupu;
- předložení schválené technické dokumentace;
- v případě **remotorizace** prokázání pozitivního dopadu na životní prostředí včetně dokladování stáří stávajícího motoru na plavidle a předložení certifikace nového motoru vydanou výrobcem, která zaručuje splnění maximálních přípustných hodnot u znečišťujících plynů

¹¹ např. vyhl. 551/2004 Sb.

látek a částic; dále dokladování, že nové motory (které mohou mít vyšší výkon v kW oproti stávajícím) nebudou mít vyšší spotřebu pohonných hmot než motory stávající (instalované na plavidlech) nebo nebudou mít vyšší spotřebu paliva na tunu přepravovaného nákladu;

- v případě modernizace plavidla za účelem **zvýšení multimodality** nákladní dopravy prokazatelné vyhodnocení přínosu modernizace plavidla porovnáním stávajících a předpokládaných objemů přeprav po modernizaci (v tunách, v tunokilometrech);
- v případě modernizace plavidla vedoucí ke **zvýšení bezpečnosti** provozu vnitrozemské plavby zdůvodnění a vyhodnocení aspektů, které zvýší bezpečnost plavby a pozitivní dopad pro životní prostředí; důvodová zpráva v rámci modernizace pro zvýšení bezpečnosti provozu plavby musí navíc obsahovat (čestné) prohlášení, že celkové náklady na jedno zmodernizované plavidlo nepřesáhnou částku 12 500 tis. Kč.

Ad 17. Projekt předkládaný žadatelem musí být v souladu s environmentálními pravidly a neměl by tak mít negativní dopad na životní prostředí a neměl by negativně zasahovat do území chráněných dle soustavy Natura 2000.

Žadatel předloží stanovisko EIA a Natura 2000, je-li aplikovatelné (resp. že se projektu netýká).

Ad 18. Prohlášení žadatele.

Opatřené ověřeným podpisem o tom, že jim předložené doklady schvalovací instituci jsou úplné a pravdivé.

Ostatní podmínky

1. Příjemce podpory je povinen poskytovat informace o realizaci projektu v rozsahu stanoveném Rozhodnutím o poskytnutí podpory.
2. Veškeré podklady související s modernizací plavidla a prokázáním splnění podmínek dokumentace programu musí příjemce podpory uchovávat nejméně do konce roku 2023.
3. Příjemce podpory je povinen umožnit přímý přístup zaměstnancům poskytovatele podpory nebo jimi pověřeným zástupcům (popřípadě dalším kontrolním orgánům, např. zástupcům EK, NKÚ apod.) za účelem kontroly dodržování podmínek programu, jakož i kontrolu finanční situace a účetnictví na místě realizace projektu a ve svém sídle.
4. Subjekty, které se jakýmkoliv způsobem podílí na modernizaci plavidla musí být vybrány 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 2007-2013 (schváleno Usnesením vlády č. 48/2009 ze dne 12/01/2009).

V případě nesplnění výše uvedených podmínek v bodech 1-3 je příjemce zejména povinen podporu v plné výši poskytovateli podpory vrátit.

Po ukončení projektu příjemce podpory oznámí tuto skutečnost správci programu a doloží ukončení projektu příslušnou dokumentací včetně zápisu o předání/převzetí.

Předkládání žádostí

Pro předkládání žádostí bude platit výzva, jejíž podmínky, trvání a výše prostředků k rozdělení budou odpovídajícím způsobem zveřejněny na webových stránkách Ministerstva dopravy. Výzva bude podle potřeby zahrnovat i detailní specifikace obsahu žádostí a další body, které není s ohledem na dnešní stav (návrhy) závazných předpisů a rozhodnutí možné definitivně stanovit. Místem pro předkládání žádostí je odbor fondů EU (O 430) Ministerstva dopravy.

Administrace žádostí je upravena v příslušné kapitole manuálu pracovních postupů Řídicího orgánu¹².

Kritéria hodnocení

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

Kritéria hodnocení zohlední požadavky na environmentální hodnocení projektů v souladu se souhlasným stanoviskem MŽP k návrhu koncepce „Operační program Doprava na léta 2007-2013“, vydaným podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění zákona č. 93/2004 Sb.

Podrobnější kritéria hodnocení (podrobné hodnotící tabulky atd.) jsou upravena v příslušné kapitole manuálu pracovních postupů Řídicího orgánu¹³.

Postup hodnocení

Žádosti budou následně vyhodnocovány v souladu s příslušnou kapitolou manuálu pracovních postupů Řídicího orgánu¹⁴, resp. podle manuálu pracovních postupů O 230 tak, aby bylo možné posoudit kvalitu jednotlivých předložených projektů mezi sebou¹⁵, čímž bude zachována povinnost zacházet se žadateli, resp. projekty rovným způsobem.

Registrační list akce¹⁶ bude vydán až poté, co kompetentní orgán vyjádří souhlas s podporou příslušného projektu¹⁷.

Podrobný postup hodnocení je upraven v příslušné kapitole manuálu pracovních postupů Řídicího orgánu¹⁸, resp. manuálu pracovních postupů O 230.

7. Pravidla pro předkládání žádostí o platby za provedené práce z prostředků SR

Finanční toky upravuje Metodika finančních toků 2007-13, resp. varianta předfinancování ze státního rozpočtu. Na základě Rozhodnutí o poskytnutí podpory převádí správce rozpočtové kapitoly finanční prostředky ze státního rozpočtu určené na financování projektů konečným příjemcům.

Financování záměrů:

¹² soulad manuálu pracovních postupů Řídicího orgánu s legislativou ČR a EU bude posouzen a je podmínkou pro pozitivní výrok auditora v tzv. auditu připravenosti, zadaném Auditním orgánem. Auditním orgánem podle čl. 59 písm. c) Obecného nařízení byla pro OPD jmenována Centrální harmonizační jednotka pro finanční kontrolu na MF.

¹³ soulad manuálu pracovních postupů Řídicího orgánu s legislativou ČR a EU bude posouzen a je podmínkou pro pozitivní výrok auditora v tzv. auditu připravenosti, zadaném Auditním orgánem. Auditním orgánem podle čl. 59 písm. c) Obecného nařízení byla pro OPD jmenována Centrální harmonizační jednotka pro finanční kontrolu na MF.

¹⁴ soulad manuálu pracovních postupů Řídicího orgánu s legislativou ČR a EU bude posouzen a je podmínkou pro pozitivní výrok auditora v tzv. auditu připravenosti, zadaném Auditním orgánem. Auditním orgánem podle čl. 59 písm. c) Obecného nařízení byla pro OPD jmenována Centrální harmonizační jednotka pro finanční kontrolu na MF.

¹⁵ předpokládá se, že předložených projektů bude relativně malý počet, a proto nebude vhodné hodnotit předložené projekty v kratších intervalech (např. měsíc).

¹⁶ nebude-li vyžadováno i po 1.1.2007, platí totéž o rozhodnutí o účasti státního rozpočtu na financování akce

¹⁷ kompetentním orgánem bude podle výše celkových výdajů projektu např. EK

¹⁸ soulad manuálu pracovních postupů Řídicího orgánu s legislativou ČR a EU bude posouzen a je podmínkou pro pozitivní výrok auditora v tzv. auditu připravenosti, zadaném Auditním orgánem. Auditním orgánem podle čl. 59 písm. c) Obecného nařízení byla pro OPD jmenována Centrální harmonizační jednotka pro finanční kontrolu na MF.

Program modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy je financován z vlastních finančních prostředků příjemce, ze strukturálních fondů EU a státního rozpočtu ČR.

Jednotlivé finanční zdroje budou využívány ve vzájemné vazbě, a to na základě přidělených ročních objemů finančních zdrojů ze státního rozpočtu a ze strukturálních fondů EU. Podpora bude čerpána v souladu se závaznými technicko-ekonomickými, časovými a finančními parametry.

Žádost o proplacení musí být doložena požadovanými doklady, a to zejména zaplacenými fakturami, výpisy z účtu a osvědčeními o provedené práci jak dále definuje Metodika finančních toků 2007-13.

Příjemce podpory je povinen čerpat poskytnuté finanční prostředky se zásadami efektivnosti a hospodárnosti užití finančních prostředků.

Příjemce je zejména povinen:

- nakládat s poskytnutými finančními prostředky výhradně v souladu s účelem stanoveným v rozhodnutí o poskytnutí podpory;
- čerpat z poskytnutých finančních prostředků pouze výši odpovídající skutečným výdajům vynaloženým k plnění účelu stanovenému v rozhodnutí o poskytnutí podpory;
- neprovádět z poskytnutých finančních prostředků refundaci již proplacených faktur;
- vést o čerpání a užití poskytnutých finančních prostředků průkaznou samostatnou analytickou účetní evidenci;
- nehradit z poskytnutých finančních prostředků poplatky za vedení bankovních účtů a za provedení bankovní služby.

Rizika programu:

- nedostatek vlastních finančních prostředků podnikatelského subjektu, který záměr realizuje;
- nedodržení termínu realizace;
- zvyšování nákladů v důsledku nárůstu inflace a s tím spojený nedostatek vlastních zdrojů investora;
- zásadní neočekávané ekonomické změny na evropských trzích;
- mimořádné průtahy v rámci dodávek strojních zařízení, ostatních zařízení a služeb, které se přímo týkají modernizace plavidel, a které poskytují loděnice, popř. dodavatelské subjekty.

8. Mechanismus finančních a informačních toků

Vynakládání prostředků národního podílu i zdrojů z příspěvku 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 programů spolufinancovaných ze strukturálních fondů, Fondů soudržnosti a Evropského rybářského fondu na programové období 2007 – 2013“, při respektování podmínek vyplývajících z poskytování VP a aplikace BV.

Mechanismus finančních a informačních toků bude probíhat následujícím způsobem

- (1) Dodavatel prací vystaví fakturu na objednatele (příjemce dotace).
- (2) Příjemce dotace (objednatel) fakturu uhradí v plné výši dodavateli.
- (3) Příjemce dotace (objednatel) zasílá žádosti o platbu řídicímu orgánu (dále jen „ŘO“) ve lhůtách, které jsou stanoveny v „Rozhodnutí o poskytnutí dotace“ ve výši dotované části jednotlivých faktur za dané období. Současně s předložením této žádosti o platbu příjemce

dotace (objednatel) musí dokladovat, že byly faktury žádané k refundaci v rámci jednotlivých žádostí o platbu v plné výši uhrazeny. ŘO provede kontrolu věcné správnosti jednotlivých faktur a kontrolu oprávněnosti fakturace. ŘO provede tyto činnosti ve lhůtě 20 pracovních dnů od obdržení žádosti o platbu od příjemce případně od vysvětlení nejasností souvisejících s předloženou žádostí o platbu.

- (4) Po provedení kontroly je předán pokyn k proplacení prostředků (EU části i části dotace ze SR) na finanční útvar ŘO. Finanční útvar provede úhradu schválené částky na účet příjemce do 15 pracovních dnů od obdržení pokynu k proplacení prostředků.
- (5) Po obdržení prostředků na účet zašle příjemce na ŘO výpis z účtu dokladující přijetí prostředků příjemcem (zaslání výpisu v elektronické formě dostačuje).

Detailní postupy pro předkládání žádostí o platbu jsou uvedeny v Pokynech pro příjemce vydané ŘO.

9. Vyhodnocení efektivnosti zdrojů vynaložených na přípravu a realizaci Programu

Program bude vyhodnocen tak, aby jeho vyhodnocení jakožto prováděcí dokumentace 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 požadavky vyhlášky o účasti SR na reprodukci majetku ve znění platném k datu vyhodnocení (tj. v roce 2016, a dále i požadavky na hodnocení OPD vycházející z Obecného nařízení (hlava IV), z metodik a doporučení EK i MMR jakožto národního koordinátora¹⁹. Hodnocení Programu může být zadáno i externímu hodnotiteli.

Kontrolní činnost v rámci Programu:

Podrobné postupy pro kontroly jsou upraveny v příslušné kapitole manuálu pracovních postupů Řídicího orgánu²⁰, a dále v manuálech odboru MD pověřeného výkonem činnosti interního auditu v rámci MD, odboru MD pověřeného výkonem činnosti Auditního orgánu.

Kontrolní činnost je dále upravena i v Metodice finančních toků 2007-13.

Kontroly budou prováděny v souladu s platnými předpisy ČR a EU – mezi relevantní předpisy patří např.:

- 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. 137/2006 Sb. o veřejných zakázkách;
- vyhláška Ministerstva financí č. 40/2001 Sb. o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku;
- vyhláška Ministerstva financí č. 551/2004 Sb., kterou se stanoví zásady a termíny finančního vypořádání vztahů se státním rozpočtem, státními finančními aktivy nebo Národním fondem;

¹⁹ zde se bude jednat například o vyhodnocení dopadů realizace programu na kontextové indikátory OPD, které nejsou v programu zahrnuty

²⁰ soulad manuálu pracovních postupů Řídicího orgánu s legislativou ČR a EU bude posouzen a je podmínkou pro pozitivní výrok auditora v tzv. auditu připravenosti, zadaném Auditním orgánem. Auditním orgánem podle čl. 59 písm. c) Obecného nařízení byla pro OPD jmenována Centrální harmonizační jednotka pro finanční kontrolu na MF.

- 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);
- Obecné nařízení – hlava VI;
- Implementační nařízení;
- Finanční nařízení a prováděcí předpisy.

SEZNAM POUŽÍVANÝCH ZKRATEK

OPD	Operační program Doprava
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
EU	Evropská unie
EK	Evropská komise
NRP	Národní rozvojový plán ČR 2007-13
NSRR	Národní strategický referenční rámec ČR 2007-13
MD	Ministerstvo dopravy ČR;
MF	Ministerstvo financí ČR
ČR	Česká republika
OJ	Úřední věstník Evropské unie
FS	Fond soudržnosti
ERDF	Evropský fond pro regionální rozvoj
SF	Strukturální fondy
MFT	Metodika finančních toků a kontroly 2007-13
Obecné nařízení	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 OJ L 210 dne 31.7.2006 (v platném znění)
Nařízení o ERDF	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1080/2006 ze dne 5. července 2006, o Evropském fondu pro regionální rozvoj a o zrušení nařízení (ES) č. 1783/1999 – zveřejněno v OJ L 210 dne 31.7.2006
Nařízení o FS	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
Implementační 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 (v platném znění, v aktuální době je k dispozici pouze návrh znění)
Metodika finančních toků 2007-13	Metodika finančních toků a kontroly programů spolufinancovaných ze strukturálních fondů, Fondu soudržnosti a Evropského rybářského fondu na programové období 2007 – 2013, vydávaná MF
Finanční nařízení	Nařízení Rady (ES, Euratom) č. 1605/2002, kterým se stanoví finanční nařízení o souhrnném rozpočtu Evropských společenství, v platném znění
Prováděcí nařízení k finančnímu nařízení	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, v platném znění

Způsobilé výdaje (nebo také způsobilé náklady či uznatelné náklady) jsou výdaje, které nejsou označené za nezpůsobilé výdaje v příslušných nařízeních (např. Nařízení o FS, Nařízení o ERDF) a zároveň splňují podmínky na ně kladené Pravidly uznatelných výdajů. Způsobilé výdaje mohou být vydány MD v Seznamu způsobilých výdajů, bude-li to účelné	
Pravidla způsobilých výdajů	pravidla definující způsobilost výdajů na úrovni ČR pro programy spolufinancované ze strukturálních fondů a z Fondu soudržnosti Evropské unie na programové období let 2007 až 2013 (vzato na vědomí vládou ČR usnesením č. 61/2007)
CO	oxid uhelnatý
CO ₂	oxid uhličitý
HC	uhlovodíky
NO _x	oxidy dusíku
NKÚ	Nejvyšší kontrolní úřad
MNL	motorová nákladní loď
TR	tlačný remorkér
VR	vlečný remorkér
NAIADES	Navigation And Inland Waterway Action and Development in Europe (Integrovaný evropský akční program pro vnitrozemskou vodní dopravu)
Směrnice 97/68/ES	směrnice Evropského Parlamentu a Rady 97/68/ES ze dne 16. prosince 1997 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze spalovacích motorů určených pro nesilniční pojezdové stroje
Směrnice 2004/26/ES	směrnice Evropského Parlamentu a Rady 2004/26/ES ze dne 21. dubna 2004, kterou se mění směrnice 97/68/ES o sbližování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze spalovacích motorů určených pro nesilniční pojezdové stroje
Směrnice 2006/87/ES	směrnice Evropského Parlamentu a Rady ze dne 12. prosince 2006, kterou se stanoví technické požadavky pro pravidla vnitrozemské plavby a zrušuje směrnice Rady 82/714/EHS
Vyhláška č. 223/1995 Sb.	Vyhláška Ministerstva dopravy ze dne 14. září 1995 o způsobilosti plavidel v provozu na vnitrozemských vodních cestách
SZ	Stálé zastoupení
Strukturální fondy EU	strukturální fondy EU, v rámci této dokumentace zastoupeny Evropským fondem pro regionální rozvoj (též ERDF - European Regional Development Fund)
Vyhláška č. 560/2006 Sb.	vyhláška č. 560/2006 Sb., o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku
Zákon č. 218/2000 Sb.	zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů