

Nejčastější dotazy (FAQ) v souvislosti s programem Pořízení přepravních jednotek kombinované dopravy (výzva č. 73 OPD)

Poslední aktualizace: 21.3.2019

1. Indikátor „Počet přeprav realizovaných podporovanými přepravními jednotkami“.

Prosím o upřesnění stanoveného indikátoru „Počet přeprav realizovaných podporovanými přepravními jednotkami“. Musí být dosaženo daného počtu (48 přeprav) za každou podpořenou PJ za 1 rok či je možné za 5 let (dobu udržitelnosti projektu) dosáhnout v průměru 240 přeprav na jednu podpořenou PJ? (např. v prvním roce bude dosaženo počtu 60 přeprav v druhém 36, ve třetím 42, ve čtvrtém 58 a v pátém 44 přeprav/rok na jednu podpořenou jednotku, celkem tedy 240 přeprav/5 let = 48 přeprav/rok).

Odpověď:

Podle Specifických podmínek programu veřejné podpory „Pořízení přepravních jednotek kombinované dopravy“ bodu 3.3 Základní požadavky na projekt vychází, že za 5 let (dobu udržitelnosti projektu) dosáhnout v průměru 240 přeprav na jednu podpořenou PJ, tzn. za celou dobu udržitelnosti žadatel doloží splnění 240 přeprav za PJ. Průměr 240 přeprav je ochrana žadatele před výkyvy přepravního trhu.

Pokud žadatel pořídí pouze 1 PJ tak tato jedna PJ musí splnit za celou dobu udržitelnosti 240 přeprav. Pokud žadatel pořídí 30 PJ, tak PJ musí za celou dobu udržitelnosti splnit (30 PJ x 240 přeprav) 7200 přeprav. Vámi uvedený příklad je tedy v pořádku.

Text Specifických podmínek:

Minimální počet přeprav v rámci kontinentální KD vztažený na jednu podporovanou PJ musí být 48 za jeden kalendářní rok. Tohoto počtu musí Příjemce podpory dosáhnout v průměru na každou podporovanou PJ v době udržitelnosti projektu, tj. min. 240 přeprav v kontinentální KD na jednu a každou podporovanou PJ po dobu následujících 5 roků od nabytí centrálního stavu projektu „Projekt finančně ukončen ze strany ŘO“. (Za splněný indikátor se bude považovat min. 240 x počet v projektu pořízených PJ.)

Přepravy prázdných PJ mohou být zahrnuty do minimálního počtu přeprav v rozsahu max. 10 %. Ve výjimečných případech u speciálních PJ je možné tento rozsah v rámci RoPD zvýšit do maximálního rozsahu 50 %. Požadavek na toto zvýšení rozsahu přeprav prázdných PJ musí žadatel uvést již v žádosti včetně zdůvodnění.

2. Indikátor „Počet přeprav realizovaných podporovanými přepravními jednotkami“.

Je nutné dosažení celkem 240 přeprav v době udržitelnosti pro jednu konkrétní podpořenou PJ, či je stanoven závazný indikátor 240 přeprav (v době udržitelnosti) x počet podpořených PJ a není nutné sledovat, zda bylo tohoto počtu dosaženo tak, že každá daná jednotka dosáhla počtu 240 přeprav v době udržitelnosti (např. jedna PJ dosáhne v době udržitelnosti celkem 100 přeprav a druhá PJ 400 přeprav, celkově tak byla naplněna hodnota indikátoru (500 přeprav za 2 jednotky v době udržitelnosti))? Prosím o jednoznačnou odpověď, zda je uvedený příklad správně či nikoli.

Odpověď:

Podle Specifických podmínek programu veřejné podpory „Pořízení přepravních jednotek kombinované dopravy“ bodu 3.3 Základní požadavky na projekt vychází, že pro projekt je stanoven

závazný indikátor 240 přeprav (v době udržitelnosti) x počet podpořených PJ. Z toho vyplývá, že ve Vámi uvedeném případě je dosaženo naplnění sledovaného indikátoru (uvedený příklad je správně). To však neznamená, že vy jako žadatel nebudete muset sledovat využití jednotlivých PJ. Bez toho totiž nemůžete doložit Vámi popsané naplnění sledovaného indikátoru.

Text Specifických podmínek:

Minimální počet přeprav v rámci kontinentální KD vztažený na jednu podporovanou PJ musí být 48 za jeden kalendářní rok. Tohoto počtu musí Příjemce podpory dosáhnout v průměru na každou podporovanou PJ v době udržitelnosti projektu, tj. min. 240 přeprav v kontinentální KD na jednu a každou podporovanou PJ po dobu následujících 5 roků od nabytí centrálního stavu projektu „Projekt finančně ukončen ze strany ŘO“. (Za splněný indikátor se bude považovat min. 240 x počet v projektu pořízených PJ.)

Přepravy prázdných PJ mohou být zahrnuty do minimálního počtu přeprav v rozsahu max. 10 %. Ve výjimečných případech u speciálních PJ je možné tento rozsah v rámci RoPD zvýšit do maximálního rozsahu 50 %. Požadavek na toto zvýšení rozsahu přeprav prázdných PJ musí žadatel uvést již v žádosti včetně zdůvodnění.

3. „Podíl počtu přepravních jednotek pořízených s podporou na celkovém počtu silničních návěsů/vozidel a přepravních jednotek vlastněných/užívaných žadatelem“.

Prosím o upřesnění hodnotícího kritéria „Podíl počtu přepravních jednotek pořízených s podporou na celkovém počtu silničních návěsů/vozidel a přepravních jednotek vlastněných/užívaných žadatelem“. Jaké jednotky/silničních návěsy/vozidla mají být v tomto případě započítána? Pouze ty, které jsou využívány v současné době pro kombinovanou dopravu? Či všechny vlastněné/využívané žadatelem ačkoli nemají spojitost s kombinovanou? Prosím tedy o upřesnění.

Odpověď:

Pro hodnocení projektu bude rozhodný poměr pořízených přepravních jednotek s podporou, tedy pro kontinentální KD ku všem žadatelem vlastněným/používaným přepravním jednotkám bez rozdílu zda jsou určené pro KD nebo ne.

4. Předmět projektu

Prosím o uvedení informací k předmětu projektu, konkrétně k možnosti pořízení vnitrozemských kontejnerů (nikoliv však námořních kontejnerů ISO). Lze v rámci této skupiny pořídit také „bulk“ kontejnery 30 stop, které budou splňovat technické normy i pro námořní dopravu, ale nebudou pro ni využívány? Případně je možné žadatelem doložit čestné prohlášení, kde se zaváže, že pořízené jednotky nebude využívat pro námořní dopravu? Současně v případě možnosti pořízení výše popsaných jednotek, prosím o upřesnění, do jaké skupiny a)-d) definované ve Specifických podmínkách programu veřejné podpory „Pořízení přepravních jednotek kombinované dopravy“ budou tyto jednotky řazeny?

Odpověď:

Podle Specifických podmínek programu veřejné podpory „Pořízení přepravních jednotek kombinované dopravy“ bodu 3 lze tento typ jednotek pořídit, ale platí dodržení závazného indikátoru uskutečnění přeprav v rámci kontinentální KD viz bod 3.3 Základní požadavky na projekt. Ve zvláštním případě lze nepoužívání PJ v námořní přepravě doložit i čestným prohlášením žadatele, ale vhodnější by bylo nežádat výrobce o certifikát pro námořní dopravu, čímž by mohlo dojít i ke snížení pořizovacích nákladů, jelikož by výrobce u těchto jednotek nemusel provádět homologaci PJ pro námořní přepravu.

U Vámi poptávaných „bulk“ kontejnerů se jedná o IPJ podle bodu 3 c) „Vnitrozemské kontejnery“. Vnitrozemské (Binnen) kontejnery mají některé konstrukční prvky ISO kontejnerů, ale odchylky

především v jejich délce a šířce. Jsou určeny pro **vnitrozemské** přepravy a nemohou být *(bez dalších opatření)* přepravovány na námořních kontejnerových lodích.

5. Finanční analýza

Prosím o upřesnění, co je myšleno vstupem „variabilními a fixními náklady na 1 den čekání (CZK)“ uvedeném v CBA na listu „2 Náklady a příjmy“ v tabulce 2.4 Vstupy do kalkulace provozního cash-flow (řádek 74) a co lze do této položky zahrnout? Není jasně definováno ani nikterak popsáno, jaké a čí čekání je myšleno?

Odpověď:

Vše je vztaženo k pořízení IPJ a porovnání vůči klasickým přepravním jednotkám (tedy silničním návěsům, soupravám a vozidlům) mimo KD. Z toho vyplývá, že jde o náklady na čekání silničního vozidla (mimo KD včetně řidiče při nakládce, vykládce, případně při jiných technologických operacích) a čekání IPJ (v KD při vykládce nakládce, v překladišti KD, případně při jiných technologických operacích) v rámci obratu jednotky.

Dále obecně upozorňujeme, že se jedná o finanční analýzu a FA tabulky, nikoliv o CBA, která je v dotazech zmiňována.

6. Finanční analýza

Prosím o přiblížení, co je myšleno vstupem „cenou za 1 km přepravy v kombinované dopravě (CZK)“ uvedeném v CBA na kartě „2 Náklady a příjmy“ v tabulce 2.4 Vstupy do kalkulace provozního cash-flow (řádek 76)? Bohužel tento řádek není v Metodice pro zpracování finanční analýzy programu „Pořízení přepravních jednotek kombinované dopravy“ nijak popsán.

Odpověď:

Jedná se o cenu, kterou majitel IPJ účtuje přepravci (zákazníkovi) za přepravu v rámci kombinované dopravy.

7. Finanční analýza

Prosím o upřesnění, co je myšleno a co lze zahrnout do položky „ostatní provozní náklady (CZK)“ uvedené v CBA na listu „2 Náklady a příjmy“ v tabulce 2.4 Vstupy do kalkulace provozního cash-flow (řádek 84)?

Odpověď:

Jedná se o ostatní provozní náklady nezahrnuté v předchozích řádcích.

8. Finanční analýza

Chtěli bychom vás upozornit na neprovázanost tabulek v CBA a tím i nesoulad excelovského souboru CBA a jeho popisu, který je obsahem Metodiky pro zpracování finanční analýzy programu „Pořízení přepravních jednotek kombinované dopravy“.

Např. Provozní náklady (změna) pro rok „1“ na listu „3 Finanční analýza“ jsou provázány, tedy přebírány z listu „2 Náklady a příjmy“ buňky E44, která je závislá na výpočtu, a to konkrétně na odečtu buněk E11 (tab. 2.1 Provozní náklady celkem) - E28 (tab. 2.2 Provozní náklady celkem) ze stejného listu. Konkrétní chyba nastává v buňce E11, na které závisí další výše uvedené kroky. Kdy tato buňka by měla zobrazovat sumu všech nákladů při realizaci projektu. Tato buňka však neobsahuje žádný vzorec a současně není označena „žlutě“ tedy jako pole, které by mělo být doplněno zpracovatelem.

Odpověď:

Ve Vámi popisované buňce (E11 na listu „2 Náklady a příjmy“) má být uveden vzorec „SUMA (E4:E10)“. Na webu www.opd.cz již byla zveřejněna technická aktualizace souboru s FA, která tento nedostatek opravuje (verze 1.1).

9. Finanční analýza

V tab. 2.1 není uveden vzorec v řádku 10 „Ostatní provozní náklady“ v buňkách E10 až M10, kde by měly být, obdobně jako u varianty bez projektu v tab. 2.2 načítány data z tab. 2.4 a to konkrétně z buňky N84.

Odpověď:

Ve Vámi popisovaných buňkách E10 až M10 v tabulce 2.1 mají být uvedeny vzorce ($=E\$17*\$N\$84$) tak, aby byl zabezpečen přenos z vyplněných buněk. Na webu www.opd.cz již byla zveřejněna technická aktualizace souboru s FA, která tento nedostatek opravuje (verze 1.1).

10. Marketingová analýza

Je povinností žadatele předkládat Marketingovou studii? V požadavcích 73. Výzvy „Pořízení přepravních jednotek kombinované dopravy“ a Specifických pravidlech této výzvy není uveden požadavek na předložení Marketingové studie.

Odpověď:

Žadatel nemusí předkládat samostatnou přílohu „Marketingová studie“. Tyto požadované údaje získá hodnotitel z předložené přílohy číslo 3. Investiční záměr – Podklad pro technicko-ekonomické hodnocení. Viz bod 7.2.3 Specifických podmínek programu veřejné podpory „Pořízení přepravních jednotek kombinované dopravy“:

7.2.3 Investiční záměr - Podklad pro technicko-ekonomické hodnocení

S ohledem na požadavky § 12 odst. 6 zákona č. 218/2000 Sb. (rozpočtová pravidla) obsahuje investiční záměr věcné, časové a finanční určení akce, její technicko-ekonomické zdůvodnění a vyjádření efektivnosti vložených prostředků spolu se specifikací požadavků na zabezpečení provozu budované nebo obnovované kapacity. Uvedené požadavky budou žadatelem naplněny primárně v rámci této přílohy, popřípadě i v ostatních přílohách žádosti o podporu, jejíž je tato příloha nedílnou součástí.

Investiční záměr v rámci programu „Pořízení přepravních jednotek kombinované dopravy“ musí obsahovat zejména následující části:

(1) Popis pořizovaných PJ

Technický popis pořizovaného majetku.

(2) Plán využívání pořizovaných PJ

Podnikatelský záměr s popisem očekávaných relací, jejich naplnění přepravovanými objemy včetně využití stávajících nebo nově zřízených linek kombinované dopravy.

(3) Současný stav PJ

Uvedení popisu současného počtu silničních vozidel/návěsů a PJ pro KD jednotlivých typů ve vlastnictví/užívání žadatele (zejména ve vazbě na kritéria výběru projektů).

(4) Současný stav přeprav a zdůvodnění potřeby realizace projektu

Popis současného stavu přeprav a zdůvodnění potřeby realizace uvažovaných opatření,

porovnání stávající a budoucí situace, předpokládaný přínos projektu ve srovnání se stávající situací, očekávané převedení přeprav ze silniční dopravy na alternativní dopravu vyjádřené ve stanovených indikátorech za jednotlivé roky doby udržitelnosti, včetně výpočtu a komentáře. Popisované cíle musí korespondovat se specifickým cílem 1.3 OPD a stanovenými cíli programu. Naplnění přínosu projektu vykazuje žadatel podrobně v rámci výsledkových indikátorů v příloze č.6.

(5) Navrhované varianty

Porovnání různých scénářů investování nebo variantních řešení projektu, zejména porovnání rozsahu a kvality projektu při poskytnutí podpory a při jejím neposkytnutí (důkaz, že by investice bez poskytnutí podpory nebyla provedena – prokázání existence motivačního účinku)

(6) Vyhodnocení efektivnosti investice a její návratnosti

Žadatel zpracuje finanční analýzu (tj. FA model ve formátu XLS a související textovou zprávu) v souladu s platnou metodikou pro zpracování finanční analýzy programu „Pořízení přepravních jednotek kombinované dopravy“, která je zveřejněna zde:

<http://www.opd.cz/slozka/metodikacba>. Finanční analýza bude tvořit přílohu Investičního záměru. V případě, že budou PJ pořizeny na úvěr / půjčku, žadatel tuto skutečnost uvede v hodnocení (investičním záměru).

(7) Časové a finanční vymezení projektu

Žadatel popíše časový harmonogram projektu včetně předpokládaného rozpočtu (v souladu s přílohami č. 4. a č. 5)

(8) Dopady na konkurenční služby

Žadatel musí prokázat, že podpora významně nenaruší hospodářskou soutěž v KD i přímé železniční dopravě.

(9) Princip rovnosti mezi muži a ženami

Vyjádření žadatele, že: „Projekt respektuje princip rovnosti mezi muži a ženami v pracovních vztazích a vytváření pracovních míst udržitelným způsobem.“

Obecně platí, že příloha č. 3 musí obsahovat doložení všech relevantních údajů nezbytných pro posouzení projektu dle platných Kritérií výběru projektů (zejména pak kritéria technického řešení).

Celá příloha č. 3 „Investiční záměr - Podklad pro technicko-ekonomické zdůvodnění“ tedy bude tvořena minimálně třemi dokumenty (Investiční záměr, FA model ve formátu XLS, průvodní zpráva k finanční analýze, popřípadě další relevantní dokumenty). Je tedy doporučeno předkládat všechny dílčí soubory z přílohy č. 3 v rámci jednoho ZIP souboru.

11. Dopad na konkurenční služby

Součástí popisu uváděném v Investičním záměru mají být také „Dopady na konkurenční služby“, v rámci kterého musí žadatel prokázat, že podpora významně nenaruší hospodářskou soutěž v KD i přímé železniční dopravě.

Prosím tak o upřesnění, jakým způsobem má žadatel prokázat, že podpora významně nenaruší hospodářskou soutěž v KD i přímé železniční dopravě.

Odpověď:

Jelikož si žadatel musel před takovou investicí dělat určitý marketingový model, tak z něj vyjde a popíše jemu známé dopady na jeho konkurenci a jemu známé současné a budoucí zbožové toky. Tento popis musí být natolik dostačující, aby z něj mohl hodnotitel vyvodit náležité závěry.

12. Způsobilost výdajů

Ve specifických podmínkách programu je uvedeno (bod 4.1), že ZV musí být vynaloženy až po podání žádosti. Jaký okamžik, resp. okamžiky konkrétně musí nastat až po podání žádosti? Jedná se o: Podání objednávky, zaplacení příp. zálohy, zaplacení plné ceny, fyzické dodání zboží, jiný okamžik.

Jedná se nám o to, že námi vybrané přepravní jednotky mají dodací dobu až 8 měsíců. Můžeme podat žádost až poté, co jsme je objednali, ale ještě jsme je plně nezaplatili a jednotky nebyly dodány? Můžete mi prosím podrobněji vysvětlit obecný princip, který okamžik je „zlomový“ z hlediska způsobilosti výdajů.

Odpověď:

Způsobilé výdaje musí být vynaloženy až po podání žádosti. Podáním žádosti se rozumí úkon v IS KP14+ kdy je žádost finalizována, elektronicky podepsána oprávněnou osobou a je předložena ŘO OPD. V okamžiku podání (předložení) žádosti o podporu je automaticky vygenerováno registrační číslo žádosti. Před tímto datem mohou vzniknout pouze výdaje související s přípravou a administrací projektové žádosti.

Způsobilost výdajů není vázána na fázi projektu (průzkum trhu, VŘ, objednávka PJ), ale na rozhodném datu podání žádosti. Všechny výdaje (náklady) vzniklé před tímto datem jsou brány jako nezpůsobilé (s výše uvedenou výjimkou).

Podle toho můžete tedy podat žádost i po tom, co jste řádně dle pravidel pro žadatele a příjemce vybrali dodavatele a od něj objednali PJ, které jste ještě nepřevzali a nezaplatili.