

PROGRAM

PODPORY OBNOVY HISTORICKÝCH PLAVIDEL



Ministerstvo dopravy

Leden 2024

Obsah

1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE.....	4
2. BILANCE POTŘEB A ZDROJŮ	4
3. ÚVOD DO PROBLEMATIKY	4
3.1 Právní základ	4
3.2 Věcné cíle programu	5
4. VEŘEJNÁ PODPORA	6
4.1 Doba trvání	6
4.2 Alokace podpory	6
4.3 Příjemci	6
4.4 Intenzita podpory.....	7
4.5 Kompetence a kontakty	7
5. TECHNICKO-EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ	8
5.1 Parametry	8
5.2 Kritéria hodnocení a indikátory	8
6. PRAVIDLA PRO ŽADATELE A PŘÍJEMCE	9
6.1 Další podmínky pro předložení žádosti o podporu	10
7. SEZNAM TABULEK.....	11

SEZNAM ZKRATEK

ČSPLO	---	Bývalý největší rejdař Československá plavba Labsko-Oderská
De minimis	Podpora malého rozsahu na základě nařízení Komise (EU) č. 1407/2013	Představuje takovou podporu, která nesmí spolu s ostatními podporami „de minimis“ poskytnutými jednomu příjemci za dobu předchozích tří let přesáhnout výši odpovídající částce 200 000 EUR.
DPH	---	Daň z přidané hodnoty
EU	European Union	Evropská Unie
MF	---	Ministerstvo financí

1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Název veřejné podpory	Podpora obnovy historických plavidel
Termín přípravy	2023/2024
Realizace	2024
Vyhodnocení programu	2029

Tabulka 1 – Identifikační údaje programu

2. BILANCE POTŘEB A ZDROJŮ

Celkový finanční objem veřejné podpory určený na program podpory obnovy historických plavidel pro rok 2024 představuje neinvestiční dotaci max. 5 000 tis. Kč a bude alokovan prostřednictvím státního rozpočtu ČR.

Veřejná podpora bude žadatelům/příjemcům poskytována do 31.12.2024.

3. ÚVOD DO PROBLEMATIKY

Cílem programu je podpora obnovy historických plavidel, a to především z pohledu zachování jejich technického a kulturního dědictví pro současnou a příští generaci, čímž se přispěje ke zvýšení zájmu o naši minulost v dopravním oboru – vnitrozemské plavba. Rekreační vnitrozemská plavba se v posledních letech stává fenoménem se stále se zvyšujícím zájmem široké veřejnosti – ať už z pozice vlastníků plavidel, tak i jako účastníků turistických plaveb. Unikátních plavidla pak vzbuzují oprávněnou pozornost. Principem programu je především podporovat technické a kulturní dědictví České republiky s podporou konkrétních lokalit a jejich cestovního ruchu podmíněného technickými památkami (nostalgické jízdy lodí poháněných parním strojem, plavidel s kolesovým pohonem, muzejní plavidla apod.), čímž lze zajistit pozitivní účinek na regionální rozvoj jednotlivých částí České republiky.

Tuzemští provozovatelé a vlastníci historických plavidel vzhledem k nedostatku originálních náhradních dílů musí často přistupovat k individuální výrobě jednotlivých komponent a opravám svépomocí což je velice časově i finančně nákladné a provoz plavidla je pak ekonomicky nerentabilní, protože konkurence ze strany modernějších plavidel je zejména v turistických lokalitách značná.

3.1 Právní základ

EU – základní dokumenty

Dotace je poskytována podle podmínek stanovených nařízením Komise (EU) č. 2831/2023 [ze dne 13. prosince 2023 o použití článků 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie na podporu de minimis](#) (dále jen „Nařízení“). V souladu s tímto Nařízením aktuálně probíhá nejdéle do 30. června 2024 přechodné období, během kterého probíhají nezbytné úpravy registru de minimis a legislativy. V tomto přechodném období je nadále nutné aplikovat původní nařízení 1407/2013 ze dne 18. prosince 2013 o použití článků 107 a 108 Smlouvy o fungování

Evropské unie na podporu *de minimis*¹ Souhrn dosud poskytnutých dotací za dotčená účetní období naleznete na stránkách ministerstva zemědělství [Vyhledání příjemce \(Centrální registr de minimis, eAGRI\)](#).

Podle článku 5 Nařízení pak:

- podporu *de minimis* poskytnutou podle tohoto Nařízení lze kumulovat s podporou *de minimis* poskytnutou v souladu s nařízením Komise (EU) č. 360/2012 až do výše stropu stanoveného v uvedeném nařízení. Podporu *de minimis* poskytnutou podle jiných nařízení o podpoře *de minimis* lze kumulovat až do příslušného stropu stanoveného v čl. 3 odst. 2 Nařízení;
- podporu *de minimis* nelze kumulovat se státní podporou na tytéž způsobilé náklady nebo se státní podporou na tatáž opatření rizikového financování, pokud by taková kumulace vedla k překročení nejvyšší příslušné intenzity podpory či výše podpory, která je pro specifické okolnosti každého případu stanovena v nařízení o blokové výjimce nebo v rozhodnutí Komise. Podporu *de minimis*, která není poskytnuta na zvláštní způsobilé náklady či není přičitatelná těmto nákladům, lze kumulovat s jinou státní podporou poskytnutou na základě nařízení o blokové výjimce nebo rozhodnutí Komise.

ČR – právní a koncepční dokumenty

- zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů, v posledním znění (rozpočtová pravidla);
- zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, v posledním znění.

Evropská norma, kterou se stanoví technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby (EDS-TRIN)

Tato norma v Části I Kapitole 1, článku 1.01 definuje „tradiční/historické plavidlo“ jako plavidlo, jež je s ohledem na jeho stáří, technickou povahu nebo konstrukci, vzácnost, význam z hlediska zachování tradičních zásad námořnictví nebo způsobů vnitrozemské plavby nebo jeho význam pro určité období z historického hlediska hodno zachování a které je provozováno zejména pro účely předvádění.

3.2 Věcné cíle programu

Cílem programu je prodloužení životnosti a obnova historických plavidel pro jejich možné zachování v provozu, resp. možnosti stání těchto plavidel na vodní cestě a tímto způsobem uchovat technické a kulturní dědictví lodní dopravy v ČR. (Tabulka 2).

¹ úř. věst. L 352, 24. 11. 2013, s. 1

CÍLE	
Primární	➤ prodloužení životnosti historických plavidel
Sekundární	➤ zachování technického a kulturního dědictví lodní dopravy

Tabulka 2 – Věcné cíle programu

Podpora se pro účely tohoto programu poskytuje na opravu vnějšího opláštění trupu plavidla, aby bylo možné další provozování na vodních cestách v České republice, resp. umožnění prohlídek těchto plavidel pro veřejnost.

4. VEŘEJNÁ PODPORA

4.1 Doba trvání

Realizace programu je navrhována do 31.12.2024.

4.2 Alokace podpory

Na tento program se celkem alokuje částka 5 000 tis. Kč.

4.3 Příjemci

Příjemci podpory (žadatelé o podporu) mohou být pouze vlastníci nebo provozovatelé plavidel vnitrozemské vodní dopravy, jejichž plavidla byla v době uvedení do provozu, nebo jsou vedena v plavebním rejstříku České republiky bez ohledu na státní příslušnost vlastníka/provozovatele.

Žadatel musí být fyzickou osobou, malým nebo středním podnikem, nebo neziskovou organizací, nebo právnickou osobou jejíž právní forma není v rozporu s platnými zákony České republiky a je mikropodnikem, malým nebo středním podnikem².

Předmětem modernizace může být pouze plavidlo:

1. které je v okamžiku podání žádosti o podporu zapsáno v plavebním rejstříku ČR a má platné lodní osvědčení, nebo prozatímní osvědčení plavidla prodlužující platnost vydaného lodního osvědčení nejdéle o 6 měsíců, nebo je historickému plavidlu umožněno stání na vodní cestě na základě rozhodnutí Státní plavební správy a současně bylo v posledních 25 letech registrováno, nebo umístěno v České republice;
2. pokud plavidlo nemá lodní osvědčení nebo mu není umožněno stání na vodní cestě musí majitel, nebo provozovatel předložit vyjádření subjektu řádně pověřeného provádět technické prohlídky plavidel, případně klasifikační společnosti uznané podle příslušného předpisu EU že po rekonstrukci s použitím veřejných prostředků bude historické plavidlo provozuschopné alespoň pro příležitostný provoz, nebo pevné

² podle doporučení Komise 2003/361/ES ze dne 6. května 2003 o definici mikropodniků, malých a středních podniků

plovoucí zařízení či muzejní exponát a doložit, že se plavidlo nachází na území České republiky alespoň 25 let;

3. jeho kýl byl položen před rokem 1938 a je zachovalé pro muzejní nebo dokumentační účely a určené pro příležitostný provoz, nebo pevné plovoucí zařízení či muzejní exponát;
4. zrestaurované plavidlo, pokud je určeno pro příležitostný provoz, nebo jako pevné plovoucí zařízení, nesmí být po dobu nejméně 5 let od dokončení opravy vymazáno z plavebního rejstříku České republiky (vyjma úplného zničení plavidla v případě plavební nehody), pokud se jedná o muzejní exponát, musí být jeho prohlídka veřejností umožněna alespoň po dobu pěti let od dokončení obnovy;
5. plavidlo bude minimálně 5 let provozováno/umístěno na vodních cestách v České republice, nebo v uvedeném období minimálně 50 % plaveb bude zahájeno, nebo ukončeno v České republice, pokud se bude jednat o muzejní exponát, musí být umístěno na území České republiky;
6. příjemce podpory musí na vyžádání po uvedené období poskytnout Ministerstvu dopravy informace o realizovaných plavbách opraveným plavidlem výpisem z lodního deníku, nebo jiným obdobným prokazatelným způsobem, resp. o návštěvnosti veřejnosti na historickém plavidle v případě jeho trvalého stání na vodní cestě.

4.4 Intenzita podpory

Podpora je poskytována na úhradu vynaložených výdajů vždy bez daně z přidané hodnoty.

Intenzita podpory může být až do:

95 % alokované částky pro Mikropodniky/fyzické osoby

85 % alokované částky pro Malé podniky

80 % alokované částky pro Střední podniky

4.5 Kompetence a kontakty

Řídicím orgánem podpory je Ministerstvo dopravy.

Pro nastavení podmínek výzvy tohoto programu je věcně příslušným odborem Odbor vodní dopravy.

Žadatelé se mohou v případě dotazů obrátit na kontakty uvedené na uvedené na webu Ministerstva dopravy na stránce s dokumentací výzvy, nebo v případě technických dotazů přímo na zástupce Odboru vodní dopravy:

Ing. Jiřího Böhma tel.: 225 131 335, e-mail: jiri.bohm@mdcr.cz

zároveň je možné zasílat dotazy i na společný e-mail posta@mdcr.cz

Příjemcem zpráv pod tímto e-mailem jsou zástupci Odboru vodní dopravy MD.

5. TECHNICKO-EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ

Alokované zdroje jsou primárně určeny na opravu lodního tělesa.

Typ rekonstrukce	Odhadovaný počet účastníků
Výměna obšívky	4

Tabulka 3 – Způsob obnovy

5.1 Parametry

Hodnota parametru v Kč uvedená v Tabulce 4 a je bez DPH

PARAMETR	Měrné jednotky	Celkově max. hodnota (v tis. Kč)
Výměna obšívky	m ²	19.6

Tabulka 4 – Parametry

5.2 Kritéria hodnocení a indikátory

Vnitrozemská vodní doprava byla pro předchozí generace důležitou součástí přepravního řetězce zboží a osob. Ať už proto, že se dopravní cesta nemusela budovat, nebo se vyplatilo ji vybudovat uměle, díky následné úspoře nákladů na přepravu jiným dopravním prostředkem. V prvním případě můžeme připomenout tradici vnitrozemské vodní dopravy prostřednictvím tehdejší společnosti/rejdaře ČSPLO do Hamburku a v druhém případě přepravu lignitu po Baťově kanále, nebo Schwarzenberský plavební kanál na Šumavě. Vodní doprava byla postupně upozaděna železniční a silniční dopravou, a to především díky flexibilitě a rychlosti. V současné době však oba tyto způsoby dopravy dosahují mezních hodnot, kdy už kapacitně nedokážou obsloužit dopravní trh bez výrazných investic do další infrastruktury.

Ať už z hlediska ekologie nebo z ekonomického hlediska lodní doprava zažívá všude v Evropě renesanci. Je účelné tyto tradice představit co nejširší veřejnosti i v České republice, a to ať už komentovanými výletními plavbami, nebo prohlídkami historických plavidel. Tabulka 6 představuje kritéria hodnocení, podle kterých budou jednotlivá plavidla zařazována do programu.

Požadovaná výše podpory – systém bodování tohoto kritéria zvýhodňuje projektové žádosti požadující nižší procentní míru podpory. Maximální počet bodů (100) bude udělen projektové žádosti, ve které žadatel požaduje pouze 1 % míru podpory. Nejnižší počet bodů (1) bude udělen při žádosti o podporu v maximální možné výši pro daný typ podniku. Minimální hodnota tohoto kritéria, aby žádost mohla být schválena, je 1 bod.

Bodově hodnocená kritéria	Systém měření	Výchozí hodnota	Cílová hodnota
Prodloužení životnosti	dle posudku	5	Max. 55
Zachování technického a kulturního dědictví lodní dopravy	lodě vyrobené mezi lety 1928-1937 navíc 1 bod za každý další rok stáří plavidla	5	Max. 105
	lodě vyrobené mezi lety 1918-1927 navíc 2 body za každý další rok stáří plavidla		
	lodě vyrobené mezi lety 1908-1917 navíc 3 body za každý další rok stáří plavidla		
	lodě vyrobené mezi lety 1898-1907 navíc 4 body za každý další rok stáří plavidla		

Tabulka 5 – Kritéria

Indikátor	Systém měření	Výchozí hodnota	Cílová hodnota
Zpráva o provozu	roční	0	1x ročně

Tabulka 6 – Indikátory

Indikátorem pro vyhodnocení programu je předložení každoroční a závěrečné zprávy o příležitostném provozu (minimálně 4 x ročně), a to v rámci nostalgické plavby určené pro veřejnost, nebo o návštěvnosti veřejně vystaveného plavidla (v rámci muzejní sbírky, na volně přístupném prostranství v okolí přístaviště apod.).

6. PRAVIDLA PRO ŽADATELE A PŘÍJEMCE

- stávající režim se použije pouze na malé a střední podniky a pro neziskové organizace, mikropodniky a fyzické osoby definované v kapitole 4.3;
- podle stávajícího režimu jsou příjemci vybíráni v soutěžním nabídkovém řízení;
- projektové žádosti musí obsahovat:
 - popis současného stavu;
 - odůvodnění nutnosti podpory a prokázání skutečnosti, že bez ní by se investice nerealizovala;
 - vyhodnocení efektivnosti a návratnosti vynaložených prostředků;
 - technický popis obnovy a posouzení její předpokládaného využití;
 - předložení vyjádření subjektu řádně pověřeného provádět technické prohlídky plavidel, případně klasifikační společnosti uznané podle příslušného předpisu

EU, o technické realizovatelnosti projektu, včetně specifikace předpokládaného prodloužení životnosti³.

6.1 Další podmínky pro předložení žádosti o podporu

- předložení řádně vyplněné žádosti v termínech určených výzvou;
- splnění definice příjemce podpory;
- na majetek příjemce neprobíhá nebo v posledních 3 letech neproběhlo, insolvenční řízení, v němž bylo vydáno rozhodnutí o úpadku nebo insolvenční návrh nebyl zamítnut proto, že majetek nepostačuje k úhradě nákladů insolvenčního řízení nebo nebyl konkurs zrušen proto, že majetek byl zcela nepostačující, nebo byla zavedena nucená správa podle zvláštních předpisů;
- příjemce nemá u místně příslušného finančního úřadu, okresní správy sociálního zabezpečení a zdravotních pojišťoven žádné nesplacené závazky po lhůtě splatnosti, s výjimkou závazků, u nichž bylo v souvislosti s řešením ekonomických dopadů COVID - 19 deklarováno odpuštění sankcí za pozdní splatnost, a to v časovém rozsahu této deklarace;
- příjemce žádné závazky po lhůtě splatnosti vůči státním fondům, přičemž za závazky vůči státním fondům se považují závazky vůči Fondu národního majetku, Státnímu fondu životního prostředí, Státnímu Pozemkovému úřadu a Celní správě, za vypořádání nelze považovat posečkání dlužných závazků;
- částka, o níž je žádáno, v případě udělení podpory splňuje podmínky uvedené v článku 4. Veřejná podpora.

Příjemce podpory si je podáním žádosti o podporu vědom, že Ministerstvo dopravy je povinno vkládat do veřejných registrů údaje o použití finančních prostředků státního rozpočtu a jeho příjemcích podle obecně platných právních norem.

³ Stanovení předpokládaného prodloužení životnosti je jedním ze zásadních posuzovaných kritérií.

7. SEZNAM TABULEK

TABULKA 1 – IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROGRAMU	4
TABULKA 2 – VĚCNÉ CÍLE PROGRAMU	6
TABULKA 3 – ZPŮSOB OBNOVY	8
TABULKA 4 – PARAMETRY	8
TABULKA 5 – KRITÉRIA	9
TABULKA 6 – INDIKÁTORY	9