



INTEGROVANÝ REGIONÁLNÍ OPERAČNÍ PROGRAM

2021–2027

SPECIFICKÁ PRAVIDLA PRO ŽADATELE A PŘÍJEMCE

39. VÝZVA IROP - NÍZKOEMISNÍ A BEZEMISNÍ
VOZIDLA PRO VEŘEJNOU DOPRAVU - SC 6.1 (ITI)

VERZE 1



Spolufinancováno
Evropskou unií



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

/

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR
Odbor Řídicího orgánu IROP
Staroměstské náměstí 6, 110 15 Praha 1

Obsah

Schvalovací tabulka	4
Vydání a účinnost.....	4
Přehled změn	4
1 Úvod.....	5
2 Integrované projekty ITI.....	6
3 Údaje o výzvě.....	7
3.1 Vyhlášení výzvy a podání žádosti o podporu.....	7
3.2 Oprávnění žadatelé	7
3.3 Podporované aktivity	7
3.3.1 Účel a cíle projektu.....	8
3.3.2 Cílové skupiny.....	8
3.4 Zahájení a ukončení realizace projektu	9
3.5 Místo realizace projektů	10
4 Struktura financování a způsobilé výdaje	11
4.1 Struktura financování	11
4.2 Způsobilé výdaje	11
4.2.1 Způsobilé výdaje na hlavní část projektu	12
4.2.2 Způsobilé výdaje na doprovodnou část projektu.....	12
4.2.3 Nezpůsobilé výdaje	13
4.2.4 Dokladování způsobilých výdajů projektu	14
5 Indikátory.....	16
6 Povinné přílohy k žádosti o podporu.....	17
7 Veřejná podpora.....	24
8 Kritéria hodnocení projektů.....	28
9 Udržitelnost	34
10 Seznam zkratk	36
11 Právní a metodický rámec	38
12 Seznam příloh Specifických pravidel.....	39

Schvalovací tabulka

Verze	Za správnost	Podpis	Schválil	Podpis
1	Mgr. Simona Rulcová vedoucí odd. 266		Ing. Rostislav Mazal ředitel ŘO IROP	

Vydání a účinnost

Verze	Číslo jednací	Datum vydání	Datum účinnosti
1	MMR-65561/2022-26	12. 12. 2022	12. 12. 2022

Přehled změn

Verze	Kapitola	Předmět revize

1 Úvod

Pravidla pro žadatele a příjemce (dále jen „Pravidla“) mají dvě části, Obecná pravidla pro žadatele a příjemce a Specifická pravidla pro žadatele a příjemce (dále jen „Obecná pravidla“ a „Specifická pravidla“). Vydává je Řídicí orgán Integrovaného regionálního operačního programu (dále jen „ŘO IROP“). Žadatel má povinnost se před podáním žádosti o podporu s nimi seznámit a postupovat v souladu s nimi. **Pravidla jsou pro žadatele a příjemce závazná od data jejich účinnosti.** Do vydání Rozhodnutí o poskytnutí dotace (dále také „Rozhodnutí“) se žadatel řídí verzí Pravidel účinnou v den podání žádosti o podporu, poté vždy aktuálně účinnou verzí.

Pravidla jsou zveřejněna na webových stránkách <https://irop.mmr.cz/cs/vyzvy-2021-2027>.

UPOZORNĚNÍ

Není-li v těchto Specifických pravidlech stanoveno jinak, postupují žadatelé a příjemci v souladu s Obecnými pravidly.

Pravidla mohou být v průběhu realizace Integrovaného regionálního operačního programu (dále jen „IROP“ nebo „Program“) aktualizována. O aktualizaci Pravidel budou žadatelé a příjemci informováni na internetových stránkách <https://irop.mmr.cz/cs/vyzvy-2021-2027>.

Obecná pravidla jsou platná pro všechny výzvy, specifické cíle a typy příjemců.

Specifická pravidla konkretizují informace o pravidlech výzvy a jsou vždy vydávána s vyhlášením výzvy.

2 Integrované projekty ITI

Integrované územní investice (dále jen „ITI“) se realizují v souladu s čl. 29 a 30 obecného nařízení a čl. 9 nařízení o Evropském fondu pro regionální rozvoj a Fondu soudržnosti a jejich cílem je podpora udržitelného rozvoje měst na 13 územích metropolitních oblastí (Pražské, Ostravské a Brněnské) a aglomerací (Ústecko-chomutovské, Olomoucké, Hradecko-pardubické, Plzeňské, Liberecko-jablonecké, Českobudějovické, Karlovarské, Zlínské, Mladoboleslavské a Jihlavské).

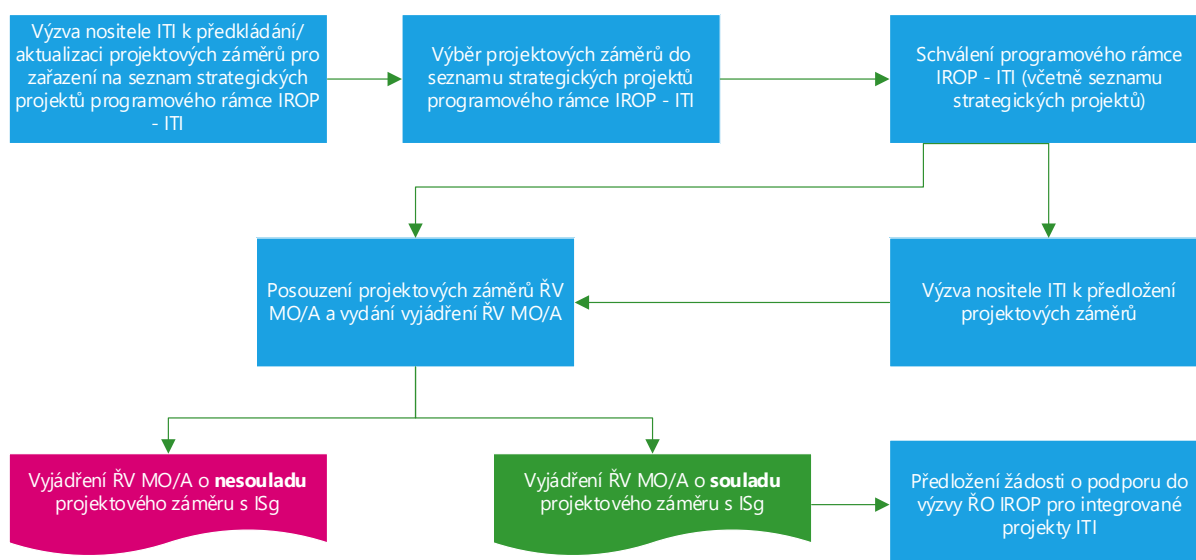
Nositelé ITI zpracovávají pro vymezené funkční území integrované územní strategie (dále jen „ISg ITI“), ve kterých definují jeho problémy, potřeby a strategické cíle, na něž navazují opatření uvedená v programových rámcích příslušných programů, v případě této výzvy tedy v programovém rámci IROP, jehož přílohou je seznam strategických projektů. Projektové záměry jsou na seznam strategických projektů zařazovány na základě výzvy nositele ITI k předkládání či aktualizaci strategických projektů.

Proces zařazení na seznam strategických projektů a posouzení souladu projektových záměrů s ISg ITI probíhá na úrovni nositele ITI v souladu s Metodickým pokynem pro využití integrovaných nástrojů a regionálních akčních plánů v programovém období 2021-2027 (dále jen „MP INRAP“).

Výsledkem procesu posouzení jejich souladu je vydání vyjádření řídicího výboru metropolitní oblasti/aglomerace (dále jen „ŘV MO/A“) o souladu či nesouladu projektového záměru s ISg ITI.

Do výzvy ŘO IROP pro integrované projekty ITI mohou být předloženy jen projekty, které jsou v souladu s příslušnou ISg ITI, tj. obdržely kladné vyjádření ŘV MO/A o souladu projektového záměru s ISg ITI, které je povinnou přílohou žádosti o podporu.

Přehled administrativních úkonů před podáním žádosti o podporu integrovaného projektu ITI



3 Údaje o výzvě

3.1 Vyhlášení výzvy a podání žádosti o podporu

Výzvu vyhlašuje Řídicí orgán IROP. Vyhlášení výzvy je zveřejněno na webových stránkách <https://irop.mmr.cz/cs/vyzvy-2021-2027>.

Žádost o podporu se podává elektronicky v MS2021+ prostřednictvím formuláře, který je k dispozici na webových stránkách <https://iskp21.mssf.cz/>. Postup pro podání žádosti je uveden v uživatelské příručce Postup pro podání žádosti o podporu v MS2021+.

UPOZORNĚNÍ

Datum zahájení a ukončení příjmu žádostí o podporu je uveden v textu výzvy. K žádosti o podporu je potřeba mít zřízený elektronický podpis.

3.2 Oprávnění žadatelé

- kraje
- obce
- dopravci na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících

Žadatel či osoby ovládající právnickou osobu žadatele nesmí být evidováni na sankčním seznamu/rejstříku EU v kategorii finančních sankcí.

3.3 Podporované aktivity

Výzva je zaměřena na následující aktivitu specifického cíle 6.1 Podpora udržitelné multimodální městské mobility v rámci přechodu na uhlíkově neutrální hospodářství a její dílčí aktivity:

- **Nízkoemisní a bezemisní vozidla pro veřejnou dopravu**
 - nákup silničních bezemisních vozidel k poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících, využívajících alternativní energie elektřiny nebo vodíku;
 - nákup bezemisních drážních vozidel k poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících v městské hromadné dopravě (tramvají nebo trolejbusů);
 - nákup silničních nízkoemisních vozidel k poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících, využívajících alternativní palivo biometan.

Dílčí aktivity mohou být v projektu libovolně kombinovány.

Nákup vozidel pro veřejnou dopravu může být realizován jako součást obnovy vozového parku žadatele nahrazením stávajících vozidel, nebo jako součást rozšíření/založení vozového parku žadatele. Žadatel v žádosti o podporu jednoznačně deklaruje, zda projektem dojde k obnově, nebo rozšíření/založení vozového parku, případně k jejich kombinaci.

Pokud projektem dochází k obnově vozového parku žadatele, žadatel je povinen zajistit vyřazení stávajících vozidel, jejichž proběh bude pořizovanými vozidly převzat, z provozu ve veřejných službách v přepravě cestujících na území Evropské unie nejdříve v okamžiku

uzavření smlouvy na dodávku projektem pořizovaných vozidel a nejpozději do jednoho roku od ukončení realizace projektu.

Pokud bude pořizováno vozidlo za účelem rozšíření vozového parku žadatele, musí uskutečňovat každoročně alespoň 70 % svého proběhu na nově vzniklé lince veřejné dopravy, nebo na prodloužené či zkapacitněné stávající lince, nebo na stávající lince, jejíž provoz žadatel dosud nezajišťoval. Ke změně stavu, tj. ke vzniku nové linky veřejné dopravy, prodloužení či zkapacitnění stávající linky, nebo k počátku provozování stávající linky žadatelem, musí dojít nejdříve v okamžiku uzavření smlouvy na dodávku projektem řešených vozidel a nejpozději do jednoho roku od ukončení realizace projektu. Pokud žadatel dosud žádným vozovým parkem veřejné dopravy nedisponoval, jedná se o založení vozového parku žadatele.

Podrobněji v kapitole 4.2 Způsobilé výdaje.

UPOZORNĚNÍ

Veškeré aktivity projektu musí být realizovány v souladu s cíli a zásadami udržitelného rozvoje a zásadou „významně nepoškozovat“ (dále jen „DNSH“) v oblasti životního prostředí. Žadatel popíše soulad projektu s těmito principy v kapitole 6.2 studie proveditelnosti.

Dále je žadatel povinen předložit také Dokumentaci k prověřování z hlediska klimatického dopadu. S ohledem na povinnost souladu projektu s cíli klimatické neutrality do roku 2050 není možné v projektu pořídit nízkoemisní vozidla jako náhradu stávajících bezemisních vozidel.

3.3.1 Účel a cíle projektu

Účelem projektu v této výzvě je pořízení silničního bezemisního vozidla nebo bezemisního drážního vozidla nebo silničního nízkoemisního vozidla k poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících dle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Cílem projektu v této výzvě je zajištění provozu pořízeného vozidla při plnění výkonu veřejných služeb v přepravě cestujících dle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, v parametrech určených v žádosti o podporu od data ukončení realizace projektu.

3.3.2 Cílové skupiny

- obyvatelé měst a obcí
- návštěvníci
- dojíždějící za prací a službami
- uživatelé veřejné dopravy
- podnikatelské subjekty
- instituce veřejné správy
- NNO

3.4 Zahájení a ukončení realizace projektu

Datum zahájení realizace projektu

Zahájení realizace projektu¹ není časově omezeno, ovšem výdaje vzniklé před 1. 1. 2021 nejsou způsobilé.

Datum ukončení realizace projektu

Datem ukončení realizace projektu se rozumí termín, kdy dojde k naplnění účelu projektu. Tuto skutečnost je třeba doložit pořízenou fotodokumentací a následujícími dokumenty prokazujícími ono naplnění účelu projektu:

- doklad o předání a převzetí díla (např. dodávky vozidel);
- osvědčení o registraci silničního vozidla, průkaz způsobilosti drážního vozidla;
- v případě, kdy nedochází k předání díla formou předávacího protokolu, je nutné uzavření činností projektu doložit jiným dokumentem (např. dokladem o zaplacení/úhradě);
- aktuálně platná smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících, případně prohlášení o platnosti smlouvy předložené se žádostí o podporu;
- výkaz proběhu vozidel uskutečněného během realizace projektu a rozděleného podle kalendářních let, pokud byla vozidla provozována již v době realizace projektu (osnova výkazu je přílohou č. 8 těchto Specifických pravidel);
- odpovídající doklad o vyřazení (např. doklad o zápisu zániku silničního vozidla, potvrzení o převzetí autovraku do zařízení ke sběru autovraků, kupní smlouva za účelem využití vozidla mimo veřejné služby v přepravě cestujících v EU, doklad o využívání vozidla mimo veřejné služby či vyřazení vozidla z účetní evidence a jeho využití pro náhradní díly), pokud žadatel při obnově svého vozového parku vyřadil stávající vozidla z provozu ve veřejných službách v přepravě cestujících již v době realizace projektu;
- výkaz paliva používaného vozidly během realizace projektu a rozděleného podle kalendářních let, prokazující minimálně 20% podíl biometanu na celkovém objemu paliva v každém jednotlivém vozidle, pokud je předmětem projektu nákup nízkoemisních vozidel a tato vozidla byla provozována již v době realizace projektu (osnova výkazu je přílohou č. 9 těchto Specifických pravidel).

Součástí dokladu o předání a převzetí díla může být seznam vad a nedodělků, které však nesmí bránit plnění účelu a cílů projektu. Pokud uvedené vady a nedodělky brání plnění účelu a cílů projektu, nelze projekt považovat za ukončený. Datum podepsání dokladu o předání a převzetí nesmí překročit termín ukončení realizace projektu uvedený v Rozhodnutí.

Realizace projektu musí být ukončena nejpozději v termínu uvedeném v Rozhodnutí². Termín je maximální, samotné ukončení může proběhnout dříve.

¹ Definice projektu je uvedena v kapitole 1.2 Obecných pravidel.

² Pokud příjemce podal žádost o změnu na úpravu termínu ukončení realizace projektu, ale nedošlo k vydání změnového Rozhodnutí, rozhodující je termín ukončení realizace projektu uvedený v MS2021+ na záložce Harmonogram.

UPOZORNĚNÍ

Dokumentace dokládající ukončení realizace projektu, která je přílohou závěrečné zprávy o realizaci projektu, musí být vystavena s datem v době realizace projektu.

3.5 Místo realizace projektů

Místem realizace se rozumí místo, kde budou vznikat výstupy projektu. Žadatel jako místo realizace uvede obec, ve které se nachází objekt (garáže, vozovna, depo), do kterého se vozidla pořizují.

Místo realizace se musí nacházet na území metropolitních oblastí a aglomerací uvedených v textu výzvy.

4 Struktura financování a způsobilé výdaje

4.1 Struktura financování

Struktura financování celkových způsobilých výdajů na území méně rozvinutých regionů

Typ MRR	EFRR	Státní rozpočet	Vlastní zdroje žadatele
Kraje	85 %	0 %	15 %
Obce	85 %	0 %	15 %
Dopravci na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících	85 %	0 %	15 %

Struktura financování celkových způsobilých výdajů na území přechodových regionů

Typ PR	EFRR	Státní rozpočet	Vlastní zdroje žadatele
Kraje	70 %	15 %	15 %
Obce	70 %	15 %	15 %
Dopravci na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících	70 %	0 %	30 %

4.2 Způsobilé výdaje

Základní hlediska způsobilosti výdajů jsou uvedena v kapitole 7 Obecných pravidel.

Způsobilé výdaje v této výzvě jsou rozděleny na způsobilé výdaje na hlavní část projektu a způsobilé výdaje na doprovodnou část projektu. Hlavní část projektu je nezbytná k zajištění souladu projektu s podporovanou aktivitou a k naplnění účelu a cíle projektu. **Na hlavní část projektu musí být vynaloženo minimálně 95 % celkových způsobilých výdajů projektu. Na doprovodnou část projektu může být vynaloženo maximálně 5 % celkových způsobilých výdajů projektu.**

4.2.1 Způsobilé výdaje na hlavní část projektu

Mezi způsobilé výdaje na hlavní část projektu jsou zařazeny následující výdaje, členěné podle typů způsobilých výdajů:

Pořízení majetku

- nákup nových silničních vozidel kategorie M2 podle přílohy č. 2 k vyhlášce č. 341/2014 Sb., ve znění pozdějších předpisů:
 - minibusu s pohonem na elektřinu nebo vodík;
- nákup nových silničních vozidel kategorie M3 podle přílohy č. 2 k vyhlášce č. 341/2014 Sb., ve znění pozdějších předpisů:
 - autobusu s pohonem na elektřinu nebo vodík;
 - autobusu s pohonem na biometan a CNG (stlačený zemní plyn) nebo biometan a LNG (zkapalněný zemní plyn);
- nákup nových drážních vozidel pro trolejbusovou nebo tramvajovou dráhu:
 - trolejbusu, parciálního trolejbusu s alternativním pohonem na elektřinu;
 - tramvaje, tramvaje s alternativním pohonem na elektřinu nebo vodík;
- pořízení nového inteligentního dopravního systému (informačního, odbavovacího, sledovacího, řídicího nebo kooperativního) do nakupovaného vozidla veřejné dopravy, není-li takový systém součástí základní výbavy vozidla.

Do nákupu vozidla se řadí i tovární servisní a diagnostické vybavení jednotlivého nakupovaného vozidla, související dokumentace a rovněž i nezbytné zaškolení obsluhy vozidla. Do pořízení systémů náleží také jejich implementace, související dokumentace a nezbytné zaškolení obsluhy.

Specifikace inteligentního dopravního systému musí být v souladu se Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy, v souladu s návaznými nařízeními Evropské komise v přenesené pravomoci (tzv. delegovanými akty) a v souladu se specifikacemi pro budování kooperativních systémů ITS zpracovanými v projektu C-Roads Czech Republic.

4.2.2 Způsobilé výdaje na doprovodnou část projektu

Mezi způsobilé výdaje na doprovodnou část projektu jsou zařazeny následující výdaje, členěné podle typů způsobilých výdajů:

Pořízení služeb bezprostředně souvisejících s realizací projektu

- studie proveditelnosti do výše 140 000 Kč;
- doplňující a podpůrné průzkumy, posudky a analýzy k přípravě žádosti o podporu, včetně dokumentace k prověřování z hlediska klimatického dopadu;
- zpracování zadávací dokumentace k veřejným zakázkám dle zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, a organizace zadávacích a výběrových řízení.

Povinná publicita

- výdaje na povinné informační a propagační nástroje podle kapitoly 10.2 Obecných pravidel.

Daň z přidané hodnoty

- daň z přidané hodnoty vztahující se k pořízení služeb bezprostředně souvisejících s realizací projektu a povinné publicitě.

Podmínky týkající se způsobilosti DPH v projektu jsou dále uvedeny v kapitole 8 Obecných pravidel.

UPOZORNĚNÍ

Ve výzvě se uplatňují následující oblasti intervence:

- 077 Kvalita ovzduší a opatření ke snižování hluku;
- 082 Kolejová vozidla čisté městské dopravy.

Žadatel je povinen rozdělit plánované způsobilé výdaje na projekt mezi tyto oblasti intervence v povinné příloze k žádosti o podporu Podklady pro stanovení kategorií intervencí a kontrolu limitů, a to dle vzoru, který je přílohou č. 4 těchto Specifických pravidel.

Veškeré způsobilé výdaje na projekt nebo jeho část zaměřenou na nákup silničních nízkoemisních vozidel spadají do oblasti intervence 077.

Veškeré způsobilé výdaje na projekt nebo jeho část zaměřenou na nákup silničních bezemisních vozidel nebo nákup bezemisních drážních vozidel spadají do oblasti intervence 082.

4.2.3 Nezpůsobilé výdaje

Nezpůsobilými výdaji jsou:

- úroky z dlužných částek, kromě grantů udělených v podobě subvencí úrokových sazeb nebo subvencí poplatků za záruky;
- nákup nemovitostí;
- daň z přidané hodnoty vztahující se k pořízení majetku;
- daň z přidané hodnoty vztahující se k pořízení služeb bezprostředně souvisejících s realizací projektu a povinné publicitě v případech neuvedených v kapitole 8 Obecných pravidel;
- výdaje na servis, opravu nebo modernizaci vozidel;
- výdaje na plnicí a dobíjecí stanice;
- výdaje na technickou podporu spojenou s provozem a údržbou pořizovaných vozidel/systémů;
- výdaje spojené s nadstandardní délkou záruční doby;
- výdaje spojené s řízením a administrací projektu;
- výdaje na nepovinnou publicitu;
- výdaje na stavby a stavební úpravy;
- správní poplatky;

- splátky úvěrů a půjček;
- pojištění;
- bankovní záruky;
- pokuty, sankce, penále;
- manka a škody;
- jiné daně (silniční daň, daň z nemovitých věcí, daň z příjmů apod.);
- cla;
- výdaje, které jsou součástí likvidace společnosti, nedobytné pohledávky a jiné;
- výdaje na právní spory vzniklé v souvislosti s projektem, např. výdaje na uhrazení soudního poplatku, na pořízení důkazů, na právní zastoupení v případě sporu;
- provozní a režijní výdaje;
- náklady na mzdy, platy, náhrady mezd a platů, ostatní osobní náklady, povinné pojistné hrazené zaměstnavatelem;
- cestovní náhrady;
- provize;
- rezervy na možné budoucí ztráty a dluhy;
- kurzové ztráty;
- odpisy dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku;
- veškeré výdaje související se smlouvou operativního leasingu (daň, marže pronajímatele, výdaje na refinancování, režijní výdaje, pojišťovací výlohy apod.);
- výdaje odpovídající svým vymezením účetní kategorii mimořádných nákladů;
- výdaje na audit projektu;
- jakýkoli výdaj, který zcela zřetelně nesouvisí s činností spolufinancovanou ze strukturálních fondů nebo který není možno doložit písemnými doklady;
- vady díla, které je dodavatel povinen odstranit bez další náhrady;
- výdaje na doprovodnou část projektu nad 5 % celkových způsobilých výdajů;
- výdaje na studii proveditelnosti převyšující 140 000 Kč;
- další výdaje, u kterých nejsou dodrženy podmínky pro způsobilost výdajů, uvedené v tomto dokumentu.

UPOZORNĚNÍ

V případě, že je nezpůsobilý výdaj zahrnut v ceně vozidla, musí jej příjemce vyčíslit samostatně jako nezpůsobilý.

4.2.4 Dokladování způsobilých výdajů projektu

Příjemce je povinen řádně doložit způsobilé výdaje příslušným účetním/daňovým dokladem, popřípadě další požadovanou dokumentací, více kapitola 7.2 Obecných pravidel. Výdaje, byť z věcného hlediska způsobilé, které nejsou řádně doložené, jsou vždy považovány za výdaje nezpůsobilé.

Typ výdaje	Možné způsoby doložení výdaje
Pořízení majetku	<ul style="list-style-type: none"> • doklad o zaplacení;

	<ul style="list-style-type: none"> • účetní/daňové doklady se zřejmou identifikací předmětu plnění pro posouzení způsobilosti výdaje; • objednávka, dodací list, inventární karta majetku, popř. předávací protokol, pokud nelze posoudit způsobilost výdaje podle identifikace předmětu plnění; • smlouva (o dílo nebo kupní smlouva), případně její dodatky.
Pořízení služeb bezprostředně souvisejících s realizací projektu Povinná publicita	<ul style="list-style-type: none"> • doklad o zaplacení; • účetní/daňové doklady se zřejmou identifikací předmětu plnění pro posouzení způsobilosti; • objednávka, dodací list, certifikát, předávací protokol, pokud nelze posoudit způsobilost výdaje účetního nebo daňového dokladu podle identifikace předmětu plnění; • smlouva o poskytnutí služeb, smlouva o dílo, případně její dodatky.
Účetní doklady do 20 000 Kč	<ul style="list-style-type: none"> • výdaje do 20 000 Kč lze uvést v Seznamu účetních dokladů a nedokládat k nim faktury, paragony a další účetní doklady; • maximální limit pro začlenění do seznamu účetních dokladů je 20 000 Kč včetně DPH za jeden účetní doklad, případně 20 000 Kč bez DPH, pokud je DPH nezpůsobilým výdajem; • pro tyto výdaje platí povinnost předložit v případě kontroly příslušné účetní/daňové doklady.
DPH	<ul style="list-style-type: none"> • při využití plnění pro ekonomickou činnost a osvobozená plnění se dokládá výše skutečného (vypořádacího) koeficientu za vypořádávané období (výdaj se považuje za doložený až na základě vypořádacího koeficientu, kdy je známá skutečná výše výdaje); pokud příjemce nemá k dispozici skutečnou výši koeficientu, bude způsobilost ověřena na základě odhadnutého koeficientu z minulého roku; • při využití přenesené daňové povinnosti kopie daňového přiznání, výpisu z evidence pro daňové účely/kontrolní hlášení a kopie výpisu z bankovního účtu jako doklad o úhradě daňové povinnosti OFS.

5 Indikátory

Obecné informace k indikátorům obsahuje kapitola 4.2 Obecných pravidel.

Součástí výzvy je seznam indikátorů, ze kterého je žadatel povinen vybrat indikátory pro realizovanou aktivitu. Níže je uveden kompletní seznam všech indikátorů této výzvy.

Informace k jednotlivým indikátorům jsou uvedeny v příloze č. 1 těchto Specifických pravidel s názvem Metodické listy indikátorů, která obsahuje:

- podrobnou specifikaci jednotlivých indikátorů;
- způsob stanovení výchozích a cílových hodnot;
- konkrétní postup výpočtu;
- termíny vykazování dosažených hodnot;
- tolerance, ve kterých se indikátory považují za naplněné.

Seznam indikátorů výzvy:

Indikátory výstupu

748 101 (RCO 57) - Kapacita kolejových vozidel pro hromadnou veřejnou dopravu šetrných k životnímu prostředí

748 010 - Počet nově pořízených vozidel pro veřejnou dopravu

Indikátory výsledku

360 102 (RCR 29) - Odhadované emise skleníkových plynů

749 001 (RCR 62) - Počet uživatelů nové nebo modernizované veřejné dopravy za rok

361 113 - Množství odstraněných emisí primárních PM_{2,5} a prekurzorů sekundárních PM_{2,5}

6 Povinné přílohy k žádosti o podporu

Povinné přílohy žadatel nahrává na příslušné záložky žádosti o podporu v MS2021+. Postup pro podání žádosti je uveden v uživatelské příručce Postup pro podání žádosti o podporu v MS2021+. Příručky pro práci v MS2021+ jsou dostupné na adrese <https://irop.mmr.cz/cs/ms-2021>.

Záložka Identifikace projektu

1. Plná moc

Dokládá se v případě přenesení pravomocí žadatele na jinou osobu. Plná moc/pověření musí obsahovat, kdo je kým pověřen, co je předmětem pověření, dobu účinnosti a datum zániku pověření. V případě obcí/krajů může být plná moc nahrazena usnesením zastupitelstva/rady.

Naskenované papírové plné moci/pověření se ukládají v elektronické podobě v systému MS2021+ v případě, že zmocnitel dává plnou moc/pověření alespoň k jednomu z uvedených úkonů (předmět zmocnění):

- podepisování žádosti o podporu;
- podepisování žádosti o platbu;
- podepisování Zprávy o realizaci projektu;
- podepisování Zprávy o udržitelnosti projektu;
- podepisování žádosti o změnu;
- podepisování žádosti o přezkum;
- podávání a komunikace ve vztahu k veřejným zakázkám;
- podávání námitek proti rozhodnutí výběrové komise/vedení ŘO.

V případě, že zmocnitel nedává plnou moc/pověření k žádnému z uvedených úkonů, je nutné uložit plnou moc/pověření na záložku *Dokumenty*. Více informací je uvedeno v uživatelské příručce Postup pro podání žádosti o podporu v MS2021+.

Dojde-li k zániku plné moci, je nutné dodat novou plnou moc, pokud je i nadále zastoupení žádoucí. Zánikem jsou míněny situace uvedené v § 448 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „občanský zákoník“). Ustanovení § 449 občanského zákoníku tím není dotčeno.

V případě modulu *Veřejné zakázky* zadá, žadatel sebe či na základě plné moci pověřeného zástupce (návod je popsán v Příručce pro práci v MS2021+).

Záložka Veřejné zakázky

2. Zadávací a výběrová řízení

Povinnosti pro předkládání dokumentace jsou popsány v Obecných pravidlech v kapitole 5.2 Pravidla předkládání dokumentace zakázky ke kontrole.

Postup pro práci s modulem *Veřejné zakázky* je popsán v Příručce pro práci v MS2021+.

Záložka Dokumenty

3. Studie proveditelnosti

Studie proveditelnosti musí být zpracována podle osnovy uvedené v příloze č. 2 těchto Specifických pravidel. Slouží k posouzení potřebnosti a realizovatelnosti projektu.

Žadatel je povinen dodržet strukturu studie proveditelnosti včetně všech kapitol dle předepsané osnovy. Pokud některá kapitola není pro projekt relevantní, žadatel pod označením a názvem kapitoly odůvodní její nevyplnění.

4. Povinné přílohy prokazující vyhodnocení žadatele o podporu z pohledu podniku v obtížích³

V souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1058 ze dne 24. června 2021 o Evropském fondu pro regionální rozvoj a Fondu soudržnosti nebude dotace poskytnuta žadateli o podporu, který je podnikem v obtížích ve smyslu ustanovení článku 2 odst. 18 nařízení č. 651/2014.

Všichni žadatelé o podporu předloží přílohu č. 1. Přílohu č. 2 a 3 doloží všichni žadatelé, které lze označit za podnik ve smyslu evropského práva.

1. Podklady pro vyhodnocení žadatele o podporu z pohledu podniku v obtížích

Žadatel o podporu předkládá podklady z účetnictví nebo daňové evidence dle právní formy subjektu.

V případě žadatelů o podporu, kteří podléhají pravidlům konsolidace účetních závěrek, podle směrnice RÚZ/KÚZ⁴, resp. podle zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů, dokládají roční konsolidované účetní závěrky.

Žadatelé o podporu, kteří nepodléhají pravidlům konsolidace účetních závěrek podle směrnice RÚZ/KÚZ, ale jako podniky ve skupině vedou podvojný účetnictví, dokládají individuální účetní závěrky.

Žadatelé o podporu, kteří jsou součástí majetkově provázené skupiny podniků, mezi kterými existují ovládací vztahy (národní i nadnárodní), dokládají konsolidovanou účetní závěrku.

Nově založené podnikatelské subjekty bez historie dokládají aktuální ekonomické výkazy.

Více informací je uvedeno v příloze č. 6 těchto Specifických pravidel.

2. Formulář pro vyhodnocení žadatele o podporu z pohledu podniku v obtížích

Žadatelé o podporu, kteří vykonávají ekonomickou činnost, použijí vzor, který je přílohou č. 7 těchto Specifických pravidel. Žadatel vyplní záložky *Druhy podniků a Velikost podniku*. Dále žadatel o podporu vyplní formulář na příslušném listu podle právního předpisu, resp. příslušné vyhlášky, dle níž je sestavena Rozvaha a Výkaz zisku a ztráty.

³ Viz kapitola 3.9.2 Ověřování podniku v obtížích a skutečných majitelů Obecných pravidel.

⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 26. června 2013/34/EU o ročních účetních závěrkách, konsolidovaných účetních závěrkách a souvisejících zprávách některých forem podniků, o změně směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/43/ES a o zrušení směrnice Rady 78/660/EHS a 83/349/EHS

V případě žadatelů o podporu, kteří jsou součástí skupiny podniků, vyplní rovněž list Skupina podniků, a to část I. až III.

Pokud žadatel o podporu nevykonává ekonomickou činnost a nelze jej označit za podnik ve smyslu evropského práva, místo této dílčí přílohy nahraje jako přílohu dokument, ve kterém uvede dostatečné zdůvodnění jejího nedoložení.

Vzory povinných příloh prokazujících vyhodnocení žadatele o podporu z pohledu podniku v obtížích jsou přílohou těchto Pravidel.

3. Čestné prohlášení o posouzení kritérií podniku v obtížích za skupinu podniků (dále jen „ČP PvO ZA SKUPINU“)

Žadatelé o podporu, kteří jsou součástí skupiny propojených podniků zahrnující vysoký počet právnických osob, které nemají na rozdíl od obchodních společností povinnost zveřejňovat účetní závěrky v obchodním rejstříku, příp. nejsou povinni zpracovávat konsolidované účetní závěrky za celou skupinu, či nedisponují veškerými informacemi za všechny členy skupiny, doloží ČP PvO ZA SKUPINU.

Žadatelé o podporu uloží ČP PvO ZA SKUPINU na záložku Dokumenty v MS2021+. V ČP PvO ZA SKUPINU uvedou zdůvodnění, proč nemohou dodat úplná data a vyplnit list Skupina podniků ve Formuláři pro vyhodnocení žadatele o podporu z pohledu podniku v obtížích za konkrétního člena skupiny či za celou skupinu podniků, a prohlášení, že na základě dokumentů, které má žadatel k dispozici, není skupina podniků, již je žadatel součástí, podnikem v obtížích ve smyslu článku 2 odst. 18 obecného nařízení Komise (EU) č. 651/2014 ze dne 17. června 2014, kterým se v souladu s články 107 a 108 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem“.

Žadatelé o podporu, kteří jsou nezávislými podniky nebo podléhají pravidlům konsolidace či jsou součástí skupiny podniků, která podléhá konsolidaci (např. zřízené/založené organizace územních samosprávných celků), či jsou schopni dodat jednotlivé účetní výkazy všech subjektů ve skupině, nahrají místo této dílčí přílohy jako přílohu dokument, ve kterém uvedou zdůvodnění jejího nedoložení.

ČP PvO ZA SKUPINU musí obsahovat:

- 1) zdůvodnění žadatele, proč nemůže doložit požadované podklady,
- 2) prohlášení žadatele, že na základě podkladů, které má k dispozici, není skupina podniků, již je součástí, podnikem v obtížích ve smyslu článku 2 odst. 18 obecného nařízení Komise (EU) č. 651/2014 ze dne 17. června 2014, kterým se v souladu s články 107 a 108 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem“.

ŘO IROP nebude zpracovávat vzor takového čestného prohlášení, je na žadateli o podporu, jaký formát čestného prohlášení zvolí. Žadatel o podporu musí do ČP PvO ZA SKUPINU uvést důvody, proč nemůže předložit konsolidovanou účetní závěrku. Důvodem může být, že dle platné legislativy nemá povinnost takovou účetní závěrku zpracovávat, případně nemůže zpracovat ad hoc konsolidované výkazy, např. z důvodu, že některý z členů skupiny podniku tato data neposkytl, nebo nejsou použitelná z důvodu odlišného způsobu vedení účetnictví v jiných zemích apod.

Žadatelé o podporu, kteří doloží ČP PvO ZA SKUPINU, budou automaticky zařazeni do vzorku pro vyhodnocení žadatele z pohledu PvO vyhodnocovaného před vydáním Právního aktu / Rozhodnutí - viz kapitola 16 Kontroly a audity Obecných pravidel pro žadatele a příjemce.

V rámci vyhodnocení žadatele o podporu z pohledu PvO si ŘO IROP vyhrazuje možnost vyzvat žadatele o podporu, který doloží ČP PvO ZA SKUPINU, k předložení jednotlivých účetních výkazů subjektů ve skupině, které má k dispozici a na základě kterých prohlašuje, že jako skupina⁵ není PvO.

Pokud lze předložit jednotlivé účetní výkazy všech subjektů ve skupině a příslušné údaje sečíst za celou skupinu, je nutné, aby žadatel o podporu provedl *konsolidaci výkazů* pro účely posouzení žádosti o podporu poskytovatelem a údaje doplnil na list Skupina podniků v příloze Formulář pro vyhodnocení žadatele o podporu z pohledu podniku v obtížích.

Pro žadatele předkládajícího ČP PvO ZA SKUPINU i nadále platí povinnost předložit Řídicímu orgánu *Podklady pro vyhodnocení žadatele o podporu z pohledu podniku v obtížích* za osobu žadatele o podporu a dále povinnost vyplnit příslušné listy *Formuláře pro vyhodnocení žadatele o podporu z pohledu podniku v obtížích*.

5. Podklady pro stanovení kategorií intervencí a kontrolu limitů

Podklady pro stanovení kategorií intervencí a kontrolu limitů musí být doloženy ve formátu a podrobnosti podle vzoru uvedeného v příloze č. 4 těchto Specifických pravidel. Slouží k ověření finančních limitů a výdajů podle oblastí intervence v projektu.

6. Smlouva o zřízení bankovního účtu

Pokud žadatel v žádosti o podporu uvádí číslo bankovního účtu pro vyplacení dotace, je povinen předložit rovněž smlouvu o zřízení tohoto bankovního účtu. Pokud žadatel v žádosti o podporu číslo bankovního účtu neuvádí, doloží smlouvu o zřízení bankovního účtu nejpozději s první žádostí o platbu.

7. Výpis z Evidence skutečných majitelů

V případě, že je žadatel o dotaci zahraniční právnickou osobou, má povinnost doložit údaje o svém skutečném majiteli buď výpisem ze zahraniční evidence obdobné evidenci skutečných majitelů, nebo pokud taková zahraniční evidence neexistuje, sdělí identifikační údaje všech osob, které jsou skutečným majitelem zahraniční právnické osoby, a předloží doklady, z nichž vyplývá vztah všech osob k zahraniční právnické osobě, zejména výpis ze zahraniční evidence obdobné obchodnímu rejstříku, seznam akcionářů, rozhodnutí statutárního orgánu o vyplacení podílu na zisku, společenskou smlouvu, zakladatelské listiny nebo stanovy.

Na ostatní žadatele se povinnost předkládat výpis z Evidence skutečných majitelů nevztahuje a tito nahrají jako přílohu dokument, ve kterém uvedou zdůvodnění nedoložení povinné přílohy.

8. Dokumenty prokazující soulad projektu s principy udržitelné mobility

Žadatel dokládá odpovídající kapitoly plánu udržitelné městské mobility, nebo plánu dopravní obslužnosti města či kraje, nebo jiné strategie příslušného dopravního módu schvalované samosprávou. V těchto kapitolách musí být zahrnuta realizace projektu ve prospěch příslušného města, obce či kraje. Současně žadatel dokládá také usnesení zastupitelstva o

⁵ Podnikem se dle judikatury EK rozumí celá hospodářská entita se společným zdrojem kontroly, tzn. celá skupina propojených subjektů, mezi kterými existují ovládací vztahy. U žadatelů, kteří patří do skupiny podniků, je třeba kritéria PvO sledovat nejen na úrovni jednotlivého žadatele, ale také na úrovni celé skupiny.

schválení plánu udržitelné městské mobility a doklad o verifikaci plánu udržitelné městské mobility obce s více než 40 tis. obyvateli Komisí pro posuzování dokumentů městské mobility Ministerstva dopravy, nebo usnesení zastupitelstva o schválení plánu dopravní obslužnosti města či kraje, nebo usnesení zastupitelstva o schválení jiné strategie příslušného dopravního módu.

Pro všechny projekty je relevantní jak doložení této přílohy, tak popis souladu projektu s plánem udržitelné městské mobility, plánem dopravní obslužnosti nebo jinou strategií příslušného dopravního módu schvalovanou samosprávou ve studii proveditelnosti.

V případě projektu, z něhož budou mít prospěch obce, které mají více než 40 tisíc obyvatel, platí povinnost doložení souladu s plánem udržitelné městské mobility pro každou obec s více než 40 tisíci obyvateli.

V případě projektu, z něhož budou mít prospěch obce, které mají 40 tisíc a méně obyvatel, dostačuje doložení souladu s jakýmikoliv výše uvedenými dokumenty pro obce nebo kraje, které mají z realizace projektu převažující prospěch.

V případě projektu, z něhož budou mít prospěch obce, které mají méně i více než 40 tisíc obyvatel, platí povinnost doložení souladu s plánem udržitelné městské mobility pro každou obec s více než 40 tisíci obyvateli a dále dostačuje doložení souladu s jakýmikoliv výše uvedenými dokumenty pro obce nebo kraje pokrývajících alespoň tu část obcí se 40 tisíci a méně obyvateli, která má v této velikostní kategorii obcí z realizace projektu převažující prospěch.

Pokud území, které řeší městský dokument prokazující soulad projektu s principy udržitelné mobility, zahrnuje také okolní obce, automaticky lze tento dokument použít i pro tyto obce.

Žadatel může kromě usnesení zastupitelstva o schválení / dokladu o verifikaci doložit i jen doklad o projednání návrhu plánu udržitelné městské mobility, nebo plánu dopravní obslužnosti města či kraje, nebo jiné strategie příslušného dopravního módu zastupitelstvem, výborem zastupitelstva nebo radou města, obce či kraje. Okamžik projednání musí následovat po datu vyhotovení návrhu plánu nebo strategie.

Usnesení zastupitelstva o schválení plánu udržitelné městské mobility a doklad o verifikaci plánu udržitelné městské mobility obce s více než 40 tis. obyvateli Komisí pro posuzování dokumentů městské mobility Ministerstva dopravy, nebo usnesení zastupitelstva o schválení plánu dopravní obslužnosti města či kraje, nebo usnesení zastupitelstva o schválení jiné strategie příslušného dopravního módu je následně žadatel povinen doložit prostřednictvím žádosti o změnu (viz kapitola 12 Obecných pravidel), nejpozději k datu vydání Rozhodnutí (více viz kapitola 3.3.4 Obecných pravidel). Pokud od doby hodnocení žádosti o podporu došlo k relevantním změnám odpovídajících kapitol plánu udržitelné městské mobility, nebo plánu dopravní obslužnosti města či kraje, nebo jiné strategie příslušného dopravního módu schvalované samosprávou, žadatel doloží také tyto kapitoly.

UPOZORNĚNÍ

Jinou strategií příslušného dopravního módu schvalovanou samosprávou se rozumí dopravně-strategický dokument, který uceleně pojímá dotčený druh dopravy (řeší jej na území celé územní jednotky v analytické části dokumentu, a následně v návrhové části stanovuje konkrétní opatření) a jehož časový horizont spadá do období 2021-2030.

V případě jiné strategie příslušného dopravního módu schvalované samosprávou žadatel

dokládá nejen kapitoly, ve kterých je zahrnuta realizace projektu ve prospěch příslušného města, obce či kraje, ale i příslušnou analytickou část a část, ze které je zřejmý časový horizont strategie.

Může se jednat také o dílčí část širšího strategického dokumentu. V takovém případě musí být ucelené pojetí dotčeného druhu dopravy řešeno v samostatném pilíři/tematické oblasti strategie. Příkladem může být strategický rámec městské mobility, strategie Smart City, strategie Místní agendy 21.

9. Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících

Dopravce na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících dokládá platnou a plněnou smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících v souladu s Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 a s příslušnými ustanoveními zákona č. 194/2010 Sb. Smlouva musí pokrývat plánované využití vozidel pořizovaných z dotace.

Současné platné smlouvy podle nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 musí být uzavřené v souladu s článkem 8 nařízení 1370/2007 odst. 3.

Smlouvy o veřejných službách musí být uzavřeny na základě transparentního a otevřeného výběrového/zadávacího řízení či na základě přímého zadání podle platné legislativy.

V případě, že dopravce zamýšlí podle smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících využívat méně než 90 % proběhu vozidel pořízených prostřednictvím dotace, musí předložit také další smlouvu, aby doložil naplnění alespoň 90 % proběhu vozidel veřejnými službami v přepravě cestujících (zajišťováním dopravní obslužnosti kraje nebo obce).

10. Doklad o zveřejnění záměru uzavřít smlouvu o veřejných službách

Je-li žadatelem kraj nebo obec, je žadatel jakožto objednatel služby povinen k žádosti o dotaci doložit kopii oznámení předběžných informací pro veřejnou zakázku na služby v Úředním věstníku Evropské unie. Jedná se o běžný formulář pro oznámení podle čl. 7 odst. 2 Nařízení (EU) č. 1370/2007, který musí být zveřejněn nejméně jeden rok před zahájením řízení výzvy k podání nabídek v dodatku k Úřednímu věstníku Evropské unie. Službami se rozumí veřejné služby v přepravě cestujících zajišťované vozidly pořizovanými z dotace. Z doloženého oznámení musí být zřejmé, že smlouva bude zadána v otevřeném nabídkovém řízení (jedná se o informaci v oddíle IV oznámení), nebo v případě malých a středních podniků přímým uzavřením smluv v souladu s článkem 5 odst. 4 Nařízení (EU) č. 1370/2007, anebo v souladu s čl. 5 odst. 2 Nařízení (EU) č. 1370/2007.

11. Doklad o zahájení zadávacího řízení na dodávku předmětných nízkoemisních nebo bezemisních vozidel

Je-li žadatelem kraj nebo obec, je žadatel jakožto objednatel služby povinen k žádosti o dotaci doložit kopie oznámení zadávacího řízení na dodávku vozidel ve Věstníku veřejných zakázek a v Úředním věstníku Evropské unie, nebo kopie předběžného oznámení dle § 34 zákona 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů.

12. Dokumentace k prověřování z hlediska klimatického dopadu

Žadatel dokládá Dokumentaci k prověřování z hlediska klimatického dopadu, ze které vyplývá, že infrastruktura/výstupy projektu nejsou zranitelné z hlediska potenciálních dlouhodobých důsledků změny klimatu a úroveň emisí skleníkových plynů, které při projektu vzniknou, je v souladu s cílem klimatické neutrality do roku 2050. Náplň a osnova Dokumentace je dána Sdělením Komise Technické pokyny k prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu v období 2021–2027. Stanovení uhlíkové stopy jako součást Dokumentace se řídí metodickým listem indikátoru 360 102 (RCR 29), v návaznosti na Metodiky EIB pro stanovení uhlíkové stopy projektů. Doplnující pokyny ke zpracování Dokumentace jsou přílohou č. 5 těchto Specifických pravidel.

13. Vyjádření řídicího výboru MO/A o souladu projektového záměru s ISg ITI

Součástí Vyjádření řídicího výboru MO/A bude projektový záměr, jehož se toto vyjádření o souladu týká. Kladné vyjádření o souladu řídicího výboru MO/A může být vydáno jen do 100 % alokace opatření programového rámce IROP ISg ITI. Vzor vyjádření je přílohou č. 11 těchto Specifických pravidel.

7 Veřejná podpora

Budou podpořeni žadatelé vykonávající činnost v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady č. 1191/69 a č. 1107/70 (dále jen „nařízení č. 1370/2007“).

Český právní řád byl adaptován na nařízení č. 1370/2007 zákonem č. 194/2010 Sb. ze dne 20. května 2010 o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. Nařízení č. 1370/2007 je dále rozvedeno ve sdělení Komise 2014/C 92/01 o výkladových pokynech pro nařízení (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici.

Podmínky veřejné podpory:

1. Všechna pořizovaná vozidla musí mít perspektivní využití v přepravě cestujících po celou dobu své životnosti a pořizovací investiční náklady musí být omezeny na nezbytné minimum na základě transparentního a otevřeného výběrového/zadávacího řízení podle platné legislativy.
2. V případě, že je žadatelem o podporu kraj nebo obec, bude kraj nebo obec vlastníkem pořizovaných vozidel, ale provozovateli veřejných služeb v přepravě cestujících budou subjekty (dopravci) vybrané na základě transparentního a otevřeného výběrového řízení, nebo bude smlouva zadána v případě malých a středních podniků přímým uzavřením smluv v souladu s čl. 5 odst. 4 nařízení č. 1370/2007, anebo v souladu s čl. 5 odst. 2 nařízení č. 1370/2007.

Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících musí být uzavřeny s krajem nebo obcí a v souladu s nařízením č. 1370/2007.

Kraj nebo obec zároveň smluvně zajistí, aby pořízená vozidla byla dána vybranému provozovateli veřejných služeb v přepravě cestujících k dispozici za účelem výkonu služeb podle čl. 4 odst. 1 písm. b) a čl. 6 nařízení č. 1370/2007.

Závazek veřejné služby musí zohledňovat provoz ekologičtějších vozidel tak, aby se vyloučila nadměrná kompenzace.

Kraj nebo obec jako žadatel dokládá k žádosti o podporu kopii oznámení předběžných informací pro veřejnou zakázku na služby v Úředním věstníku Evropské unie a kopie oznámení zadávacího řízení na dodávku vozidel ve Věstníku veřejných zakázek a v Úředním věstníku Evropské unie, nebo kopii předběžného oznámení dle § 34 zákona 134/2016 Sb. Službami se rozumí veřejné služby v přepravě cestujících zajišťované vozidly pořizovanými z dotace.

Ve výběrovém řízení na provozovatele veřejných služeb v přepravě cestujících uvede kraj nebo obec v nabídkové dokumentaci veškeré dostupné informace o těchto vozidlech.

3. Dopravce jako žadatel musí mít při podání žádosti o podporu platnou a plněnou smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících uzavřenou s krajem nebo obcí a v souladu s nařízením č. 1370/2007 a s příslušnými ustanoveními zákona č. 194/2010 Sb. Smlouva musí pokrývat plánované využití vozidel pořizovaných z dotace.

Současné platné smlouvy podle nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 musí být uzavřené v souladu s článkem 8 nařízení č. 1370/2007 odst. 3.

Smlouvy o veřejných službách musí být uzavřeny na základě transparentního a otevřeného výběrového/zadávacího řízení či na základě přímého zadání podle platné legislativy.

Dotace na pořízení vozidla musí být zohledněna při určení roční kompenzace podle smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících tak, že odpisy, které uplatňuje příjemce ve výchozím finančním modelu nebo ve výkazu skutečných nákladů, budou obsahovat odpisy části ceny vozidla, kterou příjemce hradí z vlastních zdrojů.

4. Kompenzace za veřejné služby musí být stanovena v souladu s nařízením č. 1370/2007, článkem 6 a zákonem č. 194/2010 Sb., § 23.
5. Užití dotace je účelově vázáno a závazné parametry, termíny a podmínky čerpání jsou nedílnou součástí vydaného Rozhodnutí.
6. Na poskytnutí dotace není právní nárok. Příjemce dotace je povinen podporu použít pouze k účelu, na který mu byla poskytnuta.
7. Dotaci nelze poskytnout subjektu, na jehož majetek je vyhlášen konkurz, byl podán návrh na vyhlášení konkurzu či se nachází v likvidaci. Dotace nemůže být poskytnuta dopravcům, kteří nemají vypořádány všechny závazky vůči finančnímu úřadu, zdravotním pojišťovnám, správě sociálního zabezpečení a celní správě.
8. Vozidla musí být provozována ve veřejných službách v přepravě cestujících po celou dobu životnosti vozidla na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících uzavřené s krajem nebo obcí. Vozidla není možné využívat k úplatným jízdám mimo smlouvy o veřejných službách, není-li dále stanoveno jinak.
9. Orgán územního samosprávného celku je oprávněn poskytovat za plnění služby ve veřejném zájmu kompenzaci její ztrátovosti (tzv. vyrovnávací platbu).
10. Dotace nesmí být kumulována s podporou z jiných místních, regionálních či vnitrostátních režimů nebo režimů Evropské unie za účelem pokrytí týchž způsobilých výdajů.
11. Dotace nebude poskytnuta žadateli, který má neuhrazené závazky vůči státnímu rozpočtu nebo mu byl vydán inkasní příkaz po předcházejícím rozhodnutí Komise, že podpora je protiprávní a neslučitelná s vnitřním trhem. Žadatel zatrhne povinná Čestná prohlášení žadatele na záložce *Čestná prohlášení v MS2021+*.
12. V souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1058 ze dne 24. června 2021 o Evropském fondu pro regionální rozvoj a Fondu soudržnosti nebude dotace poskytnuta žadateli o podporu, který je podnikem v obtížích ve smyslu ustanovení článku 2 odst. 18 nařízení č. 651/2014.
13. V souvislosti se službami, poskytovanými v rámci smlouvy o veřejných službách, je příjemce dotace povinen zajistit u vozidel, pořízených díky dotaci, minimálně 30 000 km ujetých každým silničním vozidlem nebo nekolejovým drážním vozidlem a 40 000 km ujetých každým kolejovým drážním vozidlem městské hromadné dopravy v období kalendářního roku po dobu životnosti vozidla.

Při plnění smlouvy o veřejných službách uzavřené s krajem nebo obcí se musí odehrát minimálně 90 % proběhu každého vozidla pořízeného prostřednictvím dotace. Zbývajících maximálně 10 % proběhu může dopravce využít pouze na ostatní manipulační a další nekomerční jízdy související s plněním smlouvy o veřejných službách uzavřené s krajem nebo obcí. V době udržitelnosti bude výkaz proběhu vozidel předkládán jako příloha zprávy o udržitelnosti. Závěrečná zpráva o realizaci projektu (dále jen "ZoR") bude obsahovat informace o proběhu vozidel uskutečněném během realizace projektu.

Pokud dojde bez zavinění dopravce k přerušení rozsahu veřejných služeb v přepravě cestujících v porovnání s rozsahem veřejných služeb, poskytovaným na základě smlouvy o veřejných službách, za proběh vozidla se považuje odpovídající část průměrného proběhu ve zbývajících částech kalendářního roku.

V případě, že dojde k úplnému vyřazení vozidla z provozu vlivem nepředvídatelné události (dopravní nehody, přírodní katastrofy apod.), příjemce je povinen takové vozidlo nahradit vozidlem tak, aby byl zachován výstup projektu, k němuž se příjemce zavázal v Podmínkách Rozhodnutí.

ŘO IROP doporučuje příjemcům sjednat pojištění majetku financovaného z IROP. Pojištění je vhodné zejména pro případ, kdy v době životnosti vozidla dojde ke zničení nebo poškození majetku pořízeného z dotace. Pojištění majetku není povinné a výdaje na něj nejsou způsobilé.

14. Dotaci nelze použít na úhradu DPH při nákupu vozidel.
15. Investiční dotace se vyplácejí v podobě nevratných příspěvků. Náklady, hrazené příjemcům v rámci jiných náhrad za veřejné služby, nesmějí zahrnovat náklady pokryté investiční dotací. Dopravce jako příjemce musí prokázat (např. inventární kartou), že dotaci odečítá od pořizovací ceny vozidla při výpočtu odpisů, které uplatňuje v rámci výchozího finančního modelu pro stanovení kompenzace. Účetní hodnota na konci smlouvy se rovná původní účetní hodnotě (tj. původní pořizovací ceně snížené o dotaci) snížené o kumulované roční odpisy⁶.
Účetní hodnota je cena, kterou příjemce zaplatil za vozidlo ze svých vlastních zdrojů, snížená o odpisy, které uplatnil v rámci výchozího finančního modelu, resp. výkazu skutečných nákladů pro stanovení kompenzace.
16. Ustanovení § 47 odst. 5 vyhlášky 500/2002 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů, pro účetní jednotky, které jsou podnikateli účtujícími v soustavě podvojného účetnictví, říká, že „ocenění dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku a technického zhodnocení se sníží o dotaci poskytnutou na pořízení majetku...“ (pro dopravce, kteří nejsou podnikateli, obdobně viz § 38 odst. 9 vyhlášky č. 504/2002 Sb.). Pořídí-li dopravce jako příjemce nové vozidlo, s finanční podporou z veřejného rozpočtu, do svých nákladů může zahrnout pouze cenu vozidla sníženou o částku dotace.
17. Příjemce je povinen stanovit délku účetního odepisování vozidla, pořízeného z dotace, na 10 let u silničního vozidla a nekolejového drážního vozidla a na 15 let u kolejového drážního vozidla městské hromadné dopravy.
Pokud dopravce jako příjemce ukončí v době životnosti pořízeného vozidla provozování veřejných služeb v přepravě cestujících, je povinen nabídnout vozidlo zájemci, který provozuje veřejnou hromadnou dopravu v rámci platné smlouvy o veřejných službách uzavřené s krajem nebo obcí a v souladu s § 20 zákona č. 194/2010 Sb. Vozidla budou převedena na nového provozovatele, který bude provozovat linky veřejné hromadné dopravy, na základě transparentního výběrového řízení podle platné legislativy, a to za zůstatkovou účetní hodnotu (viz bod 14).
Nový majitel je povinen vozidlo provozovat ve veřejných službách v přepravě cestujících a převzít zůstatkovou hodnotu do svého účetnictví. Pravidla pro poskytnutí podpory zůstávají v platnosti a nový nabyvatel vozidla je povinen se jimi řídit. Pravidla převodu vozidel platí po celou dobu životnosti vozidla.
V případě, že platnost smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících uzavřené s krajem nebo obcí končí v době životnosti vozidla, musí kraj nebo obec jako žadatel vysoutěžit nového dopravce a zároveň smluvně zajistit, aby vozidla byla dána

⁶ Lze využít oprávek, které jsou v hlavní knize vedeny v kumulativní hodnotě od doby zařazení vozidla do majetku.

vybranému provozovateli veřejných služeb v přepravě cestujících k dispozici za účelem výkonu služeb podle čl. 4 odst. 1 písm. b) a čl. 6 nařízení č. 1370/2007

18. Dotace může být poskytnuta na vozidla upravená pro přístup osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Přístupnost vozidel bude zajištěna pro významné plochy vozidla, případně osazením zvedací plošiny pro osoby se sníženou schopností pohybu. Dopravce musí splňovat standardy kvality a bezpečnosti dopravy uvedené v příloze zákona č. 194/2010 Sb.
19. Nebude podpořen nákup vozidel pro služby historického nebo turistického významu.
20. Na každý projekt musí být vedena samostatná účetní evidence nákladů vynaložených na jeho realizaci, a to v členění podle jednotlivých zdrojů financování.
21. Plocha exteriéru a interiéru vozidel nesmí být v období od uvedení vozidel do provozu do ukončení doby udržitelnosti projektu využita ke komerčním reklamním účelům. Povolená je obecná propagace jako například propagace regionu jako celku bez možnosti individuálního zvýhodnění ve formě propagace některého z podnikatelských subjektů, jako je zveřejňování specifických informací o ubytovacích, stravovacích či jiných službách.

Žadatel vyplní na záložce Veřejná podpora v MS2021+ kombinaci veřejné podpory „IROP SOHZ v přepravě cestujících“ a současně zahrne tato čestná prohlášení: IROP_CP_FZ (ČP Nevypořádané finanční závazky), IROP_CP_IP (ČP Inkasní příkaz) a IROP_CP_PvO (ČP Podnik v obtížích).

8 Kritéria hodnocení projektů

Hodnocení žádostí o podporu probíhá průběžně. Postup hodnocení a výběru projektů probíhá v souladu s kapitolou 3.3 Obecných pravidel podle kritérií formálních náležitostí, obecných kritérií přijatelnosti a specifických kritérií přijatelnosti pro specifický cíl 6.1 a podporovanou aktivitu.

Obecná kritéria pro kontrolu přijatelnosti a kritéria formálních náležitostí jsou společná pro všechny specifické cíle s výjimkou SC 7.1. Všechna kritéria jsou schválena Monitorovacím výborem IROP. Kontrolní listy pro hodnocení přijatelnosti a formálních náležitostí jsou zveřejněny na webu <https://www.crr.cz/irop/projekt-a-kontrola/kontrolni-listy/>.

Obecná kritéria přijatelnosti
Projekt je svým zaměřením v souladu s cíli a podporovanými aktivitami výzvy.
Projekt je v souladu s podmínkami výzvy.
Žadatel splňuje definici oprávněného příjemce pro příslušnou výzvu.
Projekt respektuje minimální a maximální hranici celkových způsobilých výdajů, pokud jsou stanoveny.
Projekt respektuje limity způsobilých výdajů, pokud jsou stanoveny.
Výstupy a výsledky projektu jsou udržitelné.
Potřebnost realizace projektu je odůvodněná.
Projekt je v souladu s pravidly veřejné podpory.
Právní osoba žadatele včetně jeho statutárního orgánu, případně fyzická osoba podnikající, je trestně bezúhonná.
Zvolené indikátory, jejich výchozí a cílové hodnoty a datum jejich dosažení odpovídají cílům projektu.
Skutečný majitel/skuteční majitelé žadatele nejsou veřejným funkcionářem ve střetu zájmů dle § 4c zákona č. 159/2006 Sb., o střetu zájmů, ve znění pozdějších předpisů.
Projekt dodržuje základní práva, nemá negativní vliv na genderovou rovnost a nevede k diskriminaci.
Projekt je v souladu s principy udržitelného rozvoje.
Žádost o podporu odpovídá projektovému záměru, ke kterému vydal své kladné vyjádření řídicí výbor ITI.
Ve stejné výzvě není podána shodná žádost o podporu v pozitivním nebo neutrálním stavu.

Při podání žádosti o podporu nedošlo k účelovému jednání či obcházení podmínek výzvy podáním žádosti o podporu vyplněné zjevně nedostatečně, např. nevyplněním povinných polí v ISKP21+ dle Uživatelské příručky Postup pro podání žádosti o podporu MS2021+.

Kritéria formálních náležitostí

Žádost o podporu je podána v předepsané formě a obsahově splňuje všechny náležitosti.

Žádost o podporu je podepsána oprávněným zástupcem žadatele.

Jsou doloženy všechny povinné přílohy a splňují náležitosti požadované v dokumentaci k výzvě.

Specifická kritéria přijatelnosti pro SC 6.1

Název kritéria	Aspekt hodnocení podle Metodického pokynu pro řízení výzev, hodnocení a výběr projektů v období 2021-2027	Hodnocení (ANO/NE/NERELEVANTNÍ)	Referenční dokument
SPOLEČNÁ PRO VŠECHNY AKTIVITY			
K projektu realizovanému v obci s více než 40 tis. obyvateli žadatel dokládá soulad s Plánem udržitelné městské mobility.	Potřebnost Účelnost	ANO – Ze žádosti o podporu a povinných příloh vyplývá soulad projektu s plánem udržitelné městské mobility. NE – Ze žádosti o podporu a povinných příloh nevyplývá soulad projektu s plánem udržitelné městské mobility. NERELEVANTNÍ – Projekt je realizován pouze v obci/obcích s maximálním počtem 40 tis. obyvatel k 1. 1. 2021.	<ul style="list-style-type: none"> • Plán udržitelné městské mobility příslušného města • Žádost o podporu • Studie proveditelnosti
K projektu realizovanému v obci se 40 tis. a méně obyvateli žadatel dokládá soulad s Plánem udržitelné městské mobility nebo Plánem dopravní obslužnosti města či kraje nebo jinou strategií příslušného dopravního módu schvalovanou samosprávou.	Potřebnost Účelnost	ANO – Ze žádosti o podporu a povinných příloh vyplývá soulad projektu s plánem udržitelné městské mobility nebo plánem dopravní obslužnosti města či kraje nebo jinou strategií příslušného dopravního módu schvalovanou samosprávou. NE – Ze žádosti o podporu a povinných příloh nevyplývá soulad projektu s plánem udržitelné městské mobility, ani plánem dopravní obslužnosti města či kraje, ani jinou strategií příslušného	<ul style="list-style-type: none"> • Plán udržitelné městské mobility příslušného města • Plán dopravní obslužnosti příslušného města či kraje • Jiná strategie příslušného dopravního módu schvalovaná samosprávou • Žádost o podporu • Studie proveditelnosti

		dopravního módu schvalovanou samosprávou. NERELEVANTNÍ – Projekt je realizován pouze v obci/obcích s více než 40 tis. obyvateli k 1. 1. 2021.	
Projekt je v souladu s Dopravní politikou České republiky pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050.	Potřebnost Účelnost	ANO – Z popisu ve studii proveditelnosti vyplývá konkrétní vazba projektu na příslušné opatření Dopravní politiky. NE – Z popisu ve studii proveditelnosti nevyplývá konkrétní vazba projektu na příslušné opatření Dopravní politiky.	<ul style="list-style-type: none"> • Dopravní politika České republiky pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050 • Žádost o podporu • Studie proveditelnosti
Infrastruktura/výstupy projektu nejsou zranitelné z hlediska potenciálních dlouhodobých důsledků změny klimatu a úroveň emisí skleníkových plynů, které při projektů vzniknou, je v souladu s cílem klimatické neutrality do roku 2050.	Soulad s horizontálními principy	ANO – Z dokumentace k prověřování z hlediska klimatického dopadu vyplývá, že infrastruktura/výstupy projektu nejsou zranitelné z hlediska potenciálních dlouhodobých důsledků změny klimatu a úroveň emisí skleníkových plynů, které při projektů vzniknou, je v souladu s cílem klimatické neutrality do roku 2050. NE – Z dokumentace k prověřování z hlediska klimatického dopadu nevyplývá, že infrastruktura/výstupy projektu nejsou zranitelné z hlediska potenciálních dlouhodobých důsledků změny klimatu, nebo že úroveň emisí skleníkových plynů, které při projektů vzniknou, je v souladu s cílem klimatické neutrality do roku 2050. NERELEVANTNÍ – Dle podmínek stanovených výzvou se prověřování z hlediska klimatického dopadu nemusí provádět.	<ul style="list-style-type: none"> • Žádost o podporu • Dokumentace k prověřování z hlediska klimatického dopadu
aktivita – NÍZKOEMISNÍ A BEZEMISNÍ VOZIDLA PRO VEŘEJNOU DOPRAVU			
Projekt je realizován v městské oblasti nebo zajišťuje obsluhu a dostupnost do jejího	Efektivnost Účelnost	ANO – Z popisu ve studii proveditelnosti vyplývá, že pořizovaná vozidla budou provozována na lince městské hromadné dopravy, nebo na lince regionální dopravy	<ul style="list-style-type: none"> • Žádost o podporu • Studie proveditelnosti

<p>zázemí udržitelnými druhy dopravy.</p>		<p>obsluhující současně městskou oblast a její zázemí, nebo na lince regionální dopravy obsluhující přestupní uzel, ze kterého odjíždí linka obsluhující také městskou oblast.</p> <p>NE – Z popisu ve studii proveditelnosti nevyplývá, že pořizovaná vozidla budou provozována na lince městské hromadné dopravy, ani na lince regionální dopravy obsluhující současně městskou oblast a její zázemí, ani na lince regionální dopravy obsluhující přestupní uzel, ze kterého odjíždí linka obsluhující také městskou oblast.</p>	
<p>Projekt zajišťuje přístupnost veřejné dopravy pro všechny skupiny cestujících.</p>	<p>Soulad s horizontálními principy Účelnost</p>	<p>ANO – Z popisu ve studii proveditelnosti vyplývá, že pořizovaná vozidla budou upravena také pro přepravu osob se sníženou schopností pohybu, orientace anebo komunikace a provozní informace ve vozidlech budou dostupné všem skupinám cestujících.</p> <p>NE – Z popisu ve studii proveditelnosti nevyplývá, že pořizovaná vozidla budou upravena také pro přepravu osob se sníženou schopností pohybu, orientace anebo komunikace nebo že provozní informace ve vozidlech budou dostupné všem skupinám cestujících.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Žádost o podporu • Studie proveditelnosti
<p>Pořizovaná vozidla budou zapojena do systému integrované dopravy nebo budou zajišťovat přestup na železnici.</p>	<p>Efektivnost Účelnost</p>	<p>ANO – Z popisu ve studii proveditelnosti vyplývá, že linky, na kterých budou pořizovaná vozidla provozována, budou zapojeny do systému integrované dopravy nebo budou zajišťovat přestup na železnici.</p> <p>NE – Z popisu ve studii proveditelnosti nevyplývá, že linky, na kterých budou pořizovaná vozidla provozována, budou zapojeny do systému integrované</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Žádost o podporu • Studie proveditelnosti

		dopravy, ani že budou zajišťovat přestup na železnici.	
Technické řešení dobíjení pořízovaných silničních bezemisních vozidel umožní jejich interoperabilitu.	Efektivnost Účelnost	<p>ANO – Z popisu ve studii proveditelnosti vyplývá, že technické řešení dobíjecího rozhraní pořízovaných silničních bezemisních vozidel je v souladu s technickými řešeními uznávanými na evropském trhu jako standard.</p> <p>NE – Z popisu ve studii proveditelnosti nevyplývá, že technické řešení dobíjecího rozhraní pořízovaných silničních bezemisních vozidel je v souladu s technickými řešeními uznávanými na evropském trhu jako standard.</p> <p>NERELEVANTNÍ – Předmětem projektu je pořízení pouze silničních bezemisních vozidel na vodík, bezemisních drážních vozidel nebo nízkoemisních vozidel.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Žádost o podporu • Studie proveditelnosti
Nízkoemisní vozidla, která jsou předmětem projektu, budou využívat biometan podílející se na celkovém objemu paliva minimálně 20 %.	Soulad s horizontálními principy Hospodárnost	<p>ANO – Ve studii proveditelnosti je uveden konkrétní plán využití biometanu z plynárenské distribuční sítě či přímého využití biometanu z lokálního zdroje pořízovanými vozidly a je popsáno, jak bude naplňován jeho minimální 20% podíl na celkovém objemu paliva v jednotlivých vozidlech.</p> <p>NE – Ve studii proveditelnosti není uveden konkrétní plán využití biometanu z plynárenské distribuční sítě či přímého využití biometanu z lokálního zdroje pořízovanými vozidly nebo není popsáno, jak bude naplňován jeho minimální 20% podíl na celkovém objemu paliva v jednotlivých vozidlech.</p> <p>NERELEVANTNÍ – Předmětem projektu je pořízení pouze bezemisních vozidel.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Žádost o podporu • Studie proveditelnosti

Následující kritéria jsou nenapravitelná:

- Žadatel splňuje definici oprávněného příjemce pro příslušnou výzvu.
- Právnícká osoba žadatele včetně jeho statutárního orgánu, případně fyzická osoba podnikající, je trestně bezúhonná.
- Ve stejné výzvě není podána shodná žádost o podporu v pozitivním nebo neutrálním stavu.
- Při podání žádosti o podporu nedošlo k účelovému jednání či obcházení podmínek výzvy podáním žádosti o podporu vyplněné zjevně nedostatečně, např. nevyplněním povinných polí v ISKP21+ dle Uživatelské příručky Postup pro podání žádosti o podporu MS2021+.

Ostatní kritéria jsou napravitelná.

9 Udržitelnost

Udržitelnost je doba, po kterou příjemce musí zachovat účel, cíle a výstupy projektu. Podmínky pro udržitelnost jsou uvedeny v kapitole 4.4 Obecných pravidel. Pro tuto výzvu dále platí, že příjemce je povinen zejména:

- zajistit provozování pořízených vozidel při plnění výkonu veřejných služeb v přepravě cestujících, a to na základě smlouvy nebo smluv o veřejných službách v přepravě cestujících uzavřených s krajem nebo obcí, doložených jako příloha žádosti o podporu nebo jako příloha ZoR, případně jako příloha Zprávy o udržitelnosti (dále jen „ZoU“);
- zajistit u pořízených vozidel každoroční proběh minimálně 30 000 km ujetých každým silničním vozidlem nebo nekolejovým drážním vozidlem a 40 000 km ujetých každým kolejovým drážním vozidlem městské hromadné dopravy a výkaz proběhu vozidel předkládat jako přílohu ZoU projektu (osnova výkazu je přílohou č. 8 těchto Specifických pravidel);
- vyřadit stávající vozidla z provozu ve veřejných službách v přepravě cestujících na území Evropské unie v případě, že projektem dochází k obnově vozového parku příjemce, a tuto skutečnost doložit nejpozději v 1. ZoU projektu odpovídajícím dokladem o vyřazení (např. doklad o zápisu zániku silničního vozidla, potvrzení o převzetí autovraku do zařízení ke sběru autovraků, kupní smlouva za účelem využití vozidla mimo veřejné služby v přepravě cestujících v EU, doklad o využívání vozidla mimo veřejné služby či vyřazení vozidla z účetní evidence a jeho využití pro náhradní díly);
- zajistit každoročně alespoň 70 % proběhu pořízeného vozidla na nově vzniklé lince veřejné dopravy, nebo na prodloužené či zkapacitněné stávající lince, nebo na stávající lince, jejíž provoz žadatel dosud nezajišťoval, v případě, že projektem dochází k rozšíření vozového parku žadatele;
- zajistit u pořízených nízkoemisních vozidel každoročně minimálně 20% podíl biometanu na celkovém objemu paliva v každém jednotlivém vozidle a výkaz paliva předkládat jako přílohu ZoU projektu (osnova výkazu je přílohou č. 9 těchto Specifických pravidel);
- v případě dopravce jako příjemce dotaci na pořízení vozidel zohledňovat při uplatňování odpisů ve výchozím finančním modelu nebo ve výkazu skutečných nákladů pro určení roční kompenzace podle smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících.

Pokud platnost smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících uzavřené s krajem nebo obcí končí v době udržitelnosti, musí dopravce na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících jako příjemce doložit s první následující ZoU přímo navazující platnou smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících uzavřenou s krajem nebo obcí. Pokud dopravce ukončí v době udržitelnosti provozování veřejných služeb v přepravě cestujících, je povinen vozidla pořízená z dotace převést na nového provozovatele, který bude vybrán na základě transparentního výběrového řízení, aby bylo zachováno kontinuální poskytování služby přepravy prostřednictvím projektem pořízených vozidel. Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících mezi krajem/obcí a novým provozovatelem bude doložena také s první následující ZoU.

UPOZORNĚNÍ

Aby byla zajištěna podmínka, že se nový provozovatel přepravy, který byl vybrán ve výběrovém řízení a na kterého budou převedena vozidla pořízená z dotace, musí řídit pravidly pro poskytnutí podpory, doporučuje ŘO IROP dopravcům jako příjemcům podpory uzavřít s novým nabyvatelem vozidel smlouvu, která zakotví vzájemné povinnosti obou smluvních stran.

Při převodu vozidel pořízených z dotace na nově vysoutěženého provozovatele nedochází ke změně v osobě příjemce.

Kraj nebo obec jako příjemce jsou povinni předložit nejpozději se závěrečnou ZoR smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících s vysoutěženým dopravcem. V případě, že platnost smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících končí v době udržitelnosti, musí kraj nebo obec doložit s nejbližší ZoU smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících s nově vysoutěženým dopravcem. Zároveň kraj nebo obec musí smluvně zajistit, aby vozidla byla dána vybranému provozovateli veřejných služeb v přepravě cestujících k dispozici za účelem výkonu služeb podle čl. 4 odst. 1 písm. b) a čl. 6 nařízení č. 1370/2007.

DOPORUČENÍ

Doporučujeme příjemcům sjednat si pojištění majetku pořízeného z dotace IROP. Pojištění je vhodné zejména pro případ, kdy v průběhu realizace projektu nebo v období udržitelnosti dojde ke zničení nebo poškození majetku pořízeného z dotace. Příjemce nebude schopen naplnit účel projektu a zachovat po stanovené období výsledky realizace projektu a bude povinen vyplacenou dotaci vrátit. Pojištění majetku není povinné a výdaje na něj nejsou způsobilé.

10 Seznam zkratek

Centrum	Centrum pro regionální rozvoj České republiky
CNG	Stlačený zemní plyn
CP	Cíl politiky
DPH	Daň z přidané hodnoty
EFRR	Evropský fond pro regionální rozvoj
EHS	Evropské hospodářské společenství
EIB	Evropská investiční banka
EU	Evropská unie
ES	Evropská společenství
IROP	Integrovaný regionální operační program
ISg	Integrovaná územní strategie
ITI	Integrované územní investice
LNG	Zkapalněný zemní plyn
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MRR	Méně rozvinutý region
MS2021+	Informační systém pro přípravu a podání žádosti o podporu
OFS	Orgán finanční správy
OP	Operační program
PR	Přechodový region
PM _{2,5}	Prachové částice menší než 2,5 μm
Pravidla	Obecná pravidla pro žadatele a příjemce a Specifická pravidla pro žadatele a příjemce
Program	Integrovaný regionální operační program
RCO	Regional Policy Common Output Indicator
RCR	Regional Policy Common Result Indicator
Rozhodnutí	Rozhodnutí o poskytnutí dotace
RÚZ/KÚZ	Roční účetní závěrka/konsolidovaná účetní závěrka
ŘO	Řídicí orgán
ŘV MO/A	Řídicí výbor metropolitní oblasti/aglomerace

SC	Specifický cíl
ZoR	Zpráva o realizaci projektu
ZoU	Zpráva o udržitelnosti projektu

11 Právní a metodický rámec

V Obecných pravidlech jsou uvedeny obecné dokumenty dotýkající se implementace IROP. Specifická pravidla uvádí další dokumenty týkající se aktivity podporované ve výzvě.

Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace, ve znění pozdějších předpisů

Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1161 ze dne 20. června 2019, kterou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy

Nařízení Evropské komise v přenesené pravomoci č. 886/2013 ohledně poskytování informací souvisejících s bezpečností silničního provozu

Nařízení Evropské komise v přenesené pravomoci č. 2015/962 ohledně poskytování informací o dopravním provozu v reálném čase

Nařízení Evropské komise v přenesené pravomoci č. 2017/1926 ohledně poskytování informačních služeb o cestování v rámci EU při použití více druhů dopravy

Specifikace pro budování kooperativních systémů ITS zpracované v projektu C-Roads Czech Republic

Sdělení Komise (2021/C 373/01) Technické pokyny k prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu v období 2021–2027

Aktualizace Národního akčního plánu čisté mobility 2019

12 Seznam příloh Specifických pravidel

1. Metodické listy indikátorů
2. Osnova Studie proveditelnosti
3. Rozhodnutí o poskytnutí dotace a Podmínky
4. Podklady pro stanovení kategorií intervencí a kontrolu limitů – vzor
5. Doplňující pokyny ke zpracování Dokumentace k prověření z hlediska klimatického dopadu
6. Podklady pro vyhodnocení žadatele o podporu z pohledu podniku v obtížích
7. Formulář pro vyhodnocení žadatele o podporu z pohledu podniku v obtížích – vzor
8. Výkaz proběhu vozidel – osnova
9. Výkaz paliva nízkoemisních vozidel – osnova
10. Návod pro použití vybraných specifických datových položek
11. Vyjádření řídicího výboru MO/A - vzor