



INTEGROVANÝ REGIONÁLNÍ OPERAČNÍ PROGRAM

2021–2027

SPECIFICKÁ PRAVIDLA PRO ŽADATELE A PŘÍJEMCE

54. VÝZVA IROP - TELEMATIKA PRO VEŘEJNOU
DOPRAVU - SC 6.1 (MRR)

55. VÝZVA IROP - TELEMATIKA PRO VEŘEJNOU
DOPRAVU - SC 6.1 (PR)

VERZE 1



Spolufinancováno
Evropskou unií



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

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

Obsah

Schvalovací tabulka	4
Vydání a účinnost.....	4
Přehled změn	4
1 Úvod.....	5
2 Údaje o výzvě.....	6
2.1 Vyhlášení výzvy a podání žádosti o podporu.....	6
2.2 Oprávnění žadatelé.....	6
2.3 Podporované aktivity	7
2.3.1 Účel a cíle projektu.....	11
2.3.2 Cílové skupiny.....	11
2.4 Zahájení a ukončení realizace projektu	11
2.5 Místo realizace projektů	12
3 Struktura financování a způsobilé výdaje	13
3.1 Struktura financování	13
3.2 Způsobilé výdaje	15
3.2.1 Přímé výdaje	15
3.2.2 Nepřímé náklady	16
3.2.3 Nezpůsobilé výdaje	18
3.2.4 Dokladování způsobilých přímých výdajů projektu	18
4 Indikátory.....	21
5 Povinné přílohy k žádosti o podporu.....	22
6 Veřejná podpora.....	32
7 Kritéria hodnocení projektů.....	33
8 Udržitelnost	39
9 Seznam zkratk.....	40
10 Právní a metodický rámec	42
11 Seznam příloh Specifických pravidel.....	43

Schvalovací tabulka

Verze	Za správnost	Podpis	Schválil	Podpis
1	Mgr. Martina Fišerová zástupkyně vedoucího odd. 261		Ing. Rostislav Mazal ředitel ŘO IROP	

Vydání a účinnost

Verze	Číslo jednací	Datum vydání	Datum účinnosti
1	MMR-73983/2022-26	16. 11. 2022	16. 11. 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 výzev. Pokud není výslovně uvedeno jinak, jsou Specifická pravidla společná pro obě výzvy vyhlášené pro různé kategorie regionů. Pojem výzva je dále v textu používán pro obě výzvy.

2 Údaje o výzvě

2.1 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.

2.2 Oprávnění žadatelé

- kraje
- obce
- dobrovolné svazky obcí
- organizace zřizované nebo zakládané kraji
- organizace zřizované nebo zakládané obcemi
- organizace zřizované nebo zakládané dobrovolnými svazky obcí
- provozovatelé dráhy nebo drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů
- Ministerstvo dopravy
- 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.

UPOZORNĚNÍ

Ve výzvě je možné podpořit maximálně dvě žádosti o podporu předložené jedním žadatelem (IČO).

Třetí a každý následující projekt dle data a času nastavení stavu PP20 *Žádost o podporu zaregistrována* bude vyřazen na obecném kritériu přijatelnosti „Projekt je v souladu s podmínkami výzvy“. Jedná se o průběžnou výzvu a v případě, že první či druhý projekt dle data a času nastavení stavu PP20 *Žádost o podporu zaregistrována* bude vyřazen v procesu hodnocení, má žadatel možnost předložit projekt opakovaně či předložit projekt jiný (pokud bude výzva ještě otevřena).

2.3 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:

- **Telematika pro veřejnou dopravu**
 - zavedení nebo modernizace monitorovacích, řídicích, preferenčních a kooperativních systémů pro veřejnou dopravu;
 - zavedení nebo modernizace informačních systémů pro cestující ve veřejné dopravě;
 - zavedení nebo modernizace odbavovacích a platebních systémů ve veřejné dopravě;
 - zavedení systémů pro autonomní mobilitu ve veřejné dopravě;
 - zavedení systémů pro služby inteligentní mobility založené na veřejné dopravě.

Dílčí aktivity mohou být v projektu libovolně kombinovány.

Výše uvedené systémy jsou ve Specifických pravidlech obecně označovány jako „inteligentní dopravní systémy“ (dále také „ITS“ nebo „systém“)¹.

Inteligentní dopravní systém musí být zapojen do rutinního provozu na linkách veřejné dopravy ve smyslu zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, které musí mít z realizace projektu převažující prospěch.

UPOZORNĚNÍ

Ve výzvě nejsou podporovány aktivity zaměřené na:

- zavedení nebo modernizaci inteligentního dopravního systému, který není zapojen přímo do provozu na linkách veřejné dopravy (např. k zajištění provozu ve vozovně, servisu a údržby vozidel, dlouhodobého plánování dopravní obslužnosti, kontrolní činnosti, monitoringu energetických zdrojů, řízení záchytných parkovacích systémů);
- údržbu nebo marginální vylepšení stávajícího inteligentního dopravního systému;
- obnovu světelného signalizačního zařízení na křižovatce na síti pozemních komunikací;
- modernizaci fyzických součástí liniové drážní infrastruktury (např. výhybek);
- zavedení inteligentního dopravního systému do vozidel veřejné dopravy založeného pouze na vnitřním bezpečnostním kamerovém systému.

V případě, že takové výdaje budou součástí projektu, bude se jednat o výdaje, které nelze zahrnout mezi přímé výdaje.

V případě systému pro služby inteligentní mobility založené na veřejné dopravě může dále dojít k zapojení systému do provozu jiných forem osobní dopravy mimo veřejnou a individuální automobilovou dopravu.

¹ § 39a odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

VYSVĚTLENÍ

V rámci budování ITS jsou implementována jednotlivá zařízení / prvky ITS ať už na dopravní infrastrukturu nebo ve vozidlech, které jsou jako zdroj dat napojeny na komplexní systém řízení nebo na informační službu ITS. Bez fyzické implementace zdrojů dat, které samy o sobě zajišťují interoperabilitu nepřímo, dopravně-telematické systémy nemohou poskytovat očekávanou službu konečným uživatelům.

ITS představují celosvětově ovlivňované průmyslové odvětví, které vzhledem ke své geografické komplexitě i širokým zájmům různých účastníků vyžaduje stanovení základních pravidel a parametrů pro výrobky, technologie, systémy a služby. Uplatňování pravidel interoperability zajišťuje, že se systémy ITS mohou rozvíjet modulárně, tj. že s nasazením nového systému bude možné bez závažných technických překážek rozšířit jeho stávající funkcionality o nové. Důsledkem není nařizování použití konkrétní technologie, ale stanovení požadovaných systémových parametrů, stanovení standardizovaných rozhraní a zajištění kompatibility systémů a kontinuity služeb ITS mezi jednotlivými systémy na lokální, regionální, národní nebo evropské úrovni. V opačném případě by vznikala jednotlivá technická řešení a instalované technologické celky i jednotlivé části ITS by byly vzájemně neslučitelné po technické stránce. Pro zajištění celého řetězce služby ITS (dopravně-telematické služby) je nezbytné zajistit:

- a) Technickou interoperabilitu – při překročení státní hranice nebo hranice oblasti provozovatele ITS je poskytovaná služba poskytována bez přerušení (výpadku) ve stejné kvalitě. Jedná se o sjednocení požadavků (technické specifikace) na vlastnosti zařízení nebo poskytované služby (poskytování služby pro uživatele jednotným / harmonizovaným způsobem);*
- b) Organizační interoperabilitu – kontinuální zajištění služby ITS na základě vzájemně dohodnutých postupů mezi jednotlivými institucemi, organizacemi (např. stanovení, mezi kterými konkrétními pracovišti bude probíhat výměna dat apod.).*

Záměrem EU je rozvíjet zejména tzv. evropské prioritní služby (oblasti) ITS technicky harmonizovaným způsobem, který zajistí vzájemnou interoperabilitu ITS v národním, přeshraničním a celoevropském měřítku – to znamená, že pro koncového uživatele (např. řidič, cestující) je zajištěno kontinuální poskytování určité služby (např. informace o silničním provozu, informace o spojení veřejnou osobní dopravou) ve stejné kvalitě po celou dobu jeho cesty, bez překážek (ať už technických, nebo organizačních) a bez ohledu na místo (členská země EU), kde se právě koncový uživatel nachází, přičemž může používat dopravní infrastrukturu různých vlastníků nebo cestovat vozidly různých dopravců. Informace evropských prioritních služeb ITS mají definovanou strukturu a formát dat, což umožňuje jejich interpretaci ve zvoleném jazyce EU včetně češtiny.

Specifikace realizovaného inteligentního dopravního systému spadajícího mezi tzv. evropské prioritní služby ITS (např. systému generujícího data o dopravním spojení, data o poloze vozidel využitelná třetími stranami) musí být v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních

systemů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy², a v souladu s návaznými nařízeními Evropské komise v přenesené pravomoci³ (tzv. delegovanými akty).

VYSVĚTLENÍ

Delegované akty EU (specifikace) se zaměřují na:

- *vymezení služeb a dat, která by měla být technicky harmonizována (kategorie, typy);*
- *vymezení držitelů, producentů dat a poskytovatelů služeb a jejich povinností;*
- *popis způsobu výměny či poskytnutí služeb (národní přístupové místo⁴);*
- *stanovení formátů poskytovaných dat (DATEX, NeTEx, SIRI atd.).*

Pro výzvu relevantní evropské prioritní služby ITS podle výše uvedené směrnice (prioritní akce) jsou následující:

a) Poskytování informačních služeb o cestování⁵ v rámci EU při použití více druhů dopravy (např. vyhledávání spojení a plánování cest):

- *relevantní právní předpis: nařízení (EU) 2017/1926 (pozn.: v okamžiku vyhlášení výzvy se toto nařízení na úrovni EU novelizuje);*
- *povinné typy dat:*
 - *statická data: výchozí a cílové místo cesty (adresa), nástupní a výstupní místo, trasa první a poslední míle, trasa spojení, včetně geometrie, spojení, přestupní místa, jízdní řády, nasazená vozidla, bezbariérovost, parkoviště P+R, sdílení jízdních kol, elektromobilita, tarifní podmínky atd.;*
 - *dynamická data: situace při cestování v reálném čase, výluky, funkčnost zařízení, časy odjezdů, dostupnost dobíjecích stanic atd.*

b) Poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase (např. o informace o aktuálním stavu a sjízdnosti pozemních komunikací jako třeba hustota provozu, kolony, ztížení provozu vlivem klimatických podmínek, dále informace o aktuálním omezení silničního provozu jako např. nehoda, spadlý strom apod.):

- *relevantní právní předpis: nařízení (EU) 2015/962 (zrušuje se s účinkem ode dne 1. ledna 2025), nařízení (EU) 2022/670 (v platnosti ode dne 1. ledna 2025).*

c) Poskytování minimálních univerzálních informací o dopravním provozu souvisejících s bezpečností silničního provozu uživatelům:

- *relevantní právní předpis: nařízení (EU) 886/2013;*
- *minimální univerzální informace o dopravním provozu jsou přesně vymezeny následujícími kategoriemi událostí, tj. tyto kategorie událostí musí být poskytovány v souladu s výše uvedeným právním předpisem: dočasně kluzká vozovka, zvířata, osoby, překážky, předměty na vozovce, nezajištěné místo dopravní nehody, krátkodobé práce na silnici, snížená viditelnost, vozidlo v protisměru, neřízené*

² Prováděná zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, konkrétně § 39a (Inteligentní dopravní systém), § 40 odst. 2 písm. g), § 41 odst. 1 a v § 42b odst. 5.

³ Specifikace stanovené Evropskou komisí a uveřejněné v Úředním věstníku Evropské unie podle § 39a odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

⁴ Povinnosti spojené s národním přístupovým místem stanoveným v delegovaných aktech EU vztahujících se k ITS plní v ČR pracoviště Národního dopravního informačního centra Ředitelství silnic a dálnic ČR v Ostravě (NDIC).

⁵ Cestování zahrnuje individuální, veřejnou osobní a cyklistickou dopravu.

zastavení silničního provozu na pozemní komunikaci, mimořádné povětrnostní podmínky.

Specifikace realizovaného kooperativního inteligentního dopravního systému musí být v souladu se specifikacemi pro budování kooperativních systémů ITS (C-ITS) zpracovanými v projektu C-Roads Czech Republic.

VYSVĚTLENÍ

Specifikace pro budování C-ITS zpracované v projektu C-Roads Czech Republic jsou základním funkčním a technickým popisem jednotlivých komponent C-ITS systému a jejich vzájemného komunikačního propojení. Systém C-ITS a všechny jeho dodávané komponenty musí splňovat veškeré požadavky vyplývající z příslušných technických norem a poskytované služby C-ITS musí být v souladu se všeobecně uznávanými specifikacemi vytvářenými v rámci mezinárodní Platformy C-Roads.

Na základě pověření Ministerstva dopravy zajišťuje provoz Centrálních prvků C-ITS pro zabezpečení funkčnosti C-ITS systému Ředitelství silnic a dálnic ČR. Informace k Centrálním prvkům C-ITS jsou zveřejněny na webových stránkách <https://www.c-its.cz/centralni-prvky-c-its>. Řešení navrhované v projektu C-ITS musí zajistit, aby proběhla registrace k Centrálním prvkům C-ITS.

Ostatní realizované inteligentní dopravní systémy musí být také interoperabilní na místní, regionální nebo národní (příp. přeshraniční) úrovni. Žadatel v případě takto zaměřeného projektu ve studii proveditelnosti popíše rozhraní a informační vazby na relevantní provozované systémy a aplikace dílčích řešení na místní, regionální nebo národní (příp. přeshraniční) úrovni, popíše přijímaná / poskytovaná data, a v relevantní případech také popíše, jak je projekt informačně provázán s JSDI/NDIC.

UPOZORNĚNÍ

Zahrnuje-li projekt více samostatných řešení, musí být zaměřením každé z izolovaných částí projektu v souladu s podporovanou aktivitou.

Podrobněji v kapitole 3.2 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.

Vzhledem k charakteru infrastruktury inteligentních dopravních systémů žadatel nemusí provádět prověřování z hlediska klimatického dopadu a není povinen předložit Dokumentaci k prověřování z hlediska klimatického dopadu. Nicméně v kapitole 6.2 studie proveditelnosti musí popsat, že projektem nedojde ke zvýšení emisí skleníkových plynů a bude zajištěna klimatická odolnost podpořené infrastruktury.

2.3.1 Účel a cíle projektu

Účelem projektu v této výzvě je zavedení nebo modernizace inteligentního dopravního systému pro veřejnou dopravu ve smyslu 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 zavedeného nebo modernizovaného inteligentního dopravního systému ve veřejné dopravě ve smyslu 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.

2.3.2 Cílové skupiny

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

2.4 Zahájení a ukončení realizace projektu

Datum zahájení realizace projektu

Zahájení realizace projektu⁶ 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 (dodávky systému, dodávky stavby);
- v případě, kdy nedochází k předání díla formou předávacího protokolu, je nutné uzavření činností projektu doložit jiným dokumentem (např. dokladem o zaplacení/úhradě);
- akceptační protokol, ze kterého vyplývá uvedení inteligentního dopravního systému do plného provozu;
- aktuálně platná smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících, případně prohlášení o platnosti smlouvy předložené se žádostí o podporu.

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.

⁶ Definice projektu je uvedena v kapitole 1.2 Obecných pravidel.

V případě projektu inteligentního dopravního systému spadajícího mezi tzv. evropské prioritní služby musí být součástí akceptačního protokolu nebo jeho příloh potvrzení, že data o cestování jsou pro třetí strany zveřejněna ve formátu DATEX II (CEN/TS 16157 a následně zdokonalené verze), ve formátu NeTeX (CEN/TS 16614 založený na podkladovém referenčním datovém modelu Transmodel EN 12896: 2006 a následně zdokonalené verze), SIRI (CEN/TS 15531 a následně zdokonalené verze) nebo v jakémkoli strojově čitelném formátu, který je plně kompatibilní.

V případě projektu kooperativního inteligentního dopravního systému musí být součástí akceptačního protokolu nebo jeho příloh potvrzení o registraci k Centrálním prvkům C-ITS, jejichž provoz zajišťuje Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Realizace projektu musí být ukončena nejpozději v termínu uvedeném v Právním aktu/Rozhodnutí⁷. Termín je maximální, samotné ukončení může proběhnout dříve.

UPOZORNĚNÍ

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

2.5 Místo realizace projektů

Místem realizace se rozumí místo, kde budou vznikat výstupy projektu. Žadatel jako místo realizace uvede obec/obce, ve které/kterých se nachází objekt, veřejný prostor apod., do kterého se majetek (inteligentní dopravní systém) pořizuje. Pořizuje-li se inteligentní dopravní systém do vozidla veřejné dopravy, uvede jako místo realizace obec, ve které se nachází garáž vozidla (vozovna, depo).

Místo realizace projektu se v případě výzvy pro území méně rozvinutých regionů musí nacházet na území Karlovarského, Ústeckého, Libereckého, Královéhradeckého, Pardubického, Olomouckého, Moravskoslezského nebo Zlínského kraje a současně toto území musí mít převažující prospěch z provozu inteligentního dopravního systému.

Místo realizace projektu se v případě výzvy pro území přechodových regionů musí nacházet na území Středočeského kraje, Jihočeského kraje, Plzeňského kraje, Kraje Vysočina nebo Jihomoravského kraje a současně toto území musí mít převažující prospěch z provozu inteligentního dopravního systému.

⁷ Pokud příjemce podal žádost o změnu na úpravu termínu ukončení realizace projektu, ale nedošlo k vydání změnového Právního aktu/Rozhodnutí, rozhodující je termín ukončení realizace projektu uvedený v MS2021+ na záložce Harmonogram.

3 Struktura financování a způsobilé výdaje

3.1 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 %
Dobrovolné svazky obcí	85 %	0 %	15 %
Organizace zřizované kraji	85 %	0 %	15 %
Organizace zakládané kraji	85 %	0 %	15 %
Organizace zřizované obcemi	85 %	0 %	15 %
Organizace zakládané obcemi	85 %	0 %	15 %
Organizace zřizované dobrovolnými svazky obcí	85 %	0 %	15 %
Organizace zakládané dobrovolnými svazky obcí	85 %	0 %	15 %
Provozovatelé dráhy nebo drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů – Správa železnic, s. o.	85 %	15 %	0 %
Provozovatelé dráhy nebo drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů –	85 %	0 %	15 %

obchodní společnosti			
Ministerstvo dopravy	85 %	15 %	0 %
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 %
Dobrovolné svazky obcí	70 %	15 %	15 %
Organizace zřizované kraji	70 %	15 %	15 %
Organizace zakládané kraji	70 %	0 %	30 %
Organizace zřizované obcemi	70 %	15 %	15 %
Organizace zakládané obcemi	70 %	0 %	30 %
Organizace zřizované dobrovolnými svazky obcí	70 %	15 %	15 %
Organizace zakládané dobrovolnými svazky obcí	70 %	0 %	30 %
Provozovatelé dráhy nebo drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů – Správa železnic, s. o.	70 %	30 %	0 %
Provozovatelé dráhy nebo drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb., o	70 %	0 %	30 %

drahách, ve znění pozdějších předpisů – obchodní společnosti			
Ministerstvo dopravy	70 %	30 %	0 %
Dopřavci na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících	70 %	0 %	30 %

3.2 Způsobilé výdaje

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

Při financování projektu bude využita paušální sazba ve výši 7 % na paušální náklady. Základní podmínky aplikace paušální sazby jsou uvedeny v kapitole 7.2.3 Obecných pravidel.

Způsobilé výdaje se dělí na:

- **přímé výdaje**, které musí být doloženy daňovými, účetními či dalšími doklady dle kapitoly 3.2.5 těchto Specifických pravidel a na jejichž základě dojde k výpočtu paušálních nákladů;
- **nepřímé, paušální náklady**, jejichž výše je stanovena za pomoci paušální sazby a které není potřeba prokazovat daňovými, účetními či dalšími doklady. **Náklady, na jejichž financování je použita paušální sazba, nelze zahrnout mezi přímé výdaje projektu.**

3.2.1 Přímé výdaje

Hlavní část projektu je nezbytná k zajištění souladu projektu s podporovanou aktivitou a k naplnění účelu a cíle projektu. Tato Specifická pravidla pro přímé výdaje na hlavní část projektu nestanovují žádné specifické finanční/procentuální limity. Mezi přímé výdaje na hlavní část projektu patří následující výdaje, členěné podle typů způsobilých výdajů:

Pořízení majetku

- pořízení drobného hmotného majetku – HW inteligentního dopravního systému, související konstrukční prvky;
- pořízení drobného nehmotného majetku – SW inteligentního dopravního systému;
- pořízení dlouhodobého hmotného majetku – HW inteligentního dopravního systému, související konstrukční prvky;
- pořízení dlouhodobého nehmotného majetku – SW inteligentního dopravního systému.

Do pořízení HW / SW náleží také jejich implementace, související dokumentace a nezbytné zaškolení obsluhy.

Pořízení služeb

- cloudová řešení inteligentního dopravního systému (do doby ukončení realizace projektu).

Pořízení stavby formou výstavby a stavební úpravy

- výdaje na stavební úpravy bezprostředně související s pořízením HW inteligentního dopravního systému:
 - adaptace stávajících prostor budov pro umístění centrálního HW inteligentního dopravního systému, stavební a stavebně-montážní práce při realizaci konstrukčních prvků telematického vybavení, instalace elektrických rozvodů a zařízení, související kompletační a dokončovací práce;
 - další přímo související výdaje:
 - příprava staveniště;
 - geodetické práce, doprava a zkoušky materiálů;
 - příprava a zajištění opětovného použití, recyklace nebo jiných druhů materiálového využití nikoli nebezpečného stavebního a demoličního odpadu vzniklého na staveništi.

Daň z přidané hodnoty

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

UPOZORNĚNÍ

Ve výzvě se uplatňují následující oblasti intervence:

- 084 Digitalizace městské dopravy;
- 085 Digitalizace dopravy, pokud je částečně zaměřená na snížení emisí skleníkových plynů: městská doprava.

Žadatel je povinen rozdělit plánované přímé 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 zavedení nebo modernizaci informačních systémů pro cestující, odbavovacích a platebních systémů ve veřejné dopravě spadají do oblasti intervence 084.

Veškeré způsobilé výdaje na projekt nebo jeho část zaměřenou na zavedení nebo modernizaci monitorovacích, řídicích, preferenčních a kooperativních systémů pro veřejnou dopravu, zavedení systémů pro autonomní mobilitu ve veřejné dopravě a zavedení systémů pro služby inteligentní mobility založené na veřejné dopravě spadají do oblasti intervence 085.

3.2.2 Nepřímé náklady

Náklady, které nelze při použití paušální sazby 7 % zahrnout mezi přímé výdaje.

Dokumentace žádosti o podporu

- příprava a zpracování žádosti o podporu a poradenství s tím spojené, právní služby;
- studie proveditelnosti;
- odborné a znalecké posudky pro přípravu žádosti o podporu;

- doplňující a podpůrné průzkumy, posudky a analýzy;
- ověření žadatele z pohledu podniku v obtížích;
- zpracování zadávací dokumentace k veřejným zakázkám dle zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“);
- organizace zadávacích a výběrových řízení.

Projektová dokumentace a dokumentace pro realizaci projektu

- projektová dokumentace;
- odborné a znalecké posudky pro přípravu projektové dokumentace;
- administrativní výdaje související s územním a stavebním řízením;
- hydrogeologický průzkum;
- archeologický průzkum;
- geodetické zaměření pozemku a vyhotovení geometrického plánu;
- dokumentace v procesu EIA;
- plán BOZP;
- výkon dozoru BOZP;
- audit;
- další související průzkumy, inženýring projektu, technický dozor investora, autorský dozor.

Administrativní kapacity a řízení projektu

- externí služby související s realizací projektu;
- zpracování zpráv o realizaci projektu, žádostí o platbu, účetnictví, archivace dokumentů k projektu;
- hrubá mzda, plat nebo odměna z dohod zaměstnanců pracujících na přípravě a realizaci projektu;
- zákonem stanovené povinné výdaje zaměstnavatele za zaměstnance pracujícího na projektu;
- tuzemské cestovní náhrady: jízdné v ČR, ubytování v ČR, stravné v ČR.

Poplatky

- pojištění majetku pořízeného z dotace;
- poplatky související s uzavřením kupní smlouvy, popř. smlouvy o smlouvě budoucí kupní;
- poplatky související s nákupem nemovitostí, se zápisem do katastru nemovitostí;
- poplatky za vydání stavebního povolení;
- odvody za vynětí půdy ze zemědělského půdního fondu;
- jiné správní poplatky.

Režijní, provozní a jiné náklady

- nájemné;
- operativní leasing zařízení či vybavení;
- energie, vodné, stočné v nemovitostech využívaných k realizaci projektu;
- hardware pro účely řízení projektu;
- software pro účely řízení projektu;

- internetové připojení;
- telefonické připojení;
- úklid;
- nosiče pro záznam dat;
- kancelářské potřeby.

Publicita projektu

Další náklady související s projektem

- výdaje na realizaci přímo souvisejících inteligentních dopravních systémů k řízení či informování celého silničního provozu;
- pořízení elektronických jízdních dokladů určených cestujícím;
- výdaje na nástupiště zastávek veřejné dopravy, novostavby, přístavby a nástavby dokončených staveb;
- výdaje na nákup nemovitostí;
- výdaje na nezbytně nutné přizpůsobení/konfiguraci/úpravy stávajících HW a SW prostředků a fyzických zařízení žadatele z důvodu zajištění kompatibility s realizovaným inteligentním dopravním systémem;
- ostatní náklady související s projektem a nespádající pod přímé výdaje nebo do nezpůsobilých výdajů.

3.2.3 Nezpůsobilé výdaje

Nezpůsobilými výdaji jsou dle čl. 64 Obecného nařízení:

- úroky z dlužných částek, kromě grantů udělených v podobě subvencí úrokových sazeb nebo subvencí poplatků za záruky;
- nákup nezastavených a zastavených pozemků za částku přesahující 10 % celkových způsobilých výdajů na projekt;
- daň z přidané hodnoty v případech neuvedených v kapitole 8 Obecných pravidel.

3.2.4 Dokladování způsobilých přímých výdajů projektu

Příjemce je povinen řádně doložit přímé výdaje příslušným účetním/daňovým dokladem, popřípadě další požadovanou dokumentací, více kapitola 7.2 Obecných pravidel. Přímé 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; • účetní/daňové doklady se zřejmou identifikací předmětu plnění pro posouzení způsobilosti výdaje; • objednávka, dodací list, inventární karta majetku, popř. předávací protokol, pokud nelze posoudit

	<p>způsobilost výdaje podle identifikace předmětu plnění;</p> <ul style="list-style-type: none"> • smlouva (o dílo nebo kupní smlouva), případně její dodatky.
Pořízení služeb	<ul style="list-style-type: none"> • doklad o zaplacení; • účetní/daňové doklady se zřejmou identifikací předmětu plnění pro posouzení způsobilosti výdaje; • 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.
Pořízení stavby formou výstavby a stavební úpravy	<ul style="list-style-type: none"> • doklad o zaplacení; • účetní/daňové doklady se zřejmou identifikací předmětu plnění pro posouzení způsobilosti výdaje; • objednávka, dodací list, předávací protokol, pokud nelze posoudit způsobilost výdaje podle identifikace předmětu plnění; • smlouva o dílo (včetně položkového rozpočtu stavebních prací), případně její dodatky; • soubor čerpání odpovídající výdajům za celou realizaci projektu v závěrečné žádosti o platbu ve struktuře položkového rozpočtu stavebních prací v odpovídajícím elektronickém formátu, v případě průběžné žádosti o platbu pak za dané sledované období⁸; • kolaudační souhlas, kolaudační rozhodnutí, rozhodnutí o povolení k předčasnému užívání stavby, rozhodnutí o povolení zkušebního provozu.

⁸ A to formou výstupu ze softwaru pro rozpočtování, který je ve shodné struktuře a formátu jako byl smluvní rozpočet stavebních prací (tento výstup musí umožňovat zpětný import do softwaru pro rozpočtování), případně jiný rozpočet odsouhlasený Centrem. Doporučené elektronické formáty jsou .kz, .kza, .unixml, .rts, .xc4, .utf, StavData a jakýkoliv uzamčený excelovský soubor, který je přímým výstupem softwaru pro rozpočtování. Nemá-li žadatel možnost vyhotovit tento elektronický výstup, vyplní údaje o čerpání dle skutečnosti podle jednotlivých faktur do dokumentu vygenerovaného zaměstnancem Centra s názvem „Čerpání“, který bude poskytnut žadateli na vyžádání ve formátu .xls. Tato povinnost se nevztahuje na zakázky malého rozsahu.

<p>Účetní doklady do 20 000 Kč</p>	<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.
<p>DPH</p>	<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.

4 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

704 001 (RCO 60) - Města, která mají nové nebo modernizované digitalizované městské dopravní systémy

749 101 - Regiony, které mají nové nebo modernizované digitalizované regionální dopravní systémy

5 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 námítky 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. Doklad o prokázání právních vztahů k nemovitému majetku, který je předmětem projektu

Právní vztah k nemovitosti se dokládá zpravidla výpisem z katastru nemovitostí. Žadatel tuto skutečnost uvede, fyzicky však výpis není povinen dokládat. Pokud žadatel není zapsán v katastru nemovitostí jako vlastník nebo subjekt s právem hospodaření, dokládá listiny, které osvědčují jiné právo k uvedenému majetku, např. nájemní smlouvu, smlouvu o výpůjčce, smlouvu o smlouvě budoucí či jiný právní úkon nebo právní akt opravňující žadatele k užívání nemovitosti minimálně do konce udržitelnosti projektu.

V případě doložení smlouvy o smlouvě budoucí musí žadatel podat nejpozději k datu vydání PA/Rozhodnutí (více viz kapitola 3.3.4 Obecných pravidel) žádost o změnu (viz kapitola 12 Obecných pravidel), prostřednictvím které oznámí poskytovateli dotace, že je v katastru nemovitostí zapsán jako vlastník nebo jako subjekt s právem hospodaření. Pokud žadatel nemá oprávnění být zapsán v katastru nemovitostí jako vlastník nebo subjekt s právem hospodaření a dojde např. k uzavření smlouvy o smlouvě budoucí nájemní, musí žadatel doložit nejpozději k datu vydání PA/Rozhodnutí (více viz kapitola 3.3.4 Obecných pravidel) prostřednictvím žádosti o změnu (viz kapitola 12 Obecných pravidel) odpovídající listiny, které osvědčují jiné právo k uvedenému majetku, např. nájemní smlouvu.

UPOZORNĚNÍ

Povede-li projekt k technickému zhodnocení nemovitého majetku, u něhož není žadatel vlastníkem/subjektem s právem hospodaření, je nutné, aby možnost provádět technické zhodnocení na cizím majetku byla uvedena v nájemní smlouvě či ve smlouvě o výpůjčce majetku, a to s podmínkou zachování výstupů minimálně po dobu udržitelnosti projektu.

K subjektům, jejichž majetek lze technicky zhodnocovat, blíže viz kapitola 7.1 Obecných pravidel.

Pokud jsou předmětem projektu stavební úpravy, které dle stavebního zákona nevyžadují povolení k realizaci stavebního záměru, nebo pouze pořízení majetku, nahraje žadatel jako přílohu dokument, ve kterém uvede zdůvodnění nedoložení povinné přílohy.

5. Doklad prokazující povolení umístění stavby v území dle stavebního zákona

Pokud jsou předmětem projektu stavební úpravy, které vyžadují dle stavebního zákona územní souhlas, žadatel doloží pravomocný územní souhlas nejpozději k datu registrace žádosti o podporu.

Pokud žadatel nemůže k žádosti o podporu předložit pravomocný územní souhlas, lze k žádosti o podporu doložit jen podanou žádost o územní souhlas s vyhotovením nejpozději k datu registrace žádosti o podporu. Pravomocný územní souhlas je žadatel povinen doložit prostřednictvím žádosti o změnu (viz kapitola 12 Obecných pravidel) nejpozději k datu vydání PA/Rozhodnutí (více viz kapitola 3.3.4 Obecných pravidel).

Pokud v projektu dochází při realizaci stavebního záměru k soutěžení s ním spojených zakázek na funkci a výkon podle § 89 odst. 1 písm. a) ZZVZ (tzv. metoda Design & Build) a pokud stavební záměr vyžaduje územní souhlas, který nemá žadatel k dispozici k datu registrace žádosti o podporu, doloží pravomocný územní souhlas nejpozději k datu vydání PA/Rozhodnutí (více viz kapitola 3.3.4 Obecných pravidel).

Pokud jsou předmětem projektu stavební úpravy, které dle stavebního zákona nevyžadují územní souhlas, nahraje žadatel jako přílohu dokument, ve kterém uvede zdůvodnění nedoložení povinné přílohy.

Pokud je předmětem projektu pouze pořízení majetku, žadatel předloží namísto povinné přílohy dokument, ve kterém uvede, že je pro něj příloha nerelevantní včetně dostatečného zdůvodnění pro toto tvrzení.

6. Doklad prokazující povolení k realizaci stavebního záměru dle stavebního zákona

Pokud jsou předmětem projektu stavební úpravy, které vyžadují dle stavebního zákona některý z povolovacích procesů, je žadatel povinen doložit pravomocný dokument stvrzující toto povolení. Jedná se primárně o:

- stavební povolení;
- souhlas s provedením ohlášeného stavebního záměru;
- veřejnoprávní smlouvu nahrazující stavební povolení;
- oznámení stavebního záměru s certifikátem autorizovaného inspektora.

Uvedený výčet dokumentů je ilustrativní, žadatel postupuje podle stavebního zákona.

Pokud žadatel nemůže k žádosti o podporu předložit pravomocné dokumenty prokazující povolení k realizaci stavebního záměru, lze k žádosti o podporu doložit jen podaný návrh nebo žádost o některý z povolovacích dokumentů uvedených ve stavebním zákoně s vyhotovením nejpozději k datu registrace žádosti o podporu. Jedná se primárně o:

- žádost o stavební povolení;
- ohlášení stavebního záměru;
- návrh veřejnoprávní smlouvy nahrazující stavební povolení;
- oznámení stavebního záměru s certifikátem autorizovaného inspektora s podacím razítkem.

Pravomocný dokument stvrzující toto povolení je žadatel povinen doložit prostřednictvím žádosti o změnu (viz kapitola 12 Obecných pravidel) nejpozději k datu vydání PA/Rozhodnutí (více viz kapitola 3.3.4 Obecných pravidel).

UPOZORNĚNÍ

Pokud předložený dokument pozbývá platnosti před plánovaným zahájením realizace stavebních úprav, musí žadatel nejpozději do vydání PA/Rozhodnutí (více viz kapitola 3.3.4 Obecných pravidel) doložit dokument s prodlouženým datem platnosti či dokument nový. Dokument dokládá prostřednictvím žádosti o změnu jako doplnění žádosti o podporu (viz kapitola 12 Obecných pravidel).

Pokud předložený dokument pozbývá platnosti před skutečným zahájením realizace stavebních úprav po vydání PA/Rozhodnutí, příjemce musí s dostatečným předstihem požádat o prodloužení jeho platnosti. Platné stavební povolení, resp. souhlas s provedením ohlášeného stavebního záměru, veřejnoprávní smlouva nahrazující stavební povolení nebo oznámení stavebního záměru s certifikátem autorizovaného inspektora, budou předmětem kontrol v rámci Zpráv o realizaci projektu, které provádí poskytovatel dotace.

Samotné stavební povolení musí být vydáno na daný projekt (soubor projektů, případně část projektu). Stavebník nemusí být zároveň žadatelem.

Věcný obsah projektu musí odpovídat dokumentům opravňujícím žadatele k provádění stavebních prací a projektové dokumentaci ověřené věcně příslušným stavebním úřadem nebo speciálním stavebním úřadem státní správy.

Pokud v projektu dochází při realizaci stavebního záměru k soutěžení s ním spojených zakázek na funkci a výkon podle § 89 odst. 1 písm. a) ZZVZ (tzv. metoda Design & Build), předloží žadatel k datu registrace žádosti o podporu jako povinnou přílohu žádosti smlouvu se zhotovitelem. V případě, že žadatel nemá k datu registrace žádosti o podporu k dispozici dokumenty prokazující povolení nebo žádost k realizaci stavebního záměru, musí povinnost předložení pravomocných dokumentů splnit nejpozději k datu vydání PA/Rozhodnutí (více viz kapitola 3.3.4 Obecných pravidel).

Pokud jsou předmětem projektu stavební úpravy, které dle stavebního zákona nevyžadují povolení k realizaci stavebního záměru, nahraje žadatel jako přílohu dokument, ve kterém uvede zdůvodnění nedoložení povinné přílohy.

Pokud je předmětem projektu pouze pořízení majetku, žadatel předloží namísto povinné přílohy dokument, ve kterém uvede, že je pro něj příloha nerelevantní včetně dostatečného zdůvodnění pro toto tvrzení.

7. Projektová dokumentace stavby

Žadatel dokládá projektovou dokumentaci zpracovanou autorizovaným projektantem v podrobnosti, kterou určuje příslušná příloha vyhlášky č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, ve znění pozdějších předpisů, nebo vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, ve znění pozdějších předpisů, a která je ověřeným podkladem příslušného dokladu prokazujícího povolení k realizaci stavebního záměru dle stavebního zákona. Jako ověření projektové dokumentace stavby dostačuje razítko s podpisem a označením stavebního úřadu alespoň na titulní straně projektové dokumentace.

Pokud žadatel předložil pouze žádost o doklad prokazující povolení k realizaci stavebního záměru, jako ověření projektové dokumentace stavby postačuje žádost opatřená razítkem, podpisem a označením stavebního úřadu, případně podatelny stavebního úřadu, či jiný

dokument, který osvědčí, kdy byla žádost společně s projektovou dokumentací doručena na stavební úřad.

Pokud v projektu dochází při realizaci stavebního záměru k soutěžení s ním spojených zakázek na funkci a výkon podle § 89 odst. 1 písm. a) ZZVZ (tzv. metoda Design & Build), výše uvedené povinnosti pro žadatele o podporu neplatí, pokud žadatel nemá tyto dokumenty k datu registrace žádosti o podporu k dispozici. V tomto případě žadatel uvede informace k projektu ve studii proveditelnosti. Nejpozději k datu vydání Rozhodnutí (více viz kapitola 3.3.4 Obecných pravidel) musí žadatel předložit projektovou dokumentaci ve stupni dokumentace pro stavební povolení/ohlášení stavby.

Pokud stavební úpravy nevyžadují povolení k realizaci stavebního záměru dle stavebního zákona, pak žadatel nemusí doložit projektovou dokumentaci v podrobnosti dle výše uvedených vyhlášek, ale místo toho doloží např. půdorysy s dalšími dostupnými výkresy týkajícími se plánovaných stavebních prací, technickou zprávu apod. Zároveň žadatel podrobně popíše plánovaný záměr ve studii proveditelnosti, v kapitole Podrobný popis projektu.

Pokud jsou předmětem projektu stavební úpravy, které vyžadují dle stavebního zákona územní souhlas, žadatel dokládá dokumentaci pro územní souhlas.

Pokud je předmětem projektu pouze pořízení majetku, žadatel předloží namísto povinné přílohy dokument, ve kterém uvede, že je pro něj příloha nerelevantní včetně dostatečného zdůvodnění pro toto tvrzení.

8. Rozpočet stavebních prací

Rozpočet stavebních prací je nutno členit na stavební objekty, popř. dílčí stavební nebo funkční celky, případně jiné obdobné části, a to tak, aby bylo možno jednoznačně vymezit přímé výdaje, a odlišit je tak od ostatních výdajů projektu.

Rozpočet stanovující cenu za stavební práce lze doložit jedním ze dvou uvedených způsobů:

1. Položkový rozpočet stavebních prací

Ve stupni připravenosti projektu k realizaci stavby / k zahájení zadávacího řízení žadatel dokládá položkový rozpočet stavebních prací v rozsahu odpovídajícím požadavkům uvedeným v kapitole 5.4 Obecných pravidel a dle vyhlášky č. 169/2016 Sb., o stanovení rozsahu dokumentace veřejné zakázky na stavební práce a soupisu stavebních prací, dodávek a služeb s výkazem výměr, ve znění pozdějších předpisů.

2. Zjednodušený položkový rozpočet stavebních prací

V ostatních případech žadatel dokládá zjednodušený položkový rozpočet stavebních prací, který je zpracován za pomoci agregovaných položek, kompletů, odvozených ceníkových cen, dříve realizovaných zakázek atd. Rozpočet není zpracován v takovém detailu jako klasický položkový rozpočet, ale je agregován například na úrovně stavebních dílů nebo objektů. Dává přehled o nákladech potřebných pro realizaci stavebních prací a dokladuje, že ceny odpovídají cenám v místě a čase obvyklým.

Pokud v projektu dochází při realizaci stavebního záměru k soutěžení s ním spojených zakázek na funkci a výkon podle § 89 odst. 1 písm. a) ZZVZ (tzv. metoda Design & Build), tak pro takto soutěžené zakázky výše uvedené povinnosti související s předkládáním rozpočtu stavebních prací neplatí, pokud žadatel tyto dokumenty k datu předložení žádosti o podporu nemá k dispozici. Žadatel v tomto případě doloží jako přílohu k žádosti o podporu minimálně rozpočet pro stanovení předpokládané hodnoty zakázky.

Zjednodušený položkový rozpočet stavebních prací žadatel dokládá i v těch případech, kdy stavební práce zahrnuté v žádosti o podporu nevyžadují povolení k realizaci stavebního záměru dle stavebního zákona.

Pokud je předmětem projektu pouze pořízení majetku, žadatel předloží namísto povinné přílohy dokument, ve kterém uvede, že je pro něj příloha nerelevantní včetně dostatečného zdůvodnění pro toto tvrzení.

9. Povinné přílohy prokazující vyhodnocení žadatele o podporu z pohledu podniku v obtížích⁹

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 Komise (EU) č. 651/2014.

Všichni žadatelé o podporu předloží *Podklady pro vyhodnocení žadatele o podporu z pohledu podniku v obtížích*. *Formulář pro vyhodnocení žadatele o podporu z pohledu podniku v obtížích* a *Čestné prohlášení o posouzení kritérií podniku v obtížích za skupinu podniků* 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/KÚZ¹⁰, 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. 5 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. 6 těchto Specifických pravidel. Žadatel vyplní listy *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.

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

⁹ Viz kapitola 3.9.2 Ověřování podniku v obtížích a skutečných majitelů Obecných pravidel.

¹⁰ 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 směrnic Rady 78/660/EHS a 83/349/EHS.

Pokud žadatel o podporu nevykonává ekonomickou činnost a nelze jej označit za podnik ve smyslu evropského práva¹¹, místo této dílčí přílohy nahraje jako přílohu dokument, ve kterém uvede dostatečné zdůvodnění jejího nedoložení.

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 povinny 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, jíž 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, jíž 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

¹¹ *Pojmem podnik se rozumí jakákoliv entita, která vykonává ekonomickou činnost, bez ohledu na její právní status nebo způsob, jakým je financována. V českém právním prostředí je tedy podnikem jakákoliv fyzická nebo právnická osoba, jakékoliv sdružení nebo seskupení osob bez právní subjektivity, jakož i každý veřejný orgán, buď se samostatnou právní subjektivitou, nebo spadající pod orgán veřejné moci, který takovou samostatnou právní subjektivitu má. Podstatná je provozovaná činnost podniku, zda jí lze považovat za ekonomickou či nikoliv. Ekonomickou činností se v souladu s rozhodovací praxí rozumí nabízení zboží a/nebo služeb na trhu. Ani neziskovost v konkrétním případě nehraje zásadní roli.*

Viz web ÚOHS: [Úřad pro ochranu hospodářské soutěže | Definiční znaky veřejné podpory \(uohs.cz\)](https://www.uohs.cz/)

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 skupina¹² 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 dílčí příloze *Formulář pro vyhodnocení žadatele o podporu z pohledu podniku v obtížích*.

Pro žadatele předkládajícího ČP PVO ZA SKUPINU i nadále platí povinnost předložit ŘO IROP *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*.

10. 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.

11. 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.

12. 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.

¹² 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.

13. 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 schválení plánu udržitelné městské mobility a doklad o verifikaci plánu udržitelné městské mobility obce s více než 40 tis. obyvateli Komisi 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 pokrývajícími 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 Komisi 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 agentury 21.

14. Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících

Všichni žadatelé doloží 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, případně smlouvy musí pokrývat linky veřejné dopravy, do jejichž provozu bude inteligentní dopravní systém zapojen a které budou mít z realizace projektu převažující prospěch. Žadatel nemusí být jednou ze smluvních stran.

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.

6 Veřejná podpora

Podporovány budou projekty, které nezakládají veřejnou podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU. Projekt nesmí naplňovat alespoň jeden z následujících znaků veřejné podpory:

- zatížení veřejných rozpočtů (zdrojů);
- zvýhodnění určitého podniku či odvětví;
- možné narušení soutěže na vnitřním trhu EU;
- možné ovlivnění obchodu mezi státy EU.

7 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 [Kontrolní listy - Centrum \(crr.cz\)](http://www.crr.cz).

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.
Projekt není uveden na seznamu strategických projektů schválené strategie městské metropolitní oblasti/aglomerace 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 prověření 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 prověření 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 prověření z hlediska klimatického dopadu nemusí provádět.	<ul style="list-style-type: none"> • Žádost o podporu • Dokumentace k prověření z hlediska klimatického dopadu
aktivita – TELEMATIKA 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 inteligentní dopravní systém bude zapojen do městské hromadné dopravy nebo do regionální dopravy obsluhující	<ul style="list-style-type: none"> • Žádost o podporu • Studie proveditelnosti

<p>zázemí udržitelnými druhy dopravy.</p>		<p>současně městskou oblast a její zázemí.</p> <p>NE – Z popisu ve studii proveditelnosti nevyplývá, že inteligentní dopravní systém bude zapojen do městské hromadné dopravy, ani že bude zapojen do regionální dopravy obsluhující současně městskou oblast a její zázemí.</p>	
<p>Projekt zajišťuje přístupnost veřejné dopravy pro všechny skupiny cestujících.</p>	<p>Soulad s horizontálními principy Účelnost</p>	<p>ANO – Ve studii proveditelnosti je popsáno, jak projekt zohledňuje specifické potřeby osob se sníženou schopností pohybu, orientace anebo komunikace v přístupu k aplikacím nebo službám inteligentního dopravního systému.</p> <p>NE – Ve studii proveditelnosti není popsáno, jak projekt zohledňuje specifické potřeby osob se sníženou schopností pohybu, orientace anebo komunikace v přístupu k aplikacím nebo službám inteligentního dopravního systému.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Žádost o podporu • Studie proveditelnosti
<p>Výstupy projektu budou interoperabilní na národní i přeshraniční úrovni, budou odpovídat specifikacím stanoveným Evropskou komisí a uveřejněným v Úředním věstníku Evropské unie podle § 39a odst. 2 a 3 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, a v případě kooperativního systému ITS se budou řídit specifikacemi pro budování kooperativních systémů ITS zpracovaných v projektu C-Roads Czech Republic.</p>	<p>Efektivnost Účelnost</p>	<p>ANO – Z popisu ve studii proveditelnosti vyplývá, že specifikace inteligentního dopravního systému budou 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, a v souladu s návaznými nařízeními Evropské komise v přenesené pravomoci (tzv. delegovanými akty). V případě kooperativního systému ITS vyplývá, že se bude řídit specifikacemi pro budování kooperativních systémů ITS zpracovaných v projektu C-Roads Czech Republic.</p> <p>NE – Z popisu ve studii proveditelnosti nevyplývá, že specifikace inteligentního dopravního systému budou v souladu se Směrnicí</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU, delegované akty • Specifikace pro budování kooperativních systémů ITS zpracované v projektu C-Roads Czech Republic • Žádost o podporu • Studie proveditelnosti

		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, a v souladu s návaznými nařízeními Evropské komise v přenesené pravomoci (tzv. delegovanými akty). Nebo v případě kooperativního systému ITS nevyplývá, že se bude řídit specifikacemi pro budování kooperativních systémů ITS zpracovaných v projektu C-Roads Czech Republic.	
Výstupy projektu, který není zaměřen výhradně na informační, odbavovací či platební systém, budou zapojeny do inteligentního systému řízení dopravy nebo přinesou řešení pro mobilitu jako službu.	Soulad s horizontálními principy Efektivnost	ANO – Z popisu ve studii proveditelnosti vyplývá, že výstupy projektu samy vytvoří inteligentní systém řízení dopravy nebo budou součástí nejpozději k datu ukončení realizace projektu fungujícího inteligentního systému řízení dopravy nebo budou zapojeny do poskytování mobility jako služby. NE – Z popisu ve studii proveditelnosti nevyplývá, že výstupy projektu samy vytvoří inteligentní systém řízení dopravy, ani že budou součástí nejpozději k datu ukončení realizace projektu fungujícího inteligentního systému řízení dopravy, ani že budou zapojeny do poskytování mobility jako služby. NERELEVANTNÍ – Projekt je zaměřen výhradně na informační systém pro cestující, odbavovací či platební systém.	<ul style="list-style-type: none"> • Žádost o podporu • Studie proveditelnosti

Následující kritéria jsou nenapravitelná:

- Žadatel splňuje definici oprávněného příjemce pro příslušnou výzvu.
- Právníká osoba žadatele včetně jeho statutárního orgánu, případně fyzická osoba podnikající, je trestně bezúhonná.
- Projekt je v souladu s pravidly veřejné podpory.

- 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.

8 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, aby pořízený inteligentní dopravní systém a jeho funkcionality sloužily stanovenému cíli, a umožňovaly tak kontinuální podporu systému veřejné dopravy;
- zajistit financování veškerých výdajů spojených s provozem a údržbou inteligentního dopravního systému.

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 zachovat účel projektu a plnit cíle projektu, a bude povinen vyplacenou dotaci vrátit. Pojištění majetku není povinné a výdaje na něj nelze zahrnout mezi přímé výdaje projektu.

9 Seznam zkratek

Centrum	Centrum pro regionální rozvoj České republiky
CP	Cíl politiky
C-ITS	Kooperativní inteligentní dopravní systém
DPH	Daň z přidané hodnoty
EFRR	Evropský fond pro regionální rozvoj
EHS	Evropské hospodářské společenství
EU	Evropská unie
ES	Evropská společenství
HW	Hardware
IROP	Integrovaný regionální operační program
ITS	Inteligentní dopravní systém
JSDI	Jednotný systém dopravních informací
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MRR	Méně rozvinutý region
MS2021+	Informační systém pro přípravu a podání žádosti o podporu
NDIC	Národní dopravní informační centrum
NNO	Nestátní neziskové organizace
OFS	Orgán finanční správy
OP	Operační program
OSS	Organizační složka státu
PA	Právní akt
PR	Přechodový region
Pravidla	Obecná pravidla pro žadatele a příjemce a Specifická pravidla pro žadatele a příjemce
Program	Integrovaný regionální operační program
PvO	Podnik v obtížích
RCO	Regional Policy Common Output Indicator
Rozhodnutí	Rozhodnutí o poskytnutí dotace
RÚZ/KÚZ	Roční účetní závěrka/konsolidovaná účetní závěrka
ŘO	Řídící orgán

SC	Specifický cíl
SW	Software
ZoR	Zpráva o realizaci projektu
ZoU	Zpráva o udržitelnosti projektu
ZZVZ	Zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů

10 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. 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

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, prováděná zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, konkrétně § 39a (Inteligentní dopravní systém), § 40 odst. 2 písm. g), § 41 odst. 1 a v § 42b odst. 5

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

11 Seznam příloh Specifických pravidel

1. Metodické listy indikátorů
2. Osnova Studie proveditelnosti
3. A. Rozhodnutí o poskytnutí dotace a Podmínky
B. Podmínky Stanovení výdajů na financování akce OSS
4. Podklady pro stanovení kategorií intervencí a kontrolu limitů – vzor
5. Podklady pro vyhodnocení žadatele o podporu z pohledu podniku v obtížích
6. Formulář pro vyhodnocení žadatele o podporu z pohledu podniku v obtížích – vzor