

ČESKÁ REPUBLIKA  
MINISTERSTVO DOPRAVY



Spolufinancováno  
Evropskou unií



**Specifické podmínky programu veřejné podpory**

**Zajištění interoperability v železniční dopravě  
v období 2023-2028**

realizovaného v rámci Programu Doprava 2021 – 2027

v opatření 04 – „Interoperabilita v železniční dopravě“

září 2024

(verze ke dni 27. 09. 2024)

# OBSAH

1. ÚČEL DOKUMENTU .....	4
2. VYMEZENÍ POJMŮ A ZKRATEK.....	6
<b>2.1. Vymezení pojmů.....</b>	<b>6</b>
<b>2.2. Použité zkratky.....</b>	<b>7</b>
3. VEŘEJNÁ PODPORA .....	9
<b>3.1. Vymezení a identifikační údaje VP .....</b>	<b>9</b>
<b>3.2. Podmínky VP.....</b>	<b>13</b>
4. BILANCE INVESTIČNÍCH POTŘEB A ZDROJŮ PROGRAMU VP.....	16
5. INDIKÁTORY PROGRAMU VP .....	17
6. PŘEDMĚT, OBSAH A KRITÉRIA HODNOCENÍ ŽÁDOSTI O POSKYTNUTÍ PODPORY .....	20
<b>6.1. Předmět a Příjemci podpory .....</b>	<b>20</b>
<b>6.2. Způsobilé výdaje .....</b>	<b>23</b>
<b>6.3. Nezpůsobilé výdaje.....</b>	<b>26</b>
<b>6.4. Předkládání a obsah žádosti o podporu .....</b>	<b>27</b>
<b>6.5. Kritéria hodnocení .....</b>	<b>36</b>
<b>6.6. Postup hodnocení .....</b>	<b>36</b>
<b>6.7. Vydávání právních aktů .....</b>	<b>37</b>
7. MECHANISMUS FINANČNÍCH TOKŮ A PRAVIDLA PRO PŘEKLÁDÁNÍ ŽÁDOSTÍ O PLATBY .....	39
8. KONTROLNÍ ČINNOST V RÁMCI PROGRAMU VP .....	41
9. UDRŽITELNOST PROJEKTU.....	43
PP 1: IMPLEMENTACE SUBSYSTÉMU ŘÍZENÍ A ZABEZPEČENÍ ERTMS – EVROPSKÝ SYSTÉM ŘÍZENÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY .....	44
<b>1. Základní identifikační údaje PP .....</b>	<b>44</b>
<b>2. Věcné cíle PP .....</b>	<b>44</b>
<b>3. Technicko-ekonomické zdůvodnění cílů PP .....</b>	<b>44</b>
PP 2: IMPLEMENTACE SUBSYSTÉMU KOLEJOVÁ VOZIDLA – LOKOMOTIVY A NÁKLADNÍ VOZY – DOPLNĚNÍ POŽADAVKŮ TÝKAJÍCÍCH SE DIGITÁLNÍ ŽELEZNICE .....	47
<b>1. Základní identifikační údaje PP .....</b>	<b>47</b>
<b>2. Věcné cíle PP .....</b>	<b>47</b>
<b>3. Technicko-ekonomické zdůvodnění cílů PP .....</b>	<b>47</b>
PP 3: IMPLEMENTACE SUBSYSTÉMU KOLEJOVÁ VOZIDLA – LOKOMOTIVY A KOLEJOVÁ VOZIDLA PRO PŘEPRAVU OSOB – UMOŽNĚNÍ PROVOZU VOZIDEL VE STŘÍDAVÉ SOUSTAVĚ 25 kV/50Hz .....	49
<b>1. Základní identifikační údaje PP .....</b>	<b>49</b>
<b>2. Věcné cíle PP .....</b>	<b>49</b>

<b>3. Technicko-ekonomické zdůvodnění cílů PP .....</b>	<b>49</b>
PP 4: IMPLEMENTACE SUBSYSTÉMU TELEMATIKA – TELEMATICKÉ APLIKACE V NÁKLADNÍ DOPRAVĚ A TELEMATICKÉ APLIKACE V OSOBNÍ DOPRAVĚ .....	51
<b>1. Základní identifikační údaje PP .....</b>	<b>51</b>
<b>2. Věcné cíle PP .....</b>	<b>51</b>
<b>3. Technicko-ekonomické zdůvodnění cílů PP .....</b>	<b>52</b>
PP 5: IMPLEMENTACE SUBSYSTÉMU KOLEJOVÁ VOZIDLA – NÁKLADNÍ VOZY – SPLNĚNÍ HLUKOVÝCH POŽADAVKŮ DLE TECHNICKÝCH SPECIFIKACÍCH INTEROPERABILITY .....	56
<b>1. Základní identifikační údaje PP .....</b>	<b>56</b>
<b>2. Věcné cíle PP .....</b>	<b>56</b>
<b>3. Technicko-ekonomické zdůvodnění cílů PP .....</b>	<b>56</b>

# 1. ÚČEL DOKUMENTU

Základním účelem dokumentu je charakterizovat veřejnou podporu „Zajištění interoperability v železniční dopravě“ v souladu s naplňováním specifického cíle 01 Programu Doprava 2021-2027 (Rozvoj udržitelné, inteligentní, bezpečné a intermodální sítě TEN-T odolné vůči změnám klimatu), opatření 04 (Interoperabilita v železniční dopravě) a v souladu vyhláškou Ministerstva financí ČR č. 560/2006 Sb., v platném znění o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku.

**Veřejná podpora [SA.103325\(2022/N\)](#)** „Zajištění interoperability v železniční dopravě v období 2023-2028“ byla schválena **Rozhodnutím Evropské komise dne 31. 7. 2023**. Cílem programu veřejné podpory je dosažení interoperability prostřednictvím pěti podprogramů, které se týkají evropského subsystému řízení a zabezpečení železničního provozu (ERTMS), automatizace a digitalizace železniční nákladní dopravy, přizpůsobení provozu na napájecí soustavě 25 kV/50 Hz, telematických aplikací a požadavků na snížení hluku.

Realizací programu je podporováno zajištění souladu s technickými specifikacemi interoperability v železniční dopravě, což je jeden ze základních předpokladů pro vytváření jednotného evropského železničního prostoru, prostřednictvím kterého bude zajištěna vyšší konkurenceschopnost železniční dopravy, jakožto druhu dopravy šetrnějšího k životnímu prostředí a veřejnému zdraví.

Řídicím orgánem Programu Doprava 2021-2027 (dále jen OPD) je Ministerstvo dopravy (dále jen MD). **Odbor fondů EU (O 430 MD)** je pověřen výkonem funkce Řídicího orgánu a mezi jeho kompetence patří mimo jiné metodické nastavení OPD, příjem, schvalování, monitoring a kontroly projektů.

Odborným garantem veřejné podpory „Zajištění interoperability v železniční dopravě v období 2023-2028“ je věcně příslušný odbor MD – **Odbor drážní dopravy (O 130 MD)**.

Vyhlašování a nastavení podmínek jednotlivých výzev probíhá ve spolupráci O 430 MD a O 130 MD. Žadatelé se mohou v případě dotazů obrátit na kontakty uvedené na výzvě nebo v případě technických dotazů přímo na zástupce

Odboru drážní dopravy:

- Ing. Pavlína Tomková, e-mail: [pavlina.tomkova@mcr.cz](mailto:pavlina.tomkova@mcr.cz)
- Ing. Lukáš Soukup, e-mail: [lukas.soukup@mcr.cz](mailto:lukas.soukup@mcr.cz)

Odboru fondů EU:

- Ing. Eva Mikulová, e-mail: [eva.mikulova@mcr.cz](mailto:eva.mikulova@mcr.cz)

**Tyto specifické podmínky upřesňují ustanovení týkající se přípravy a implementace projektů uvedená v platné verzi Pravidel pro žadatele a příjemce OPD a jsou pro žadatele a příjemce závazné.**

Na tento dokument navazují další dokumenty:

- Model hodnocení projektů OPD 2021-2027
- Kritéria výběru projektů Programu Doprava 2021-2027 pro opatření 04 – Interoperabilita v železniční dopravě
- Metodické dokumenty vydávané MF (k dispozici na [www.mfcr.cz](http://www.mfcr.cz))
- Metodické dokumenty vydávané MMR (k dispozici na [www.dotaceeu.cz](http://www.dotaceeu.cz))

## 2. VYMEZENÍ POJMŮ A ZKRATEK

### 2.1. VYMEZENÍ POJMŮ

Tato kapitola vymezuje pojmy neuvedené nebo odlišné od Pravidel pro žadatele a příjemce OPD.

- **Dnem zahájení (fyzické) realizace projektu** je datum prvního právně závazného příslibu objednávky zařízení nebo služeb. Musí nastat nejdříve dnem podání žádosti o podporu na ŘO OPD<sup>1</sup>.
- **Doba udržitelnosti** (trvalost operace) je doba 5 let od data, kdy projekt nabyl centrální stav<sup>2</sup> „Projekt finančně ukončen ze strany ŘO“, tzn. data proplacení poslední žádosti o platbu příjemci. Doba udržitelnosti je specifikována v právním aktu o poskytnutí podpory nebo jeho příloze.
- **Fitment** – instalace palubní části ETCS na vozidlo již v průběhu jeho výroby.
- **Intenzita podpory** je procentuální vyjádření částky podpory (všechny národní zdroje a alokace z fondů EU) z celkových způsobilých výdajů.
- **Počáteční investicí** se rozumí investice do hmotného majetku související s úpravami kolejových vozidel, vybavení informačními systémy nebo jejich úpravy za účelem dosažení souladu s TSI pro jednotlivé subsystémy a v souladu s požadavky provozovatele železniční infrastruktury ve vlastnictví státu, kterým je SŽ.
- **Podnik** v právu EU zahrnuje subjekt vyvíjející ekonomické aktivity. Podnikem je jakýkoliv subjekt, nejen ten který vytváří zisky, ale i subjekt pohybující se na konkurenčním trhu (subjekty soukromého i veřejného sektoru, ziskové i neziskové organizace, zájmová sdružení, výzkumné ústavy).
- **Provozovatelem vozidla se pro účely programu rozumí dopravce**, tj. subjekt, který vlastní licenci k provozování železniční dopravy a osvědčení dopravce vydané DÚ nebo ERA. Příjemcem podpory mohou být pouze ti dopravci, kteří mají sídlo, pobočku nebo organizační složku podniku v ČR.
- **Registrace** – zanesení vozidla do NVR vedeného DÚ, resp. EVR, na základě žádosti subjektu, který vozidlo vlastní nebo jej má právo užívat. Současně s registrací přidělí DÚ vozidlu unikátní EVN (evropské číslo vozidla).
- **Retrofitting** – instalace palubní části ETCS do již provozovaného vozidla, které doposud nebylo palubní částí ETCS vybaveno.
- **Povolení k uvedení drážního vozidla na trh** – dokument vydávaný DÚ nebo Agenturou Evropské unie pro železnice a u nově dodávaných nebo modernizovaných vozidel nahrazující dříve vydávaný průkaz způsobilosti vozidla.
- **Povolení typu vozidla** - vydává DÚ nebo Agentura Evropské unie pro železnice jako doklad splnění všech požadavků a je podmínkou pro vydání k Povolení k uvedení drážního vozidla na trh.

---

<sup>1</sup> Toto se nevztahuje na výdaje související s přípravou a zabezpečením projektu, viz kap. 6.2.

<sup>2</sup> Centrální stav udává stav příslušné žádosti o podporu (projektu) z hlediska jejího projektového cyklu v systému MS2021+. O změnách stavu je žadatel/příjemce průběžně informován v systému IS KP21+.

- **Průkaz způsobilosti vozidla** – vydává drážní správní úřad pro všechna drážní vozidla hnací a pro drážní vozidla tažená s rychlostí nad 160 km/h na dráhách železničních.
- **Převod majetku** – nabývá platnosti dnem oboustranného podpisu kupní smlouvy.
- **Ukončení (fyzické) realizace projektu** – termín pro naplnění cílů projektu, ke kterému dojde zápisem změn do Průkazu způsobilosti vozidla nebo vydáním Povolení uvedení vozidla na trh se zapsanými změnami.
- **Upgrade** – instalace palubní části ETCS verze odpovídající verzi Level 2 Baseline 3 na vozidlo již vybavené palubní částí ETCS nižší verze.
- **Vozidlem** se rozumí pro účely programu drážní vozidlo schválené pro provoz na dráze celostátní a regionální. V rámci Programu lze podporovat drážní vozidla hnací, speciální, řídicí a nákladní vozy.
- **Vlastník vozidla** je subjekt, který vlastní dané vozidlo.
- **Zásadní modernizací vozidla** se pro účely programu rozumí obnova nebo modernizace vozidla měnící parametry vozidla a vyžadující vydání nového povolení k uvedení na trh

## 2.2. POUŽITÉ ZKRATKY

- ČR – Česká republika
- DÚ – Drážní úřad
- EU – Evropská unie
- EHV – elektrické hnací vozidlo
- EVR – Evropský registr vozidel, od 16. června 2024 plně nahrazující NVR
- IS – informační systém MS 2021+ (Monitorovací systém evropských fondů v programovém období 2021 – 2027)
- MD – Ministerstvo dopravy
- NVR – Národní registr vozidel (National Vehicle Register) vedený DÚ
- OPD – Program Doprava 2021 – 2027
- PP - Podprogram
- PPŽaP – Pravidla pro žadatele a příjemce OPD
- RoPD – Rozhodnutí o poskytnutí dotace
- RIS ZED – Rozpočtový informační systém zjednodušené evidence dotací
- ŘO OPD – Řídicí orgán Programu Doprava 2021-2027 (Ministerstvo dopravy)
- SŽ – Správa železnic, státní organizace
- SC – specifický cíl OPD
- SR – státní rozpočet
- TEN-T – Transevropská dopravní síť (Transeuropean Network - Transport)
- TSI CCS – Technické specifikace interoperability, řízení a zabezpečení
- TSI ENE - Technické specifikace interoperability, energie
- TSI LOC&PAS - Technické specifikace interoperability, lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu cestujících
- TSI NOI - Technické specifikace interoperability, hluk
- TSI TAF - Technické specifikace interoperability, telematické aplikace v nákladní dopravě

- TSI TAP - Technické specifikace interoperability, telematické aplikace v osobní dopravě
- TSI WAG - Technické specifikace interoperability, kolejová vozidla – nákladní vozy
- VP – veřejná (státní) podpora
- ZS – zprostředkující subjekt
- ZV – způsobilý výdaj
- ŽOP – žádost o platbu



### 3. VEŘEJNÁ PODPORA

#### 3.1. VYMEZENÍ A IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE VP

Věcné cíle Programu VP navazují na Dopravní politiku České republiky pro léta 2021 – 2027 a na prioritu 1 OPD „Evropská, celostátní a regionální mobilita“.

Priorita				
<b>1 OPD</b>				
Evropská, celostátní a regionální mobilita				
Specifický cíl				
<b>SC 01</b>				
Rozvoj udržitelné, inteligentní, bezpečné a intermodální sítě TEN-T odolné vůči změnám klimatu				
Opatření				
<b>04</b>				
Interoperabilita v železniční dopravě				
<b>Program VP „Zajištění interoperability v železniční dopravě v období 2023-2028“</b>				
<b>Podprogramy VP</b>				
<b>PP 1</b>	<b>PP 2</b>	<b>PP 3</b>	<b>PP 4</b>	<b>PP 5</b>
Implementace subsystému řízení a zabezpečení ERTMS – Evropský systém řízení železniční dopravy	Implementace subsystému kolejová vozidla – lokomotivy a nákladní vozy – naplnění požadavků na digitální železnici	Implementace subsystému kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob – umožnění provozu vozidel na systému 25 kV/50 Hz	Implementace subsystému telematika – telematické aplikace v nákladní dopravě a telematické aplikace v osobní dopravě	Implementace subsystému kolejová vozidla - nákladní vozy – splnění hlukových požadavků dle technických specifikací pro interoperabilitu

<b>DOBA TRVÁNÍ VEŘEJNÉ PODPORY (DLE ROZHODNUTÍ EK <a href="#">SA.103325(2022/N)</a>)</b>	<b>1. 8. 2023</b>	<b>31. 7. 2028</b>
<b>CELKOVÝ FINANČNÍ OBJEM PODPORY V RÁMCI OPD</b>	<b>2 768 500 000 Kč</b>	
<b>MÍRA PODPORY</b>	<b>MAXIMÁLNÍ MÍRA PODPORY PRO PŘÍJEMCE DOTACE Z OPD JE STANOVENA NA 50 % - 85 % Z CELKOVÝCH ZPŮSOBILÝCH NÁKLADŮ<sup>3</sup></b>	

---

<sup>3</sup> U PP 2 – 5 činí míra podpory 50% způsobilých výdajů. V případě vybavení vozidel palubní jednotkou ETCS v rámci PP 1 činí míra podpory 85% způsobilých výdajů. V případě příjemce SŽ jakožto provozovatele železniční sítě ve vlastnictví státu, se fakticky nejedná o veřejnou podporu a míra podpory z veřejných zdrojů (nikoli však z OPD) může dosáhnout až 100%.

<b>CHARAKTERISTIKA PODPOROVANÝCH INVESTIC PODLE PODPROGRAMŮ</b>		
<b>NÁZEV PP</b>	<b>PŘEDPOKLÁDANÝ FINANČNÍ OBJEM PODPORY Z OPD (KČ)<sup>4</sup></b>	<b>PŘEDPIS</b>
<b>PP 1 - IMPLEMENTACE SUBSYSTÉMU ŘÍZENÍ A ZABEZPEČENÍ ERTMS – EVROPSKÝ SYSTÉM ŘÍZENÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY</b>	<b>1 950 550 000</b>	Nařízení Komise (EU) 2016/919 ze dne 27. května 2016 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „Řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii, v platném znění.  <b>Národní implementační plán ERTMS</b>  <b>Plán moderního zabezpečení české železnice</b>
<b>PP 2 - IMPLEMENTACE SUBSYSTÉMU KOLEJOVÁ VOZIDLA – LOKOMOTIVY A NÁKLADNÍ VOZY – NAPLNĚNÍ POŽADAVKŮ NA DIGITÁLNÍ ŽELEZNICI</b>	<b>200 000 000</b>	<b>Nařízení Komise (EU) č. 321/2013</b> ze dne 13. března 2013 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – nákladní vozy“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení rozhodnutí Komise 2006/861/ES, v platném znění  <b>Nařízení Komise (EU) č. 1302/2014</b> ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému kolejová vozidla - lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob železničního systému v Evropské unii

<sup>4</sup> Celkové částky pro jednotlivé podprogramy byly aktualizovány k datu 27. 9. 2024.

<p><b>PP 3 - IMPLEMENTACE SUBSYSTÉMU KOLEJOVÁ VOZIDLA – LOKOMOTIVY A KOLEJOVÁ VOZIDLA PRO PŘEPRAVU OSOB – UMOŽNĚNÍ PROVOZU NA SYSTÉMU 25 kV/50 Hz</b></p>	<p><b>600 000 000</b></p>	<p><b>Nařízení Komise (EU) č. 1301/2014</b> ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému energie železničního systému v Unii</p> <p><b>Nařízení Komise (EU) č. 1302/2014</b> ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému kolejová vozidla - lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob železničního systému v Evropské unii</p> <p><b>Národní implementační plán TSI ENE</b></p>
<p><b>PP 4 - IMPLEMENTACE SUBSYSTÉMU TELEMATIKA – TELEMATICKÉ APLIKACE V NÁKLADNÍ DOPRAVĚ A TELEMATICKÉ APLIKACE V OSOBNÍ DOPRAVĚ</b></p>	<p><b>15 550 000</b></p>	<p><b>Nařízení Komise (EU) č. 1305/2014</b> ze dne 11. prosince 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Využití telematiky v nákladní dopravě“ železničního systému Evropské unie a o zrušení nařízení (ES) č. 62/2006, v platném znění.</p> <p><b>Nařízení Komise (EU) č. 454/2011</b> ze dne 5. května 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „využití telematiky v osobní dopravě“ transevropského železničního systému, v platném znění.</p> <p><b>Masterplan SŽDC TSI TAF/TAP</b></p>
<p><b>PP 5 - IMPLEMENTACE SUBSYSTÉMU KOLEJOVÁ VOZIDLA - NÁKLADNÍ VOZY – SPLNĚNÍ HLUKOVÝCH POŽADAVKŮ DLE TECHNICKÝCH SPECIFIKACÍ PRO INTEROPERABILITU</b></p>	<p><b>2 400 000</b></p>	<p><b>Nařízení Komise (EU) č. 321/2013</b> ze dne 13. března 2013 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – nákladní vozy“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení rozhodnutí Komise 2006/861/ES, v platném znění</p> <p><b>Nařízení Komise (EU) č. 1304/2014</b> ze dne 26. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla - hluk“, kterou se mění rozhodnutí 2008/232/ES a zrušuje rozhodnutí 2011/229/EU</p>

**Podporovány jsou výhradně investice** související s dosažením interoperability vozidel a železniční sítě v souladu s příslušnými technickými specifikacemi interoperability – konkrétně se jedná o nařízení Komise (EU) 2016/919 (TSI CCS), nařízení Komise (EU) č. 1304/2014 (TSI NOI), nařízení Komise (EU) č. 1305/2014 (TSI TAF), nařízení Komise (EU) č. 454/2011 (TSI TAP), nařízení Komise (EU) č. 1236/2013 (TSI WAG), nařízení Komise (EU) č. 1301/2014 (TSI ENE) a nařízení Komise (EU) č. 1302/2014 (TSI LOC&PAS).

## 3.2. PODMÍNKY VP

### Plánovaná alokace programu

Pro tento program veřejné podpory je po dobu jeho trvání od 2023 do 2028 včetně plánována alokace z OPD ve výši 2,7685 mld. Kč.

Jednotlivé výzvy jsou obvykle vyhlašovány samostatně pro jednotlivé podprogramy, popřípadě samostatně pro blíže vymezený typ podporovaných aktivit v rámci daného podprogramu.

### Intenzita podpory

Intenzita podpory se vztahuje výlučně na způsobilé výdaje projektu a může dosáhnout až 50 % způsobilých výdajů u všech PP s výjimkou palubních jednotek ETCS v rámci PP 1, kde může dosáhnout intenzita podpory až 85 %. U správce železniční infrastruktury (SŽ) může být intenzita podpory z veřejných zdrojů až 100 % (nikoli však z OPD).

Výše maximální kompenzace (dotace z OPD) není u jednotlivých PP stanovena pouze v případě PP1, kdy maximální výše podpory je omezena limitem na jedno vozidlo, a to: částkou **23,4 mil. Kč v případě prototypu** a částkou **8,5 mil. Kč** v případě pořízení nového vozidla vybaveného jednotkou ETCS (fitment), modernizace a upgrade palubních jednotek ETCS již instalovaných na vozidlech na novější verzi dle technických požadavků správce infrastruktury, nebo vybavení vozidla jednotkou ETCS **v rámci sériové zástavby** (retrofitting).

V případě prototypu bude maximální výše podpory schválena pouze v případě, že prototypová zástavba v době předložení žádosti o podporu nebyla dostupná na trhu, nebo že prototyp předmětných vozidel žádosti o podporu je technicky nekompatibilní s již schválenými prototypovými zástavbami.

### Kumulace podpor

VP poskytovanou na základě tohoto Programu nelze kumulovat s jinou veřejnou podporou nebo podporou *de minimis* poskytnutou z jiných místních, regionálních nebo vnitrostátních zdrojů na pokrytí stejných způsobilých nákladů. Výjimkou je PP 1, v jehož případě je kumulace financování z Nástroje pro propojení Evropy a z národních zdrojů možná (nikoli však z OPD).

## Upřesňující podmínky pro poskytnutí veřejné podpory

- (1) V případě PP 1, 2, 3 a 5 mohou být předmětem podpory pouze vozidla schválená pro provoz na dráze celostátní nebo regionální v ČR, registrovaná v NVR vedeném DÚ, resp. v EVR. Žadatel tuto skutečnost doloží výpisem z registru. V případě pořízení nového vozidla v rámci PP1 je požadováno doložení výpisu z registru, případně dokladu o rezervaci ev.číslo v registru budoucích nových vozidel nejpozději s podáním Závěrečné žádosti o platbu.
- (2) Příjemce podpory v rámci PP 1, 2, 3 a 5 musí být vlastníkem anebo provozovatelem podporovaného vozidla.  
Vztah žadatele o podporu k vozidlu bude doložen výpisem z NVR, který bude od 16. června 2024 nahrazen ústředním evropským registrem vozidel (EVR). Pokud je příjemcem podpory provozovatel vozidla a údaj o provozovateli vozidla není v NVR, doloží příjemce právo k užívání vozidla (např. nájemní smlouvou). V tomto případě musí žadatel doložit také souhlas vlastníka s realizací projektu. Uvedené dokumenty musí pokrývat celou dobu udržitelnosti projektu. Platí, že žadatel musí prokázat, že je schopen ve vztahu k vozům, které má v užívání, zajistit naplnění účelu projektu a jeho udržení po dobu 5-ti let. U PP 1, 2, 3 a 5 musí být provozovatel vozidla současně dopravcem, tj. musí mít licenci pro provozování železniční dopravy a osvědčení dopravce vydané Drážním úřadem nebo Agenturou Evropské unie pro železnice. V případě pořizování nových železničních vozidel (fitment) je podpora na ETCS jednotky určena pouze vlastníkům/ budoucím vlastníkům železničních vozidel, přičemž na koupi nových vozidel lze použít i úvěr.  
U PP 4 musí být příjemce dopravcem ve výše uvedeném smyslu.
- (3) Příjemcem podpory může být pouze subjekt se sídlem, zastoupením, pobočkami, organizačními složkami nebo dceřinými společnostmi v České republice.
- (4) Podpora nemůže být poskytnuta subjektům, které nemají vypořádány všechny závazky vůči státnímu rozpočtu nebo zdravotním pojišťovnám (k 31. 12. předchozího roku). Za závazky vůči státnímu rozpočtu se považují závazky vůči finančnímu úřadu, správě sociálního zabezpečení a celní správě.
- (5) Výběr dodavatele zboží a služeb tvořící způsobilé náklady programu:
  - pokud má zadavatel ve vztahu k zakázce povinnost postupovat dle zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, postupuje při výběru dle tohoto zákona,
  - v případě, že zadavatel není povinen ve vztahu k zakázce postupovat dle zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, bude výběr proveden v souladu s Metodickým pokynem pro oblast zadávání zakázek pro programové období 2021-2027 a Pravidly pro žadatele a příjemce, kap. 20.
- (6) Podporu nelze poskytnout subjektu, proti němuž je vedeno insolvenční řízení, jestliže byl vynesena rozsudek nebo jestliže se nachází v likvidaci.

- (7) Podpora nemůže být poskytnuta subjektu, který v minulosti obdržel podporu, která byla rozhodnutím Komise prohlášena za neslučitelnou a subjekt celou částku protiprávní a neslučitelné podpory spolu s příslušnými úroky nevrátil nebo neuložil na vázaný účet.
- (8) Investiční projekty nesmí být zahájeny dříve, než příjemce podá žádost o dotaci (v souladu s požadavky na zachování motivačního účinku podpory).
- (9) V případě, že **příjemce je zároveň vlastníkem vozidla**, platí, že vozidla podpořená z tohoto dotačního programu nesmí být od podání žádosti o podporu po celou dobu udržitelnosti převedena na jiného majitele nebo dána za předmět zástavy. Zřízení zástavního práva na vozidle lze považovat za přípustné pouze pro účely financování jeho koupě formou úvěru. O existenci takového zástavního práva zřízeného na vozidlech dotčených projektem před podáním žádosti o podporu musí žadatel vždy informovat již v rámci žádosti o podporu a zároveň přiložit právní dokument upravující podmínky zástavy (zástavní smlouva, úvěrová smlouva etc.). Zástava zřízená po podání žádosti o podporu je akceptována pouze u příjemců, kteří čerpají dotační podporu na nákup nových vozidel vybavených jednotkami ETCS, přičemž nákup nových vozidel bude realizován až po obdržení dotační podpory. V těchto případech dodatečnou podmínkou akceptace zástavy ze strany ŘO je, že rozsah zástavního práva dle zástavní smlouvy bude omezen a zástavní právo se nebude vztahovat na příslušenství v podobě vybavení vozů jednotkami ETCS.

Změnu vlastníka vozidla podpořeného z tohoto dotačního programu, pokud je jeho vlastník současně příjemce dotace, lze povolit pouze ve výjimečných případech. Příjemce je povinen zažádat ŘO OPD o souhlas s takovou změnou vlastnického práva s doložením práva k užívání vozidla ve vztahu k novému vlastníkovu (např. nájemní smlouvy) a souhlasu tohoto nového vlastníka s realizací projektu po dobu udržitelnosti projektu, a to vždy před realizací této změny. Ze strany ŘO OPD dojde k posouzení naplnění podmínek trvalosti operací dle čl. 71 Obecného nařízení. V takovýchto případech bude však příjemce nadále zodpovědný za naplnění pravidel a podmínek programu VP.

Pokud dojde v době od podání žádosti o podporu do konce doby udržitelnosti u vozidla podpořeného z tohoto dotačního programu, jehož **vlastník je odlišný od příjemce dotace**, ke změně vlastnictví, je povinnost příjemce o této skutečnosti bez zbytečného odkladu informovat ŘO OPD s doložením práva k užívání vozidla ve vztahu k novému vlastníkovu (např. nájemní smlouvy uzavřené min. na celou dobu udržitelnosti projektu) a souhlasu tohoto nového vlastníka s realizací projektu, za účelem posouzení naplnění podmínek trvalosti operací dle čl. 71. Obecného nařízení. I v tomto případě bude však příjemce nadále zodpovědný za naplnění pravidel a podmínek programu.

- (10) Na poskytnutí podpory není právní nárok.
- (11) Podpora nemůže být kumulována s jakoukoli další podporou z místních, regionálních či vnitrostátních projektů nebo projektů Společenství, jež se vztahují na tytéž způsobilé náklady. Výjimka je zavedena pouze pro PP 1, v jehož případě je kumulace financování z Nástroje pro propojení Evropy a z národních zdrojů možná (nikoli však z OPD).

## 4. BILANCE INVESTIČNÍCH POTŘEB A ZDROJŮ PROGRAMU VP

Celkový finanční objem podpory z OPD pro PP 1 - 5 představuje na celé období trvání veřejné podpory částku 2 768 500 000 CZK (113 milionů EUR).

Účast prostředků Fondu soudržnosti na financování Programu VP je předpokládána prostřednictvím předfinancování státním rozpočtem, kapitolou Ministerstva dopravy ČR nebo Státním fondem dopravní infrastruktury. Tyto prostředky jsou přepočítány pomocí směnných kurzů CZK/EUR predikovaných Ministerstvem financí ČR na CZK tak, aby výše účasti státního rozpočtu co nejvíce odpovídala skutečnosti.



## 5. INDIKÁTORY PROGRAMU VP

Průběh programu a naplňování jeho cílů bude sledováno **indikátory platnými pro OPD**. Časovým mezníkem naplnění cílových hodnot indikátorů je datum zápisu provedených změn na vozidle do Průkazu způsobilosti nebo vydání Povolení uvedení vozidla na trh se zapsanými změnami.

Indikátor **výstupu**, který je v programovém dokumentu OPD stanoven pro Opatření 04, je „počet nově pořízených nebo modernizovaných vozidel pro drážní dopravu“ (podprogram 1,2,3,5) a dále pro podprogram 4 byl zaveden indikátor „počet nově pořízených či inovovaných informačních systémů v souladu s TSI TAF a TSI TAP“. **Indikátor výstupu je vždy povinný k naplnění.**

**Výsledkové** indikátory jsou specifické pro jednotlivé podprogramy a budou součástí právního aktu o poskytnutí podpory. **Výsledkové indikátory nejsou povinné k naplnění**, jejich naplnění nebude sankcionováno.

Přehled všech sledovaných indikátorů je uveden v následující tabulce:

Podprogram	typ	kód	název	měrná jednotka	definice	
1	Implementace subsystému řízení a zabezpečení ERTMS	výstup	703010	Počet modernizovaných vozidel pro drážní dopravu v oblasti interoperability	ks	Vozidlový park používaný v železniční dopravě musí být postupně v souladu s TSI. Zajištění souladu s TSI povede k efektivnějšímu naplňování cíle jednotného evropského železničního trhu. Indikátor bude sledovat nárůst vybavených vozidel železniční dopravy v souladu s interoperabilitou (TSI CCS - vlakové zabezpečení; TSI LOC&PAS – systém měření energie, TSI ENE - umožnění provozu na systému 25kV/50Hz, TSI TAF a TSI-TAP – telematické aplikace v nákladní a osobní přepravě, TSI WAG, NOI- hluk).
		výsledek	703040	Podíl vozidel vybavených ETCS jednotkami	%	Indikátor se vypočítá jako poměr vozidel vybavených ETCS jednotkami na vozovém parku dopravce / vlastníka určeném pro provoz na tratích vybavených ETCS technologiemi. Cílem je zajistit soulad českého železničního systému s požadavky definovanými TSI-CCS, které se týkají palubní části ETCS.
2	Implementace subsystému kolejová vozidla - lokomotivy a nákladní vozy - naplnění požadavků na digitální železnici	výstup	703010	Počet modernizovaných vozidel pro drážní dopravu v oblasti interoperability	ks	Vozidlový park používaný v železniční dopravě musí být postupně v souladu s TSI. Zajištění souladu s TSI povede k efektivnějšímu naplňování cíle jednotného evropského železničního trhu. Indikátor bude sledovat nárůst vybavených vozidel železniční dopravy v souladu s interoperabilitou (TSI CCS - vlakové zabezpečení; TSI LOC&PAS – systém měření energie, TSI ENE - umožnění provozu na systému 25kV/50Hz, TSI TAF a TSI-TAP – telematické aplikace v nákladní a osobní přepravě, TSI WAG, NOI- hluk).

		výsledek	703081	Podíl vybavených vozidel systémy pro přenos informací v souladu s TSI WAG	%	Podíl vozidel (nákladních vozů a lokomotiv) vybavených systémy potřebnými pro přenos informací o stavu vozu/vozidla v souladu s TSI WAG, např. instalace zařízení pro přenos informace o stavu brzd, zařízení protismykové ochrany kola (WSP), čidly pro monitorování stavu nápravových ložisek, zjišťování stavu ložení a lokalizace a proběh vozu, apod.
3	Implementace subsystému kolejová vozidla - lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob - umožnění provozu vozidel na systému 25 kV/50Hz	výstup	703010	Počet modernizovaných vozidel pro drážní dopravu v oblasti interoperability	ks	Vozidlový park používaný v železniční dopravě musí být postupně v souladu s TSI. Zajištění souladu s TSI povede k efektivnějšímu naplňování cíle jednotného evropského železničního trhu. Indikátor bude sledovat nárůst vybavených vozidel železniční dopravy v souladu s interoperabilitou (TSI CCS - vlakové zabezpečení; TSI LOC&PAS – systém měření energie, TSI ENE - umožnění provozu na systému 25kV/50Hz, TSI TAF a TSI-TAP – telematické aplikace v nákladní a osobní dopravě, TSI WAG, NOI- hluk).
		výsledek	703050	Podíl upravených vozidel v souladu s TSI-LOC&PAS pro provoz na napájecím systému 25KV/50HZ	%	Podíl vozidel vybavených pro provoz na napájecím systému 25 kV / 50 Hz na celkovém vozovém parku elektrických hnacích vozidel dopravce / vlastníka v souladu s TSI-LOC&PAS.
4	Implementace subsystému telematika - telematické aplikace v nákladní dopravě a telematické aplikace v osobní dopravě	výstup	703020	Počet nově pořízených či inovovaných informačních systémů v souladu s TSI TAF a TSI TAP	ks	Indikátor sleduje podporu v oblasti interoperability železniční dopravy a týká se pořízení či úpravy informačních systémů pro drážní dopravu. Cílem aktivit bude pořízení či aktualizace telematických aplikací v nákladní a osobní dopravě, které budou v souladu s platnými technickými specifikacemi pro interoperabilitu, konkrétně TSI TAF a TSI TAP.
		výsledek	703030	Počet jízd realizovaných s využitím nově pořízených či inovovaných systémů v dopravě	počet (jízd)	Indikátor je určen pro projekty v oblasti interoperability v železniční dopravě v rámci naplňování požadavků TSI TAF a TSI TAP. Indikátor vystihuje zavedení aktualizovaných telematických aplikací v nákladní a osobní dopravě v souladu s platnými technickými specifikacemi pro interoperabilitu. Indikátor je definován jako průměrný počet jízd vozidla. Jízdou se rozumí pohyb vozidla využívající informační systém, který aplikuje funkční a technické oblasti v rámci TSI TAF a TSI TAP. Jednou jízdou vlaku se rozumí jeden vstup po systému. Lze určit dle jízdního řádu (tzn. přidělení kapacity dle jízdního řádu). Cílová hodnota bude určena jako hodnota za rok platnosti jízdního řádu následujícího po ukončení projektu.
5	Implementace subsystému kolejová vozidla	výstup	703010	Počet modernizovaných vozidel pro drážní	ks	Vozidlový park používaný v železniční dopravě musí být postupně v souladu s TSI. Zajištění souladu s TSI povede k efektivnějšímu

- nákladní vozy - splnění hlukových požadavků			dopravu v oblasti interoperability		naplňování cíle jednotného evropského železničního trhu. Indikátor bude sledovat nárůst vybavených vozidel železniční dopravy v souladu s interoperabilitou (TSI CCS - vlakové zabezpečení; TSI LOC&PAS – systém měření energie, TSI ENE - umožnění provozu na systému 25kV/50Hz, TSI TAF a TSI-TAP – telematické aplikace v nákladní a osobní přepravě, TSI WAG, NOI- hluk).
	výsledek	703060	Podíl nákladních vozů splňujících hlukové limity	%	Podíl nákladních vozů splňujících hlukové limity v souladu s TSI NOI (technické specifikace v oblasti hluku) a TSI WAG (technické specifikace subsystému kolejová vozidla - nákladní vozy) z celkového počtu nákladních vozů dopravce / vlastníka. Splnění hlukových limitů stanovených v TSI NOI je nutné k zajištění interoperability železničních nákladních vozů.

## 6. PŘEDMĚT, OBSAH A KRITÉRIA HODNOCENÍ ŽÁDOSTI O POSKYTNUTÍ PODPORY

### 6.1. PŘEDMĚT A PŘÍJEMCI PODPORY

**Předmětem podpory** poskytované v rámci tohoto Programu VP jsou investice:

#### **PP 1: Implementace subsystému řízení a zabezpečení ERTMS – Evropský systém řízení železniční dopravy**

Předmětem podpory bude vybavování železničních vozidel palubními jednotkami ETCS nebo modernizace (upgrade) palubních jednotek ETCS již instalovaných na vozidlech na novější verzi dle technických požadavků správce infrastruktury, definovaných především v Národním implementačním plánu ERTMS a pokynu provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy „Testy kompatibility palubních a traťových částí systému ERTMS/ETCS úrovně 2“ v platném znění.

K dosažení cíle stanoveného vnitrostátním prováděcím plánem ERTMS<sup>5</sup> podle odhadů do roku 2025 zapotřebí zhruba 1 100 vozidel vybavených palubními částmi ETCS a do roku 2030 by systémem ETCS mělo být vybaveno přibližně dalších 900 vozidel.

#### **PP 2: Implementace subsystému kolejová vozidla – lokomotivy a nákladní vozy – naplnění požadavků na digitální železnici**

Předmětem podpory je modernizovat lokomotivy a nákladní vozy za účelem splnění požadavků na postupnou automatizaci a digitalizaci postupů železniční nákladní dopravy v souladu s technickými specifikacemi pro interoperabilitu (dále jen „TSI“)<sup>6</sup>.

Podprogram umožňuje podpořit zavádění digitálního automatizovaného spřahovacího systému (DAC)<sup>7</sup> včetně souvisejících zařízení. Tento systém umožní zvýšit kapacitu a produktivitu, čímž podpoří cíl Zelené dohody spočívající v přechodu z jiných druhů dopravy na dopravu železniční.

---

<sup>5</sup> Viz Národní implementační plán ERTMS České republiky: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Drazni-doprava/Evropska-unie-na-zeleznici/Evropska-unie-na-zeleznici/NIP-ERTMS-2017.pdf.aspx?lang=cs-CZ>. V roce 2017 přijala Komise prováděcí nařízení (EU) 2017/6 ze dne 5. ledna 2017 o evropském prováděcím plánu evropského systému řízení železničního provozu (Úř. věst. L 3, 6.1.2017, s. 6), které jako cílové datum pro zavedení ERTMS stanoví rok 2030. Členské státy jsou povinny vypracovat vnitrostátní prováděcí plány na období nejméně 15 let a každých pět let je aktualizovat. Vnitrostátní prováděcí plány musí popisovat opatření členských států k dosažení souladu s příslušnými normami ERTMS a stanovit kroky, které je třeba dodržet při zavádění plně interoperabilních subsystémů „řízení a zabezpečení“.

<sup>6</sup> TSI definují technické a provozní normy, které musí každý subsystém nebo část subsystému splňovat, aby vyhovovaly základním požadavkům a byla zajištěna interoperabilita železničního systému Evropské unie. [https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability\\_en](https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability_en)

<sup>7</sup> Viz nařízení Komise (EU) č. 321/2013 ze dne 13. března 2013 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – nákladní vozy“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení rozhodnutí Komise 2006/861/ES (Úř. věst. L 104, 12.4.2013, s. 1), ve znění pozdějších předpisů, a nařízení Komise (EU) č. 1302/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 228), ve znění pozdějších předpisů.

Přechod na automatické digitální spřáhlo je zásadní strategickou otázkou budoucnosti železniční nákladní dopravy v Evropě.

Přínosy plynoucí z přechodu na automatické digitální spřáhlo je možné v plném rozsahu využívat pouze tehdy, pokud bude automatickým digitálním spřáhlem vybaven dostatečný počet vozidel využívaných v nákladní dopravě. Smíšený provoz vozů s klasickým a s automatickým digitálním spřáhlem v rámci jednoho provozního konceptu je sice technicky možný, ale je velmi provozně náročný.

Jednorázové náklady na vybavení však budou poměrně vysoké. Přímé náklady z hlediska vlastníků a provozovatelů nákladních vozů a lokomotiv budou zpočátku vyšší, než úspory plynoucí z přechodu na automatické digitální spřáhlo. Pro urychlení celého procesu a zmírnění potenciálních negativních dopadů na železniční sektor je proto nezbytná podpora z veřejných prostředků.

### **PP 3: Implementace subsystému kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob – umožnění provozu vozidel na systému 25 kV/50 Hz**

Předmětem podpory bude úprava EHV vybavených pouze pro provoz na stejnosměrném systému 3 kV tak, aby byla schopna provozu i ve střídavém systému 25 kV/50 Hz. Střídavý systém je z hlediska svých technických vlastností i investiční náročnosti výhodnější a dle schválené Koncepce přechodu na jednotnou napájecí soustavu je cílovým napájecím systémem tratí ve správě Správy železnic, s.o.

Podprogram usnadňuje úpravu vozového parku určeného pouze pro provoz na stejnosměrném systému 3 kV, jehož existence by jinak mohla bránit rozhodnutí správce infrastruktury o přechodu na střídavý systém 25 kV/50 Hz.

### **PP 4: Implementace subsystému telematika – telematické aplikace v nákladní dopravě a telematické aplikace v osobní dopravě**

Předmětem podpory bude zavádění a aktualizace telematických aplikací v nákladní a osobní dopravě v souladu s platnými technickými specifikacemi pro interoperabilitu.

Využívání telematických aplikací, zajišťujících dostatek kvalitních informací, je nezbytným předpokladem pro řádné fungování dopravního procesu v železniční dopravě včetně organizace osobní a nákladní dopravy, čímž se dále přispěje ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti železniční dopravy.

Využívání telematických aplikací v nákladní dopravě zvyšuje spolehlivost přepravy a snižuje náklady na přepravní řetězec a zároveň zlepšuje sledování pohybu vozů (majetku dopravce nebo jiného vlastníka) i přepravovaného zboží. V osobní dopravě se to týká především spolupráce při odbavování a informování cestujících, a to i mezi různými druhy dopravy s cílem zvýšení návaznosti spojů.

V nákladní dopravě bylo v rámci naplňování požadavků TSI TAF během období OPD 2007-2013 realizováno několik projektů (modernizace informačních systémů nákladních dopravců a realizace určitého projektu ze strany SŽ, vnitrostátního provozovatele železniční infrastruktury v České republice).

V rámci tohoto podprogramu budou kromě trvalého plnění požadavků TSI TAF realizovány i projekty týkající se požadavků vyplývajících z TSI TAP. Ty budou zahrnovat například výměnu dat v průběhu přípravy jízdních řádů, tarifní údaje, rezervace, tisk přepravních dokladů a pomoc cestujícím se zdravotním postižením. K tomu je zapotřebí zajistit vybavení potřebnými informačními systémy podle požadavků definovaných v platných TSI TAF a TSI TAP.

#### **PP 5: Implementace subsystému kolejová vozidla - nákladní vozy – splnění hlukových požadavků dle technických specifikací pro interoperabilitu**

Předmětem podpory bude přestrojení brzdových špalíků nákladních vozů tak, aby byly splněny hlukové limity dle platných technických specifikací pro interoperabilitu.

Vzhledem k delší životnosti železničního vozového parku je v provozu stále velké množství vozidel, která neplní hlukové limity stanovené v TSI NOI a TSI WAG. Tento podprogram podporuje vybavování nákladních vozů nekovovými zdržemi namísto kovových.

**Příjemce podpory** lze rozdělit do dvou kategorií:

- (1) Podniky železniční dopravy s licenci (osobní a nákladní doprava pro PP 1–4, pouze nákladní doprava pro PP 5), které vlastní nebo provozují kolejová vozidla, a vlastníci kolejových vozidel, kteří nejsou železničními podniky.
- (2) SŽ: státní organizace založená na základě zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, která hospodaří s majetkem státu a je ze zákona povinna ve veřejném zájmu zajišťovat provozování celostátní železniční dráhy a regionálních drah ve vlastnictví státu. SŽ může být příjemcem podpory pouze u PP 1 a 4.

Jakákoli diskriminace na základě státní příslušnosti železničního podniku a/nebo vlastníků vozidel je vyloučena. Příjemcem dotace může být fyzická a právnická osoba (dále jen „dopravce“) dle § 25 a násl. zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“), která má oprávnění k provozování drážní dopravy a zároveň dle § 31a a násl. zákona o dráhách má osvědčení dopravce. Kromě toho je drážní úřad podle § 71 odst. 1 a odst. 3 správního řádu povinen zaregistrovat vozidlo bez zbytečného odkladu. Pokud to není možné, musí tak učinit nejpozději do 30 dnů od zahájení řízení za účelem registrace vozidla. Registrace je bezplatná.

Způsobilé pro podporu v rámci režimu jsou všechny společnosti, které mají sídlo, zastoupení, pobočky, organizační složky nebo dceřiné společnosti v České republice. V tomto ohledu nemusí být žadatelé usazeni převážně v České republice, postačuje vedlejší provozovna.

Podporována mohou být vozidla již zařazená do provozu. Výjimkou je PP 1, v jehož rámci lze podporovat i nová železniční vozidla. Příslušná výzva v PP1 pak může být blíže zacílena pouze na konkrétní typ vybavování palubními jednotkami ETCS, tzn. např. výhradně na již provozovaná vozidla (retrofitting, upgrade) či na nová vozidla (fitment). Popřípadě mohou být ve výzvě v PP1 podporovány i všechny typy vybavování vozidel. Konkrétní nastavení příslušné výzvy bude záviset na aktuální potřebě prioritizace vybavování vozidlového parku.

V případě nových kolejových vozidel (fitment) pak musí být náklady na instalaci a zařízení palubní jednotky ETCS prokazatelně odlišeny, přičemž podkladem bude jak položkový rozpočet nabídky vítězného uchazeče v rámci provedeného zadávacího/výběrového řízení, tak následná fakturace, kdy v rámci této dokumentace budou příslušné položky odděleně evidovány. Pokud toto, z důvodu, že výběrová/zadávací řízení na nová kolejová vozidla byla zahájena před datem vyhlášení výzvy, nebude možné, lze určit výši způsobilých výdajů na pořízení a instalaci zařízení ETCS jiným prokazatelným způsobem, který bude naplňovat základní principy způsobilosti výdajů - výdaj musí být přiměřený, identifikovatelný, prokazatelný a doložitelný (například na základě dodatečného vyčíslení dodavatele, které bude jako upřesňující popis přiloženo k předkládané fakturaci v rámci žádosti o platbu).

U ostatních vozidel budou způsobilé náklady stanoveny jako součet ceny zařízení a ceny instalace zařízení ve vozidle. Na podporu v rámci PP 1, 2, 3 a 5 budou mít nárok pouze vozidla registrovaná v NVR nebo EVR s oblastí použití v ČR, tj. vozidla způsobilá pro provoz na dráze celostátní a dráhách regionálních na území ČR.

V případě pořízení nového vozidla v rámci PP1 bude tato příloha výpis z NVR, resp. EVR, případně doklad o rezervaci ev.číslo v NVR, resp. EVR budoucích nových vozidel, doložena nejpozději s podáním Závěrečné žádosti o platbu.

PP 4 se týká telematických aplikací a s vozidly souvisí pouze nepřímo.

## **6.2. ZPŮSOBILÉ VÝDAJE**

Způsobilost výdajů Programu VP „Zajištění interoperability v železniční dopravě“ se řídí rámcem, který je stanoven v Metodickém pokynu pro způsobilost výdajů a jejich vykazování v programovém období 2021-2027.

Společné zásady pro způsobilost výdajů jsou uvedeny v Pravidlech pro žadatele a příjemce, kap. 18 „Způsobilost výdajů“. Níže je uvedeno zpřesnění výdajů považovaných za způsobilé v rámci tohoto Programu VP:

- a) propláceny mohou být pouze skutečně vzniklé výdaje vynaložené v souladu s cíli programu a bezprostředně související s realizací projektu;
- b) ZV musí být vynaloženy až po podání žádosti o podporu (pokud není výzvou specifikováno jinak);

c) ZV musí být řádně doložené doklady o jejich zaplacení.

**Způsobilými výdaji jsou v rámci Programu VP výdaje na dosažení technologické úrovně, která je daná předpisy uvedenými v tabulce Charakteristika podporovaných investic podle podprogramů.**

**V rámci PP 4 jsou způsobilými výdaje související s pořízením nových informačních systémů, které budou v souladu s TSI-TAF nebo TSI-TAP či upgrade stávajících informačních systémů, jehož výsledkem bude soulad informačního systému s TSI-TAF nebo TSI-TAP.**

**Způsobilé výdaje v rámci všech PP musí dále splňovat následující podmínky:**

- Musí být vynaloženy na předem stanovené účely a v souladu s cíli Programu VP
- Musí odpovídat veřejné podpoře dle notifikace programu
- Musí být vynaloženy nejdříve v den podání žádosti o podporu
- Musí být vynaloženy v rámci období stanoveného v právním aktu
- Musí být před proplacením z OPD prokazatelně uhrazeny příjemcem dotace
- Musí být doloženy průkaznými doklady

PP	Popis způsobilých výdajů
1	Zhotovení projektové dokumentace zástavby palubní části ETCS Schválení typové zástavby palubní části ETCS Centrální počítač EVC (European Vital Computer) Záznamová jednotka JRU (Juridical Recording Unit) Zobrazovací jednotka DMI (Driver-Machine Interface) Přenosový modul balízy BTM (Balise Transmission Module) vč. antény pro čtení balíz Rozhraní palubní části ETCS a vozidla (navázání na řídicí a brzdový systém vozidla) TIU (Train Interface Unit) Systém odometrie LTM (Loop Transmission Module) STM (Specific Transmission Module), resp. rozhraní systému ETCS a vlakového zabezpečovacího systému třídy B Euroradio subsystem



	<p>Zabudování palubní části ETCS do vozidla</p> <p>Provedení zkoušek kompatibility za účelem získání průkazu způsobilosti palubní části ETCS od DÚ či ERA</p>
2	<p>Náklady na projektovou část instalace digitálního automatického nebo semipermanentního spřáhla do nákladního vozu nebo do lokomotivy určené pro nákladní dopravu</p> <p>Automatické spřáhlo Typu 10 nebo jiného interoperabilního typu dle TSI LOC&amp;PASS nebo odpovídající hybridní nebo semipermanentní spřáhlo včetně pružného uložení, zásuvek a kabeláže pro elektrickou a datovou část a jejich instalace do vozidla</p> <p>Senzory a ovládací prvky pro definované funkce na voze</p> <p>Palubní jednotka pro zpracování dat ze senzorů na voze</p> <p>Elektrická výzbroj pro palubní elektrickou síť (transformátor a záložní baterie)</p> <p>Vybavení vozů a lokomotiv zařízením pro elektro-pneumatickou brzdu</p> <p>Náklady na schvalovací proces</p> <p>Další náklady související s instalací digitálního automatického spřáhla a dalších souvisejících funkcionalit do nákladního vozu nebo do lokomotivy</p>
3	<p>Projektová dokumentace pro přestavbu vozidla pro provoz na systému 25 kV / 50 Hz</p> <p>Elektrická výzbroj pro provoz na systému 25 kV / 50 Hz</p> <p>Schválení typové zástavby</p> <p>Přestavba vozidla</p>
4	<p>Nové informační systémy</p> <p>Aktualizace existujících informačních systémů dle požadovaných specifikací</p>
5	<p>Kompozitní brzdové špalíky kategorie LL nebo K schváleného typu</p> <p>Přestrojení vozu včetně nezbytných úprav brzdového systému</p> <p>Úprava označení vozu</p> <p>Test brzd</p> <p>Reprofilace a přeměření kol pro dosažení předepsaných parametrů</p>

### 6.3. NEZPŮSOBILÉ VÝDAJE

**Nezpůsobilými výdaji v rámci všech PS jsou:**

- DPH, daň z příjmů, silniční, z nemovitostí, darovací, dědická, apod.
- Splátky půjček a úvěrů
- Sankce a penále
- Náklady na záruky, pojištění, úroky, bankovní poplatky, kursové ztráty
- Celní a správní poplatky
- Provozní náklady
- Práce realizované na cizím majetku, a to i v případě, že souvisí s cíli daného projektu (výjimku představují výdaje na cizím majetku, který žadatel využívá na základě nájemní smlouvy)
- Opravy a údržba
- Osobní náklady
- Účetně nedoložené výdaje.

## 6.4. PŘEDKLÁDÁNÍ A OBSAH ŽÁDOSTI O PODPORU

Při zpracování a podávání žádosti o podporu se žadatel řídí **Pravidly pro žadatele a příjemce** zveřejněnými na [www.opd.cz](http://www.opd.cz) v rámci dokumentace příslušné výzvy. Výzvou jsou specifikovány podmínky, doba trvání podpory, alokované prostředky pro tuto výzvu a lhůta pro podávání projektových žádostí. Výzva obsahuje také odkaz na tyto specifické podmínky, které detailně specifikují obsah vlastní žádosti o podporu. Společně s výzvou jsou na stejném místě zveřejněny i všechny další relevantní dokumenty, které s danou výzvou přímo souvisí (tzv. dokumentace výzvy). Přehled všech příloh žádosti o podporu včetně upřesnění jejich rozsahu a konkrétního obsahu je součástí dokumentace výzvy v rámci těchto specifických podmínek.

Nástrojem pro pořízení žádosti o podporu pro žadatele je elektronický nástroj **ISKP21+** zpřístupněný žadatelům na [ISKP21+ \(mssf.cz\)](http://ISKP21+(mssf.cz)), který je určen pro vyplňování a podávání elektronické žádosti o podporu a tvoří součást Monitorovacího systému evropských strukturálních a investičních fondů pro programové období 2021-2027 (dále jen MS2021+). Detailní popis fungování komunikace v IS KP21+ je popsán v **Uživatelské příručce ISKP21+ a v Doplňujících informacích pro vyplnění žádosti v ISKP21+**.

V názvu projektu nelze použít pouze obecný název (např. Jednotky ETCS, Výzva č. XY apod.).

Prostřednictvím aplikace probíhá elektronické podání žádosti o podporu a realizace procesů jako je správa žádostí o podporu/projektů, jejich monitoring a administrace projektů (vypracování Zpráv o realizaci, žádostí o platbu apod. a jejich elektronické podání).

Po provedení systémové kontroly vyplněnosti dat žádosti v systému IS KP21+ je žádost finalizována a prostřednictvím systému předána signatářům k podpisu. **Podání resp. podpis žádosti o podporu probíhá výhradně prostřednictvím kvalifikovaného elektronického podpisu** a musí být k žádosti připojen přímo v IS KP21+, proto osoba oprávněná k podpisu dokumentu musí být registrovaným uživatelem této aplikace a musí disponovat kvalifikovaným elektronickým podpisem.

Finalizovaná a elektronicky podepsaná žádost o podporu (včetně příloh) musí být v rámci výzvy otevřená pro podávání žádostí o podporu podána elektronickou cestou v IS KP21+ na ŘO OPD.

POVINNÉ PŘÍLOHY ŽÁDOSTI O PODPORU	
1.	Doklady o prokázání vlastnických vztahů
2.	Posouzení finančního zdraví žadatele
3.	Investiční záměr - Podklady pro technicko-ekonomické hodnocení
4.	Identifikace vlastnické struktury žadatele (čestné prohlášení)

5.	Finanční rozpočet projektu
6.	Harmonogram realizace projektu
7.	Výpočet indikátorů nebo slovní popis přínosů projektu k naplňování stanovených cílů (výsledků OPD)
8.	Ověření podniku v obtížích
9.	Prohlášení k DNSH a CP
	Čestné prohlášení a souhlasy žadatele

### Detailní specifikace požadovaných příloh žádosti:

#### *Ad 01 Doklad o prokázání vlastnických vztahů*

Příjemce podpory v rámci PP 1, 2, 3 a 5 musí být vlastníkem anebo provozovatelem podporovaného vozidla. Vztah žadatele o podporu k vozidlu bude doložen **výpisem z NVR, resp. EVR**. Pokud tento údaj o provozovateli vozidla není v registru, doloží příjemce právo k užívání vozidla (např. nájemní smlouvou). V případě pronajatých vozidel přikládá žadatel i písemný souhlas pronajímatele/vlastníka s realizací záměru. U PP 1, 2, 3 a 5 musí být provozovatel vozidla současně dopravcem, tj. musí mít licenci pro provozování železniční dopravy a osvědčení dopravce vydané Drážním úřadem nebo ERA. U PP 4 se vlastnické vztahy dokládají příslušnou smlouvou pouze v případě, pokud je předmětem žádosti o podporu upgrade existujících aplikací. V případě pořízení nového vozidla (fitment) v rámci PP1 bude výpis z NVR, resp. EVR, případně doklad o rezervaci ev.číslo v registru budoucích nových vozidel doložen nejpozději s podáním Závěrečné žádosti o platbu.

V případě, že „Doklady o prokázání vlastnických vztahů“ v rozsahu výše uvedeném nejsou v okamžiku předložení žádosti o podporu k dispozici, může žadatel tuto přílohu nahradit dokumentem s detailním popisem stávajících a budoucích vlastnických vztahů dotčených vozidel. Veškeré požadované doklady o prokázání vlastnických vztahů v souladu s požadavky na obsah přílohy č. 1 musí být žadatelem doloženy nejpozději před vydáním právního aktu o poskytnutí podpory.

#### *Ad 02 Doklady k posouzení finančního zdraví*

Jedná se o posouzení ekonomických ukazatelů hospodaření žadatele, které se zakládá na účetních údajích minimálně za poslední dvě účetní uzavřená období (období za posledních uzavřených 24 kalendářních měsíců). Žadatel vyplní jednoduchý výpočtový formulář v programu MS Excel a doloží podklady pro kontrolu správnosti vyplnění (daňová přiznání – prostá elektronická kopie). Vzor přílohy s pokyny pro vyplnění je přiložen v dokumentaci výzvy pod odkazem „Vzory

vybraných příloh žádosti o podporu“ jako **vzor 02**. Výjimku z povinnosti vyplnění této přílohy má SŽ.

### ***Ad 03 Podklad pro technicko-ekonomické hodnocení***

Investiční záměr včetně zdůvodnění účelu a požadované výše podpory.

S ohledem na požadavky § 12 odst. 7 Rozpočtových pravidel obsahuje investiční záměr věcné, časové a finanční určení akce, její technicko-ekonomické zdůvodnění a vyjádření efektivnosti vložených prostředků spolu se specifikací požadavků na zabezpečení provozu budované nebo obnovované kapacity. Podrobný popis investičního záměru musí obsahovat důvodovou zprávu v členění:

- popis současného stavu ve vazbě k hodnotícím kritériím (stáří vozidla, počet km ujetých za rok na tratích provozovaných Správou železnic, s.o., počet zpráv realizovaných podle TSI TAF, TSI TAP během definovaného období před podáním žádosti, počet cest vlaků schopných vysílat zprávy podle TSI TAF a TSI TAP)
- odůvodnění nutnosti investice včetně prokázání skutečnosti, že bez podpory by se investice nerealizovala (prokázání existence motivačního účinku);
- vyhodnocení efektivnosti investice a návratnosti;
- technický popis pořizovaného majetku nebo jeho zhodnocení a předpokládané využití;
- průkaz způsobilosti vozidla<sup>8</sup> nebo Povolení k uvedení drážního vozidla na trh (pouze pro podprogramy 1 až 3), v případě pořízení nového vozidla v rámci podprogramu 1 je požadováno doložení průkazu způsobilosti nejpozději s předložením Závěrečné žádosti o platbu;
- popis vyhodnocení přínosu zejména ve vztahu k výsledkovému indikátoru
- doložení všech relevantních údajů nezbytných pro posouzení projektu dle platných Kritérií výběru projektů (zejména kritérium Technické řešení)

Naplnění přínosu vykazuje žadatel v rámci výsledkových indikátorů ve **vzoru 07**, který je přiložen v dokumentaci výzvy pod odkazem „Vzory vybraných příloh žádosti o podporu“.

Součástí přílohy 03 Podklad pro technicko-ekonomické zdůvodnění je také hodnocení efektivnosti investice a návratnosti. Žadatel zpracovává toto hodnocení dle Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb v platném znění.

---

<sup>8</sup> Bod 2.5 (28) Rozhodnutí Komise ve věci Státní podpora SA.103325(2022/N).

Kompletní Rezortní metodika je k dispozici na webu Zprostředkujícího subjektu zde: <https://www.sfdi.cz/pravidla-metodiky-a-ceniky/metodiky/>

Konkrétně se postupuje v souladu s přílohou č. 12 tohoto dokumentu, která představuje samostatnou Metodiku hodnocení ekonomické efektivity pro projekty zaměřené na pořízení železničních kolejových vozidel a zavádění interoperability na železničních kolejových vozidlech. Tato příloha byla zpracována primárně pro hodnocení projektů v rámci Operačního programu Doprava 2014-2020, nicméně je aplikovatelná i pro Program Doprava 2021-2027. Součástí metodiky je také výpočtový sešit pro MKA. V souladu s požadavky metodiky je pro projekty nezbytné zpracovat také finanční analýzu (FA), a to s využitím aktuálně platného vzoru rezortních CBA tabulek. Příloha č. 12 rezortní metodiky a nezbytné sobory pro zpracování MKA a FA budou zveřejněny také v rámci doplňujících podkladů výzvy.

#### ***Ad 04. Identifikace vlastnické struktury žadatele***

Žadatel o podporu, který je právnickou osobou, předloží v rámci žádosti o podporu mj. údaje vyžadované § 14 odst. 3 písm. e) Rozpočtových pravidel, resp. § 10a odst. 3 písm. f) zákona č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů (dále „zákon o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů“), tj:

1. informace o identifikaci osob jednajících jménem žadatele s uvedením, zda tyto jednají jako jeho statutární orgán nebo zda tyto osoby jednají na základě udělené plné moci,

2. údaje o skutečném majiteli právnické osoby podle zákona upravujícího evidenci skutečných majitelů ve formě úplného výpisu platných údajů a údajů, které byly vymazány bez náhrady nebo s nahrazením novými údaji, jedná-li se o evidující osobu; v případě, že je žadatel o dotaci zahraniční právnickou osobou, doloží 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, společenská smlouva, zakladatelská listina nebo stanovy,

3. informace o identifikaci osob, v nichž má podíl, a o výši tohoto podílu.

Tyto údaje budou předloženy v rámci Čestného prohlášení. Vzor je součástí dokumentace výzvy jako

**vzor 04** pod odkazem „Vzory vybraných příloh žádosti o podporu“. Žadatel v ISKP21+ připojuje sken tohoto vyplněného a podepsaného čestného prohlášení. Žadatel je povinen uvést v čestném prohlášení informace minimálně v rozsahu uvedeném ve vzoru.

Žadatel k žádosti o podporu nedokládá dokumenty, které prokazují informace uvedené v čestném prohlášení (s výjimkou výpisu z Evidence skutečných majitelů a popřípadě plné moci). V případě

vyzvání ze strany ŘO, PO, AO, EK nebo EÚD musí být žadatel, resp. Příjemce, schopen správnost údajů průkaznými dokumenty doložit. Žadatel má povinnost oznamovat případné změny informací uvedených v čestném prohlášení.

Pokud se jedná o žadatele, který není evidující osobou podle zákona č. 37/2021 Sb. o evidenci skutečných majitelů, zejm. tedy osobu, pro kterou ve smyslu § 7 zákona o evidenci skutečných majitelů platí, že skutečného majitele nemá, pak žadatel o podporu uvede v rámci požadovaných údajů dle bodu 2 právě tuto skutečnost.

Dle § 7 tedy skutečného majitele nemají zejména následující žadatelé OPD:

- Ředitelství silnic a dálnic ČR
- Správa železnic, státní organizace
- Města či jejich příspěvkové organizace a jimi 100 % vlastněné společnosti

### ***Ad 05 Finanční rozpočet projektu***

Finanční rozpočet projektu tvoří dokumenty Rozpočet projektu - tabulka rozpočtu (**vzor 05a**) a Podrobný položkový rozpočet (**vzor 05b**).

Pro PP 1 se ve vzoru 5a uvádějí celkové způsobilé náklady pouze do výše odpovídající limitní výši podpory, která u podprogramu 1 na vybavení jednoho vozidla palubní jednotkou ETCS činí 23 400 000 Kč v případě prototypu a 8 500 000 Kč v případě pořízení nového vozidla vybaveného jednotkou ETCS, modernizace a upgrade palubních jednotek ETCS již instalovaných na vozidlech na novější verzi dle technických požadavků správce infrastruktury, nebo vybavení vozidla jednotkou ETCS v rámci sériové zástavby (retrofitting).

V případě, že by vypočítaná výše podpory z věcně způsobilých nákladů byla vyšší než limitní hodnota podpory, žadatel upraví položku 1 a 2 vzoru 05a tak, aby limitní výše podpory na všechna podporovaná vozidla odpovídala 85% z celkových upravených způsobilých nákladů. Způsobilé náklady nad rámec této upravené limitní částky budou zařazeny mezi nezpůsobilé náklady položky 1 a 2.

Tuto upravenou výši způsobilých nákladů vyplní žadatel i do žádosti v rámci systému ISKP 21+, přičemž příloha č. 05b žádosti o podporu bude kalkulovat s předpokládanými reálnými hodnotami věcně způsobilých nákladů. V případě, že žadatel v žádosti o podporu žádá dotaci na prototyp i sérii, vyplňuje tabulku v příloze č. 05b dvakrát (1x prototyp, 1x série)

Dle uvážení žadatele je možné doložit i další rozpočtovou dokumentaci tak, aby při věcném hodnocení bylo možné posoudit adekvátnost stanovených nákladů s přihlédnutím ke stupni přípravy dokumentace. Vzory dokumentů přílohy č. 5 jsou přiloženy v dokumentaci výzvy pod odkazem „Vzory vybraných příloh žádosti o podporu“ jako vzor 05a, a vzor 05b ve variantách pro jednotlivé podprogramy.

### ***Ad 06 Harmonogram realizace projektu***

Vzor přílohy je přiložen v dokumentaci výzvy pod odkazem „Vzory vybraných příloh žádosti o podporu“ jako **vzor 06**.

#### ***Ad 07 Výpočet indikátorů nebo slovní popis přínosů projektu k naplňování stanovených cílů (výsledků OPD)***

Žadatel zpracovává tuto přílohu z důvodu použití indikátorů projektu, u kterých je jejich plánovaná hodnota získána výpočtem ze vstupních parametrů, které nemusí být v žádosti vždy explicitně uvedeny či způsob jejich stanovení nemusí být jednoznačně zřejmý. Příloha slouží k ověření správnosti žadatelem provedených výpočtů plánovaných hodnot indikátorů. Vzor přílohy je přiložen v dokumentaci výzvy pod odkazem „Vzor vybraných příloh žádosti o podporu“ jako **vzor 07**. Podrobná definice jednotlivých indikátorů je uvedena v rámci „Karet indikátorů“, které jsou součástí dokumentace výzvy.

#### ***Ad 08 Ověření podniku v obtížích***

Formulář slouží k posouzení, zdali žadatel není podnikem v obtížích (PvO) ve smyslu článku 2 odstavce 18 Nařízení Komise (EU) 2023/1315. Formulář pro PvO vychází z přílohy č. 5 k Metodickému pokynu k ověřování podniku v obtížích při implementaci fondů EU v programovém období 2021-2027. Součástí výpočtového formuláře je i posouzení velikosti podniku. Řídící orgán upozorňuje, že v průběhu trvání výzvy může dojít k aktualizaci vzoru výpočtového formuláře. Žadatel vždy předkládá výpočet s použitím aktuálně zveřejněného vzoru výpočtového formuláře. Žadatel může být i po okamžiku předložení žádosti o podporu dodatečně vyzván k aktualizaci výpočtu za použití aktuálně zveřejněného vzoru výpočtového formuláře. Vzor přílohy s pokyny pro vyplnění je přiložen v dokumentaci výzvy pod odkazem „Vzor vybraných příloh žádosti o podporu“ jako **vzor 08**.

#### ***Ad 09 Podklady k posouzení DNSH a dopadu na klima***

Tato příloha žádosti o podporu slouží pro posouzení splnění požadavků vyplývajících z příslušného Sdělení komise ohledně Technických pokynů k prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu v období 2021-2027 (2021/C 373/01 ze dne 16. 9. 2021). V této souvislosti je součástí dokumentace výzvy také obecné odůvodnění, ze kterého vyplývá, že zavádění interoperability v železniční dopravě nevyžaduje specifické posouzení opatření z hlediska zásady „významně nepoškozovat“ na úrovni konkrétního projektu. Žadatel v rámci výzvy pouze dokládá přílohu, ve které prohlašuje, že předkládaný projekt je plně v souladu s obecným odůvodněním. V případě, že toto pro daný projekt neplatí, je žadatel povinen zpracovat vlastní odůvodnění.

Vzor přílohy (prohlášení) je přiložen v dokumentaci výzvy pod odkazem „Vzor vybraných příloh žádosti o podporu“ jako **vzor 09**.

Řídící orgán upozorňuje, že v průběhu trvání výzvy může dojít k aktualizaci vzoru podkladů k posouzení. Žadatel vždy předkládá přílohu s použitím aktuálně zveřejněného vzoru podkladů k



posouzení. Žadatel může být i po okamžiku předložení žádosti o podporu dodatečně vyzván k aktualizaci za použití aktuálně zveřejněného vzoru podkladů k posouzení.

### ***Ad - Čestné prohlášení a souhlasy žadatele***

Před předložením žádosti o podporu na Řídicí orgán OPD musí žadatel v rámci aplikace ISKP21+ společně s formulářem žádosti o podporu vždy elektronicky podepsat také níže uvedené čestné prohlášení.

Statutární orgán, resp. osoba oprávněná jednat za žadatele (dále jen "statutární orgán") prohlašuje, že:

Úvodní:

1. Žadatel splňuje „definici oprávněných žadatelů“ uvedenou ve výzvě.
2. Na stejné výdaje pro předložený projekt v rámci této žádosti o podporu nečerpá podporu z jiného fondu nebo nástroje Unie, případně téhož fondu, ale jiného programu nebo ze státního rozpočtu a dalších veřejných zdrojů. Výjimkou jsou pouze prostředky, které přímo souvisejí se spolufinancováním a předfinancováním operace.
3. Operace nebyla fyzicky ukončena nebo plně provedena před předložením žádosti o podporu bez ohledu na to, zda byly žadatelem provedeny všechny platby či nikoliv; operace je dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2021/1060 definována jako projekt, smlouva, opatření nebo skupina projektů, které byly vybrány řídicími orgány dotyčných programů nebo z jejich pověření a které přispívají k dosažení cílů priority nebo priorit.

Zajištění vlastních prostředků:

4. Má zajištěny prostředky na realizaci operace.

Konkurz, likvidace, insolvence, exekuce:

5. Není v konkurzu, nemá své záležitosti spravovány prostřednictvím soudů, nevstoupil do jednání o uspořádání dluhů se svými věřiteli, nepozastavili jeho činnosti a není v analogické situaci vznikající z podobného postupu stanoveného právními předpisy, není v likvidaci ve smyslu příslušných ustanovení zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, jeho úpadek nebo hrozící úpadek není řešen v insolvenčním řízení podle zákona č. 182/2006 Sb., o úpadku a jeho řešení (insolvenční zákon), ve znění pozdějších předpisů, a není proti němu vedena exekuce nebo výkon rozhodnutí.

Bezdlužnost:

6. Nemá žádné vymahatelné závazky vůči orgánům veřejné správy po lhůtě splatnosti (zejména daňové nedoplatky a penále, nedoplatky na pojistném a na penále na veřejném zdravotním pojištění, na pojistném a penále na sociálním zabezpečení a příspěvku na státní politiku zaměstnanosti, odvody za porušení rozpočtové kázně atd., či další nevypořádané finanční závazky

z jiných projektů spolufinancovaných z rozpočtu EU vůči orgánům, které prostředky z těchto fondů poskytují). Posečkání s úhradou závazků nebo dohoda o úhradě závazků a její řádné plnění se považují za vypořádané závazky. Na žadatele s finančním příspěvkem nebyl vydán inkasní příkaz po předcházejícím rozhodnutí Evropské komise prohlašujícím, že poskytnutá podpora je protiprávní a neslučitelná se společným trhem. Žadateli s finančním příspěvkem nebyla v posledních třech letech pravomocně uložena pokuta za umožnění výkonu nelegální práce podle § 5 písm. e) zákona č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti, ve znění pozdějších předpisů.

Při tomto prohlášení má na vědomí, že závazky, pro něž příslušný orgán rozhodl o posečkání s úhradou závazku či uzavřel dohodu o úhradě závazků, je-li řádně plněna, nejsou pro účely tohoto prohlášení považovány za závazky po lhůtě splatnosti.

Bezúhonnost:

7. Nebyl jako právnická osoba pravomocně odsouzen pro trestný čin, jehož skutková podstata souvisí s předmětem podnikání (činnosti) nebo pro trestný čin hospodářský nebo trestný čin proti majetku nebo se na něj tak podle zákona hledí.

8. Každý, kdo vykonává funkci statutárního orgánu, splňuje následující podmínky (s výjimkou osob, u kterých jsou pro výkon funkce statutárního orgánu nebo jeho člena stanoveny zvláštním právním předpisem, např. ust. § 17 odst. 4 zákona č. 341/2005 Sb., o veřejných výzkumných institucích):

a) nebyl pravomocně odsouzen pro trestný čin, jehož skutková podstata souvisí s předmětem podnikání (činnosti) nebo pro trestný čin hospodářský nebo trestný čin proti majetku nebo se na něj tak podle zákona hledí,

b) nebyl v posledních třech letech disciplinárně potrestán podle zvláštních právních předpisů upravujících výkon odborné činnosti, pokud tato činnost souvisí s předmětem projektu,

c) proti statutárnímu orgánu žadatele nebo jakémukoli jeho členovi není zahájeno nebo vedeno trestní řízení a nebyl(i) odsouzen(i) pro trestný čin, jehož skutková podstata souvisela s předmětem činnosti organizace nebo pro trestný čin hospodářský nebo trestný čin proti majetku,

d) poskytnutím podpory na projekt, který je předmětem žádosti o podporu, nedojde k porušení § 4c zákona č. 159/2006 Sb., o střetu zájmů, tj. nedojde k poskytnutí dotace obchodní společnosti, ve které veřejný funkcionář uvedený v § 2 odst. 1 písm. c) zákona č. 159/2006 Sb., o střetu zájmů, nebo jím ovládaná osoba vlastní podíl představující alespoň 25 % účasti společníka v obchodní společnosti (pozn.: § 2 odst. 1, písm. c) zákona č. 159/2006 Sb., se vztahuje na členy vlády nebo vedoucí jiného ústředního správního úřadu, v jehož čele není člen vlády).

Závěrečné:

9. Je si vědom povinnost přijmout opatření k ochraně finančních zájmů Unie, zejména pokud jde o předcházení podvodům, korupci, dvojímu financování a střetu zájmů a jejich odhalování a nápravu.
10. Povede řádnou evidenci výdajů a bude řádně evidovat a odlišovat zdroje (ve svém analytickém účetnictví nebo detailní účetní evidenci) a vazby zdrojů na jimi podpořené výdaje nebo jejich části.
11. Má zapsány pravdivé a aktuální údaje evidenci skutečných majitelů, pokud má tuto povinnost.
12. Je si vědom, že žadatel je vázán celým obsahem žádosti o podporu a je si také vědom možných právních dopadů v případě, kdy bude zjištěno, že byla poskytnuta podpora na základě nepravdivých údajů předložených žadatelem.
13. Všechny informace v předložené žádosti o podporu a jejích přílohách jsou pravdivé, úplné a odpovídají skutečnosti. V případě předkládání příloh v papírové i elektronické podobě, že tato data v papírových přílohách souhlasí s daty v elektronických přílohách.
14. Prohlašuje, že v rámci realizace příslušné operace zajistí uplatňování zásady „významně nepoškozovat“ (DNSH – do no significant harm).
15. Souhlasí s uchováním dat této žádosti o podporu v monitorovacím systému MS2021+.
16. Souhlasí s uveřejněním výstupů a výsledků operace, zejména identifikace operace (název, číselná označení), identifikace žadatele, struktury financování operace (včetně celkové finanční náročnosti a výše podpory) a účelu operace tam, kde je to vhodné, a s dalším využitím této žádosti o podporu pro účely publicity a informovanosti, zpracování analýz. Zveřejnění proběhne zejména na webových stránkách Řídicího orgánu a dále v příslušných informačních systémech (zejm. v MS2021+) a dále všude tam, kde je to pro účely implementace, monitorování či hodnocení projektů nezbytné.
17. Bere na vědomí, že ze strany Řídicího orgánu (Ministerstva dopravy) budou případným zájemcům poskytovány informace podle zákona o svobodném přístupu k informacím (zákon č. 106/1999 Sb. v platném znění) včetně všech dokumentů vydaných Řídicím orgánem v souvislosti s vyřízením této žádosti a další administrací poskytované podpory.
18. Zavazuje se k tomu, že o veškerých změnách předmětných údajů v průběhu administrativního procesu poskytnutí podpory, které nastanou, bude neprodleně informovat.
19. Umožní přístup k dokladům týkajících se činností, vnitřní struktury apod., a to kdykoliv v průběhu posuzování žádosti o podporu, jakož i při následné realizaci projektu a jeho udržitelnosti, za účelem posouzení, zda splňuje podmínky uvedené v tomto čestném prohlášení.

Závěrečné – specifické pro opatření 04 OPD:

20. Je/bude vlastníkem nebo provozovatelem kolejových vozidel, které jsou předmětem dotace a že tato vozidla jsou/budou zapsána v NVR, resp. EVR, nebo že je/bude vlastníkem informačního systému realizovaného v souladu s TSI TAF/TAP, který má být předmětem dotace-
21. Nezahájí realizaci projektu před podáním žádosti o podporu (v souladu s požadavkem na motivační účinek podpory).
22. Zajistí realizaci projektu v souladu se všemi podmínkami specifikovanými v Rozhodnutí o schválení veřejné podpory SA.103325(2022/N).

## 6.5. KRITÉRIA HODNOCENÍ

Program VP „Zajištění interoperability v železniční dopravě pro období 2023-2028“ má definovaná kritéria v souladu s parametry programu VP a v souladu se zaměřením jeho podprogramů<sup>9</sup> v dokumentu Kritéria výběru projektů OPD. Konkrétní aplikace platných kritérií výběru projektů bude v rámci procesu věcného hodnocení realizována prostřednictvím hodnotícího souboru, který je součástí dokumentace výzvy.

## 6.6. POSTUP HODNOCENÍ

Všechny projektové žádosti v rámci kolových soutěžních výzev jsou administrovány až po skončení příslušného kola výzvy a jsou vyhodnocovány tak, aby bylo možné posoudit kvalitu jednotlivých předložených projektů mezi sebou, čímž je zachována povinnost zacházet se žadateli, resp. projekty rovným způsobem.

Postupy a způsob hodnocení projektů jsou zpracovány v Modelu hodnocení projektů OPD, který je schvalován Monitorovacím výborem OPD a je zveřejněn na webových stránkách OPD jako součást dokumentace výzvy.

Pro hodnocení projektových žádostí předložených v rámci kolových soutěžních výzev je využíván jednokolový model hodnocení, kdy veškeré údaje nutné pro hodnocení jsou žadatelem předloženy v jeden okamžik v rámci jedné žádosti o podporu.

---

<sup>9</sup> Jedná se o kritéria, která jsou uvedena v dokumentu Kritéria výběru projektů OPD dostupného na adrese: <https://opd3.opd.cz/slozka/Kriteria-vyberu-projektu-OPD>, či v rámci dokumentace příslušné výzvy. Dokument je schvalován Monitorovacím výborem OPD 2021+

Hodnocení probíhá ve 2 fázích:

- 1) kontrola přijatelnosti a formálních náležitostí,
- 2) věcné hodnocení včetně případné analýzy rizik.

Pro každou ze dvou výše uvedených fází hodnocení existuje samostatná část souboru kritérií, které jsou popsány v dokumentu „**Kritéria výběru projektů**“ pro příslušné opatření. Tento dokument je schvalován Monitorovacím výborem OPD a je vždy součástí příslušné dokumentace výzvy.

Na základě výsledků věcného hodnocení (postup hodnocení je detailně popsán v platných PPŽaP) jsou projekty seřazeny dle výše bodového hodnocení (od nejvyššího po nejnižší). V případě, že se v seznamu vyskytují dva nebo více projektů se stejným počtem bodů, jsou tyto projekty řazeny dle data registrace žádosti. V případě, že projekty v součtu požadované podpory nepřesahují celkovou alokaci výzvy, budou postoupeny ke schválení podpory z OPD .

**Úspěšní žadatelé** jsou informováni řídicím orgánem o dalším postupu v souladu s podmínkami výzvy a jsou požádáni o doložení dokumentace potřebné pro vydání právního aktu o poskytnutí/ převodu podpory.

**Neúspěšní žadatelé** obdrží vyrozumění o výsledku hodnocení prostřednictvím MS2021+, a to nejpozději do 10 pracovních dní od ukončení dané fáze hodnocení a výběru projektů.

V případě kolové výzvy je schvalován / zamítán seznam projektů z celé výzvy. ŘO připraví na základě výstupů hodnotící komise souhrnnou informaci (seznam) o doporučených / nedoporučených žádostech ke spolufinancování z fondů EU. Tato informace je zaslána ministru dopravy ke schválení, a to společně s návrhy Schvalovacích protokolů doporučených projektů.

Projekty, které úspěšně prošly hodnocením, ale nebyly doporučeny k financování z důvodu vyčerpání alokace na výzvu, mohou být zařazeny mezi náhradní projekty do zásobníku projektů. V takovém případě ŘO OPD v oznámení upozorní žadatele na možnost pozdějšího vyzvání k podpisu právního aktu o poskytnutí podpory a to nejdéle do vyhlášení dalšího kola výzvy, případně na možnost podání projektu do další výzvy.

## **6.7. VYDÁVÁNÍ PRÁVNÍCH AKTŮ**

Po schválení/neschválení projektové žádosti ministrem dopravy informuje ŘO OPD žadatele o výsledku prostřednictvím MS2021+. V případě schválených projektů je žadateli zároveň zaslán podepsaný Schvalovací protokol s podmínkou následného podání žádosti o vydání právního aktu o poskytnutí podpory (Rozhodnutí o poskytnutí dotace – RoPD nebo rámcové smlouvy o financování projektu – RS). Žadatel předloží v souladu s Rozpočtovými pravidly podepsanou Žádost o vydání RoPD, a to formou žádosti o změnu prostřednictvím ISKP21+. Lze akceptovat i sken podepsaného dokumentu předloženého přes ISKP21+. S žádostí o změnu provede žadatel současně aktualizaci žádosti o podporu dle reálného stavu (výběrová řízení, finanční plán,

harmonogram, číslo bankovního účtu atp.). Vzor Žádosti o vydání RoPD včetně příloh je součástí dokumentace výzvy a je relevantní pouze u akcí/projektů financovaných s účastí státního rozpočtu. Vyplněný vzor žádosti je podkladem pro evidenci akce v IS Ministerstva financí – RIS ZED (Rozpočtový informační systém zjednodušené evidence dotací).

Povinnost evidence těchto akcí v RIS ZED vyplývá ze zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a nevztahuje se pouze na SŽ a na příjemce žádající o podporu v rámci PP 1, kde poskytnutá podpora je kryta z prostředků SFDI. V těchto případech jako právní akt bude uzavíraná mezi příjemcem a poskytovatelem dotace Rámcová smlouva o financování projektu. Při uzavírání Rámcové smlouvy bude postupováno dle pokynů Zprostředkujícího subjektu (Státního fondu dopravní infrastruktury).

## 7. MECHANISMUS FINANČNÍCH TOKŮ A PRAVIDLA PRO PŘEKLÁDÁNÍ ŽÁDOSTÍ O PLATBY

Financování programu se bude skládat z vlastních zdrojů (spolufinancování) příjemce a ze samotné dotace z prostředků EU (Fondu soudržnosti). Maximální výše podpory pro příjemce dotace je v jednotlivých PP stanovena na 50 % celkových způsobilých výdajů<sup>10</sup>, vyjma vybavování vozidel palubními jednotkami ETCS u PP 1, kde výše podpory je stanovena na max. 85% způsobilých výdajů.

Prostředky poskytnuté na předfinancování prostředků Fondu soudržnosti budou uvolňovány:

- ze státního rozpočtu kapitoly Ministerstva dopravy ČR a při jejich čerpání bude postupováno v plném rozsahu podle zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech, nebo
- z prostředků rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury v souladu se zákonem o SFDI č. 104/2000 Sb., v aktuálním znění.

Prostředky budou příjemcům poskytovány formou ex-post plateb, tj. na základě již uskutečněných výdajů. Vztahy s příjemci budou upraveny právním aktem (Rozhodnutím o poskytnutí dotace - RoPD nebo Rámcovou smlouvou o financování projektu – RS), který bude obsahovat podmínky čerpání dotace.

Průběh finančních toků v případě financování ex-post :

1. dodavatel vystaví fakturu na příjemce,
2. příjemce provede úhradu faktury dodavateli v plné výši z vlastních zdrojů,
3. příjemce předloží prostřednictvím monitorovacího systému žádost o platbu v termínech dle schváleného finančního plánu a nárokuje tak proplacení způsobilých výdajů v % výši stanovené v právním aktu.

Pravidla vedení účetnictví na úrovni příjemců jsou uvedena v Metodickém pokynu finančních toků a v Pravidlech pro žadatele a příjemce.

### Předkládání žádostí o platby

Žádosti o platby jsou příjemci předkládány a následně také propláceny v CZK. Žádost o platbu musí být vždy doložena požadovanými účetními doklady (tj. zejména zaplacenými fakturami a výpisy z účtu, které prokáží úhradu faktur).

---

<sup>10</sup> Dle ods. 17 Rozhodnutí Evropské komise ve věci státní podpory č. SA.103325(2022/N)– Zajištění interoperability v železniční dopravě na období 2023 - 2028

Společně s žádostí o platbu je ze strany příjemce předkládána Zpráva o realizaci projektu, ve které příjemce podpory uvede aktuální informace o pokroku realizace daného projektu. Podmínkou pro schválení žádosti o platbu je schválení Zprávy o realizaci ze strany ŘO.

Nejpozději společně s předložením Závěrečné žádosti o platbu předloží příjemce v Závěrečné zprávě o realizaci pro jednotlivé podprogramy také následující doklady:

- u projektů v rámci podprogramů 1 a 3 je dokládán průkaz způsobilosti vozidla nebo povolení uvedení vozidla na trh se zapsanými změnami dokládajícími dokončení realizace projektu,
- u projektů v rámci podprogramu 2 je dokládáno povolení typu vozidla nebo v případě lokomotiv povolení k uvedení vozidla na trh se zapsanými změnami dokládajícími dokončení realizace projektu, případně povolení ke zkušebnímu provozu modernizovaných vozidel,
- u projektů v rámci podprogramu 5 je dokládáno prohlášení Subjektu zodpovědného za údržbu (ECM) o provedené změně brzdového systému vozů.

Detailní postup předkládání žádostí o platbu včetně požadované dokumentace upravuje dokument Pravidla pro žadatele a příjemce, který je součástí dokumentace výzvy.



## 8. KONTROLNÍ ČINNOST V RÁMCI PROGRAMU VP

Kontroly budou prováděny v souladu s následujícími předpisy:

- Zákon č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád), ve znění pozdějších předpisů;
- Zákon č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů;
- Vyhláška Ministerstva financí ČR č. 416/2004 Sb., kterou se provádí zákon č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů;
- Zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů.

Příjemce je kromě platné a účinné legislativy povinen řídit se Podmínkami právního aktu o poskytnutí/převodu podpory.

Kontrolní systém a typy prováděných kontrol v rámci Programu VP jsou uvedeny v dokumentu Pravidla pro žadatele a příjemce pro Program Doprava 2021 – 2027 (dále také „OPD“).

Kontroly jsou prováděny:

- Řídicím orgánem Programu Doprava – Odborem fondů EU Ministerstva dopravy (ŘO OPD), případně jiným věcně příslušným odborem MD v roli správce programu
- Ministerstvem financí (Auditním orgánem, Platebním)
- Nejvyšším kontrolním úřadem
- Evropskou komisí
- Evropským účetním dvorem
- Evropským úřadem pro boj proti podvodům (OLAF),
- Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS),
- Orgány finanční správy (dále jen „OFS“)

Druhy kontroly (dle postupu kontrolní skupiny):

- Administrativní ověření
- Kontrola na místě
- Monitorovací návštěva

## Druhy kontroly prováděné ze strany ŘO OPD

- Kontrola před vydáním právního aktu o poskytnutí finanční podpory
- Kontrola veřejných zakázek
- Kontrola fyzické realizace
- Kontrola udržitelnosti projektu

ŘO OPD v případě nadlimitních zakázek a zakázek s vyšší hodnotou zahájených po uzavření právního aktu o poskytnutí podpory provede posouzení zadávacích podmínek před zahájením zadávacího nebo výběrového řízení a ještě před uzavřením smlouvy ověří správnost postupu zadavatele v zadávacím nebo výběrovém řízení. S ohledem na tuto skutečnost je nutné příslušnou dokumentaci zaslat k posouzení v dostatečném předstihu před plánovaným zahájením zakázky, resp. podpisem smlouvy – blíže viz Pravidla pro žadatele a příjemce, kap. 13.

## 9. UDRŽITELNOST PROJEKTU

Plnění podmínek trvalosti projektu v době udržitelnosti vychází z čl. 65 Obecného nařízení. Podmínky plnění udržitelnosti projektu jsou blíže specifikovány v Pravidlech pro žadatele a příjemce OPD a dále budou konkrétní podmínky pro zachování investice uvedeny v příslušném právním aktu o poskytnutí/převodu podpory.

Po celou dobu udržitelnosti musí být modernizované vozidlo (či jeho součást) podpořené v rámci podprogramů 1, 2, 3, 5 v provozuschopném stavu včetně dotovaných součástí tímto podprogramem anebo v případě telematických aplikací podpořených v rámci podprogramu 4 musí být zajištěna funkčnost systému.

# PP 1: IMPLEMENTACE SUBSYSTÉMU ŘÍZENÍ A ZABEZPEČENÍ ERTMS – EVROPSKÝ SYSTÉM ŘÍZENÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

## 1. ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PP

<b>Název PP:</b>	Implementace subsystému řízení a zabezpečení ERTMS – Evropský systém řízení železniční dopravy
<b>Celkový finanční objem podpory:</b>	1 950 550 000 Kč

## 2. VĚCNÉ CÍLE PP

Jediným věcným cílem PS 1 je **zajištění souladu českého železničního systému s požadavky definovanými TSI-CCS**, přičemž v rámci tohoto PP budou podporovány projekty v oblasti implementace palubní části evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS.

## 3. TECHNICKO-EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ CÍLŮ PP

Postup dosažení věcného cíle je dán **Národním implementačním plánem ERTMS (dále jen NIP)<sup>11</sup>**.

Z tohoto plánu vyplývá, že realizace PP v České republice bude přínosem zejména pro

- zvýšení úrovně bezpečnosti železniční dopravy,
- zvýšení cestovní rychlosti a propustnosti tratí,
- efektivní řízení dopravy,

---

<sup>11</sup> ERTMS - European Rail Traffic Management System - Evropského systému řízení železniční dopravy. Národní implementační plán ERTMS vč. Národní přílohy je k dispozici na této adrese Ministerstva dopravy ČR: <https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Drazni-doprava/Evropska-unie-na-zeleznici/Evropska-unie-na-zeleznici-Interoperabilita/NIP-ERTMS-2017.pdf.aspx?lang=cs-CZ>

- přístup vozidel českých dopravců na železniční síť sousedních zemí,
- rozvoj českého železničního průmyslu s pozitivním dopadem na zaměstnanost.

Národní implementační plán ERTMS řeší dvě základní oblasti, přičemž PP bude podporovat pouze ETCS (European Train Control System) - evropský vlakový zabezpečovací systém, který umožňuje jednak předávat osobě řídící drážní vozidlo informace o povolené rychlosti, a jednak neustále kontrolovat, že osoba řídící drážní vozidlo tyto pokyny dodržuje. Prostřednictvím systému ETCS předává traťová část do vlaku palubní části systému informace, které umožňují neustále zjišťovat maximální povolenou rychlost daného vlaku;

## ETCS

Příprava na implementaci ETCS byla zahájena v ČR již v roce 2001 a to zpracováním studií pro aplikaci ETCS v železniční síti ČR. Realizace pilotního projektu ETCS L2 na úseku Poříčany – Kolín (mimo) byla, s využitím finanční podpory z kohezního fondu Evropské unie, zahájena v roce 2005. Traťovou část (22 km dvoukolejná tratě) tvoří jedna rádio-bloková ústředna (RBC) připojená ke staničním, traťovým a přejezdovým zabezpečovacím zařízením, která zajišťuje přenos dat na vlak prostřednictvím GSM-R. Dále jsou součástí traťové části nepřepínatelné balízy. Palubní částí, včetně specifického přenosového modulu (STM) pro národní vlakový zabezpečovač typu LS, byly vybaveny dvě lokomotivy a jedna elektrická jednotka. Pilotní projekt ETCS L2 byl realizován ve verzi 2.3.0 a v roce 2011 byl uveden do testovacího provozu. V rámci další výstavby ETCS L2 na úseku Kolín – Praha – Kralupy bude systém upgradován aktuální verzi povinných specifikací a začleněn do systému celého úseku.

Od roku 2012 probíhá realizace stavby ERTMS/ETCS L2 na části evropského koridoru E v úseku Břeclav – Kolín v délce necelých 260 km.

Tratě sítě TEN-T, na které se vztahuje povinnost instalovat a využívat ERTMS, představují cca 26 % rozsahu celé železniční sítě ČR, na kterých probíhá přes 80 % veškerých dopravních výkonů české železnice.

Vybavení tratí spadající do hlavní sítě TEN-T systémem ERTMS je nutno organizovat tak, aby bylo dosaženo cílového stavu do roku 2030, přitom je nutno mít na zřeteli, že systém ETCS je reálně nasazovat až na již modernizované tratě. Vybavení tratí spadajících do globální sítě je třeba organizovat bezprostředně v návaznosti na jejich modernizaci či optimalizaci s cílem jejich vybavení, kde to bude možné, rovněž do roku 2030, nejpozději však do konce roku 2050.

Pro zajištění funkčnosti ETCS je nezbytné zajistit souběžně se zprovozněním jednotlivých traťových instalací i odpovídající počet vozidel vybavených palubní částí ETCS. Pro efektivní využití investic do pevné části ETCS je ideální vybavování vozidel v mírném předstihu před

vybavováním tratí, aby bylo možno zahájit výhradní (100 %) provoz pod dohledem ETCS bezprostředně po dobudování traťové části ETCS na ucelených traťových úsecích dostatečné délky. Nárůst počtu vozidel vybavených ETCS bude tvořen jak vozidly novými, tak i vozidly již provozovanými.

Nároky na investiční náklady na vybavování vozidel ETCS jsou značné a s ohledem na nezbytně nutné zachování, resp. posílení konkurenceschopnosti železniční dopravy je nutné zajistit odpovídající úroveň zapojení veřejných prostředků do financování těchto investic instalace palubní části ETCS minimálně verze 2.3.0d a vyšší na kolejová vozidla již provozovaná anebo nově pořizovaná.

# PP 2: IMPLEMENTACE SUBSYSTÉMU KOLEJOVÁ VOZIDLA – LOKOMOTIVY A NÁKLADNÍ VOZY – DOPLNĚNÍ POŽADAVKŮ TÝKAJÍCÍCH SE DIGITÁLNÍ ŽELEZNICE

## 1. ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PP

<b>Název PP:</b>	Implementace subsystému kolejová vozidla – lokomotivy a nákladní vozy – Doplnění požadavků týkajících se digitální železnice
<b>Celkový finanční objem podpory:</b>	200 000 000 Kč

## 2. VĚCNÉ CÍLE PP

PP 2 má následující věcné cíle:

- **Přiblížení českého železničního systému úrovni definované pro následující subsystémy:**
  - **TSI LOC&PAS**
  - **TSI ENE**

Požadavky uvedené v TSI-LOC&PAS s TSI-ENE jsou vzájemně velmi úzce provázány. Proto jsou uváděny společně v rámci jednoho PP. Požadavky definované v TSI-ENE jsou zčásti uvedené i v TSI-LOC&PAS.

## 3. TECHNICKO-EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ CÍLŮ PP

Předmětem podpory je modernizovat lokomotivy pro nákladní dopravu a nákladní vozy za účelem splnění požadavků na postupnou automatizaci a digitalizaci postupů železniční nákladní dopravy v souladu s technickými specifikacemi pro interoperabilitu (dále jen „TSI“)<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> TSI definují technické a provozní normy, které musí každý subsystém nebo část subsystému splňovat, aby vyhovovaly základním požadavkům a byla zajištěna interoperabilita železničního systému Evropské unie. [https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability\\_en](https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability_en)

Podprogram umožní postupné zavádění digitálního automatického spřáhla (DAC)<sup>13</sup> včetně souvisejících zařízení a funkcionalit. Přejít na DAC v nákladní dopravě umožní zvýšit kapacitu a produktivitu, čímž podpoří naplňování cílů Zelené dohody pro Evropu spočívajících v přechodu z jiných druhů dopravy na dopravu železniční.

V rámci evropského železničního systému je v nákladní dopravě využíváno prakticky výhradně spřahovací a narážecí ústrojí se šroubovkou a nárazníky – tzv. typu UIC. Kromě technických limitů z hlediska normativů hmotnosti vyžaduje tento typ spřáhla velký podíl namáhavé ruční práce. Vedle aspektu bezpečnosti je tento typ spřáhla omezujícím i z hlediska potenciálu pro automatizaci vlakových činností a celého procesu nákladní dopravy. Hlavním přínosem zavedení DAC je kromě odstranění ruční práce při spojování a rozpojování vozidel především možnost datových přenosů mezi vozidly. Tím bude možné zefektivnit a zrychlit celý proces nákladní dopravy. Přínosy bude především přenos informací o aktuálním stavu vozidel a vlaku nebo možnost náhrady vzduchem ovládaného systému brzd.

Vývoj DAC je podporován jak na úrovni EU (ERJU, dříve Shift2Rail), tak i na národní úrovni jednotlivých evropských států. Po zanesení technických specifikací do příslušných TSI se předpokládá postupné rozšíření do běžného provozu, přičemž rozsah přechodu na DAC není dosud závazně stanoven a bude záviset primárně na provozních konceptech jednotlivých dopravců.

Jednorázové náklady na vybavení vozidel DAC však budou poměrně vysoké. Přímé náklady z hlediska vlastníků a provozovatelů nákladních vozů a lokomotiv budou zpočátku vyšší, než úspory plynoucí z přechodu na automatické digitální spřáhlo. Pro urychlení celého procesu a zmírnění potenciálních negativních dopadů na železniční sektor je proto nezbytná podpora z veřejných prostředků.

Celková alokace na subtitul umožní vybavení cca 320 nákladních vozů a 20 lokomotiv pro pilotní fázi provozu s DAC a souvisejících funkcionalit.

---

<sup>13</sup> Viz nařízení Komise (EU) č. 321/2013 ze dne 13. března 2013 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – nákladní vozy“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení rozhodnutí Komise 2006/861/ES (Úř. věst. L 104, 12.4.2013, s. 1), ve znění pozdějších předpisů, a nařízení Komise (EU) č. 1302/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 228), ve znění pozdějších předpisů.



# PP 3: IMPLEMENTACE SUBSYSTÉMU KOLEJOVÁ VOZIDLA – LOKOMOTIVY A KOLEJOVÁ VOZIDLA PRO PŘEPRAVU OSOB – UMOŽNĚNÍ PROVOZU VOZIDEL VE STŘÍDAVÉ SOUSTAVĚ 25 kV/50Hz

## 1. ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PP

<b>Název PP:</b>	Implementace subsystému kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob – umožnění provozu vozidel ve střídavé soustavě 25 kV/50 Hz
<b>Celkový finanční objem podpory:</b>	600 000 000 Kč

## 2. VĚCNÉ CÍLE PP

PP 3 má následující věcné cíle:

- **Přiblížení českého železničního systému úrovni definované pro následující subsystémy:**
  - **TSI LOC&PAS**
  - **TSI ENE**

Požadavky uvedené v TSI-LOC&PAS s TSI-ENE jsou vzájemně velmi úzce provázány. Proto jsou uváděny společně v rámci jednoho PP. Požadavky na definované v TSI-ENE jsou zčásti uvedené i v TSI-LOC&PAS.

## 3. TECHNICKO-EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ CÍLŮ PP

Budoucí postupný přechod na cílový napájecí systém dle TSI-ENE – 25 kV / 50 Hz bude vyžadovat investice do stávajícího vozového parku hnacích vozidel. Subtitul je proto zaměřen na modernizaci EHV pro umožnění provozu na střídavém napájecím systému 25 kV / 50 Hz.

Na EHV se vztahují požadavky plynoucí z problematiky přechodu na jednotný napájecí systém 25 kV / 50 Hz, který vyvolá potřebu modernizace části vozového parku dopravců, využívajících vozidla elektrické trakce vybavená pouze pro provoz na stejnosměrném napájení. Železniční síť elektrifikovaných tratí v ČR zahrnuje celkem 1 383 km napájených střídavým systémem 25 kV / 50 Hz a 1 819 km napájených stejnosměrným systémem 3 kV. Na svém jednání dne 20.12.2016 v rámci schválení studie Koncepce přechodu na jednotnou napájecí soustavu

Centrální komise Ministerstva dopravy<sup>17</sup> rozhodla, že cílovou napájecí soustavou na tratích SŽ bude soustava 25 kV / 50 Hz. S ohledem na budoucí změnu napájecí soustavy na tratích nyní napájených stejnosměrným systémem 3 kV, proto vznikne v budoucnu potřeba úpravy některých EHV pro provoz na systému 25 kV / 50 Hz.

Předmětem podpory v rámci PP jsou zařízení elektrické trakce 25 kV / 50 Hz, především trakční transformátory a další silnoproudé prvky včetně nutných úprav pro jejich instalaci do vozidla.

---

<sup>17</sup> Centrální komise Ministerstva dopravy je orgán s rozhodovací pravomocí ve věci problematik souvisejících s přípravou a realizací dopravních staveb.

## PP 4: IMPLEMENTACE SUBSYSTÉMU TELEMATIKA – TELEMATICKÉ APLIKACE V NÁKLADNÍ DOPRAVĚ A TELEMATICKÉ APLIKACE V OSOBNÍ DOPRAVĚ

### 1. ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PP

<b>Název PP:</b>	Implementace subsystému telematika – telematické aplikace v nákladní dopravě a telematické aplikace v osobní dopravě
<b>Celkový finanční objem podpory:</b>	15 550 000 Kč

### 2. VĚCNÉ CÍLE PP

Jediným věcným cílem PP 4 je **přiblížení českého železničního systému úrovni definované TSI-TAF a TSI-TAP.**

TSI-TAF se týká využití telematiky pro nákladní železniční dopravu - definuje vybrané procesy a informační vazby mezi dopravci a provozovateli infrastruktur, mezi dopravci navzájem a dílem i mezi provozovateli infrastruktur navzájem. Vedle objednávání vlakových tras a podpory samotného provozu vlaků se TAF zaměřuje na dopravní služby železničního podniku obecně. Jsou obsaženy nástroje pro předvídání a sledování průběhu dopravy vlaků a vozů. Na oblast bezpečnosti má TAF vliv pouze nepřímo, zahrnuje informace, které v případě nesprávných hodnot mohou mít vliv na bezpečnost provozu vlaků.

Cílovým stavem dle TSI-TAF je zvýšení spolehlivosti přepravy zásilek, snížení nákladů a tedy zvýšení konkurenceschopnosti železniční nákladní dopravy v rámci transevropského konvenčního železničního systému (zahrnujícího velký počet dopravců a provozovatelů infrastruktur) za podmínek existence mnoha rozhraní.

TSI-TAP se týká využití telematiky pro osobní železniční dopravu. Analogicky jsou definovány vybrané procesy a informační vazby mezi dopravci a provozovateli infrastruktury, mezi dopravci nebo správci infrastruktury a cestujícími, mezi dopravci navzájem a dílem i mezi provozovateli infrastruktury navzájem. Jde především o spolupráci při odbavování a informování cestujících, a to i mezi různými druhy dopravních módů s cílem zvýšení návaznosti spojů, o výměnu dat v rámci tvorby jízdních řádů, data o tarifech, rezervacích, tisk jízdenek, asistence osobám s omezenou schopností pohybu a orientace.

### 3. TECHNICKO-EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ CÍLŮ PP

Postup dosažení věcného cíle je dán **Strategickým evropským plánem implementace (Strategic European Deployment Plan - SEDP)**<sup>18</sup> zpracovaným Společenstvím evropských železničních společností (Community of European Railway and Infrastructure Companies - CER) a předloženým 18. ledna 2007 Evropské komisi.

Hlavním záměrem PP je pořízení nových informačních systémů, které budou v souladu s TSI-TAF a TSI-TAP či upgrade stávajících informačních systémů, jehož výsledkem bude soulad informačního systému s TSI-TAF a TSI-TAP. Kromě vlastního informačního systému (SW i HW) si naplnění programu vyžádá také zřízení nových nebo úpravu stávajících technologických procesů a také pořízení, doplnění nebo zkvalitnění požadovaných kmenových dat a zajištění komunikací.

Výsledkem bude realizace následující funkcionalit podle TSI-TAF<sup>19</sup>:

1. sledování zásilek a vlaků v reálném čase,
2. systémy seřadování a přidělování, přičemž systémem seřadování se rozumí řazení vlaků,
3. rezervační systémy, kterými se rozumí rezervace tras vlaků,
4. zabezpečování spojení s jinými druhy dopravy a pořizování elektronických průvodních dokumentů.

TSI-TAF upravuje funkční a technické specifikace subsystému následující parametrů<sup>14</sup>:

1. údaje na nákladním listu,
2. žádost o trasu,
3. příprava vlaku,
4. prognóza jízdy vlaku,
5. informace v případě narušení provozu,

---

<sup>18</sup> SEDP je dostupný na následující adrese:

[http://www.cer.be/index.php?option=com\\_eventlist&task=view&id=194&Itemid=86](http://www.cer.be/index.php?option=com_eventlist&task=view&id=194&Itemid=86)

<sup>19</sup> Viz kapitolu 2.1 Nařízení Komise 1305/2014 ze dne 11. prosince 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Využití telematiky v nákladní dopravě“ železničního systému Evropské unie a o zrušení nařízení (ES) č. 62/2006.

<sup>14</sup> Viz kapitolu 4.2 Nařízení Komise 1305/2014 ze dne 11. prosince 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Využití telematiky v nákladní dopravě“ železničního systému Evropské unie a o zrušení nařízení (ES) č. 62/2006.

6. ETI<sup>15</sup>/ETA<sup>16</sup> vozu/intermodální jednotky,
7. pohyb vozu,
8. vykazování výměny,
9. výměna údajů za účelem zlepšení kvality,
10. hlavní referenční údaje,
11. různé referenční soubory a databáze,
12. síť a komunikace.

Výsledkem bude realizace následujících funkcionalit podle TSI-TAP<sup>17</sup>:

1. poskytování informací cestujícím před cestou a v průběhu cesty,
2. rezervační a platební systémy,
3. odbavování zavazadel,
4. vystavování přepravních dokladů ve výdejních přepravních dokladů nebo prostřednictvím prodejních automatů, pomocí telefonu, internetu nebo jakékoli jiné široce dostupné informační technologie,
5. zabezpečování spojení mezi vlaky a mezi železniční dopravou a jinými druhy dopravy.

TSI-TAP upravuje následující funkční oblasti osobní dopravy<sup>18</sup>:

1. výměna dat o jízdních řádech,
2. výměna dat o tarifech,
3. poskytování informací o kontaktních údajích železničního podniku,
4. poskytování informací o přepravních podmínkách,
5. poskytování informací o přepravě cestovních zavazadel,

---

<sup>15</sup> Předpokládaná doba střídání vozů či intermodální jednotky

<sup>16</sup> Předpokládaná doba příjezdu zásilky

<sup>17</sup> Viz kapitolu 2.1 Nařízení Komise 454/2011 ze dne 5. května 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „Využití telematiky v osobní dopravě“ transevropského železničního systému.

<sup>18</sup> Viz kapitolu 4.2 Nařízení Komise 454/2011 ze dne 5. května 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „Využití telematiky v osobní dopravě“ transevropského železničního systému.

6. poskytování informací o přepravě osob s omezenou schopností pohybu a orientace (OOSPO) a o pomoci těmto osobám,
7. poskytování informací o přepravě jízdních kol,
8. poskytování informací o přepravě osobních automobilů,
9. zpracování dostupnosti/rezervace,
10. řešení bezpečnostních prvků týkajících se distribuce produktu,
11. dodání produktu zákazníkovi po jeho zakoupení (plnění),
12. poskytování informací v prostoru stanice,
13. poskytování informací v prostoru pro automobily,
14. příprava vlaku,
15. informace o jízdě vlaku a prognóza jízdy vlaku,
16. informace v případě narušení provozu,
17. poskytování krátkodobých údajů o jízdním řádu vlaků.

Opatření podporovaná v rámci tohoto PP se budou týkat (v různé míře) všech výše uvedených funkčních oblastí. V rámci oblastí podpory týkajících se dopravců, bude probíhat sladování s požadavky dle TSI-TAF a TSI-TAP. Sladováním se rozumí především úprava stávajících informačních systémů či nákup (pořízení) systémů nových, včetně zajištění potřebných procesů, komunikací, rozhraní a kmenových dat. Protože TSI-TAF a TSI-TAP nelze realizovat bez souvisejících opatření v oblasti železniční dopravní cesty<sup>19</sup> bude obdobně postupovat SŽ<sup>20</sup> jako provozovatel infrastruktury.

**Na straně správce infrastruktury půjde především o tyto oblasti:**

- vytvoření jednotného datového modelu pro popis železniční sítě,
- zajištění kompatibility s dopravci používanými informačními systémy v datové komunikaci za využití zpráv TSI-TAF a TSI-TAP,
- zajištění jednotné datové komunikace s aplikacemi pro dispečerské řízení provozu,

---

<sup>19</sup> Požadavky dle TSI-TAF na výměnu informací mezi SŽ a dopravci jsou uvedeny v kap. 2.3 Nařízení Komise 62/2006/ES ze dne 23. prosince 2005 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro telematické aplikace v nákladní dopravě transevropského konvenčního železničního systému

<sup>20</sup> SŽ je státní organizace zřízená na základě zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů. Hospodář s majetkem státu, který tvoří především železniční dopravní cestu. Plní funkci vlastníka a provozovatele dráhy celostátní a regionálních drah ve vlastnictví státu.

- podpora procesů podle TSI-TAF a TSI-TAP ve fázi „příprava před odjezdem“ a „jízda vlaku“ v aplikacích SŽ pro řízení provozu,
- modernizace informačních systémů pro cestující v železničních stanicích dle požadavků TSI-TAP,
- úprava systémů pro tvorbu jízdních řádů podle TSI-TAF a TSI-TAP ve fázi „žádost o trasu“,
- využívání rozhraní dle TSI-TAF a TSI-TAP pro předávání dat o plánovaných i neplánovaných omezeních na železniční infrastruktuře pro zkvalitnění řízení dopravy.

# PP 5: IMPLEMENTACE SUBSYSTÉMU KOLEJOVÁ VOZIDLA – NÁKLADNÍ VOZY – SPLNĚNÍ HLUKOVÝCH POŽADAVKŮ DLE TECHNICKÝCH SPECIFIKACÍCH INTEROPERABILITY

## 1. ZÁKLADNÍ IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PP

<b>Název PP:</b>	Implementace subsystému kolejová vozidla – nákladní vozy – splnění hlukových požadavků dle TSI
<b>Celkový finanční objem podpory:</b>	2 400 000 Kč

## 2. VĚCNÉ CÍLE PP

PP 5 má následující věcné cíle:

- **Přiblížení českého železničního systému úrovni definované pro následující subsystémy:**
  - **TSI-WAG**
  - **TSI-NOI**

Požadavky uvedené v TSI-WAG a TSI-NOI jsou vzájemně velmi úzce provázány, proto jsou uváděny společně v rámci jednoho PP. Platí pravidlo, že pokud nákladní vozy splní TSI-NOI, splní z části i TSI-WAG.

## 3. TECHNICKO-EKONOMICKÉ ZDŮVODNĚNÍ CÍLŮ PP

Současný stav železničního systému ČR zcela neodpovídá v oblasti hlukového zatížení požadavkům TSI-NOI a tedy ani TSI-WAG. Vzhledem k průměrnému stáří vozového parku v nákladní dopravě v ČR je podíl vozů dodaných ještě před účinností současných TSI-NOI a TSI-WAG, a tedy nesplňujících hlukové limity zde stanovené, velmi vysoký. Z celkových cca 43 tis. nákladních vozů registrovaných v NVR zbývá naplnit hlukové limity dle TSI NOI platné pro tzv. *quiter routes* ještě u cca 30 % vozů.

V současné době je již u větší části vozů, určených primárně pro mezinárodní provoz, dokončen proces přestrojení na kompozitní špalky typu LL, resp. typu K. Důvodem je především fakt, že v některých státech je již provoz vozů splňujících hlukové limity povinný v současnosti (např. Švýcarsko, Německo).

S ohledem na celkové náklady spojené jak s náhradou litinových zdrží a dalšími potřebnými úpravami a se souvisejícími vyššími provozními náklady (nutné revize, větší opotřebení



dvoukolí), nejsou vlastníci vozů dostatečně motivováni k provádění těchto úprav u vozů určených pro provoz na tratích, kde doposud nebyla povinnost naplňování hlukových limitů stanovena a bude se na ně vztahovat až povinnost vyplývající z TSI NOI pro tzv. *quieter routes*.

Předpokladem je, že modernizace by byla účelná u cca 15 tis. vozů zařazených v NVR vedeném DÚ, na které se bude vztahovat povinnost naplňování hlukových limitů pro tratě definované jako *quieter routes* v TSI NOI. Maximální výše příspěvku na modernizace jednoho vozu dosáhne 50 % způsobilých nákladů. Alokace pro subtitul až 15 tis. nákladních vozů.