

Dokumentace programu č. 127 66
*„Podpora obnovy historických železničních
kolejových vozidel v období 2017-2020“*



Vyhotovil: Ministerstvo dopravy pod č.j. 1/2017-130-DRV ze dne 4. ledna 2017
Schválil: Ministerstvo financí pod č.j. 40 657/2016/1903-6 ze dne 20. ledna 2017

Obsah:

1. Formuláře programu
2. Komentář k jednotlivým formulářům
3. Úvod
4. Koncepční a právní rámec programu
5. Členění programu
6. Specifikace cílů programu
7. Sledované ukazatele
8. Bilance potřeb a zdrojů financování programu
9. Obsah investičního záměru, resp. obsah žádosti o poskytnutí finančních prostředků z programu
10. Požadavky na zadávací řízení
11. Pravidla pro poskytování prostředků státního rozpočtu
12. Vymezení kontrolní činnosti správce programu
13. Závěrečné vyhodnocení programu

Přílohy

Přílohy

1. Pravidla pro poskytování dotací ze státního rozpočtu v rámci programu č. 127 66 „Podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel v období 2017-2020“

Formuláře dle vyhláška 560/2006 Sb., o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška 560/2006 Sb.“):

- P 16 310
- P 16 320
- P 16 340
- P 16 342
- P 16 370

2. Komentář k jednotlivým formulářům

Zdroj financování programu je zajištěn ze státního rozpočtu a finanční prostředky jsou narozpočtovány v rozpočtu Ministerstva dopravy.

- P 16 310 – Identifikační údaje programu
- P 16 320 – Harmonogram přípravy a realizace programu
- P 16 340 – Cíle programu
- P 16 342 – Parametry programu
- P 16 370 – Bilance potřeb a zdrojů financování programu

3. Úvod – odůvodnění vzniku programu, historie

Cílem programu je podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel, a to především z pohledu zachování jejich technického a kulturního dědictví pro současnou a příští generaci, čímž se přispívá ke zvýšení zájmu o naši minulost v dopravním oboru – železnice. Historická kolejová železniční vozidla se setkávají se stále se zvyšujícím zájmem široké veřejnosti – historické jízdy parních vlaků, vystavování unikátních historických železničních vozidel a vozů.

Principem je především podporovat technické a kulturní dědictví České republiky s podporou konkrétních regionů a jejich cestovního ruchu podmíněného technickými památkami (nostalgické jízdy parních vlaků, muzejní sbírky, instalace v soukromých technických muzeích, apod.), čímž lze zajistit pozitivní účinek na regionální rozvoj jednotlivých částí České republiky.

Železniční doprava má v České republice několikasetletou tradici – první železniční trať byla koněspřežná železnice České Budějovice – Linz – 1827, první parostrojní železnice byly úseky Wien – Břeclav, Břeclav – Brno – 1839. Železniční historie dále pokračovala a kopírovala dobový pokrok v tomto oboru.

Unijním právním základem tohoto programu je nařízení Komise (EU) č. 651/2014 ze dne 17. června 2014, kterým se v souladu s články 107 a 108 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem (dále jen „nařízení o blokových výjimkách“).

Tento program vychází z programu č. 127 64 „Podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel“, který byl u žadatelů o dotaci v oblasti historických kolejových železničních vozidel kvitován a vyhledáván.

Tento program má jediný podprogram, který je shodný s programem „Podpora obnovy historických kolejových železničních vozidel pro období 2017 – 2020“. V textu dokumentace programu se tedy dále podprogram neuvádí ani není popsán. Dělení programu na podprogram bude pouze technicky v systému EDS/SMVS.

Podpora (dotace) bude poskytována transparentně na základě rozhodnutí meziresortní hodnotící komise. Program podléhá kontrolnímu mechanismu, včetně pravidelného každoročního hodnocení pro jednotlivou výzvu (soulad přidělených a vyčerpaných finančních prostředků, včetně předložení závěrečných zpráv příjemců dotace).

Kulturní hledisko programu je zaměřeno na cíl uznávat a podporovat rozmanitost technického dědictví v oblasti drážní dopravy. Podporovanými aktivitami je obnova hmotné formy technického kulturního dědictví – uznatelné náklady budou např. náklady na zajištění, obnovu, zachování a asanaci hmotného technického dědictví.

Oprávněným příjemcem může být, buď podnikatelský subjekt, nebo nezisková organizace, jenž:

- je vlastníkem historického železničního kolejového vozidla nebo
- je subjektem, který prokáže nájemní vztah k historickému železničnímu kolejovému vozidlu a souhlas vlastníka historického železničního kolejového vozidla s jeho obnovou.

Zpracováno podle:

- Zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla), dále jen „zákon č. 218/2000 Sb.“

- Vyhláška č. 560/2006 Sb.
- Pokyn č. R 1-2010

4. Koncepční a právní rámec programu – výchozí (základní) dokumenty

EU – základní dokumenty EU

- Nařízení Komise (EU) č. 651/2014 ze dne 17. června 2014, kterým se v souladu s články 107 a 108 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem - stanovuje podmínky, při jejichž dodržení se jedná o veřejnou podporu slučitelnou s vnitřním trhem ve smyslu čl. 107 odst. 2 nebo 3 Smlouvy o fungování Evropské unie, která je vyňata z oznamovací povinnosti podle čl. 108 odst. 3 výše uvedené smlouvy.
 - Soulad s pravidly veřejné podpory byl projednán v roce 2017 s ÚOHS.

ČR – právní a koncepční dokumenty

- Zákon č. 218/2000 Sb.
- Vyhláška č. 560/2006 Sb.
- Definice historického vozidla vychází z ČSN 28 0001 – za historické se považuje drážní vozidlo, které je zachované pro muzejní nebo dokumentační účely nebo určené pro příležitostné provozování nikoliv však za účelem běžného užívání pro komerční účely. Technické provedení historického vozidla musí odpovídat dobovému stavu.

5. Členění programu, struktura – podprogramy, výdajové, dotační subtituly (včetně číselných kódů)

Název programu: Podpora obnovy historických železničních vozidel v období 2017-2020

Evidenční číslo: 127 66

Název podprogramu: Podpora obnovy historických železničních vozidel v období 2017-2020

Evidenční číslo: 127 662

A) Identifikační údaje programu	
Název	Podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel v období 2017-2020
Evidenční číslo	127 66
Identifikační údaje správce programu	Ministerstvo dopravy
B) Termíny přípravy, realizace a vyhodnocení programu	
Příprava	říjen – prosinec 2016
Realizace	2017-2020
Vyhodnocení	2021
C) Specifikace obsahu programu	
Obsahem programu je podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel.	
D) Členění na podprogramy	
Název	Podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel v období 2017-2020
Evidenční číslo	127 662

Plánovaný rozpočet podpory je stanovený příspěvkem ze státního rozpočtu s předpokladem 4 000 000 na každý rok 2017 – 2020. Období do 2020 je zvoleno z důvodu platnosti možnosti využití veřejné podpory stanovené nařízením o blokových výjimkách. Předchozí program č. 127 64 byl koncipován jako veřejná podpora de minimis, přičemž toto nastavení programu bylo pro některé společnosti limitující (neboť některé obnovy historických železničních kolejových vozidel se pohybují v milionových částkách) a nebylo tedy možné dosáhnout stanoveného cíle. Změna nastavení programu přispěje k naplnění stanoveného cíle a k mnohem výraznější podpoře kulturních dědictví v železniční dopravě.

V rámci programu č. 127 64 byla poskytována podpora 40 % způsobilých výdajů. Nicméně nařízení o blokových výjimkách umožňuje poskytnout veřejnou podporu až do výše 80 % způsobilých výdajů, což tento Program ztrátlivní především pro menší neziskové organizace, zájmové spolky a podobné sdružení, která jsou závislá na veřejných příspěvcích v této oblasti zájmové činnosti související s obnovou historických železničních vozidel a rozvoje technického kulturního dědictví.

Dotace je poskytována formou neinvestiční dotace na obnovu historického železničního kolejového vozidla vždy bez daně z přidané hodnoty (dále jen DPH).

Dotace se poskytuje na uvedení historického železničního vozidla do původního stavu, a to formou opravy, uvedení do provozuschopného stavu, údržby nebo obnovy hmotného dlouhodobého majetku – železničního vozidla.

Opravami se odstraňuje částečné fyzické opotřebení nebo poškození za účelem uvedení do předchozího, provozuschopného nebo vystavovatelného stavu. Uvedením do provozuschopného stavu se rozumí provedení opravy s použitím jiných než původních materiálů, dílů, součástí nebo technologií, pokud tím nedojde k technickému zhodnocení.

Údržbou se zpomaluje fyzické opotřebení, předchází jeho následkům a odstraňuje drobnější závady.

Obnovou historického železničního kolejového vozidla se rozumí zejména:

- a) obnova vnějšího opláštění (lak, popisky apod.),
- b) obnova pojezdu (dvojkolí, podvozky apod.),
- c) obnova skříně vozidla (konstrukční části, madla, svítilny apod.),
- d) obnova mechanických částí (parní stroje, trakční motory, převodovky, celky brzdové soustavy apod.),
- e) obnova vnitřních rozvodů (vodovodní, elektrické apod.),
- f) obnova interiéru (oddíl pro cestující, služební oddíl, stanoviště strojvedoucího apod.).

Způsobilými náklady jsou:

- uvedení vnějšího opláštění (lak, popisky apod.) do původního stavu,
- uvedení pojezdu (dvojkolí, podvozky apod.) do původního stavu,
- uvedení skříně vozidla (konstrukční části, madla, svítilny apod.) do původního stavu,
- uvedení mechanických částí (parní stroje, trakční motory, převodovky, celky brzdové soustavy apod.) do původního stavu,
- uvedení vnitřních rozvodů (vodovodní, elektrické apod.) do původního stavu,
- uvedení interiéru (oddíl pro cestující, služební oddíl, stanoviště strojvedoucího apod.) do původního stavu.

6. Specifikace cílů programu

Technické a ekonomické zdůvodnění cílů – popis výchozího stavu a odůvodnění potřebnosti programu

a) Specifikace cílů a parametrů programu

Historie železniční dopravy na území současné České republiky se začala psát od 20. let 19. století. První železniční tratí byla koněspřežná železnice České Budějovice – Linz, jejíž první část (včetně celého českého úseku) byla zkušebně uvedena do provozu v září 1827.

Na přelomu 30. a 40. let 19. století byla zahájena výstavba parostrojních železnic. Jako první byly zprovozněny úseky Wien–Břeclav a Břeclav–Brno v roce 1839. Tím se na naše území dostala parostrojní železnice.

Po vzniku Československa zdědily státní dráhy park parních lokomotiv, který byl značně nejednotný. Státní dráhy byly nuceny modernizovat zastaralé stroje, jejichž provoz nebyl efektivní a současně začali objednávat a nakupovat nové lokomotivy. Nejvýkonnější meziválečnou rychlíkovou lokomotivou byla řada 486.0. Všechny tyto a celá řada dalších typů nových lokomotiv patřily mezi tehdejší špičku v oboru, jelikož výrobci mohli těžit z mnohaletých zkušeností s vyspělou strojírenskou výrobou na území bývalé monarchie. Parní lokomotiva byla neohroženým vládcem většiny železničních výkonů, přesto se již začínalo blýskat na nové časy.

První pokusy o použití motorových vozů na našem území sice proběhly již v roce 1902, ale tím také tehdejší motorizace skončila. Situace na místních dráhách se však brzy ukázala jako neúnosná. Vozba samostatných osobních vlaků s několika cestujícími byla velmi ztrátová, zatímco praxe smíšených vlaků byla příčinou extrémně dlouhých jízdních dob a velkých zpoždění. Proto byl oživen vývoj nových motorových vozů, které vyžadovaly méně nákladnou údržbu, navíc za jízdy potřebovaly pouze strojvedoucího, nebylo třeba topiče. První meziválečné motorové vozy se tak dostaly do provozu roku 1925 na trati Zaječín–Hodonín. Konstrukce těchto prvních motorových vozů zcela vycházela ze silničních autobusů, což přinášelo nevýhodu řídicího stanoviště jen na jedné straně vozu. Brzy se objevily už zcela originální železniční motorové vozy, které se záhy rozšířily v celé síti našich drah. V roce 1932 motorové vozy na místních dráhách již plně dominovaly. V té době se také začala uplatňovat vize motorizace i části dálkové dopravy. Roku 1936 se vydaly na trať mezi Prahou a Bratislavou dva motorové vozy řady M 290.0 na prestižním spoji s označením „Slovenská strela“. Nový spoj byl na dlouhou dobu nejrychlejším pravidelným vlakem mezi oběma městy.

Do roku 1928 se datuje elektrizace pražského železničního uzlu. Původní plán elektrizace byl přitom mnohem velkorysejší, ale nutnost úspor ve 30. letech 20. století odsunula další projekty na neurčito. V meziválečné době vzniklo několik typů československých elektrických lokomotiv nejrůznějšího určení, od těch pro posun, až po rychlíkové. Pro posun na neelektrizovaných kolejištích byly určeny lokomotivy akumulátorové.

Roku 1980 byl oficiálně ukončen provoz parní trakce, ale parní lokomotivy se ojediněle udržely v provozu až do roku 1981.

Z uvedené stručné historie vývoje železniční dopravy a hlavně železničních kolejových vozidel na území současné České republiky vyplývá, že historická železniční kolejová vozidla tvoří nedílnou součást nejen technického, ale i kulturního dědictví. Jejich obnova a záchrana mají rozdílné důvody, přesto jsou však záslužným činem, který zachovává příštím generacím střípky k poznání minulosti jako důležitého jevu k pochopení současnosti a budoucího vývoje. Technické památky dokládají zručnost, schopnosti a nápaditost našich předků. Pozornost si pak

zaslouží dnešní stav a využití jednotlivých technických památek o to více, že technické památky jsou významnou součástí naší minulosti, která byla po řadu let opomíjená, na rozdíl od památek architektonických. Návrat k pramenům techniky je i současným evropským a světovým trendem.

Program sleduje dva hlavní cíle:

- **Provozuschopnost historických železničních kolejových vozidel**

Železnice má v České republice dlouhou a bohatou tradici, jejímž svědectvím je i řada dochovaných historických vozidel. Některá vozidla jsou doposud v provozním stavu a jsou pravidelně využívána pro vedení nostalgických vlaků. Nicméně je stále více unikátních vozidel, která potřebují další obnovu (dodržení rozpisu revizí a oprav), aby bylo možné zajistit provozuschopnost historických železničních vozidel.

Nostalgické vlaky jsou příležitostí pro širokou veřejnost, aby se seznámila s historickými železničními kolejovými vozidly a připomněla si, že železnice byla ve své době prakticky jediným veřejnosti dostupným dopravním prostředkem. Nostalgické jízdy rovněž plní funkci propagace „velké“ železnice a napomáhají tak přesunu osobní dopravy ze silnic na železnici, tedy ekologicky přijatelnější druh dopravy. V neposlední řadě jde i o významnou formu podpory turismu v jednotlivých regionech.

- **Vystavovatelnost historických železničních kolejových vozidel**

Řada cenných historických kolejových vozidel je součástí muzejních sbírek a je k vidění v expozicích muzeí anebo čeká na svou opravu v depozitářích. Různá muzea mají ve svých sbírkách mnohdy unikátní parní, motorové či elektrické lokomotivy. Obdobná situace platí pro osobní ale i nákladní vozy. Existují rovněž čistě železniční muzea. Historická železniční kolejová vozidla jsou v některých případech vystavena na veřejných prostranstvích v rámci okolí železničních stanic, případně na jiných místech, majících vztah k železnici.

Při závěrečném vyhodnocení programu „Podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel v období 2017-2020“ bude posuzován hlavní parametr:

- **Počet obnovených historických železničních kolejových vozidel** (Za celou dobu trvání programu bude obnoveno 30 historických železničních kolejových vozidel s tolerancí +/- 15 %).

b) Technicko-ekonomické zdůvodnění cílů programu a výše účasti státního rozpočtu na jeho financování (konceptní a právní rámec programu)

Zásadním důvodem pro existenci programu je zachování historických železničních kolejových vozidel jakožto technického i kulturního dědictví a přispět tak ke zvýšení zájmu o naši minulost, ale zároveň i o současnou železnici.

Program „Podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel v období 2017-2020“ s účastí prostředků státního rozpočtu ve výši 16 miliónů Kč na celé období se zaměřuje na podporu obnovy historických železničních kolejových vozidel.

Jde o pokračování programu č. 127 64, schváleného pro období let 2011–2013 a období 2014-2016, jehož správcem bylo rovněž Ministerstvo dopravy. Jednotlivých letech se požadavek ze strany žadatelů zvyšoval až na částku 4 mil. Kč veřejné podpory, což odpovídalo 40 % způsobilých nákladů. Poptávka po veřejné podpoře v oblasti historických kolejových

železničních vozidel přesáhla dvounásobně nabídku. Program je veřejností vnímán jako prospěšný a účelný.

Navržený podíl spolufinancování ze státního rozpočtu (maximálně může jít o úhradu 80 % nákladů na obnovu historického železničního kolejového vozidla, vždy bez DPH) je pro žadatele o dotaci na obnovu historických železničních kolejových vozidel dostatečně atraktivní.

Unijním právním základem programu je nařízení Komise (EU) č. 651/2014 ze dne 17. června 2014, kterým se v souladu s články 107 a 108 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem (konkrétně čl. 53 podpora kultury a zachování kulturního dědictví). Navržený podíl spolufinancování ze státního rozpočtu (maximálně může jít o úhradu 80 % nákladů na obnovu historického železničního kolejového vozidla, vždy bez DPH) je pro žadatele o dotaci na obnovu historických železničních kolejových vozidel dostatečně atraktivní.

V minulých obdobích bylo unijním právním základem programu (program 127 64) nařízení Komise (ES) č. 1998/2006 ze dne 15. prosince 2006 o použití článků 87 a 88 Smlouvy na podporu *de minimis*, které bylo následně nahrazeno nařízením Komise (EU) č. 1407/2013 ze dne 18. prosince 2013 o použití článků 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie na podporu *de minimis*, a míra podpory činila 40 % způsobilých výdajů, přičemž toto nastavení programu bylo pro některé společnosti limitující a nebylo tedy možné dosáhnout stanoveného cíle. Změna nastavení programu přispěje k naplnění stanoveného cíle a k mnohem výraznější podpoře kulturních dědictví v železniční dopravě.

7. Sledované ukazatele – parametry a indikátory

Hlavní ukazatele programu:

- Počet obnovených historických železničních kolejových vozidel (Za celou dobu trvání programu bude obnoveno 30 historických železničních kolejových vozidel s tolerancí +/- 15 %).
- Počet vystavených vozidel (Za celou dobu trvání programu bude vystaveno 5 historických železničních kolejových vozidel s tolerancí +/- 15 %).
- Počet nostalgických jízd v rámci jednoho projektu (Za celou dobu trvání programu bude uskutečněno 50 nostalgických historických jízd s tolerancí +/- 15 %).

Další možné ukazatele:

Číslo	Ukazatel	Jednotka měření	Četnost podávání zpráv
	Počet obnovených vozidel	ks	Závěrečná zpráva projektu. Termín podání závěrečné zprávy bude uvedeno v Rozhodnutí o přidělení dotace.
	Počet vystavených vozidel včetně uvedení délky a místa vystavování	Ks	Závěrečná zpráva projektu. Termín podání závěrečné zprávy bude uvedeno v Rozhodnutí o přidělení dotace.
	Počet nostalgických jízd v rámci jednoho projektu	ks	Závěrečná zpráva projektu. Termín podání závěrečné zprávy bude uvedeno v Rozhodnutí o přidělení dotace.

Uvedené ukazatele jsou spíše podpůrné, neboť smyslem programu je provozuschopnost či vystavovatelnost historických železničních vozidel.

K cíli provozuschopnost je směřován ukazatel:

- počet obnovených vozidel uváděný v kusech historických železničních vozidel za jednotlivý projekt; toto uvede příjemce dotace v závěrečné zprávě k projektu,

- počet nostalgických jízd v rámci jednoho projektu; projekt může trvat po celou dobu udržitelnosti; toto uvede příjemce dotace v závěrečné zprávě k projektu,

K cíli vystavovatelnost je směřován ukazatel:

- počet obnovených vozidel uváděný v kusech historických železničních vozidel za jednotlivý projekt; toto uvede příjemce dotace v závěrečné zprávě k projektu,
- počet vystavených vozidel včetně délky vystavování uváděný v počtu vystavovaných vozidel včetně uvedení délky a místa vystavování za jednotlivý projekt; toto uvede příjemce dotace v závěrečné zprávě k projektu,

Vozový park v oblasti historické železniční dopravy se v posledních letech postupně obnovovuje, nicméně technické unikáty je nutné udržovat a obnovovat v pravidelných cyklech (dle pravidelných oprav a revizí, pokud je nutné vozidlo uchovat v provozuschopném stavu).

Obnova vozidlového parku historických vozů probíhá v důsledku vysokých investičních nákladů pomalým tempem, neboť neslouží ke komerčnímu využití a většina oprav je financována spolky a sdruženími nadšenců železniční dopravy. Bez investic do obnovy historických železničních vozidel není možné uchovat kulturní a technické dědictví pro další generace.

Žadatelé o dotaci v rámci tohoto programu se zaměřují, buď na jednotlivá historická železniční vozidla nebo na doplnění řad historických železničních vozidel. V každém případě jsou obnovovaná historická železniční vozidla něčím specifická a tím získávají na historické a kulturní hodnotě a bohužel u některých řad existují jen poslední kusy, které je nutné zachovat.

Při provozování historických železničních vozidel na dráze je nutné dodržovat a dbát na bezpečnost, na prevenci nehod a havárií s nepříznivými dopady na životní prostředí (úniky paliva, porucha na parním stroji apod.) a proto je nutné mít historická železniční vozidla evidována Drážním úřadem.

8. Bilance potřeb a zdrojů financování programu

Specifikace finančních zdrojů – popis

Přehledná tabulka v členění na podprogramy, EDS a SMVS, zdroje financování, roky

Komentář k tabulce

A) Identifikační údaje programu	
Název	Podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel v období 2017-2020
Evidenční číslo	127 66
Identifikační údaje správce programu	Ministerstvo dopravy
B) Termíny přípravy, realizace a vyhodnocení programu	
Příprava	říjen – prosinec 2016
Realizace	2017-2020
Vyhodnocení	2021
C) Specifikace obsahu programu	
Obsahem programu je podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel.	
D) Členění na podprogramy	
Název	Podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel v období 2017-2020
Evidenční číslo	127 662

Bilance neinvestičních potřeb programu a zdrojů jejich financování

- Neinvestiční potřeby

Neinvestiční potřeby programu jsou dány finančními prostředky určenými na obnovu historických železničních kolejových vozidel, u nichž je předpoklad obnovy pro zachování jejich technického a kulturního dědictví pro současnou a příští generace.

- Zdroje financování

A. Státní rozpočet

Předpokládané výdaje státního rozpočtu v rámci programu (v mil. Kč):

2017	2018	2019	2020	Celkem
4	4	4	4	16

B. Vlastní zdroje účastníků programu

Vlastní zdroje účastníků programu spolufinancují celkové neinvestiční potřeby v jednotlivých letech minimálně z 20 %. Jejich výše je závislá na skutečném čerpání prostředků programu, avšak vzhledem k nevýnosné povaze provozování či vystavování historických železničních kolejových vozidel nelze příliš očekávat vyšší než 20% účast soukromých prostředků.

9. Obsah investičního záměru, resp. obsah žádosti o poskytnutí finančních prostředků z programu

Obsah žádostí je stanoven v Pravidlech pro poskytování dotací ze státního rozpočtu v rámci programu č. 127 66 „Podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel v období 2017-2020“, které jsou součástí přílohy programové dokumentace.

Jednotlivé projekty jsou hodnoceny mezíresortní hodnotící komisí, které je složena ze zástupců Ministerstva dopravy (gesční odbor – Odbor drážní a vodní dopravy, Odbor financí a ekonomiky), Ministerstva kultury, Ministerstva financí a Drážního úřadu. Projekty jsou hodnotící komisí posouzeny z hlediska formálního a z hlediska věcného. Následně je vypracován záznam z jednání hodnotící komise, kde je uveden seznam vyhovujících projektů včetně uznané částky dotace ze státního rozpočtu a seznam nevyhovujících projektů. Maximální výše způsobilých nákladů na projekt je 80 % celkových nákladů bez DPH.

Obsah investičního záměru

Investiční záměr musí obsahovat následující součásti:

- identifikační údaje žadatele včetně adresy, IČ nebo RČ a jeho právní formy,
- identifikace statutárního zástupce
- jméno kontaktní osoby a telefonické spojení,
- název projekt (akce), cíl projektu, parametry a indikátory
- výčet historických železničních kolejových vozidel, na která je požadována dotace, včetně doložení oprávněnosti zařazení každého jednotlivého železničního kolejového vozidla mezi historická železniční kolejová vozidla,
- popis současného stavu včetně fotodokumentace,
- doklady prokazující udržitelnost projektového záměru,
- doklady potvrzující vlastnictví žadatele k historickým železničním kolejovým vozidlům, případně doklady potvrzující nájemní vztah žadatele k historickým železničním kolejovým vozidlům a souhlas vlastníka historických železničních kolejových vozidel s jejich obnovou,
- návrh na finanční krytí obnovy historických železničních kolejových vozidel,
- čestné prohlášení žadatele, že vůči němu nebyl v návaznosti na rozhodnutí Komise, jímž byla podpora prohlášena za protiprávní a neslučitelnou s vnitřním trhem vystaven inkasní příkaz, nebo že vrátil nebo uložil na vázaný účet celou částku protiprávní a neslučitelné podpory a příslušné úroky z vrácené podpory (viz čl. 1 odst. 4 písm. a) nařízení o blokových výjimkách),
- čestné prohlášení žadatele, že není podnikem v obtížích (viz čl. 2 bod 18 nařízení o blokových výjimkách),
- čestné prohlášení žadatele, že proti němu není vedeno insolvenční řízení, nebyl proti němu podán insolvenční návrh ani není v likvidaci,

- čestné prohlášení žadatele, že má vypořádány všechny závazky po datu jejich splatnosti vůči finančnímu úřadu, zdravotním pojišťovnám, správě sociálního zabezpečení a celní správě,
- čestné prohlášení žadatele, který cíl programu bude sledovat (provozuschopnost či vystavovatelnost) a následně žadatel vyčíslí ukazatele, ke kterým se tímto čestným prohlášením zavazuje.

Předkládání investičního záměru

Pro předkládání investičních záměrů bude platit výzva Ministerstva dopravy, jejíž podmínky, trvání a výše finančních prostředků k rozdělení budou odpovídajícím způsobem zveřejněny. Výzva bude vycházet ze schválené dokumentace programu a podle potřeby zahrnovat i specifikace obsahu investičních záměrů a další náležitosti předložení investičních záměrů, např. že souprava vozů stejné řady je brána jako jeden projekt, a to včetně hnacího vozidla, se kterým tvoří jednotnou skupinu vozů. Žadatel není omezen počtem investičních záměrů v rámci jedné výzvy.

Kritéria hodnocení

Hodnocení předložených investičních záměrů a rozdělení rozpočtované částky programu provádí meziresortní komise složená ze zástupců Ministerstva dopravy, Ministerstva financí, Ministerstva kultury a Drážního úřadu. Komise bude jmenována ministrem dopravy.

Hodnoceny budou pouze investiční záměry, které splní všechny předepsané formální náležitosti. Výše požadované dotace, o jejíž přidělení žadatel žádá v rámci projektového záměru, nesmí překročit částku, která je v daném roce v programu rozpočtovaná.

Rozpočtovaná částka programu bude mezi žadatele rozdělena v poměru podle výše jimi požadované dotace. V případě, že žadateli bude přidělena částka nižší než požadovaná, Ministerstvo dopravy ho o této skutečnosti informuje a dotáže se, zda je ochoten realizovat svůj projektový záměr, a zároveň v dopise uvede termín pro reakci.

Pokud někteří žadatelé odpoví negativně, nebo ve stanoveném termínu neodpoví, rozhodne meziresortní komise na svém dalším jednání o proporcionálním rozdělení takto vzniklé částky ve prospěch žadatelů, kteří jsou ochotni realizovat své projektové záměry. V žádném případě však nesmí být překročena 80% účast státního rozpočtu na financování investičního záměru.

Meziresortní komise se každý rok trvání programu sejde maximálně dvakrát (poprvé k hodnocení předložených projektových záměrů a rozdělení rozpočtované částky programu a případně i podruhé k proporcionálnímu rozdělení vzniklé částky v případě odstoupení žadatelů od realizace projektových záměrů).

10. Požadavky na zadávací řízení

V rámci tohoto programu je poskytována dotace ex-post po kontrole dokladů, které potvrzují provedení projektu dle investičního záměru předkládaného žadatelem o dotaci.

Žadatel o dotaci použije zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek (dále jen „zákon o zadávání veřejných zakázek“), ve znění pozdějších předpisů, pokud se na něj zákon vztahuje a tímto se stává zadavatelem dle zákona o zadávání veřejných zakázek.

Pokud se na žadatele zákon nevztahuje, nicméně má požadavky na zadávací řízení upraveny vnitřní směrnicí, tak tuto směrnici použije. O použití zákona o zadávání veřejných zakázek či o použití vnitropodnikové směrnice informuje poskytovatele dotace a seznámí poskytovatele dotace se závěry zadávacího řízení. Uskutečnění zadávacího řízení a výběr dodavatele je zcela v kompetenci žadatele o dotaci.

11. Pravidla pro poskytování prostředků státního rozpočtu

Programová dokumentace stanovuje obecné podmínky a postupy podle zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla), ve znění pozdějších předpisů, a vyhlášky č. 560/2006 Sb., o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole), ve znění pozdějších předpisů, a specifických právních předpisů vztahujících se k předmětu podpory. Dále platí pravidla pro úhradu faktur – zákon o účetnictví a zákon o DPH a související.

Pravidla pro poskytování dotací ze státního rozpočtu

Příjemce podpory

Vynakládání prostředků státního rozpočtu v rámci programu se bude řídit příslušnými právními předpisy a dále pokyny, pravidly a podmínkami, stanovenými Ministerstvem financí a Ministerstvem dopravy.

Základní pravidla poskytnutí dotace

- a) Na poskytnutí dotace není právní nárok.
- b) Příjemce dotace je povinen při čerpání dotace postupovat v souladu se zákonem č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla), v platném znění, a v souladu s vyhláškou č. 560/2006 Sb., o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku, ve znění pozdějších předpisů.
- c) Dotace je poskytována na obnovu historického železničního kolejového vozidla. Finanční prostředky lze uvolnit až poté, co příjemce dotace prokáže, že uhradil alespoň rozdíl mezi náklady na obnovu a stanovenou dotací. Dotaci nelze použít na úhradu DPH.
- d) Příjemce dotace je povinen podporu použít pouze k účelu, na který mu byla poskytnuta. Dotace může být poskytnuta pouze příjemci, který prokáže vlastnictví historického železničního kolejového vozidla, případně nájemní vztah k historickému železničnímu kolejovému vozidlu a souhlas vlastníka historického železničního kolejového vozidla s jeho obnovou.
- e) Obnova historického železničního kolejového vozidla musí být provedena dodavatelsky.
- f) Příjemce dotace je povinen zajistit udržitelnost a publicitu projektového záměru po dobu 3 let nejpozději od začátku července roku následujícího od poskytnutí dotace. O naplnění podmínky udržitelnosti a publicity projektového záměru je příjemce dotace povinen informovat Ministerstvo dopravy nejpozději do konce června každého roku, pokud měl předchozí rok povinnost zajistit udržitelnost projektového záměru. V odůvodněných případech je Ministerstvo dopravy na základě žádosti příjemce dotace oprávněno splnění této podmínky prominout.
- g) Užití dotace je účelově vázáno a závazné parametry, termíny a podmínky čerpání účelově vázaných výdajů státního rozpočtu jsou nedílnou součástí vydaného „Rozhodnutí o poskytnutí dotace“.

- h) Dotace musí být vyčerpána v kalendářním roce, ve kterém byla přidělena, nejpozději do termínu, stanoveného správcem programu.
- i) Dotace podléhá zúčtování za příslušný rok v souladu s pokyny Ministerstva financí pro zúčtování prostředků státního rozpočtu. Dotace je nepřevoditelná mezi podnikatelskými subjekty.
- j) Příjemcům dotací nebudou poskytovány zálohy v jakékoliv formě.
- k) Dotace nemůže být poskytnuta žadatelům, kteří nemají vypořádány všechny závazky po datu jejich splatnosti vůči finančnímu úřadu, zdravotním pojišťovnám, správě sociálního zabezpečení a celní správě.
- l) Dotaci nelze poskytnout žadateli, proti němuž je vedeno insolvenční řízení, byl proti němu podán insolvenční návrh či se nachází v likvidaci.
- m) Dotace může být kumulována s jinou veřejnou podporou či podporou *de minimis* na úhradu týchž částečně či plně se překrývajících způsobilých nákladů, avšak pouze tehdy, nevede-li taková kumulace k překročení celkové procentní míry veřejné podpory (max. 80 %).
- n) Dotace nesmí být poskytnuta žadateli, vůči němuž byl v návaznosti na rozhodnutí Komise, jímž byla podpora prohlášena za protiprávní a neslučitelnou s vnitřním trhem vystaven inkasní příkaz, dokud nevrátí nebo neuloží na vázaný účet celou částku protiprávní a neslučitelné podpory a příslušné úroky z vrácené podpory nebo žadateli, který je podnikem v obtížích (viz čl. 1 odst. 4 písm. a) a čl. 2 bod 18) nařízení o blokových výjimkách).
- o) Příjemce dotace, má povinnost uchovat písemné doklady dokazující způsobilé náklady na obnovu historického vozidla, a to po dobu deseti let ode dne poskytnutí poslední dotace v rámci programu¹.

Podpora může být poskytována maximálně do vyčerpání zdrojů programu.

¹ Posledním dnem trvání programu se rozumí 31. 12. 2020.

12. Vymezení kontrolní činnosti správce programu

Kontrolní činnost správce programu a její vymezení při čerpání zdrojů státního rozpočtu v rámci programu č. 127 66 bude vykonávána v souladu se zákonem č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů, v platném znění (dále jen „zákon o finanční kontrole“) a vyhláškou Ministerstva financí č. 416/2004 Sb., kterou se provádí zákon č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů, v platném znění.

Kontrola bude zaměřena k zabezpečení hospodárného, efektivního a účelného vynakládání prostředků státního rozpočtu a operací s ním spojených. Vnitřní kontrolní systém má dvě složky – systém řídicí kontroly resortu (předběžná kontrola operací před schválením a průběžná a následná kontrola), systém interního auditu (vyhodnocení přiměřenosti a účinnosti řídicí kontroly vybraných operací).

Kontrolní činnost v rámci programu č. 127 66

Kontrola účelovosti vynakládání finančních prostředků je prováděna ještě před jejich uvolněním. Účastník programu obdrží prostředky až v okamžiku, kdy prokáže obnovu historického železničního kolejového vozidla podle stanovených podmínek (Pravidla pro poskytování dotací ze státního rozpočtu v rámci programu č. 127 66 „Podpora obnovy historických železničních vozidel v období 2017 -2020“ – viz Příloha 1).

Kontrolu udržitelnosti a publicity projektových záměrů, na které byla poskytnuta dotace v rámci programu, zabezpečuje správce programu. Příjemce dotace předloží závěrečné hodnocení akce k datu stanovanému v Rozhodnutí o poskytnutí dotace. Příjemcům dotace se stanovuje povinnost předložit Ministerstvu dopravy každoročně doklady prokazující zajištění udržitelnosti a publicity projektových záměrů.

13. Závěrečné vyhodnocení programu

Vyhodnocení efektivnosti zdrojů vynaložených na přípravu a realizaci programu č. 127 66

Program bude vyhodnocen v souladu s požadavky vyhlášky č. 560/2006 Sb., o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku, ve znění pozdějších předpisů.

Při závěrečném vyhodnocení programu bude kontrolováno zejména:

- výše vynaložených finančních prostředků státního rozpočtu a vlastních finančních prostředků účastníků programu,
- splnění cílů programu,
- splnění parametrů programu,
- splnění stanovených termínů.

Závěrečné vyhodnocení programu bude prováděno v souladu se zákonem č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla), ve znění pozdějších předpisů, a s vyhláškou Ministerstva financí č. 560/2006 Sb., o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku a Pokynu č. R 1-2010.

Závěrečné vyhodnocení programu, které předloží správce programu ministerstvu financí, bude obsahovat:

- přehled o čerpání prostředků státního rozpočtu na financování programu,
- zprávu o plnění cílů programu stanovených v dokumentaci programu,
- dosažené hodnoty ukazatelů a parametrů stanovené Ministerstvem financí,
- řádné odůvodnění odchylek od cílů, ukazatelů a parametrů stanovených v dokumentaci programu

Závěrečné vyhodnocení programu bude předloženo Ministerstvu financí po ukončení závěrečného vyhodnocení všech akcí programu.

K závěrečnému vyhodnocení akce předloží účastník programu ve lhůtě stanovené správcem programu v Rozhodnutí zprávu, která bude obsahovat náležitosti stanovené v § 6 vyhlášky Ministerstva financí č. 560/2006 Sb., o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku, v platném znění a Pokynu č. R 1-2010 k upřesnění postupu Ministerstva financí, správců programů a účastníků programu při přípravě, realizaci, financování a vyhodnocování programu nebo akce a k provozování informačního systému programového financování.

V případě, že správce programu zjistí porušení podmínek účasti státního rozpočtu uvedených v Rozhodnutí, případně jiné neoprávněné použití prostředků státního rozpočtu, předá zjištění místně příslušnému finančnímu úřadu jako podnět k zahájení řízení ve věci odvodu za porušení rozpočtové kázně.

V případě, že správce programu nezjistí porušení podmínek účasti státního rozpočtu uvedených v Rozhodnutí, případně jiné neoprávněné použití prostředků státního rozpočtu, závěrečné vyhodnocení ukončí vydáním formuláře Závěrečného vyhodnocení akce ze systému EDS/SMVS.

Příloha:

Pravidla pro poskytování dotací ze státního rozpočtu v rámci programu č. 127 66 „Podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel v období 2017-2020“

Pravidla pro poskytování dotací ze státního rozpočtu v rámci programu č. 127 66 „Podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel v období 2017-2020“

Článek 1 Příjemce podpory

Podpora může být poskytnuta pouze vlastníkovi historického železničního kolejového vozidla nebo subjektu, který prokáže právo k užívání historického železničního kolejového vozidla a souhlas vlastníka historického železničního kolejového vozidla s jeho obnovou.

Článek 2 Forma a výše podpory

Podpora je poskytována formou neinvestiční dotace na obnovu historického železničního kolejového vozidla. Dotace je poskytována v režimu nařízení Komise (EU) č. 651/2014 ze dne 17. června 2014, kterým se v souladu s články 107 a 108 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem (dále jen „nařízení o blokových výjimkách“). Obnovou historického železničního kolejového vozidla se rozumí oprava nebo údržba historického železničního kolejového vozidla.

Za historické se považuje drážní vozidlo, které je zachované pro muzejní nebo dokumentační účely nebo určené pro příležitostné provozování nikoliv však za účelem běžného užívání pro komerční účely. Technické provedení historického vozidla musí odpovídat dobovému stavu (ČSN 28 0001).

Dotace se poskytuje na uvedení historického železničního vozidla do původního stavu, a to formou opravy, uvedení do provozuschopného stavu, údržby nebo obnovy hmotného dlouhodobého majetku – železničního vozidla. Opravami se odstraňuje částečné fyzické opotřebení nebo poškození za účelem uvedení do předchozího, provozuschopného nebo vystavovatelného stavu. Uvedením do provozuschopného stavu se rozumí provedení opravy s použitím jiných než původních materiálů, dílů, součástí nebo technologií, pokud tím nedojde k technickému zhodnocení.

Údržbou se zpomaluje fyzické opotřebení, předchází jeho následkům a odstraňuje drobnější závady.

Obnovou historického železničního kolejového vozidla se rozumí zejména:

- g) obnova vnějšího opláštění (lak, popisky apod.),
- h) obnova pojezdu (dvojkolí, podvozky apod.),
- i) obnova skříně vozidla (konstrukční části, madla, svítilny apod.),
- j) obnova mechanických částí (parní stroje, trakční motory, převodovky, celky brzdové soustavy apod.),

- k) obnova vnitřních rozvodů (vodovodní, elektrické apod.),
- l) obnova interiéru (oddíl pro cestující, služební oddíl, stanoviště strojvedoucího apod.).

Způsobilými náklady jsou:

- uvedení vnějšího opláštění (lak, popisky apod.) do původního stavu,
- uvedení pojezdu (dvojkolí, podvozky apod.) do původního stavu,
- uvedení skříně vozidla (konstrukční části, madla, svítilny apod.) do původního stavu,
- uvedení mechanických částí (parní stroje, trakční motory, převodovky, celky brzdové soustavy apod.) do původního stavu,
- uvedení vnitřních rozvodů (vodovodní, elektrické apod.) do původního stavu,
- uvedení interiéru (oddíl pro cestující, služební oddíl, stanoviště strojvedoucího apod.) do původního stavu.

Dotace je poskytována na úhradu vynaložených výdajů vždy bez daně z přidané hodnoty (dále jen DPH). Dotace na obnovu historického železničního kolejového vozidla bude poskytována maximálně do výše 80 % neinvestičních nákladů na obnovu bez DPH.

Článek 3

Udržitelnost a publicita projektového záměru

Udržitelností projektového záměru se rozumí uvedení historického železničního kolejového vozidla do provozuschopného nebo vystavovatelného stavu s tím, že lze poskytnout dotaci pouze těm projektovým záměrům, v rámci kterých bude historické železniční kolejové vozidlo nejpozději od 1. července následujícího roku příležitostně provozováno (minimálně 4 x ročně), a to v rámci nostalgické osobní železniční dopravy určené pro veřejnost, nebo bude veřejně vystaveno nejpozději od 1. července následujícího roku (v rámci muzejní sbírky, na volně přístupném prostranství v okolí železniční stanice apod.).

Udržitelnost projektového záměru musí trvat minimálně 3 roky.

V rámci zvyšování povědomí o existenci programu je příjemce dotace povinen zajistit publicitu projektu. Ta může být realizována jednak informací, která bude uveřejněna na internetových stránkách příjemce, případně článkem v odborném dopravním periodiku nebo v regionálním tisku. Informace musí být zveřejněna nejpozději do dvou měsíců od obdržení dotace. Informace musí obsahovat minimálně název programu a projektového záměru, podíl spolufinancování z programu a stručnou charakteristiku předmětu realizovaného projektu.

Po dobu udržitelnosti projektového záměru se příjemce rovněž zavazuje, že informace o podpoře projektového záměru bude uveřejněna na propagačních materiálech ke všem akcím (historickým jízdám), kde bude vozidlo podpořené v rámci projektového záměru nasazeno, ať již jako statický exponát anebo přímo pro vedení vlaku. Informace bude obsahovat minimálně logo MD a název programu.

Článek 4

Základní podmínky poskytnutí dotace

- a) Na poskytnutí dotace není právní nárok.
- b) Příjemce je povinen při čerpání dotace postupovat v souladu se zákonem č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla), v platném znění, a v souladu s vyhláškou č. 560/2006 Sb., o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku, ve znění pozdějších předpisů.
- c) Dotace je poskytována na obnovu historického železničního kolejového vozidla. Finanční prostředky lze uvolnit až poté, co příjemce dotace prokáže, že uhradil alespoň rozdíl mezi náklady na obnovu a stanovenou dotací. Dotaci nelze použít na úhradu DPH.
- d) Příjemce dotace je povinen ji použít pouze k účelu, na který mu byla poskytnuta. Dotace může být poskytnuta pouze příjemci, který prokáže vlastnictví historického železničního kolejového vozidla, případně právo k užívání historického železničního kolejového vozidla a souhlas vlastníka historického železničního kolejového vozidla s jeho obnovou.
- e) Obnova historického železničního kolejového vozidla musí být provedena dodavatelsky.
- f) Příjemce dotace je povinen zajistit udržitelnost a publicitu projektového záměru po dobu 3 let nejpozději od 1. července následujícího roku. O naplnění podmínky udržitelnosti projektového záměru je příjemce dotace povinen informovat Ministerstvo dopravy nejpozději do konce června každého kalendářního roku, pokud měl předchozí kalendářní rok povinnost zajistit udržitelnost projektového záměru. V odůvodněných případech je Ministerstvo dopravy na základě žádosti příjemce dotace oprávněno splnění této podmínky prominout.
- g) Užití dotace je účelově vázáno a závazné parametry, termíny a podmínky čerpání účelově vázaných výdajů státního rozpočtu jsou nedílnou součástí vydaného „Rozhodnutí o poskytnutí dotace“.
- h) Dotace musí být vyčerpána v kalendářním roce, ve kterém byla přidělena.
- i) Dotace podléhá zúčtování za příslušný kalendářní rok v souladu vyhláškou č. 367/2015 Sb., kterou se stanoví zásady a lhůty finančního vypořádání vztahů se státním rozpočtem, státními finančními aktivy a Národním fondem (vyhláška o finančním vypořádání), ve znění pozdějších předpisů. Dotace je nepřevoditelná mezi podnikatelskými subjekty.
- j) Příjemcům dotací nebudou poskytovány zálohy v jakékoliv formě.
- k) Dotace nemůže být poskytnuta příjemci, který nemá vypořádány všechny závazky po datu jejich splatnosti vůči finančnímu úřadu, zdravotním pojišťovnám, správě sociálního zabezpečení a celní správě.
- l) Dotaci nelze poskytnout příjemci, proti němuž je vedeno insolvenční řízení, byl proti němu podán insolvenční návrh či se nachází v likvidaci.
- m) Dotace může být kumulována s jinou veřejnou podporou či podporou *de minimis* na úhradu týchž částečně či plně se překrývajících způsobilých nákladů, avšak pouze

tehdy, nevede-li taková kumulace k překročení celkové procentní míry veřejné podpory (max. 80 %).

- n) Dotace nesmí být poskytnuta žadateli, vůči němuž byl v návaznosti na rozhodnutí Komise, jímž byla podpora prohlášena za protiprávní a neslučitelnou s vnitřním trhem vystaven inkasní příkaz, dokud nevrátí nebo neuloží na vázaný účet celou částku protiprávní a neslučitelné podpory a příslušné úroky z vrácené podpory nebo žadateli, který je podnikem v obtížích (viz čl. 1 odst. 4 písm. a) a čl. 2 bod 18) nařízení o blokových výjimkách).
- o) Příjemce dotace, má povinnosti uchovat písemné doklady dokazující způsobilé náklady na obnovu historického vozidla, a to po dobu deseti let ode dne poskytnutí poslední dotace v rámci programu².

Článek 5 Investiční záměr

Žadatel může podat více investičních záměrů.

Investiční záměr musí obsahovat následující součásti:

- identifikační údaje žadatele: jméno, popřípadě jména, příjmení, datum narození, rodné číslo, bylo-li přiděleno, a adresu trvalého pobytu, je-li žadatel fyzickou osobou a je-li tato fyzická osoba podnikatelem, také identifikační číslo; název, adresu sídla a identifikační číslo osoby, je-li žadatel právnickou osobou, formu právnické osoby,
- identifikace statutárního zástupce,
- jméno kontaktní osoby a telefonické spojení,
- název a adresu poskytovatele,
- název projekt (akce), cíl projektu, parametry a indikátory,
- výčet historických železničních kolejových vozidel, na která je požadována dotace, včetně doložení oprávněnosti zařazení každého jednotlivého železničního kolejového vozidla mezi historická železniční kolejová vozidla,
- popis současného stavu včetně fotodokumentace,
- jako jeden projektový záměr se bere například souprava vozů stejné řady jako jeden projekt a to včetně hnacího vozidla, se kterým tvoří jednotnou skupinu vozů,
- doklady potvrzující vlastnický vztah žadatele k historickým železničním kolejovým vozidlům, případně doklady potvrzující právo žadatele k užívání historických železničních kolejových vozidel a souhlas vlastníka historických železničních kolejových vozidel s jejich obnovou,
- účel, na který chce žadatel dotaci použít (popis projektového záměru včetně specifikace technických celků historického železničního kolejového vozidla, které budou předmětem obnovy) včetně lhůty, v níž má být tohoto účelu dosaženo,
- doklady prokazující udržitelnost projektového záměru,

² Posledním dnem trvání programu se rozumí 31. 12. 2020.

- požadovanou částku včetně zdůvodnění její výše (např. dodavatelskou nabídkou) - návrh na finanční krytí obnovy historických železničních kolejových vozidel,
- čestné prohlášení žadatele, že vůči němu nebyl v návaznosti na rozhodnutí Komise, jímž byla podpora prohlášena za protiprávní a neslučitelnou s vnitřním trhem, vystaven inkasní příkaz, nebo že vrátil nebo uložil na vázaný účet celou částku protiprávní a neslučitelné podpory a příslušné úroky z vrácené podpory (viz čl. 1 odst. 4 písm. a) nařízení o blokových výjimkách),
- čestné prohlášení žadatele, že není podnikem v obtížích (viz čl. 2 bod 18 nařízení o blokových výjimkách),
- čestné prohlášení žadatele, že proti němu není vedeno insolvenční řízení, nebyl proti němu podán insolvenční návrh ani není v likvidaci,
- čestné prohlášení žadatele, že má vypořádány všechny závazky po datu jejich splatnosti vůči finančnímu úřadu, zdravotním pojišťovnám, správě sociálního zabezpečení a celní správě.
- čestné prohlášení žadatele, který cíl programu bude sledovat (provozuschopnost či vystavovatelnost) a následně žadatel vyčíslí ukazatele, ke kterým se tímto čestným prohlášením zavazuje,
- je-li žadatel právnickou osobou, informaci o identifikaci
 1. osob jednajících jeho jménem s uvedením, zda jednají jako jeho statutární orgán nebo jednají na základě udělené plné moci,
 2. osob s podílem v této právnické osobě,
 3. osob, v nichž má podíl, a o výši tohoto podílu,
 4. osob, které jsou s žadatelem o dotaci v obchodním vztahu a mají z jeho podnikání nebo jiné výdělečné činnosti prospěch, který se liší od prospěchu, který by byl získán mezi nezávislými osobami v běžných obchodních vztazích za stejných nebo obdobných podmínek.

Článek 6

Kritéria hodnocení

Hodnocení předložených projektových záměrů a rozdělení dotace provádí meziresortní komise složená ze zástupců Ministerstva dopravy, Ministerstva financí, Ministerstva kultury a Drážního úřadu. Komise bude jmenována ministrem dopravy.

Hodnoceny budou pouze projektové záměry, které splní všechny předepsané formální náležitosti. Výše požadované dotace, o jejíž přidělení žadatel žádá v rámci projektového záměru, nesmí překročit částku, která je v daném kalendářním roce v programu rozpočtovaná.

Rozpočtovaná částka programu bude mezi žadatele rozdělena v poměru podle výše jimi požadované dotace. V žádném případě však nesmí být překročena 80 % účast státního rozpočtu na financování projektového záměru.

Článek 7 **Rozhodnutí o poskytnutí dotace**

Žadatelé, kterým byla meziresortní komisí dle článku 6 přidělena dotace, podají žádost o vydání „Rozhodnutí o poskytnutí dotace“. Přílohou žádosti o vydání „Rozhodnutí o poskytnutí dotace“ jsou následující doklady:

- kopie dodavatelské smlouvy na obnovu historického železničního kolejového vozidla,
- vyplněné formuláře dle přílohy č. 2 vyhlášky Ministerstva financí č. 560/2006 Sb., o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku, ve znění pozdějších předpisů.

Vydané „Rozhodnutí o poskytnutí dotace“ obsahuje termín ukončení akce, který Ministerstvo dopravy jakožto správce programu stanovuje jako nejzazší termín převzetí historického železničního kolejového vozidla od dodavatele.

Článek 8 **Uvolnění dotace**

Příjemci dotace, kterým bylo vydáno „Rozhodnutí o poskytnutí dotace“, mohou žádat o uvolnění dotace ze státního rozpočtu to v termínu do 30. listopadu běžného roku. Součástí každé žádosti o uvolnění dotace je kopie protokolu o převzetí historického železničního kolejového vozidla od dodavatele, kopie dodavatelské faktury, doklad o úhradě této faktury (resp. doklad o úhradě rozdílu mezi náklady na obnovu bez DPH a stanovenou dotací a doklad o úhradě celé DPH) a bankovní spojení.

Článek 9 **Závěrečné vyhodnocení akce**

Příjemce dotace předloží Ministerstvu dopravy zprávu pro závěrečné vyhodnocení akce ve lhůtě stanovené v „Rozhodnutí o poskytnutí dotace“, včetně fotodokumentace historického kolejového železničního vozidla před započítáním obnovy a po skončení obnovy. Zpráva pro závěrečné vyhodnocení akce obsahuje doklady stanovené vyhláškou č. 560/2006 Sb., o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku, ve znění pozdějších předpisů.

Článek 10 **Kontrolní činnost**

Příjemce dotace je povinen průběžně vést operativní evidenci o čerpání a užití finančních prostředků určených na řešení akce a evidenci kdykoliv předložit Ministerstvu dopravy nebo jím pověřené osobě ke kontrole.

Příjemce dotace je povinen do doby definitivního přiznání dotace umožnit Ministerstvu dopravy nebo jím pověřené osobě provádět kontroly související s plněním údajů obsažených v „Rozhodnutí o poskytnutí dotace“ a těchto Pravidlech, a to v technické i ekonomické části. Tímto ustanovením nejsou dotčena ani omezena práva kontrolních a finančních orgánů státní správy České republiky.

Článek 11
Závěrečná ustanovení

Příjemce dotace souhlasí se zveřejněním svého jména a příjmení (názvu), adresy trvalého pobytu (adresy sídla), dotačního titulu, technických a ekonomických parametrů akce a výše poskytnuté dotace. Při poskytování prostředků státního rozpočtu se v souladu s § 9 zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, nepovažuje za porušení obchodního tajemství poskytnutí informace o rozsahu akce, technických a ekonomických parametrech a příjemci prostředků.

Příjemce dotace při jakékoliv změně majetkoprávních vztahů zajistí převedení veškerých svých závazků a práv vyplývajících z „Rozhodnutí o poskytnutí dotace“ právní formou na nástupce příjemce dotace, ať jím je právnická nebo fyzická osoba. Příjemce dotace je povinen informovat poskytovatele o této skutečnosti nejméně 30 dnů přede dnem, kdy majetkoprávní změna nabude právní moci.

V Praze, dne

Ing. Jindřich Kušnír

ředitel

Odbor drážní a vodní dopravy