



# INTEGROVANÝ REGIONÁLNÍ OPERAČNÍ PROGRAM 2021–2027

## SPECIFICKÁ PRAVIDLA PRO ŽADATELE A PŘÍJEMCE

74. VÝZVA IROP - MULTIMODÁLNÍ OSOBNÍ  
DOPRAVA - SC 6.1 (ITI)

VERZE 1



Spolufinancováno  
Evropskou unií



MINISTERSTVO  
PRO MÍSTNÍ  
ROZVOJ ČR

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

# Obsah

Schvalovací tabulka .....	4
Vydání a účinnost.....	4
Přehled změn .....	4
1 Úvod.....	5
2 Integrované projekty ITI.....	6
3 Údaje o výzvě.....	7
3.1 Vyhlášení výzvy a podání žádosti o podporu.....	7
3.2 Oprávnění žadatelé.....	7
3.3 Podporované aktivity .....	7
3.3.1 Účel a cíle projektu.....	11
3.3.2 Cílové skupiny.....	12
3.4 Zahájení a ukončení realizace projektu .....	12
3.5 Místo realizace projektů .....	13
4 Struktura financování a způsobilé výdaje .....	14
4.1 Struktura financování .....	14
4.2 Způsobilé výdaje .....	15
4.2.1 Způsobilé výdaje na hlavní část projektu .....	16
4.2.2 Způsobilé výdaje na doprovodnou část projektu.....	22
4.2.3 Nezpůsobilé výdaje .....	25
4.2.4 Dokladování způsobilých výdajů projektu .....	26
5 Indikátory.....	31
6 Povinné přílohy k žádosti o podporu.....	32
7 Veřejná podpora.....	42
8 Kritéria hodnocení projektů.....	44
9 Udržitelnost .....	52
10 Seznam zkratk .....	53
11 Právní a metodický rámec .....	55
12 Seznam příloh Specifických pravidel.....	58

## Schvalovací tabulka

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

## Vydání a účinnost

Verze	Číslo jednací	Datum vydání	Datum účinnosti
1	MMR-38627/2023-26	25. 5. 2023	25.5. 2023

## Přehled změn

Verze	Kapitola	Předmět revize

# 1 Úvod

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

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

## UPOZORNĚNÍ

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

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

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

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

## 2 Integrované projekty ITI

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

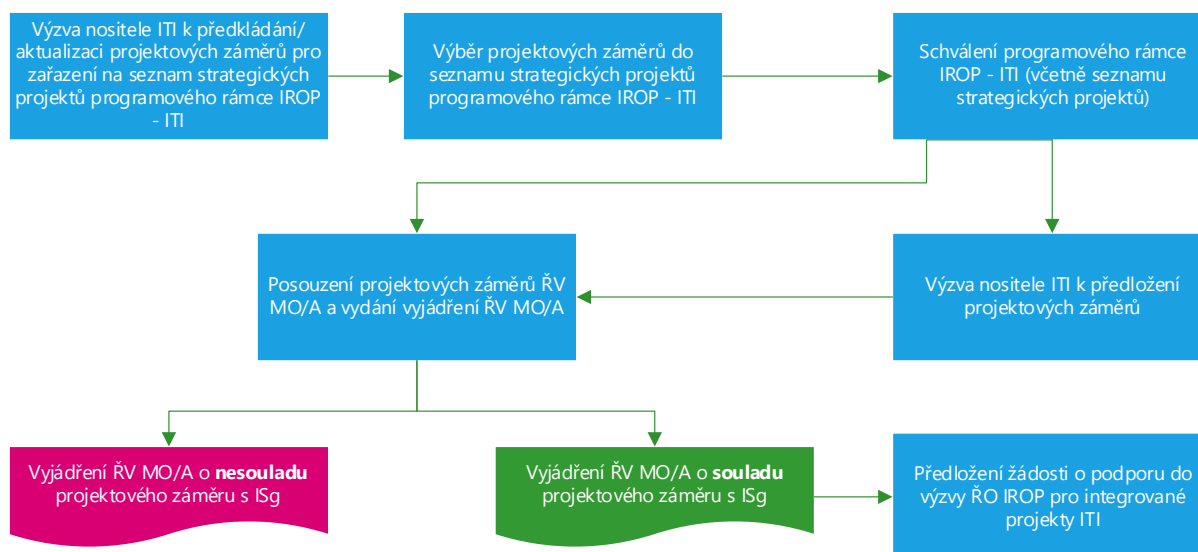
Nositelé ITI zpracovávají pro vymezené funkční území integrované územní strategie (dále jen „ISg ITI“), ve kterých definují jeho problémy, potřeby a strategické cíle, na něž navazují opatření uvedená v programových rámcích příslušných programů, v případě této výzvy tedy v programovém rámci IROP, jehož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

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

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

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

### Přehled administrativních úkonů před podáním žádosti o podporu integrovaného projektu ITI



## 3 Údaje o výzvě

### 3.1 Vyhlášení výzvy a podání žádosti o podporu

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

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

#### UPOZORNĚNÍ

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

### 3.2 Oprávnění žadatelé

- kraje
- obce
- dobrovolné svazky obcí
- organizace zřizované nebo zakládané kraji
- organizace zřizované nebo zakládané obcemi
- organizace zřizované nebo zakládané dobrovolnými svazky obcí
- dopravci na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících

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

### 3.3 Podporované aktivity

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

- **Multimodální osobní doprava**
  - výstavba a modernizace přestupních terminálů pro veřejnou dopravu;
  - výstavba a modernizace parkovacích systémů zajišťujících přestup na veřejnou dopravu (P+R, K+R, B+R);
  - realizace preferenčních opatření a zvyšování kapacity veřejné dopravy stavebními úpravami silnic a místních komunikací.

Dílčí aktivity mohou být v projektu libovolně kombinovány.

**Přestupním terminálem pro veřejnou dopravu** (dále také „přestupní terminál“) se rozumí přestupní uzel veřejné dopravy, ve kterém je cestujícím umožněn přestup mezi více než dvěma linkami veřejné dopravy pro jeden směr jízdy nebo přestup mezi různými druhy veřejné dopravy. Přestupním terminálem je také přestupní uzel složený ze dvou nebo více oddělených částí. Mezi každými dvěma těmito částmi musí nejpozději k datu ukončení realizace projektu

existovat přímé propojení bezbariérovou komunikací pro pěší, případně bezbariérovou komunikací pro pěší s přechodem pro chodce, o délce max. 200 m. Do přestupního terminálu může být zapojena také osobní doprava železniční, lanovou dráhou nebo vodní, řešení jejich infrastruktury však nemůže být hlavní částí projektu v této výzvě.

Přestupní terminál pro veřejnou dopravu musí splňovat také minimální parametry řešení pěší, cyklistické a individuální automobilové dopravy dle ČSN 73 6425-2. Přestupní uzly veřejné dopravy se dle ČSN 73 6425-2 dělí podle významu a funkce na přestupní zastávky a uzly městské linkové osobní dopravy, přestupní uzly regionálního významu a přestupní uzly nadregionálního významu, podle velikosti na přestupní zastávky, stanoviště a stanice/nádraží.

Přestupní zastávkou se pro potřeby těchto Specifických pravidel rozumí přestupní terminál malého dopravního významu, ve kterém jsou dvě nebo tři odjezdová stání pro jeden (každý) směr jízdy a cestujícím je umožněn přestup mezi linkami veřejné dopravy. Přestupní zastávka je vždy umístěna na veřejně přístupné pozemní komunikaci a prostor této komunikace mimo odjezdová stání se nepovažuje za součást přestupního terminálu. Stanovištěm se pro potřeby těchto Specifických pravidel rozumí přestupní terminál středního dopravního významu, ve kterém jsou více než tři odjezdová stání pro jeden směr jízdy a cestujícím je umožněn přestup mezi linkami veřejné dopravy. Pokud jsou odjezdová stání umístěna na veřejně přístupné pozemní komunikaci, nepovažuje se prostor této komunikace mimo odjezdová stání za součást přestupního terminálu.

Stanicí/nádražím se pro potřeby těchto Specifických pravidel rozumí přestupní terminál středního nebo velkého dopravního významu, který je umístěn na samostatném pozemku odděleném od veřejně přístupné pozemní komunikace.

Zastávkou se pro potřeby těchto Specifických pravidel rozumí předepsaným způsobem označený prostor pro zastavení vozidla veřejné dopravy, související nástupiště a vybavení umístěné v prostoru přestupního terminálu nebo v prostoru pozemní komunikace mimo přestupní terminál.

**Parkovacím systémem zajišťujícím přestup na veřejnou dopravu** (dále také „parkovací systém“) se rozumí přestupní uzel, který cestujícím zprostředkovává přestup mezi individuální automobilovou nebo cyklistickou dopravou a dopravou veřejnou. Parkovací systém zajišťující přestup na veřejnou dopravu musí být realizován v režimu P+R, K+R nebo B+R. Parkovacím systémem P+R se rozumí parkoviště, parkovací dům, jeho část, část pozemní komunikace nebo přestupního terminálu zahrnující parkovací plochy pro osobní automobily cestujících, kteří v přímé návaznosti na zaparkování vozidla na dobu většinou kratší než 24 hodin využívají veřejnou dopravu. Parkovacím systémem K+R se rozumí část parkoviště, parkovacího domu, pozemní komunikace nebo přestupního terminálu zahrnující pruhy určené k uvedení vozidla do klidu na dobu nezbytně nutnou pro vystoupení/nastoupení cestujících, kteří v přímé návaznosti využívají veřejnou dopravu. Parkovacím systémem B+R se rozumí parkoviště, parkovací věž, parkovací dům, jeho část nebo část přestupního terminálu zahrnující parkovací plochy pro jízdní kola cestujících, kteří v přímé návaznosti na zaparkování jízdního kola na dobu většinou kratší než 24 hodin využívají veřejnou dopravu.

Mezi parkovacím systémem P+R, K+R nebo B+R a stanicí, zastávkou nebo přestupním uzlem veřejné dopravy, resp. jeho částmi, musí nejpozději k datu ukončení realizace projektu existovat přímé propojení bezbariérovou komunikací pro pěší, případně bezbariérovou komunikací pro pěší s přechodem pro chodce, o délce max. 200 m. Počátečním nebo koncovým bodem takového propojení může být např. vchod/vstup na parkoviště, okraj nástupiště, okraj prostoru pro čekající cestující, vchod do výpravní budovy apod., vztažným



bodem nemůže být okraj pozemku. Parkovací systém P+R musí být označen svislou dopravní značkou IP 13d „Parkoviště P+R“. Parkovací systém K+R musí být označen svislou dopravní značkou IP 13e „Parkoviště K+R“.

Výstupem **výstavby** přestupního terminálu nebo parkovacího systému je přestupní terminál nebo parkovací systém v nové lokalitě.

Pojem **modernizace** přestupního terminálu nebo parkovacího systému zahrnuje stavební úpravy přestupního terminálu nebo parkovacího systému, jimiž dochází minimálně k přestavbě zemního tělesa nebo konstrukčních vrstev převážné části zpevněných ploch pro vozidla a chodce (cestující), a jejichž výsledkem je zachování nebo navýšení kapacity přestupního terminálu nebo parkovacího systému. Technické řešení musí být v souladu s platnou legislativou a technickými normami (zejména vyhláškou č. 294/2015 Sb., vyhláškou č. 398/2009 Sb., ČSN 73 6101, ČSN 73 6102, ČSN 73 6110, ČSN 73 6425-2, ČSN 73 6425-1, ČSN 73 6056, ČSN EN 13 201, TP 170, TKP Kapitola 15).

**Realizace preferenčních opatření a zvyšování kapacity veřejné dopravy stavebními úpravami silnic a místních komunikací** (dále také „preferenční nebo kapacitní opatření“) zahrnuje:

- stavební úpravy či rozšíření odpovídající části hlavního dopravního prostoru pozemní komunikace pro nový vyhrazený jízdní pruh pro vozidla veřejné dopravy (s dopravním značením IP20a/IP20b);
- nebo stavební úpravy či rozšíření odpovídající části hlavního dopravního prostoru pozemní komunikace v trase existujícího vyhrazeného jízdního pruhu pro vozidla veřejné dopravy (s dopravním značením IP20a/IP20b) zvyšující kapacitu veřejné dopravy;
- nebo stavební úpravy či rozšíření odpovídající části hlavního dopravního prostoru pozemní komunikace na zastávce veřejné dopravy nebo v jiném místě trasy linky veřejné dopravy (např. úpravy v křižovatkách, ve směrových obloucích apod.) zvyšující kapacitu veřejné dopravy.

Vzhledem k jednomu ze specifických kritérií přijatelnosti, uvedených v kapitole 8 těchto Specifických pravidel, zvýšení kapacity veřejné dopravy musí spočívat v provozování kapacitnějších vozidel veřejné dopravy nebo zvýšení frekvence spojů veřejné dopravy.

Přestupní terminál, parkovací systém, preferenční nebo kapacitní opatření musí být zapojeny do rutinního provozu na linkách veřejné dopravy ve smyslu zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a tyto linky musí mít z realizace projektu převažující prospěch.

Žadatel ve studii proveditelnosti podrobně popíše a odůvodní, dle zaměření projektu, prostorové vymezení, jednotlivé části přestupního terminálu a jeho připojení na okolí, prostorové vymezení parkovacího systému a jeho připojení na okolí, nebo délku realizace preferenčního nebo kapacitního opatření na síti pozemních komunikací.

#### **UPOZORNĚNÍ**

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

Podrobněji v kapitole 4.2 Způsobilé výdaje.

### UPOZORNĚNÍ

Veškeré aktivity projektu musí být realizovány v souladu s cíli a zásadami udržitelného rozvoje a zásadou „významně nepoškozovat“ (dále jen „DNSH“) v oblasti životního prostředí. Žadatel popíše soulad projektu s těmito principy v kapitole 6.2 studie proveditelnosti. Podporovaná aktivita spadá do oblasti intervence 081 Infrastruktura čisté městské dopravy, která má 100% příspěvek k plnění klimatických cílů. Pokud je součástí projektu výstavba nové samostatné provozní budovy evidované v katastru nemovitostí, musí budova splňovat požadavky pasivního standardu a v případech, u kterých s ohledem na specifický typ provozování nelze docílit pasivního standardu, požadavky tzv. vysokého energetického standardu. Pokud je součástí projektu změna dokončené samostatné provozní budovy evidované v katastru nemovitostí, musí budova vykazovat alespoň 30% snížení spotřeby primární energie z neobnovitelných zdrojů. Podrobnosti uvádí další text.

Dále je žadatel povinen předložit také Dokumentaci k prověřování z hlediska klimatického dopadu.

**Požadavky pasivního standardu** se týkají výstavby nové<sup>1</sup> samostatné provozní budovy a jsou následující:

Energetický ukazatel	Požadovaná hodnota
Průvzdušnost obálky budovy při tlakovém rozdílu 50 Pa	$n_{50} \leq 0,6 \cdot h^{-1}$
Průměrný součinitel prostupu tepla	$U_{em} \leq 0,35 \text{ W} \cdot \text{m}^{-2} \cdot \text{K}^{-1}$
Měrná potřeba tepla na vytápění – průměrná výška budovy $\leq 4 \text{ m}^2$	$\leq 15 \text{ kWh} \cdot \text{m}^{-2} \cdot \text{a}^{-1}$
Měrná potřeba tepla na vytápění – průměrná výška budovy $\geq 8 \text{ m}$	$\leq 20 \text{ kWh} \cdot \text{m}^{-2} \cdot \text{a}^{-1}$
Měrná potřeba tepla na chlazení	$\leq 15 \text{ kWh} \cdot \text{m}^{-2} \cdot \text{a}^{-1}$
Nejvyšší denní teplota vzduchu v místnosti v letním období	$\leq \Theta_{ai,max,N}$
Primární energie z neobnovitelných zdrojů	$E_{pN,A} \leq 0,80 \cdot E_R$

**Požadavky tzv. vysokého energetického standardu** se týkají výstavby nové samostatné provozní budovy, pokud s ohledem na specifický typ provozování nelze docílit pasivního standardu. Typicky jde o budovy s vysokými požadavky na vytápění, chlazení, nebo je definován legislativní, či technický požadavek na vyšší výměnu vzduchu se zachováním určitých parametrů (teplota, vlhkost). Požadavky jsou následující:

<sup>1</sup> Rozdělení projektů na nové budovy a změny dokončených budov se posuzuje podle § 6, odst. 3 vyhlášky č. 264/2020 Sb., o energetické náročnosti budov, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>2</sup> Výsledek výpočtu měrné potřeby tepla na vytápění se zaokrouhluje na celé číslo. Požadavek na měrnou potřebu tepla na vytápění, u budov s průměrnou výškou mezi 4 m až 8 m, je definován lineární závislostí mezi body [4 m, 15 kWh.m<sup>-2</sup>a<sup>-1</sup>] a [8 m, 20 kWh.m<sup>-2</sup>a<sup>-1</sup>].

Energetický ukazatel	Požadovaná hodnota
Průvzdušnost obálky budovy při tlakovém rozdílu 50 Pa	$n_{50} \leq 0,6 \cdot h^{-1}$
Průměrný součinitel prostupu tepla	$U_{em} \leq 0,35 \text{ W} \cdot \text{m}^{-2} \cdot \text{K}^{-1}$
Nejvyšší denní teplota vzduchu v místnosti v letním období	$\leq \Theta_{ai,max,N}$
Primární energie z neobnovitelných zdrojů	$E_{pN,A} \leq 0,80 \cdot E_R$

**Požadavky snížení energetické náročnosti** se týkají změny dokončené<sup>3</sup> samostatné provozní budovy a jsou následující:

Energetický ukazatel	Požadovaná hodnota
Úspora primární energie z neobnovitelných zdrojů <sup>4</sup>	$\geq 30 \%$
Dosažená hodnota primární energie z neobnovitelných zdrojů pro stav po realizaci navržených opatření	$\leq 0,85 \times$ reference pro renovace
Průměrný součinitel prostupu tepla obálky budovy	$\leq 0,95 \times U_{em,R}$
Součinitel prostupu tepla pro měněné stavební prvky vyjma oken, na něž se vztahuje podpora	$\leq U_{RQ}$
Součinitel prostupu tepla oken, na něž se vztahuje podpora	$\leq 0,60 \times U_R$
Nejvyšší denní teplota vzduchu v místnosti v letním období	$\leq \Theta_{op,max,RQ}$
Zajištěna trvalá koncentrace CO <sub>2</sub> $\leq 1500$ ppm v obytných a pobytových místnostech v souladu s pravidlem správné praxe HK ČR r.č. HKCR/4/17/01 ze dne 16. 8. 2017, TPW 170 01	

### 3.3.1 Účel a cíle projektu

Účelem projektu v této výzvě je výstavba nebo modernizace infrastruktury pro veřejnou dopravu nebo infrastruktury pro přestup na veřejnou dopravu ve smyslu zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>3</sup> Rozdělení projektů na nové budovy a změny dokončených budov se posuzuje podle § 6, odst. 3 vyhlášky č. 264/2020 Sb., o energetické náročnosti budov, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>4</sup> Jde o jediný ukazatel požadovaný v případě památkově chráněných budov dle § 7 odst. 5 zákona č. 406/2000 Sb. o hospodaření energií, ve znění pozdějších předpisů.

Cílem projektu v této výzvě je zajištění provozu nově postavené nebo zmodernizované infrastruktury pro veřejnou dopravu nebo infrastruktury pro přestup na veřejnou dopravu ve smyslu zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, v parametrech určených v žádosti o podporu od data ukončení realizace projektu.

### **3.3.2 Cílové skupiny**

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

## **3.4 Zahájení a ukončení realizace projektu**

### **Datum zahájení realizace projektu**

Zahájení realizace projektu<sup>5</sup> není časově omezeno, ovšem výdaje vzniklé před datem podání žádosti o podporu nejsou způsobilé.

### **Datum ukončení realizace projektu**

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

- doklad o předání a převzetí díla (dodávky staveb);
- kolaudační souhlas nebo kolaudační rozhodnutí, nebo rozhodnutí o povolení zkušebního provozu, nebo rozhodnutí o povolení k předčasnému užívání stavby, pokud není předmětem projektu pouze stavba, které nevyžaduje povolení k realizaci stavebního záměru dle stavebního zákona;
- dokument prokazující skutečné naplnění plánu přípravy nejméně 70 % stavebního a demoličního odpadu (nikoliv nebezpečného, mimo kategorii 17 05 04) vzniklého na staveništi k opětovnému použití, recyklaci nebo jiným druhům materiálového využití, pokud v projektu dochází ke vzniku stavebního nebo demoličního odpadu;
- dokument prokazující využívání přestupního terminálu linkami provozovanými jako veřejná služba v přepravě cestujících nad stanovený limit 40 odjíždějících spojů v běžný pracovní den, pokud je předmětem projektu přestupní terminál;
- dokument prokazující využívání návazné stanice/zastávky/přestupního uzlu linkami provozovanými jako veřejná služba v přepravě cestujících nad stanovený limit 20 odjíždějících spojů v běžný pracovní den, pokud je předmětem projektu parkovací systém;

---

<sup>5</sup> Definice projektu je uvedena v kapitole 1.2 Obecných pravidel.

- akceptační protokol, ze kterého vyplývá uvedení inteligentního dopravního systému do plného provozu, pokud je realizace inteligentního dopravního systému součástí projektu;
- prohlášení o platnosti smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících předložené se žádostí o podporu, případně aktuálně platná smlouva dle požadavků na povinnou přílohu žádosti o podporu č. 15;
- situační výkres se zakresleným realizovaným parkovacím systémem včetně údaje o počtu parkovacích míst nebo se zakresleným realizovaným preferenčním nebo kapacitním opatřením pro veřejnou dopravu včetně osy a staničení dotčené pozemní komunikace minimálně v měřítku katastrální mapy.

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

Pokud není k datu ukončení realizace projektu doložen kolaudační souhlas nebo kolaudační rozhodnutí, musí být doložen s 1. zprávou o udržitelnosti projektu (dále jen „ZoU“), případně se ZoU následující po ukončení zkušebního provozu nebo předčasného užívání stavby, a příjemce předkládá jako přílohu závěrečné zprávy o realizaci projektu rozhodnutí o povolení zkušebního provozu nebo rozhodnutí o povolení k předčasnému užívání stavby.

Pokud došlo k odchylkám oproti plánu přípravy nejméně 70 % stavebního a demoličního odpadu (nikoliv nebezpečného, mimo kategorii 17 05 04) vzniklého na staveništi k opětovnému použití, recyklaci nebo jiným druhům materiálového využití, žadatel je popíše a řádně odůvodní. Pokud ve výsledku nebylo připraveno minimálně stanovené množství, lze takovou odchylku odůvodnit jen dříve neodhalenými okolnostmi nezaviněnými příjemcem.

**Realizace projektu musí být ukončena nejpozději v termínu** uvedeném v Rozhodnutí <sup>6</sup>. Termín je maximální, samotné ukončení může proběhnout dříve.

#### **UPOZORNĚNÍ**

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

### **3.5 Místo realizace projektů**

Místem realizace se rozumí místo/místa, kde bude probíhat fyzická realizace projektu a kde budou vznikat výstupy projektu. Žadatel jako místo realizace uvede obec/obce, na jejichž území bude realizována infrastruktura pro veřejnou dopravu nebo infrastruktura pro přestup na veřejnou dopravu, která je předmětem projektu.

Místo realizace se musí nacházet v území metropolitních oblastí a aglomerací uvedených ve výzvě.

---

<sup>6</sup> Pokud příjemce podal žádost o změnu na úpravu termínu ukončení realizace projektu, ale nedošlo k vydání změnového Rozhodnutí, rozhodující je termín ukončení realizace projektu uvedený v MS2021+ na záložce Harmonogram.

## 4 Struktura financování a způsobilé výdaje

### 4.1 Struktura financování

Struktura financování celkových způsobilých výdajů na území méně rozvinutých regionů

Typ MRR	EFRR	Státní rozpočet	Vlastní zdroje žadatele
Kraje	85 %	0 %	15 %
Obce	85 %	0 %	15 %
Dobrovolné svazky obcí	85 %	0 %	15 %
Organizace zřizované kraji	85 %	0 %	15 %
Organizace zakládané kraji	85 %	0 %	15 %
Organizace zřizované obcemi	85 %	0 %	15 %
Organizace zakládané obcemi	85 %	0 %	15 %
Organizace zřizované dobrovolnými svazky obcí	85 %	0 %	15 %
Organizace zakládané dobrovolnými svazky obcí	85 %	0 %	15 %
Dopravci na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících	85 %	0 %	15 %

Struktura financování celkových způsobilých výdajů na území přechodových regionů

Typ PR	EFRR	Státní rozpočet	Vlastní zdroje žadatele
Kraje	70 %	15 %	15 %
Obce	70 %	15 %	15 %

Dobrovolné svazky obcí	70 %	15 %	15 %
Organizace zřizované kraji	70 %	15 %	15 %
Organizace zakládané kraji	70 %	0 %	30 %
Organizace zřizované obcemi	70 %	15 %	15 %
Organizace zakládané obcemi	70 %	0 %	30 %
Organizace zřizované dobrovolnými svazky obcí	70 %	15 %	15 %
Organizace zakládané dobrovolnými svazky obcí	70 %	0 %	30 %
Dopravci na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících	70 %	0 %	30 %

## 4.2 Způsobilé výdaje

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

Způsobilé výdaje v této výzvě jsou rozděleny na způsobilé výdaje na hlavní část projektu a způsobilé výdaje na doprovodnou část projektu.

Hlavní část projektu je nezbytná k zajištění souladu projektu s podporovanou aktivitou a k naplnění účelu a cíle projektu. Tato Specifická pravidla pro způsobilé výdaje na hlavní část projektu nestanovují žádné specifické finanční/procentuální limity. Doprovodná část projektu přispívá k zajištění souladu projektu s podporovanou aktivitou a k naplnění účelu a cíle projektu. Tato Specifická pravidla pro způsobilé výdaje na doprovodnou část projektu stanovují specifické procentuální limity.

### UPOZORNĚNÍ

Vzhledem k existenci prahových hodnot podle čl. 4 písm. cc) nařízení Komise (EU) č. 651/2014 platí pro podporu na místní infrastrukturu následující omezení:

Výstavbu nebo modernizaci jednoho uceleného přestupního terminálu, parkovacího systému nebo realizaci jednoho uceleného preferenčního nebo kapacitního opatření může příjemce podpory realizovat prostřednictvím několika samostatných projektů včetně projektů v IROP, pokud každý takový projekt sám o sobě splňuje podmínky výzvy.

Souhrnná výše státní podpory na všechny takové projekty nesmí přesáhnout 10 mil. EUR a celkové náklady všech projektů 20 mil. EUR.

V případě překročení prahové hodnoty bude podpora podléhat oznamovací povinnosti podle čl. 108 odst. 3 SFEU.

## UPOZORNĚNÍ

Podpora podléhá motivačnímu účinku podle čl. 6 nařízení Komise (EU) č. 651/2014. Motivační účinek omezuje mimo jiné časovou způsobilost výdajů – v případě všech způsobilých výdajů začíná s datem podání žádosti o podporu. Bližší informace jsou uvedeny v příloze č. 8 těchto Specifických pravidel.

### 4.2.1 Způsobilé výdaje na hlavní část projektu

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

#### Pořízení stavby formou výstavby a stavební úpravy

- výdaje na realizaci **přestupního terminálu pro veřejnou dopravu**:
  - pozemní komunikace (uvnitř přestupního terminálu), zastávkové pruhy a zálivy, příjezdová a odjezdová stání pro vozidla veřejné dopravy, včetně všech konstrukčních vrstev a konstrukčních součástí;
  - odstavňá a manipulační stání pro vozidla veřejné dopravy, včetně všech konstrukčních vrstev a konstrukčních součástí;
  - opěrné zdi, násypy, svahy a příkopy;
  - nástupiště a nástupní ostrůvky zastávek;
  - komunikace pro pěší (uvnitř přestupního terminálu), opatření pro osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace a další bezpečnostní opatření na nich, včetně všech konstrukčních vrstev;
  - komunikace pro cyklisty (uvnitř přestupního terminálu), bezpečnostní opatření na nich, včetně všech konstrukčních vrstev;
  - místa pro přecházení, přechody pro chodce, přejezdy pro cyklisty, jejich nasvětlení, ochranné ostrůvky, vysazené chodníkové plochy;
  - podchody, nadchody, rampy a lávky pro chodce;
  - zastřešení nástupišť, přístřešky, označníky, lavice, osvětlení, odpadkové koše a ostatní mobiliář zastávek;
  - schodiště, eskalátory, výtahy, pohyblivé chodníky a jiná zařízení pro osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace;
  - svislé a vodorovné dopravní značení a zvýrazňující prvky;
  - samostatné provozní budovy a provozní objekty sloužící obsluze a údržbě přestupního terminálu, dopravcům a cestujícím jako zázemí<sup>7</sup>, kryté uzavřené prostory pro cestující (haly, vestibuly, čekárny, včetně zohlednění odlišných potřeb žen a mužů);

<sup>7</sup> Výdaje na provozní budovy sloužící dopravcům a cestujícím jako zázemí jsou způsobilé ze 100 %, pokud podlahová plocha pro komerční aktivity nepřesahuje 25 %.



- další přímo související výdaje:
  - plochy pro stání osobních vozidel a motocyklů v režimu P+R a K+R, včetně všech konstrukčních vrstev, konstrukčních součástí a objektů parkovacích domů;
  - infrastruktura pro parkování jízdních kol v režimu B+R v podobě volně dostupných pevných stojanů, uzamykatelných boxů, úschoven a parkovacích věží pro jízdní kola, včetně všech konstrukčních vrstev a konstrukčních součástí;
  - plochy pro stání autobusů neveřejné dopravy (např. zájezdové autobusy), pro stání vozidel nehromadné veřejné dopravy (např. taxi), pro stání vozidel obsluhy a údržby přestupního terminálu, včetně všech konstrukčních vrstev;
  - připojení přestupního terminálu na komunikace pro motorová vozidla pozemní komunikací ve vlastnictví žadatele v souhrnné délce maximálně 200 m;
  - připojení přestupního terminálu na komunikace pro pěší nebo pro cyklisty komunikací pro pěší nebo pro cyklisty v souhrnné délce maximálně 200 m;
  - dešťové vpusti, šachty a přípojky k odvodu vod z povrchu komunikací do dešťové kanalizace, vodoteče nebo k zasakování;
  - kanalizace, včetně úprav k odvádění vody, sloužící k odvádění povrchových vod z komunikací;
  - opatření na zadržování a využívání dešťové vody;
  - doprovodná zeleň, vegetační úpravy stavbou dotčených nezpevněných pozemků;
  - osvětlení přestupního terminálu a připojovacích pozemních komunikací;
  - zábradlí, oplocení;
  - inteligentní dopravní systémy pro cestující;
  - inteligentní dopravní systémy k zajištění výkonu veřejných služeb přepravě cestujících a parkování vozidel a jízdních kol, světelné signalizační zařízení, závorová zařízení, odbavovací a platební systém, sčítače relevantních druhů dopravy;
  - inteligentní dopravní systémy zvyšující bezpečnost nemotorové dopravy, kamerové a jiné bezpečnostní systémy;
  - informační tabule a mapy;
  - odůvodněné venkovní plochy pro odpočinek cestujících, včetně nezbytného mobiliáře;
  - napojení provozních budov, objektů a inteligentních dopravních systémů na technickou infrastrukturu;
  - technické zařízení provozních budov a objektů, včetně sociálních zařízení pro osobní hygienu zohledňujících odlišné potřeby žen a mužů a nezbytného mobiliáře vnitřních prostor, opatření zajišťující využívání šedé a recyklované vody;

- veřejně přístupná dobíjecí stanice vybavená jedním nebo více běžnými dobíjecími body<sup>8</sup> ve vlastnictví žadatele/příjemce sloužící k dobíjení parkujících<sup>9</sup> elektrických osobních vozidel v režimu P+R nebo jízdních kol za cenu v místě a čase obvyklou;
- servisní nářadí na jízdní kola, úložné boxy na osobní věci;
- příprava staveniště, včetně demolice objektů podmiňujících výstavbu, manipulace s kulturními vrstvami zeminy a přesunu pomníků;
- geodetické práce na staveništi, doprava a zkoušky materiálů a konstrukcí;
- rekultivace ploch původně zastavěných stavbou dotčených pozemků;
- příprava a zajištění opětovného použití, recyklace nebo jiných druhů materiálového využití nikoli nebezpečného stavebního a demoličního odpadu vzniklého na staveništi;
- musí být součástí položkového rozpočtu stavebních prací vztahujícího se k příslušné projektové dokumentaci; projektová dokumentace musí všechny položky zahrnovat v rámci stavebních objektů nebo provozních souborů stavby; příjemce bude se žádostí o platbu předkládat přehled čerpání z jednotlivých položek rozpočtu;
- výdaje na realizaci **parkovacího systému zajišťujícího přestup na veřejnou dopravu**:
  - pozemní komunikace (uvnitř parkovacího systému), plochy pro stání osobních vozidel a motocyklů v režimu P+R a K+R, včetně všech konstrukčních vrstev, konstrukčních součástí a objektů parkovacích domů;
  - infrastruktura pro parkování jízdních kol v režimu B+R v podobě volně dostupných pevných stojanů, uzamykatelných boxů, úschoven a parkovacích věží pro jízdní kola, včetně všech konstrukčních vrstev a konstrukčních součástí;
  - opěrné zdi, násypy, svahy a příkopy;
  - komunikace pro pěší (uvnitř parkovacího systému), opatření pro osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace a další bezpečnostní opatření na nich, včetně všech konstrukčních vrstev;
  - komunikace pro cyklisty (uvnitř parkovacího systému), bezpečnostní opatření na nich, včetně všech konstrukčních vrstev;
  - místa pro přecházení, přechody pro chodce, přejezdy pro cyklisty, jejich nasvětlení, ochranné ostrůvky, vysazené chodníkové plochy;
  - podchody, nadchody, rampy a lávky pro chodce;
  - schodiště, eskalátory, výtahy, pohyblivé chodníky a jiná zařízení pro osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace;
  - svislé a vodorovné dopravní značení a zvýrazňující prvky;
  - samostatné provozní budovy a provozní objekty sloužící obsluze a údržbě parkovacího systému;
  - další přímo související výdaje:

---

<sup>8</sup> §2 zákona č. 311/2006 Sb., o pohonných hmotách a čerpacích stanicích pohonných hmot a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů

<sup>9</sup> Parkovací místa, u kterých je instalována dobíjecí stanice, mohou být vyhrazena pro elektrická osobní vozidla nebo jízdní kola.

- plochy pro stání autobusů neveřejné dopravy (např. zájezdové autobusy), pro stání vozidel nehromadné veřejné dopravy (např. taxi), pro stání vozidel obsluhy a údržby parkovacího systému, včetně všech konstrukčních vrstev;
- připojení parkovacího systému P+R na komunikace pro motorová vozidla komunikací ve vlastnictví žadatele v souhrnné délce maximálně 200 m;
- připojení parkovacího systému na komunikace pro pěší nebo pro cyklisty komunikací pro pěší nebo pro cyklisty v souhrnné délce maximálně 200 m;
- dešťové vpusti, šachty a přípojky k odvodu vod z povrchu komunikací do dešťové kanalizace, vodoteče nebo k zasakování;
- kanalizace, včetně úprav k odvádění vody, sloužící k odvádění povrchových vod z komunikací;
- opatření na zadržování a využívání dešťové vody;
- doprovodná zeleň, vegetační úpravy stavbou dotčených nezpevněných pozemků;
- osvětlení parkovacího systému a připojovacích pozemních komunikací;
- zábradlí, oplocení;
- inteligentní dopravní systémy k zajištění parkování vozidel a jízdních kol, světelné signalizační zařízení, závorová zařízení, odbavovací a platební systém;
- inteligentní dopravní systémy pro cestující;
- inteligentní dopravní systémy zvyšující bezpečnost nemotorové dopravy, kamerové a jiné bezpečnostní systémy;
- napojení provozních budov, objektů a inteligentních dopravních systémů na technickou infrastrukturu;
- technické zařízení provozních budov a objektů, včetně sociálních zařízení pro osobní hygienu zohledňujících odlišné potřeby žen a mužů a nezbytného mobiliáře vnitřních prostor, opatření zajišťující využívání šedé a recyklované vody;
- veřejně přístupná dobíjecí stanice vybavená jedním nebo více běžnými dobíjecími body<sup>10</sup> ve vlastnictví žadatele/příjemce sloužící k dobíjení parkujících<sup>11</sup> elektrických osobních vozidel v režimu P+R nebo jízdních kol za cenu v místě a čase obvyklou;
- servisní nářadí na jízdní kola, úložné boxy na osobní věci;
- příprava staveniště, včetně demolice objektů podmiňujících výstavbu, manipulace s kulturními vrstvami zeminy a přesunu pomníků;
- geodetické práce na staveništi, doprava a zkoušky materiálů a konstrukcí;
- rekultivace ploch původně zastavěných stavbou dotčených pozemků;

---

<sup>10</sup> §2 zákona č. 311/2006 Sb., o pohonných hmotách a čerpacích stanicích pohonných hmot a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů

<sup>11</sup> Parkovací místa, u kterých je instalována dobíjecí stanice, mohou být vyhrazena pro elektrická osobní vozidla nebo jízdní kola.

- příprava a zajištění opětovného použití, recyklace nebo jiných druhů materiálového využití nikoli nebezpečného stavebního a demoličního odpadu vzniklého na staveništi;
  - musí být součástí položkového rozpočtu stavebních prací vztahujícího se k příslušné projektové dokumentaci; projektová dokumentace musí všechny položky zahrnovat v rámci stavebních objektů nebo provozních souborů stavby; příjemce bude se žádostí o platbu předkládat přehled čerpání z jednotlivých položek rozpočtu;
- výdaje na realizaci **preferenčních nebo kapacitních opatření pro veřejnou dopravu**:
  - pozemní komunikace ve vlastnictví žadatele v části vymezené vodorovným dopravním značením vyhrazeného jízdního pruhu pro vozidla veřejné dopravy, včetně všech konstrukčních vrstev a konstrukčních součástí;
  - zastávkové pruhy a zálivy, příjezdová a odjezdová stání pro vozidla veřejné dopravy ve vlastnictví žadatele, pozemní komunikace ve vlastnictví žadatele v části užívané vozidly veřejné dopravy<sup>12</sup>, včetně všech konstrukčních vrstev a konstrukčních součástí;
  - další přímo související výdaje:
    - svislé a vodorovné dopravní značení včetně zvýrazňujících prvků;
    - opěrné zdi, násypy, svahy a příkopy;
    - nástupiště zastávek, včetně opatření pro osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace;
    - dešťové vpusti, šachty a přípojky k odvodu vod z povrchu komunikací do dešťové kanalizace, vodoteče nebo k zasakování;
    - kanalizace, včetně úprav k odvádění vody, sloužící k odvádění povrchových vod z komunikací;
    - osvětlení hlavního dopravního prostoru pozemní komunikace;
    - inteligentní dopravní systémy zajišťující preferenci veřejné dopravy nebo zvýšení kapacity veřejné dopravy;
    - doprovodná zeleň, vegetační úpravy stavbou dotčených nezpevněných pozemků;
    - příprava staveniště, včetně demolice objektů podmiňujících výstavbu, manipulace s kulturními vrstvami zeminy a přesunu pomníků;
    - geodetické práce na staveništi, doprava a zkoušky materiálů a konstrukcí;
    - rekultivace ploch původně zastavěných stavbou dotčených pozemků;
    - příprava a zajištění opětovného použití, recyklace nebo jiných druhů materiálového využití nikoli nebezpečného stavebního a demoličního odpadu vzniklého na staveništi;
  - musí být součástí položkového rozpočtu stavebních prací vztahujícího se k příslušné projektové dokumentaci; projektová dokumentace musí všechny položky zahrnovat v rámci stavebních objektů nebo provozních souborů stavby; příjemce bude se žádostí o platbu předkládat přehled čerpání z jednotlivých položek rozpočtu.

---

<sup>12</sup> sloužícími zkapacitněné veřejné dopravě

## **UPOZORNĚNÍ**

Za součást infrastruktury pro veřejnou dopravu nebo infrastruktury pro přestup na veřejnou dopravu se považuje také výroba elektrické energie z obnovitelného zdroje. Vyrobenou energii lze využít pouze k pokrytí vlastní spotřeby podpořené infrastruktury.

### **Pořízení majetku**

- pořízení dlouhodobého a drobného hmotného majetku – HW inteligentního dopravního systému pro přestupní terminál, parkovací systém, preferenční nebo kapacitní opatření, související konstrukční prvky;
- pořízení dlouhodobého a drobného nehmotného majetku – SW inteligentního dopravního systému pro přestupní terminál, parkovací systém, preferenční nebo kapacitní opatření.

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

Specifikace realizovaného inteligentního dopravního systému spadajícího mezi tzv. evropské prioritní služby ITS (např. systému generujícího data o dopravním spojení, data o poloze vozidel využitelná třetími stranami) musí být v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy<sup>13</sup>, a v souladu s návaznými nařízeními Evropské komise v přenesené pravomoci<sup>14</sup> (tzv. delegovanými akty).

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

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

### **Daň z přidané hodnoty**

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

---

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

<sup>14</sup> Specifikace stanovené Evropskou komisí a uveřejněné v Úředním věstníku Evropské unie podle § 39a odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

## 4.2.2 Způsobilé výdaje na doprovodnou část projektu

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

### Pořízení stavby formou výstavby a stavební úpravy

Uvedené výdaje na pořízení stavby formou výstavby a stavební úpravy mohou být spolu s níže uvedenými výdaji na pořízení majetku započteny maximálně do výše 20 % celkových způsobilých výdajů na projekt.

- výdaje související s realizací přestupního terminálu pro veřejnou dopravu:
  - infrastruktura tramvajové a trolejbusové dráhy v prostoru přestupního terminálu;
- výdaje na realizaci vybraných odůvodněných stavbou vyvolaných, podmiňujících a souvisejících investic:
  - stavbou vyvolané úpravy a přeložky stávajících pozemních komunikací a připojení sousedních nemovitostí, nezbytné stavební úpravy části pozemní komunikace bezprostředně navazující na realizované preferenční nebo kapacitní opatření pro veřejnou dopravu;
  - stavbou vyvolané úpravy a přeložky stávající technické infrastruktury, drážních objektů, vodních toků a jejich koryt, meliorací a oplocení;
  - zajištění stability svahů a sanace skalních stěn na přilehlých pozemcích, protihluková opatření, jejichž návrh je řádně zdůvodněn a podložen stanoviskem orgánu ochrany veřejného zdraví v projektové dokumentaci;
  - provizorní dopravní značení, provizorní zastávky, provizorní objízdné komunikace, provizorní mosty a lávky, příjezdová komunikace na stavenišťe, staveništní komunikace, opatření zabezpečující pohyb chodců na staveništi a provizorní přístup k nemovitostem;
- musí být součástí položkového rozpočtu stavebních prací vztahujícího se k příslušné projektové dokumentaci; projektová dokumentace musí všechny položky zahrnovat v rámci stavebních objektů nebo provozních souborů stavby; příjemce bude se žádostí o platbu předkládat přehled čerpání z jednotlivých položek rozpočtu.

### Pořízení majetku

Uvedené výdaje na pořízení majetku mohou být spolu s výše uvedenými výdaji na pořízení stavby formou výstavby a stavební úpravy započteny maximálně do výše 20 % celkových způsobilých výdajů na projekt.

- pořízení dlouhodobého a drobného hmotného majetku – HW a další fyzická zařízení informačního a navigačního inteligentního dopravního systému pro parkovací systém P+R, K+R nebo B+R umístěného mimo přestupní terminál nebo parkovací systém;
- pořízení dlouhodobého a drobného nehmotného majetku – SW informačního a navigačního inteligentního dopravního systému pro parkovací systém P+R, K+R nebo B+R umístěného mimo přestupní terminál nebo parkovací systém.

### Projektová dokumentace

Uvedené výdaje na projektovou dokumentaci mohou být spolu s níže uvedenými výdaji na povinnou publicitu započteny maximálně do výše 5 % celkových způsobilých výdajů na projekt.

- výdaje na zpracování:
  - projektové dokumentace stavby;
  - odborných průzkumů, studií a posudků pro přípravu projektové dokumentace;
  - geodetického zaměření pozemku a vyhotovení geometrického plánu;
  - dokumentace skutečného provedení stavby;
  - doplňujících průzkumů, studií a posudků přímo nesouvisejících s projektovými dokumentacemi do data kolaudace stavby.

### **Povinná publicita**

Uvedené výdaje na povinnou publicitu mohou být spolu s výše uvedenými výdaji na projektovou dokumentaci započteny maximálně do výše 5 % celkových způsobilých výdajů na projekt.

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

### **Daň z přidané hodnoty**

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

### **Nákup pozemku**

Pořizovací cena pozemků může být započtena maximálně do výše 10 % celkových způsobilých výdajů na projekt<sup>15</sup>.

- výdaje na nákup pozemku (celého nebo jeho části) určeného k realizaci projektu, včetně ceny případné stavby, která je jeho součástí, jsou způsobilým výdajem v případě, že jsou splněny současně následující podmínky:
  - pozemek včetně případné stavby, která je jeho součástí, musí být oceněn znaleckým posudkem, který nesmí být starší než 6 měsíců před pořízením nemovitosti a který musí být vyhotoven podle zákona č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku a o změně některých zákonů (zákon o oceňování majetku), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku“), či v relevantních případech dle zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 416/2009 Sb., liniový zákon“), lze doložit znalecký posudek vyhotovený i po pořízení nemovitosti, je však nezbytné, aby v posudku bylo uvedeno, že je zpracován k datu pořízení nemovitosti;
  - způsobilým výdajem je pořizovací cena, maximálně však do výše ceny zjištěné znaleckým posudkem<sup>16</sup>, vždy maximálně do limitu pro pořizovací cenu pozemku stanoveného výše;

---

<sup>15</sup> V první fázi poskytovatel podpory ověřuje nepřekročení tohoto limitu v rámci hodnocení žádosti o podporu ve vztahu k plánovaným způsobilým výdajům. Konečné ověření nepřekročení limitu probíhá v rámci administrace poslední žádosti o platbu, tj. ve vztahu ke skutečně vynaloženým způsobilým výdajům.

<sup>16</sup> V relevantních případech do výše ceny určené postupem dle zákona č. 416/2009 Sb., liniový zákon.

- rozhodným okamžikem pro posouzení časové způsobilosti pořízení pozemku je datum, ke kterému má vklad do katastru nemovitostí právní účinky, smlouva o koupi pozemku může být sepsána i před zahájením realizace projektu.
- výdaje na vyvlastnění pozemku (celého nebo jeho části) určeného k realizaci projektu, včetně ceny případné stavby, která je jeho součástí, jsou způsobilé v případě splnění následujících podmínek:
  - vyvlastnění je realizováno na základě pravomocného rozhodnutí o vyvlastnění podle zvláštního zákona;
  - způsobilým výdajem je nejvýše náhrada stanovená v rozhodnutí o vyvlastnění;
  - způsobilým výdajem je rovněž náklad stanovený podle zvláštního zákona (náklady na stěhování apod.).

Oproti výše uvedeným podmínkám při nákupu pozemků lze cenu pozemku a cenu stavby vykázat odděleně. V těchto případech se výše uvedený limit 10 % celkových způsobilých výdajů na projekt uplatní pouze na pozemky, na cenu staveb se neuplatní.

### Nákup stavby

Pořizovací cena staveb určených k realizaci projektu, případně k demolici z důvodu realizace projektu, může být započtena maximálně do výše 10 % celkových způsobilých výdajů na projekt.

- výdaje na nákup stavby (celé nebo její části) jsou způsobilým výdajem v případě, že jsou splněny současně následující podmínky:
  - cena stavby bude oceněna znaleckým posudkem, který nesmí být starší než 6 měsíců před pořízením stavby a který musí být vyhotoven dle zákona č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku. Lze doložit znalecký posudek vyhotovený i po pořízení stavby, je však nezbytné, aby v posudku bylo uvedeno, že je zpracován k datu pořízení stavby;
  - způsobilým výdajem je pořizovací cena, maximálně však do výše ceny zjištěné znaleckým posudkem<sup>17</sup>;
  - v případě, že se stavba eviduje v katastru nemovitostí podle zákona č. 256/2013 Sb., o katastru nemovitostí ČR, ve znění pozdějších předpisů, je rozhodným okamžikem pro posouzení časové způsobilosti pořízení stavby datum, ke kterému má vklad do katastru nemovitostí právní účinky. V ostatních případech, kdy se daná stavba neeviduje v katastru nemovitostí, je rozhodující okamžik pro posouzení časové způsobilosti pořízení stavby účinnost právního aktu o převodu vlastnických práv.

Při nákupu staveb včetně pozemku, jehož jsou součástí, se postupuje dle části Nákup pozemku.

#### **UPOZORNĚNÍ**

Ve výzvě se uplatňuje jediná oblast intervence 081 Infrastruktura čisté městské dopravy.

Žadatel je povinen rozdělit plánované způsobilé výdaje na hlavní a doprovodnou část projektu v povinné příloze k žádosti o podporu Podklady pro stanovení kategorií intervencí a kontrolu limitů, a to dle vzoru, který je přílohou č. 4 těchto Specifických pravidel.

<sup>17</sup> V relevantních případech do výše ceny určené postupem dle zákona č. 416/2009 Sb., liniový zákon.



### 4.2.3 Nezpůsobilé výdaje

Nezpůsobilými výdaji jsou:

- úroky z dlužných částek, kromě grantů udělených v podobě subvencí úrokových sazeb nebo subvencí poplatků za záruky;
- nákup nezastavěných a zastavěných pozemků za částku přesahující 10 % celkových způsobilých výdajů na projekt;
- daň z přidané hodnoty v případech neuvedených v kapitole 8 Obecných pravidel;
- výdaje na realizaci železniční infrastruktury, infrastruktury vodní dopravy nebo lanové dráhy s výjimkou výdajů uvedených mezi způsobilými výdaji na doprovodnou část projektu;
- výdaje na vybavení provozních budov, objektů a uzavřených prostor pro cestující neuvedené mezi způsobilými výdaji;
- výdaje na realizaci části parkovacího systému odpovídající podílu počtu nových nebo modernizovaných parkovacích míst, která nevyplývají z dopravně-inženýrské analýzy odůvodňující navrženou kapacitu parkovacího systému, na celkovém počtu nových nebo modernizovaných parkovacích míst;
- výdaje na realizaci samostatných objektů pro komerční aktivity a venkovních ploch pro stánkový prodej;
- výdaje na dobíjecí stanice sloužící k dobíjení bezemisních silničních vozidel pro veřejnou dopravu;
- výdaje na reklamní zařízení;
- výdaje na sochy, kašny a jiná umělecká díla;
- výdaje na údržbu a opravu pozemních komunikací;
- výdaje na technickou podporu spojenou s provozem a údržbou pořizovaných systémů;
- výdaje na zřízení, provoz a odstranění zařízení staveniště;
- výdaje na zajištění náhradní dopravy/výlukového provozu;
- poplatky za užívání veřejného prostranství, poplatky za dočasné zábory manipulačních pruhů;
- výdaje na přípravu a zpracování žádosti o podporu v MS2021+;
- výdaje na studii proveditelnosti, doplňující a podpůrné průzkumy, posudky a analýzy k přípravě žádosti o podporu;
- výdaje spojené s řízením a administrací projektu;
- výdaje na zpracování zadávací dokumentace k veřejným zakázkám dle zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, a organizace zadávacích a výběrových řízení;
- výdaje na inženýring projektu, technický dozor investora, autorský dozor, výkon dozoru BOZP;
- výdaje na úhradu odvodů za odnětí půdy ze zemědělského a lesního půdního fondu;
- výdaje na výsadbu náhradní zeleně a realizaci náhradních biotopů;
- poplatky za uložení odpadu na skládku včetně dopravy;
- výdaje na nepovinnou publicitu;
- výdaje spojené s nadstandardní délkou záruční doby;
- správní poplatky;
- splátky úvěrů a půjček;
- pojištění;

- bankovní záruky;
- pokuty, sankce, penále;
- manka a škody;
- jiné daně (silniční daň, daň z nemovitých věcí, daň z příjmů apod.);
- cla;
- výdaje, které jsou součástí likvidace společnosti, nedobytné pohledávky a jiné;
- výdaje na právní spory vzniklé v souvislosti s projektem, např. výdaje na uhrazení soudního poplatku, na pořízení důkazů, na právní zastoupení v případě sporu;
- provozní a režijní výdaje;
- náklady na mzdy, platy, náhrady mezd a platů, ostatní osobní náklady, povinné pojistné hrazené zaměstnavatelem;
- cestovní náhrady;
- provize;
- rezervy na možné budoucí ztráty a dluhy;
- kurzové ztráty;
- odpisy dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku;
- veškeré výdaje související se smlouvou operativního leasingu (daň, marže pronajímatele, výdaje na refinancování, režijní výdaje, pojišťovací výlohy apod.);
- výdaje odpovídající svým vymezením účetní kategorii mimořádných nákladů;
- výdaje na audit projektu;
- jakýkoli výdaj, který zcela zřetelně nesouvisí s činností spolufinancovanou ze strukturálních fondů nebo který není možno doložit písemnými doklady;
- výdaje v rozporu s motivačním účinkem (viz příloha č. 8 těchto Specifických pravidel);
- vady díla, které je dodavatel povinen odstranit bez další náhrady;
- výdaje na doprovodnou část projektu nad stanovená % celkových způsobilých výdajů;
- výdaje na nákup nemovitostí nad cenu zjištěnou znaleckým posudkem;
- výdaje na nákup nemovitostí mezi spojenými osobami vymezenými v § 23 odst. 7 zákona č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů;
- výdaje na uzavření kupní smlouvy, popř. smlouvy o smlouvě budoucí kupní, k nákupu nemovitosti, výdaje na vyhotovení znaleckého posudku, poplatky za zápis do katastru nemovitostí;
- další výdaje, u kterých nejsou dodrženy podmínky pro způsobilost výdajů, uvedené v tomto dokumentu.

#### **4.2.4 Dokladování způsobilých výdajů projektu**

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

K doložení dodržení limitů celkových způsobilých výdajů příjemce dokládá spolu se závěrečnou žádostí o platu aktualizovanou povinnou přílohu k žádosti o podporu „Podklady pro stanovení kategorií intervencí a kontrolu limitů“ se zohledněním všech změn, ke kterým v průběhu realizace projektu došlo. Při předložení průběžné žádosti o platu a žádosti o změnu může Centrum příjemce k doložení této přílohy vyzvat.

## UPOZORNĚNÍ

Upozorňujeme příjemce, aby si dodržování limitů kontrolovali průběžně, zejména při předkládání žádosti o změnu na snížení celkových způsobilých výdajů či žádosti o změnu na zařazení dodatečných výdajů do projektu. Tyto výdaje mohou ovlivnit výši přímých výdajů a mít tak negativní vliv na dodržení výše uvedených limitů.

Typ výdaje	Možné způsoby doložení výdaje
<b>Nákup pozemku</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• doklad o zaplacení;</li><li>• kupní smlouva;</li><li>• doložení vlastnictví (pokud vlastnictví ještě není uvedeno v katastru nemovitostí, doloží žadatel návrh na vklad do katastru nemovitostí potvrzený katastrálním úřadem);</li><li>• znalecký posudek ne starší šesti měsíců před datem pořízení nemovitosti, vyhotovený dle zákona č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku, či v relevantních případech dle zákona č. 416/2009 Sb., liniový zákon;</li><li>• pravomocné rozhodnutí o vyvlastnění.</li></ul>
<b>Nákup stavby</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• doklad o zaplacení;</li><li>• kupní smlouva;</li><li>• doložení vlastnictví (pokud vlastnictví ještě není uvedeno v katastru nemovitostí, doloží žadatel návrh na vklad do katastru nemovitostí potvrzený katastrálním úřadem);</li><li>• znalecký posudek ne starší šesti měsíců před datem pořízení nemovitosti, vyhotovený dle zákona č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku, či v relevantních případech dle zákona č. 416/2009 Sb., liniový zákon;</li><li>• kolaudační souhlas, kolaudační rozhodnutí;</li><li>• rozhodnutí o povolení k předčasnému užívání stavby;</li><li>• rozhodnutí o povolení zkušebního provozu;</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• u nedokončených (rozestavených) staveb příjemce předloží platné stavební povolení případně stavební ohlášení dle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“);</li> <li>• demoliční výměr.</li> </ul>
<b>Pořízení stavby formou výstavby a stavební úpravy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• doklad o zaplacení;</li> <li>• účetní/daňové doklady se zřejmou identifikací předmětu plnění pro posouzení způsobilosti výdaje;</li> <li>• objednávka, dodací list, předávací protokol, pokud nelze posoudit způsobilost výdaje podle identifikace předmětu plnění;</li> <li>• smlouva o dílo (včetně položkového rozpočtu stavby nebo části stavby), případně její dodatky;</li> <li>• soubor čerpání odpovídající výdajům za celou realizaci projektu v závěrečné žádosti o platbu ve struktuře položkového rozpočtu stavby v odpovídajícím elektronickém formátu, v případě průběžné žádosti o platbu pak za dané sledované období<sup>18</sup>;</li> <li>• kolaudační souhlas, kolaudační rozhodnutí, rozhodnutí o povolení k předčasnému užívání stavby, rozhodnutí o povolení zkušebního provozu.</li> </ul>
<b>Pořízení majetku</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• doklad o zaplacení;</li> <li>• účetní/daňové doklady se zřejmou identifikací předmětu plnění pro posouzení způsobilosti výdaje;</li> <li>• objednávka, dodací list, inventární karta majetku, popř. předávací protokol, pokud nelze posoudit</li> </ul>

<sup>18</sup> A to formou výstupu ze softwaru pro rozpočtování, který je ve shodné struktuře a formátu jako byl smluvní rozpočet stavebních prací (tento výstup musí umožňovat zpětný import do softwaru pro rozpočtování), případně jiný rozpočet odsouhlasený Centrem. Doporučené elektronické formáty jsou .kz, .kza, .unixml, .rts, .xc4, .utf, StavData a jakýkoliv uzamčený excelovský soubor, který je přímým výstupem softwaru pro rozpočtování, nebo nasdílení čerpání v aplikaci Průběh výstavby prostřednictvím webového prostředí [www.bimplatforma.cz](http://www.bimplatforma.cz). Nemá-li příjemce možnost vyhotovit tento elektronický výstup, vyplní údaje o čerpání dle skutečnosti podle jednotlivých faktur do dokumentu vygenerovaného zaměstnancem Centra s názvem „Čerpání“, který bude poskytnut příjemci na vyžádání ve formátu .xls nebo pomocí aplikace Průběh výstavby, ve které bude zaměstnancem Centra nasdílen příjemci rozpočet pro vyplnění čerpání. Tato povinnost se nevztahuje na zakázky malého rozsahu.

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



## 5 Indikátory

Obecné informace k indikátorům obsahuje kapitola 4.2 Obecných pravidel.

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

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

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

Seznam indikátorů výzvy:

### **Indikátory výstupu**

707 101 (RCO 54) – Nová nebo modernizovaná intermodální spojení

740 010 – Parkovací místa pro vozidla

764 010 – Parkovací místa pro jízdní kola

751 001 – Délka komunikace s realizovaným preferenčním nebo kapacitním opatřením pro veřejnou dopravu

### **Indikátory výsledku**

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

## 6 Povinné přílohy k žádosti o podporu

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

### **Záložka Identifikace projektu**

#### **1. Plná moc**

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

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

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

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

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

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

### **Záložka Veřejné zakázky**

#### **2. Zadávací a výběrová řízení**

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

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

Informace, ke kterým činností lze zahájit zadávací/výběrové řízení nebo uzavřít smlouvu na plnění zakázky před podáním žádosti o podporu, aby byl dodržen motivační účinek, je uvedena v příloze č. 8 těchto Specifických pravidel.



## **Záložka Dokumenty**

### **3. Studie proveditelnosti**

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

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

### **4. Doklad o prokázání právních vztahů k nemovitému majetku, který je předmětem projektu**

Právní vztah k nemovitosti se dokládá zpravidla výpisem z katastru nemovitostí. Žadatel tuto skutečnost uvede, fyzicky však výpis není povinen dokládat. Pokud žadatel není zapsán v katastru nemovitostí jako vlastník nebo subjekt s právem hospodaření, případně nemá v katastru nemovitostí zapsané právo stavby, dokládá listiny, které osvědčují jiné právo k uvedenému majetku, např. nájemní smlouvu, smlouvu o výpůjčce, smlouvu o právu stavby, smlouvu o smlouvě budoucí či jiný právní úkon nebo právní akt opravňující žadatele k užívání nemovitosti minimálně do konce udržitelnosti projektu. Tuto povinnost žadatel splní také doložením listin, které osvědčují jiné právo k uvedenému majetku, a prohlášení o plánovaném vlastnictví nemovitosti navazujícím na platnost uvedených listin v době realizace nebo udržitelnosti projektu.

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

#### **UPOZORNĚNÍ**

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

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

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

Pokud je předmětem projektu stavba, která dle stavebního zákona podléhá posouzení povolení jejího umístění v území, žadatel doloží akt stvrzující toto povolení umístění stavby nejpozději k datu registrace žádosti o podporu. Jedná se primárně o pravomocné územní

rozhodnutí, územní souhlas nebo veřejnoprávní smlouvu nahrazující územní rozhodnutí. Uvedený výčet aktů je demonstrativní, žadatel postupuje podle stavebního zákona.

Pokud se žadatel rozhodl jít cestou společného územního a stavebního řízení, předkládá akt stvrzující toto společné povolení v rámci povinné přílohy č. 6. K příloze č. 5 přiloží dokument, ve kterém bude včetně zdůvodnění uvedeno, že tato příloha je nerelevantní.

Pokud v projektu dochází při realizaci stavby k soutěžení s ním spojených zakázek na funkci a výkon podle § 89 odst. 1 písm. A) ZZVZ (tzv. metoda Design & Build) a pokud stavba vyžaduje posouzení povolení umístění stavby v území, ke kterému nemá žadatel příslušné pravomocné akty k dispozici k datu registrace žádosti o podporu, doloží pravomocné akty stvrzující povolení umístění stavby v území nejpozději k datu vydání Rozhodnutí (více viz kapitola 3.3.4 Obecných pravidel).

Pokud je předmětem projektu stavba, která dle stavebního zákona nevyžaduje povolení umístění v území, nahraje žadatel jako přílohu dokument, ve kterém uvede zdůvodnění nedoložení povinné přílohy.

## **6. Doklad prokazující povolení k realizaci stavby dle stavebního zákona**

Pokud je předmětem projektu stavba, která dle stavebního zákona podléhá posouzení povolení realizace stavby, je žadatel povinen doložit pravomocný akt stvrzující toto povolení. Jedná se o:

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

Uvedený výčet aktů je demonstrativní, žadatel postupuje podle stavebního zákona.

Pokud žadatel nemůže k žádosti o podporu předložit pravomocné akty prokazující povolení k realizaci stavby, lze k žádosti o podporu doložit jen podaný návrh nebo žádost s vyhotovením nejpozději k datu registrace žádosti o podporu. Jedná se o:

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

Pravomocný akt stvrzující povolení k realizaci stavby je žadatel povinen doložit prostřednictvím žádosti o změnu (viz kapitola 12 Obecných pravidel) nejpozději k datu vydání Rozhodnutí (více viz kapitola 3.3.4 Obecných pravidel).

Pokud se žadatel rozhodl jít cestou společného územního a stavebního řízení, k datu registrace žádosti o podporu je nutné doložit přinejmenším podanou žádost o vydání společného povolení. Pravomocné společné povolení je žadatel povinen doložit nejpozději k datu vydání Rozhodnutí (více viz kapitola 3.3.4 Obecných pravidel).

V případě, že stavba, která je předmětem projektu, vyžaduje více aktů podle stavebního zákona a požadavků stanovených touto přílohou (např. stavební povolení na jednu část a souhlas s provedením ohlášeného stavebního záměru na jinou část stavby/projektu), žadatel dokládá všechny odpovídající akty.

### **UPOZORNĚNÍ**

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

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

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

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

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

Pokud je předmětem projektu stavba, která dle stavebního zákona vyžaduje povolení umístění v území, ale nevyžaduje povolení k realizaci stavby, žadatel nahraje jako přílohu dokument, ve kterém uvede zdůvodnění nedoložení této povinné přílohy.

## **7. Znalecký posudek**

Tuto přílohu žadatel dokládá nejpozději k datu vydání Rozhodnutí (viz Obecná pravidla, kapitola 3.3.4).

Znalecký posudek se dokládá v případě, že jako předmět projektu je plánován také nákup pozemku nebo nákup stavby (více viz kapitola 7.2.1 Obecných pravidel a kapitola 0 Dokladování způsobilých výdajů projektu těchto Specifických pravidel).

Znalecký posudek nesmí být starší šesti měsíců před plánovaným datem pořízení nemovitosti a musí být vyhotovený dle zákona č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku, či v relevantních případech dle zákona č. 416/2009 Sb., liniový zákon.

## **8. Projektová dokumentace stavby**

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

Pokud žadatel předložil pouze žádost o doklad prokazující povolení k realizaci stavby, jako ověření projektové dokumentace stavby postačuje žádost opatřená razítkem, podpisem a označením stavebního úřadu, případně podatelny stavebního úřadu, či jiný dokument, který osvědčí, kdy byla žádost společně s projektovou dokumentací doručena stavebnímu úřadu.

Projektová dokumentace musí respektovat požadavky na stavby pozemních komunikací a veřejných prostranství stanovené vyhláškou č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, ve znění pozdějších předpisů.

Pokud jsou k různým částem stavby, která je předmětem projektu, zpracovány různé projektové dokumentace, žadatel dokládá všechny odpovídající projektové dokumentace.

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

Pokud je předmětem projektu stavba, která dle stavebního zákona vyžaduje povolení umístění v území, ale nevyžaduje povolení k realizaci stavby, žadatel dokládá dokumentaci pro územní rozhodnutí/územní souhlas.

## **9. Rozpočet stavebních prací**

Rozpočet stavebních prací je nutno členit na stavební objekty, popř. dílčí stavební nebo funkční celky, případně jiné obdobné části, a to tak, aby bylo možno jednoznačně vymezit způsobilé výdaje na hlavní část projektu a způsobilé výdaje na doprovodnou část projektu, a odlišit je tak od ostatních výdajů projektu. Hlavní a doprovodná část projektu je definována v kapitole 4.2 těchto Specifických pravidel a kapitole 4.2 Studie proveditelnosti, kde žadatel jednotlivé části projektu popisuje.

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

### **1. Položkový rozpočet stavebních prací**

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

### **2. Zjednodušený položkový rozpočet stavebních prací**

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

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

### **10. Povinné přílohy prokazující vyhodnocení žadatele o podporu z pohledu podniku v obtížích<sup>19</sup>**

Žadatel předkládá k žádosti o podporu dokumenty uvedené v Podkladech pro vyhodnocení žadatele o podporu z pohledu podniku v obtížích (viz příloha č. 6 těchto Specifických pravidel) a vyplněný Formulář pro vyhodnocení žadatele o podporu z pohledu podniku v obtížích (viz příloha č. 7 těchto Specifických pravidel).

### **11. Podklady pro stanovení kategorií intervencí a kontrolu limitů**

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

Pokud po doložení znaleckého posudku dojde ke změně částek v projektu, přílohu je nutné aktualizovat.

### **12. Smlouva o zřízení bankovního účtu**

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

### **13. Výpis z Evidence skutečných majitelů**

Povinnost evidence skutečných majitelů je upravena zákonem č. 37/2021 Sb., o evidenci skutečných majitelů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZoESM“).

Je-li žadatel o dotaci právníkem osobou, předkládá v souladu s § 14 odst. 3 písm. E) bodem 2 zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla), údaje o skutečném majiteli právnické osoby podle ZoESM ve

---

<sup>19</sup> Viz kapitola 3.9.2 Ověřování podniku v obtížích a skutečných majitelů Obecných pravidel.

formě úplného výpisu platných údajů a údajů, které byly vymazány bez náhrady nebo s nahrazením novými údaji, jedná-li se o evidující osobu.

U české právnické osoby, za předpokladu úplné a řádné evidence dle ZoESM, se váže povinnost předložit výpis dle druhého odstavce až na výzvu poskytovatele dotace<sup>20</sup> a žadatel přiloží k žádosti o podporu jako přílohu dokument, ze kterého vyplývá, že je příloha u podání žádosti nerelevantní.

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

#### **14. Dokumenty prokazující soulad projektu s principy udržitelné mobility**

Žadatel dokládá odpovídající kapitoly plánu udržitelné městské mobility nebo plánu dopravní obslužnosti města či kraje nebo jiné strategie příslušného dopravního módu schvalované samosprávou (zastupitelstvem obce či kraje). V těchto kapitolách musí být zahrnuta realizace projektu ve prospěch příslušného města, obce či kraje. Současně žadatel dokládá také usnesení zastupitelstva o schválení plánu udržitelné městské mobility a doklad o verifikaci plánu udržitelné městské mobility obce s více než 40 tis. obyvateli Komisí pro posuzování dokumentů městské mobility Ministerstva dopravy, nebo usnesení zastupitelstva o schválení plánu dopravní obslužnosti města či kraje, nebo usnesení zastupitelstva o schválení jiné strategie příslušného dopravního módu.

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

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

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

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

---

<sup>20</sup> Poskytovatel dotace vyzve ke splnění povinností dle § 14 odst. 3 písm. e) bodem 2 rozpočtových pravidel v případě, že tyto údaje nezíská sám (propojením MS2021+ s informačním systémem evidence skutečných majitelů dle ZoESM) nebo pokud bude nutné údaje doplnit či vysvětlit, resp. údaje nebudou dle poskytovatele dotace odpovídat požadavkům na evidenci o skutečných majitelích dle ZoESM.

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

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

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

#### **UPOZORNĚNÍ**

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

V případě jiné strategie příslušného dopravního módu schvalované samosprávou žadatel dokládá nejen kapitoly, ve kterých je zahrnuta realizace projektu ve prospěch příslušného města, obce či kraje, ale i příslušnou analytickou část a část, ze které je zřejmý časový horizont strategie.

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

### **15. Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících**

Všichni žadatelé doloží platnou a plněnou smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 a s příslušnými ustanoveními zákona č. 194/2010 Sb. Smlouva, případně smlouvy musí pokrývat linky veřejné dopravy, do jejichž provozu budou přestupní terminál, parkovací systém, preferenční nebo kapacitní opatření zapojeny a které budou mít z realizace projektu převažující prospěch. Žadatel nemusí být jednou ze smluvních stran.

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

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

V případě většího rozsahu smluv lze doložit i jen odkaz na jejich umístění na internetové stránce Registru smluv.

## **16. Dokumentace k prověřování z hlediska klimatického dopadu**

Žadatel dokládá Dokumentaci k prověřování z hlediska klimatického dopadu, ze které vyplývá, že infrastruktura/výstupy projektu nejsou zranitelné z hlediska potenciálních dlouhodobých důsledků změny klimatu a úroveň emisí skleníkových plynů, které při projektu vzniknou, je v souladu s cílem klimatické neutrality do roku 2050. Náplň a osnova Dokumentace je dána Sdělením Komise Technické pokyny k prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu v období 2021–2027. Doplnující pokyny ke zpracování Dokumentace jsou přílohou č. 5 těchto Specifických pravidel.

## **17. Dopravně-inženýrská analýza**

Pokud je předmětem projektu přestupní terminál pro veřejnou dopravu zahrnující infrastrukturu pro parkování v režimu P+R, K+R nebo B+R, nebo parkovací systém zajišťující přestup na veřejnou dopravu v režimu P+R, K+R nebo B+R, žadatel dokládá dopravně-inženýrskou analýzu odůvodňující jeho navrženou kapacitu, tj. kapacitu pro přestup na veřejnou dopravu. Dopravně-inženýrská analýza musí zahrnovat minimálně následující oblasti:

- Odhad stávající poptávky po parkování v režimu P+R, K+R nebo B+R (dle zaměření projektu) v dané lokalitě založený především na analýze dostupnosti a využívání veřejné dopravy, případně na výstupech z multimodálního dopravního modelu;
- Průzkum stávající nabídky parkování v režimu P+R, K+R nebo B+R (dle zaměření projektu) v dané lokalitě;
- Odhad vývoje poptávky po parkování v režimu P+R, K+R nebo B+R (dle zaměření projektu) v dané lokalitě v čase (v příštích 5 až 10 letech) založený především na předpokladu vývoje veřejné dopravy a zdrojů/cílů dopravy v území, případně na výstupech z multimodálního dopravního modelu;
- Návrh optimálního umístění a kapacity parkování v režimu P+R, K+R nebo B+R (dle zaměření projektu) v dané lokalitě.

Požadavek na okamžik zpracování dopravně-inženýrské analýzy není stanoven, nicméně její závěry musí být v souladu s projektovou dokumentací stavby.

Pokud není počet parkovacích míst v režimu P+R vyšší než 10, počet parkovacích míst v režimu K+R vyšší než 2 a počet parkovacích míst v režimu B+R vyšší než 20, dopravně-inženýrská analýza nemusí zahrnovat všechny výše uvedené oblasti, stačí stručně popsat návrh umístění a kapacity parkování.

## **18. Průkaz energetické náročnosti budovy**

Bližší podrobnosti k Průkazu energetické náročnosti budovy viz příloha č. 9 těchto Specifických pravidel. Žadatel jej dokládá k podání žádosti o podporu.

Pokud předmětem projektu není výstavba ani změna dokončené samostatné provozní budovy přestupního terminálu nebo parkovacího systému, příloha se nedokládá. Žadatel nahraje jako přílohu dokument, ve kterém uvede zdůvodnění nedoložení této povinné přílohy.

## **19. Závazné stanovisko orgánu památkové péče**



Bližší podrobnosti ke stanovisku viz příloha č. 9 těchto Specifických pravidel. Žadatel dokládá k podání žádosti o podporu.

Pokud projekt neřeší změnu dokončené památkově chráněné samostatné provozní budovy, příloha se nedokládá.

## **20. Prohlášení autorizované osoby v oboru technika vnitřního prostředí**

Bližší podrobnosti k prohlášení viz příloha č. 9 těchto Specifických pravidel. Žadatel jej dokládá k podání žádosti o podporu.

Pokud předmětem projektu není změna dokončené samostatné provozní budovy přestupního terminálu nebo parkovacího systému, příloha se nedokládá. Žadatel nahraje jako přílohu dokument, ve kterém uvede zdůvodnění nedoložení této povinné přílohy.

## **21. Energetický posudek**

Žadatel dokládá k žádosti o podporu energetický posudek zpracovaný dle zákona č. 406/2000 Sb., o hospodaření energií, § 9a, odst. 1, písm. d) a vyhlášky č. 141/2021 Sb., o energetickém posudku a o údajích vedených v Systému monitoringu spotřeby energie. Bližší podrobnosti k posudku viz příloha č. 9 těchto Specifických pravidel.

Pokud předmětem projektu není výstavba samostatné provozní budovy přestupního terminálu nebo parkovacího systému, která se zařazuje do kategorie vysokého energetického standardu, příloha se nedokládá. Žadatel nahraje jako přílohu dokument, ve kterém uvede zdůvodnění nedoložení této povinné přílohy.

## **22. Vyjádření řídicího výboru MO/A o souladu projektového záměru s ISg ITI**

Součástí Vyjádření řídicího výboru MO/A bude projektový záměr, jehož se toto vyjádření o souladu týká. Kladné vyjádření o souladu řídicího výboru MO/A může být vydáno jen do 100 % alokace opatření programového rámce IROP ISg ITI a musí být platné ke dni podání žádosti o podporu. Vzor vyjádření je přílohou č. 10 těchto Specifických pravidel.

## 7 Veřejná podpora

Podpořeny budou projekty v souladu s nařízením 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, oddíl 13 Podpora na místní infrastrukturu, článek 56 Investiční podpora na místní infrastrukturu (dále jen „nařízení Komise (EU) č. 651/2014“).

Infrastruktura musí být k dispozici uživatelům, kteří o ni projeví zájem, za otevřených, transparentních a nediskriminačních podmínek. Cena účtovaná za užívání infrastruktury musí odpovídat ceně tržní. Investice nebudou představovat vyhrazenou infrastrukturu, jak je vymezena v čl. 2 bodu 33 nařízení Komise (EU) č. 651/2014, tj. nebude vybudována pro jeden či více předem identifikovatelných podniků a přizpůsobená přesně jejich potřebám.

Způsobilými náklady jsou náklady na investice do hmotného a nehmotného majetku.

Výše podpory nesmí přesáhnout výši rozdílu mezi celkovými způsobilými výdaji a provozním ziskem z investice, kdy provozním ziskem se rozumí kladný rozdíl mezi diskontovanými výnosy a diskontovanými provozními náklady, za příslušnou dobu ekonomické životnosti investice<sup>21</sup>.

Infrastruktura přestupního terminálu, parkovacího systému, preferenčního nebo kapacitního opatření, která obdrží podporu, zůstane ve vlastnictví příjemce podpory. Pokud se příjemce rozhodne, že sám nebude provozovatelem infrastruktury, vybere provozovatele na základě otevřeného, transparentního a nediskriminačního výběrového řízení, aby se zajistil pronájem za tržní cenu.

Podlahová plocha provozních budov přestupního terminálu vyčleněná pro komerční aktivity může představovat maximálně 25 % celkové podlahové plochy těchto budov. Komerční prostory v rámci přestupních terminálů budou pronajaty na základě otevřeného, transparentního a nediskriminačního výběrového řízení.

### UPOZORNĚNÍ

Podpora podléhá motivačnímu účinku podle čl. 6 nařízení Komise (EU) č. 651/2014. Motivační účinek je jedním z rozhodujících faktorů pro přidělení požadované podpory. Bližší informace jsou uvedeny v příloze č. 8 těchto Specifických pravidel.

Dle čl. 8 nařízení Komise (EU) č. 651/2014 je potřeba při udělení podpory dodržet podmínky kumulace podpor. U prahových hodnot, uvedených v kapitole 4.2 Specifických pravidel, se přihlíží k celkové výši státní podpory. Podporu lze kumulovat s jinou státní podporou, pokud se tato opatření týkají různých identifikovatelných nákladů.

Podporu nelze poskytnout:

- žadateli o podporu, na kterého je ke dni podání žádosti o podporu vystaven inkasní příkaz v návaznosti na rozhodnutí Evropské komise o protiprávní podpoře a její neslučitelnosti s vnitřním trhem, který dosud nebyl splacen;
- žadateli o podporu, který ke dni podání žádosti o podporu nemá vypořádané finanční závazky z jiných projektů financovaných z komunitárních programů nebo jiných fondů

---

<sup>21</sup> Diskontní sazby platné pro Českou republiku jsou stanovovány Evropskou komisí a jsou zveřejňovány Úřadem pro hospodářskou soutěž, odkaz [Úřad pro ochranu hospodářské soutěže | Tiskové zprávy z oblasti veřejné podpory | Veřejná podpora \(uohs.cz\)](#)

Evropskou unie nebo z rozhodnutí Evropské komise o navrácení financí prostředků, jimž je podpora obdržena od poskytovatele z ČR prohlášena za protiprávní a neslučitelnou s vnitřním trhem;

- žadateli o podporu, který je podnikem v obtížích ve smyslu ustanovení článku 2 odst. 18 nařízení Komise (EU) č. 651/2014.

Žadatel o podporu zaškrtně na záložce Čestná prohlášení v MS2021+ povinná čestná prohlášení k výzvě týkající se veřejné podpory: IROP\_CP\_FZ (ČP Nevypořádané finanční závazky), IROP\_CP\_IP (ČP Inkasní příkaz) a IROP\_CP\_PvO (ČP Podnik v obtížích).

Žadatel vyplní na záložce Veřejná podpora v MS2021+ kombinaci veřejné podpory "IROP GBER podpora místní infrastruktury".

### **Povinnost transparentnosti**

Poskytovatel podpory musí plnit tzv. povinnost transparentnosti, která znamená, že veškeré poskytnuté podpory přesahující 500 000 EUR poskytnuté v souladu s nařízením Komise (EU) č. 651/2014 musí být zaznamenány v systému Evropské komise Transparency Award Module (dále jen TAM).

V systému TAM bude uveden:

- název příjemce;
- identifikační kód příjemce;
- kategorie podniku (malý a střední/velký podnik) v době poskytnutí podpory;
- region;
- dotčené odvětví činnosti či hospodářské odvětví;
- nástroj podpory;
- cíl podpory;
- datum poskytnutí podpory;
- výše podpory;
- orgán poskytující podporu;
- odkaz na opatření podpory;
- označení čl. 16/21.

Přístup pro veřejnost ke zveřejněným informacím v systému TAM je možný na odkazu: <https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public/search/home>.

## 8 Kritéria hodnocení projektů

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

Obecná kritéria pro kontrolu přijatelnosti a kritéria formálních náležitostí jsou společná pro všechny specifické cíle s výjimkou SC 7.1. Všechna kritéria jsou schválena Monitorovacím výborem IROP. Kontrolní listy pro hodnocení přijatelnosti a formálních náležitostí jsou zveřejněny na webu [Kontrolní listy - Centrum \(crr.cz\)](http://www.crr.cz).

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

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

### Kritéria formálních náležitostí

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

Žádost o podporu je podepsána oprávněným zástupcem žadatele.

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

### Specifická kritéria přijatelnosti pro SC 6.1

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

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

<p><b>zázemí udržitelnými druhy dopravy.</b></p>		<p>zajišťovat přestup na linku veřejné dopravy obsluhující současně městskou oblast a její zázemí.</p> <p>NE – Z popisu ve studii proveditelnosti nevyplývá, že infrastruktura multimodální osobní dopravy bude realizována v městské oblasti, ani že bude obsluhovat nebo zajišťovat přestup na linku veřejné dopravy obsluhující současně městskou oblast a její zázemí.</p>	
<p><b>Projekt zajišťuje přístupnost veřejné dopravy pro všechny skupiny cestujících.</b></p>	<p>Soulad s horizontálními principy Účelnost</p>	<p>ANO – Z popisu ve studii proveditelnosti vyplývá, že přestupní terminál nebo parkovací systém bude přístupný také osobám se sníženou schopností pohybu, orientace anebo komunikace bez nutnosti poskytnutí pomoci, provozní informace včetně provozních mimořádností budou dostupné všem skupinám cestujících, a bude zajištěno, aby i mimo terminál nebo parkovací systém byly k dispozici srozumitelné informace o přístupnosti příslušného tarifního bodu. V případě preferenčních nebo kapacitních opatření vyplývá, že budou využívána vozidla upravenými také pro přepravu osob se sníženou schopností pohybu, orientace anebo komunikace.</p> <p>NE – Z popisu ve studii proveditelnosti nevyplývá, že přestupní terminál nebo parkovací systém bude přístupný také osobám se sníženou schopností pohybu, orientace anebo komunikace bez nutnosti poskytnutí pomoci, nebo že provozní informace včetně provozních mimořádností budou dostupné všem skupinám cestujících, anebo bude zajištěno, aby i mimo terminál nebo parkovací systém byly k dispozici srozumitelné informace o přístupnosti příslušného tarifního bodu. V případě</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Žádost o podporu</li> <li>• Studie proveditelnosti</li> </ul>

		preferenčních nebo kapacitních opatření nevyplývá, že budou využívána vozidla upravenými také pro přepravu osob se sníženou schopností pohybu, orientace anebo komunikace.	
<b>Minimálně 70 % stavebního a demoličního odpadu z projektu bude připraveno k opětovnému použití.</b>	Soulad s horizontálními principy Hospodárnost	<p>ANO – Ve studii proveditelnosti je uveden konkrétní plán přípravy nejméně 70 % (hmotnostních) nikoli nebezpečného stavebního a demoličního odpadu (s výjimkou v přírodě se vyskytujících materiálů uvedených v kategorii 17 05 04 na evropském seznamu odpadů stanoveném rozhodnutím Komise 2000/532/ES) vzniklého na staveništi k opětovnému použití, recyklaci nebo jiným druhům materiálového využití, včetně zásypů, při nichž jsou jiné materiály nahrazeny odpadem.</p> <p>NE – Ve studii proveditelnosti není uveden konkrétní plán přípravy nejméně 70 % (hmotnostních) nikoli nebezpečného stavebního a demoličního odpadu (s výjimkou v přírodě se vyskytujících materiálů uvedených v kategorii 17 05 04 na evropském seznamu odpadů stanoveném rozhodnutím Komise 2000/532/ES) vzniklého na staveništi k opětovnému použití, recyklaci nebo jiným druhům materiálového využití, včetně zásypů, při nichž jsou jiné materiály nahrazeny odpadem.</p> <p>NERELEVANTNÍ – Projekt nepočítá se vznikem stavebního ani demoličního odpadu.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Žádost o podporu</li> <li>• Studie proveditelnosti</li> </ul>
<b>Kapacitní řešení parkovacího systému P+R, K+R nebo B+R odpovídá jeho využitelnosti pro</b>	Efektivnost Účelnost	ANO – Dopravně-inženýrská analýza odůvodňuje navrženou kapacitu parkovacího systému P+R, K+R nebo B+R (kapacitu pro přestup na veřejnou dopravu) a její závěry jsou v souladu s	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dopravně-inženýrská analýza</li> <li>• Projektová dokumentace</li> <li>• Žádost o podporu</li> <li>• Studie proveditelnosti</li> </ul>



<p><b>podporu multimodality v dané lokalitě.</b></p>		<p>projektovou dokumentací stavby parkovacího systému.</p> <p>NE – Dopravně-inženýrská analýza neodůvodňuje navrženou kapacitu parkovacího systému P+R, K+R nebo B+R (kapacitu pro přestup na veřejnou dopravu) anebo její závěry nejsou v souladu s projektovou dokumentací stavby parkovacího systému.</p> <p>NERELEVANTNÍ – Předmětem projektu je výhradně přestupní terminál bez parkovacího systému nebo preferenční či kapacitní opatření.</p>	
<p><b>Projekt přestupního terminálu se týká přestupního uzlu, ze kterého v běžný pracovní den odjede více než 40 spojů linek veřejné dopravy.</b></p>	<p>Efektivnost Účelnost</p>	<p>ANO – Ve studii proveditelnosti je popsáno předpokládané využití přestupního terminálu linkami provozovanými jako veřejná služba v přepravě cestujících nad stanovený limit 40 odjíždějících spojů v běžný pracovní den, a to nejpozději k plánovanému datu ukončení realizace projektu.</p> <p>NE – Ve studii proveditelnosti není popsáno předpokládané využití přestupního terminálu linkami provozovanými jako veřejná služba v přepravě cestujících nad stanovený limit 40 odjíždějících spojů v běžný pracovní den, a to nejpozději k plánovanému datu ukončení realizace projektu.</p> <p>NERELEVANTNÍ – Předmětem projektu je výhradně parkovací systém nebo preferenční či kapacitní opatření.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Žádost o podporu</li> <li>• Studie proveditelnosti</li> </ul>
<p><b>Projekt parkovacího systému P+R, K+R nebo B+R bude realizován v přímé vazbě na stanici, zastávku nebo přestupní uzel, ze kterého v běžný pracovní den odjede více než 20 spojů linek veřejné dopravy.</b></p>	<p>Efektivnost Účelnost</p>	<p>ANO – Ve studii proveditelnosti je popsáno předpokládané využití stanice/zastávky/přestupního uzlu linkami provozovanými jako veřejná služba v přepravě cestujících nad stanovený limit 20 odjíždějících spojů v běžný pracovní den, a to nejpozději k</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Žádost o podporu</li> <li>• Studie proveditelnosti</li> </ul>

		<p>plánovanému datu ukončení realizace projektu.</p> <p>NE – Ve studii proveditelnosti není popsáno předpokládané využití stanice/zastávky/přestupního uzlu linkami provozovanými jako veřejná služba v přepravě cestujících nad stanovený limit 20 odjíždějících spojů v běžný pracovní den, a to nejpozději k plánovanému datu ukončení realizace projektu.</p> <p>NERELEVANTNÍ – Předmětem projektu je výhradně přestupní terminál nebo preferenční či kapacitní opatření.</p>	
<p><b>Projektem preferenčních opatření nebo zvyšování kapacity veřejné dopravy budou realizovány stavební úpravy silnic a místních komunikací, na kterých je v běžný pracovní den provozováno více než 20 spojů linek veřejné dopravy v dotčeném směru jízdy.</b></p>	<p>Efektivnost Účelnost</p>	<p>ANO – Ve studii proveditelnosti je popsáno stávající využití silnice nebo místní komunikace linkami provozovanými jako veřejná služba v přepravě cestujících nad stanovený limit 20 spojů v dotčeném směru jízdy v běžný pracovní den.</p> <p>NE – Ve studii proveditelnosti není popsáno stávající využití silnice nebo místní komunikace linkami provozovanými jako veřejná služba v přepravě cestujících nad stanovený limit 20 spojů v dotčeném směru jízdy v běžný pracovní den.</p> <p>NERELEVANTNÍ – Předmětem projektu je výhradně přestupní terminál nebo parkovací systém.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Žádost o podporu</li> <li>• Studie proveditelnosti</li> </ul>
<p><b>Projekt preferenčních opatření nebo zvyšování kapacity veřejné dopravy přinese vznik nového úseku vyhrazeného veřejné dopravě nebo umožní provozovat kapacitnější vozidla nebo umožní zvýšit frekvenci spojů veřejné dopravy.</b></p>	<p>Efektivnost Účelnost</p>	<p>ANO – Ve studii proveditelnosti je popsán plán vzniku nového úseku vyhrazeného veřejné dopravě, plán zprovoznění kapacitnějších vozidel nebo zvýšení frekvence spojů veřejné dopravy díky realizaci projektu, a to nejpozději k datu ukončení realizace projektu.</p> <p>NE – Ve studii proveditelnosti není popsán plán vzniku nového úseku vyhrazeného veřejné dopravě, ani plán</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Žádost o podporu</li> <li>• Studie proveditelnosti</li> </ul>

		<p>zprovoznění kapacitnějších vozidel, ani zvýšení frekvence spojů veřejné dopravy díky realizaci projektu, a to nejpozději k datu ukončení realizace projektu.</p> <p>NERELEVANTNÍ – Předmětem projektu je výhradně přestupní terminál nebo parkovací systém.</p>	
--	--	--	--

Následující kritéria jsou nenapravitelná:

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

Ostatní kritéria jsou napravitelná.

## 9 Udržitelnost

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

- zajistit po celou dobu udržitelnosti provoz a řádnou péči o přestupní terminál pro veřejnou dopravu, parkovací systém zajišťující přestup na veřejnou dopravu, preferenční nebo kapacitní opatření pro veřejnou dopravu, na které obdržel dotaci z IROP;
- dodržovat pravidla veřejné podpory stanovená těmito Specifickými pravidly;
- doložit s první ZoU, případně se ZoU následující po ukončení zkušebního provozu nebo předčasného užívání stavby, kolaudační souhlas nebo kolaudační rozhodnutí, pokud jako přílohu závěrečné ZoR doložil rozhodnutí o povolení zkušebního provozu nebo rozhodnutí o povolení k předčasnému užívání stavby;
- doložit s odpovídající ZoU dokumenty prokazující případné prodloužení zkušebního provozu nebo předčasného užívání stavby v případě, že zkušební provoz nebo předčasné užívání stavby, při zachování účelu a cílů projektu, trvá po celou dobu udržitelnosti;
- doložit s první ZoU výpočet dosažené hodnoty indikátoru 749 001 (RCR 62) Počet uživatelů nové nebo modernizované veřejné dopravy za rok.

### **DOPORUČENÍ**

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

## 10 Seznam zkratek

B+R	Bike and Ride / „Přijed' na kole a jed“
Centrum	Centrum pro regionální rozvoj České republiky
CP	Cíl politiky
C-ITS	Kooperativní inteligentní dopravní systém
DNSH	Do No Significant Harm / zásada „významně nepoškozovat“
DPH	Daň z přidané hodnoty
EFRR	Evropský fond pro regionální rozvoj
EHS	Evropské hospodářské společenství
EIB	Evropská investiční banka
EU	Evropská unie
ES	Evropská společenství
HW	Hardware
IROP	Integrovaný regionální operační program
ISg	Integrovaná územní strategie
ITI	Integrované územní investice
ITS	Inteligentní dopravní systém
JSDI	Jednotný systém dopravních informací
K+R	Kiss and Ride / „Polib a jed“
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MRR	Méně rozvinutý region
MS2021+	Informační systém pro přípravu a podání žádosti o podporu
NDIC	Národní dopravní informační centrum
NNO	Nestátní neziskové organizace
OFS	Orgán finanční správy
OP	Operační program
PR	Přechodový region
Pravidla	Obecná pravidla pro žadatele a příjemce a Specifická pravidla pro žadatele a příjemce
Program	Integrovaný regionální operační program
PvO	Podnik v obtížích

P+R	Park and Ride / „Zaparkuj a jed“
RCO	Regional Policy Common Output Indicator
RCR	Regional Policy Common Result Indicator
Rozhodnutí	Rozhodnutí o poskytnutí dotace
RÚZ/KÚZ	Roční účetní závěrka/konsolidovaná účetní závěrka
ŘO	Řídicí orgán
ŘV MO/A	Řídicí výbor metropolitní oblasti/aglomerace
SC	Specifický cíl
SW	Software
ZoESM	Zákon č. 37/2021 Sb., o evidenci skutečných majitelů, ve znění pozdějších předpisů
ZoR	Zpráva o realizaci projektu
ZoU	Zpráva o udržitelnosti projektu
ZZVZ	Zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů

## 11 Právní a metodický rámec

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

Zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 311/2006 Sb., o pohonných hmotách a čerpacích stanicích pohonných hmot a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 406/2000 Sb., o hospodaření energií, ve znění pozdějších předpisů

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

Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

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

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

Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška č. 141/2021 Sb., o energetickém posudku a o údajích vedených v Systému monitoringu spotřeby energie, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů)

Vyhláška č. 264/2020 Sb., o energetické náročnosti budov, ve znění pozdějších předpisů

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

Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

Rozhodnutí Komise (2000/532/ES) ze dne 3. května 2000, kterým se nahrazuje rozhodnutí 94/3/ES, kterým se stanoví seznam odpadů podle čl. 1 písm. a) směrnice Rady 75/442/EHS o odpadech, a rozhodnutí Rady 94/904/ES, kterým se stanoví seznam nebezpečných odpadů ve smyslu čl. 1 odst. 4 směrnice Rady 91/689/EHS o nebezpečných odpadech

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy, prováděná zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, konkrétně § 39a (Inteligentní dopravní systém), § 40 odst. 2 písm. g), § 41 odst. 1 a v § 42b odst. 5

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

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

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

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

ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel

ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic

ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích

ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

ČSN 73 6425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 1: Navrhování zastávek

ČSN 73 6425-2 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 2: Přestupní uzly a stanoviště

ČSN EN 13 201 Osvětlení pozemních komunikací

TP 87 Navrhování údržby a oprav netuhých vozovek

TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací

TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty

TP 217 Zvýrazňující optické prvky na pozemních komunikacích

TKP Kapitola 15 Osvětlení pozemních komunikací, příloha č. 1

Metodický návod odboru odpadů Ministerstva životního prostředí pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi, 2018



Protokol EU o nakládání se stavebními a demoličními odpady, 2016

Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací, Ministerstvo dopravy, 2022

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

Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+, webová stránka „Ministerstvo pro místní rozvoj ČR - Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+“

## 12 Seznam příloh Specifických pravidel

1. Metodické listy indikátorů
2. Osnova Studie proveditelnosti
3. Rozhodnutí o poskytnutí dotace a Podmínky
4. Podklady pro stanovení kategorií intervencí a kontrolu limitů – vzor
5. Doplňující pokyny ke zpracování Dokumentace k prověrování z hlediska klimatického dopadu
6. Podklady pro vyhodnocení žadatele o podporu z pohledu podniku v obtížích
7. Formulář pro vyhodnocení žadatele o podporu z pohledu podniku v obtížích – vzor
8. Motivační účinek projektu
9. Metodická pomůcka pro způsob doložení plnění energetických ukazatelů u provozních budov
10. Vyjádření řídicího výboru MO/A - vzor