

Dokumentace programu
„Podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel
v období 2024 – 2026“



Poskytovatel podpory	Elektronický podpis
Ministerstvo dopravy Odbor drážní dopravy Ing. Jindřich Kušnír ředitel	

Obsah:

1. Úvod	3
2. Koncepční a právní rámec programu, zdůvodnění jeho nezbytnosti	4
3. Identifikační údaje programu, členění programu	5
4. Specifikace věcných cílů programu	6
5. Indikátory a parametry programu pro splnění cílů programu	9
6. Harmonogram přípravy a realizace programu	10
7. Bilance potřeb a zdrojů financování programu	10
8. Oprávněnost žadatelů o dotaci	11
9. Oprávněnost výdajů akce	12
10. Obsah a způsob podání žádosti o poskytnutí finančních prostředků (o dotaci).....	13
11. Obsah investičního záměru	13

12. Podávávání žádostí o poskytnutí dotace – nastavení výzev	14
13. Registrace akce.....	15
14. Rozhodnutí o poskytnutí dotace	15
15. Změna akce - postup	16
16. Úhrada oprávněných výdajů	16
17. Vratky/smluvní pokuty/penále/jistoty.....	116
18. Porušení rozpočtové kázně/krácení dotace/porušení pravidel programu.....	117
19. Ukončení realizace a financování akcí.....	17
20. Požadavky na zadávací řízení	17
21. Vymezení kontrolní činnosti poskytovatele.....	17
22. Pravidla pro poskytování peněžních prostředků státního rozpočtu.....	118
23. Monitorování akcí	19
24. Publicita.....	20
25. Závěrečné vyhodnocení akcí	21
26. Období udržitelnosti výstupů akcí.....	21
27. Archivace.....	21
28. Vymezení zkratk a některých pojmů.....	21
30. Přílohy dokumentace programu	22

1. Úvod

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

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

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

Unijním právním základem tohoto programu je nařízení Komise (EU) č. 651/2014 ze dne 17. června 2014, kterým se v souladu s články 107 a 108 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem, v platném znění (dále jen „nařízení o blokových výjimkách“), které bylo novelizováno nařízením Komise (EU) č. 2023/1315 ze dne 13. června 2023.

Program vychází z programu č. 127 67 „Podpora obnovy historických železničních vozidel v období 2021 – 2023, programu č. 127 66 „Podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel v období 2017 – 2020“ a z programu č. 127 64 „Podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel“. Tři programy byly u žadatelů o dotaci v oblasti historických kolejových železničních vozidel kvitovány a vyhledávány.

Jedná se o prodloužení oznámeného opatření SA.62434 program č. 127 67 „Podpora obnovy historických železničních vozidel v období 2021 – 2023 na další období 2024 – 2026.

Program má jediný podprogram, který je shodný s programem „Podpora obnovy historických kolejových železničních vozidel pro období 2024 – 2026“. V textu dokumentace programu se tedy dále podprogram neuvádí ani není popsán. Program bude administrován v systému RIS ZED Ministerstva financí. Systém RIS ZED je zavedení zjednodušené evidence dotací spravovaného Ministerstvem financí a odpovídá požadavkům zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla), v platném znění.

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

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

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

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

Zpracováno podle:

- Zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla), dále jen „zákon č. 218/2000 Sb.“
- Vyhláška č. 560/2006 Sb., o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku, ve znění pozdějších předpisů, dále jen „vyhláška č. 560/2006 Sb.“

2. Koncepční a právní rámec programu, zdůvodnění jeho nezbytnosti

EU – základní dokumenty EU

- 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, v platném znění (dále jen „nařízení o blokových výjimkách“) – stanovuje podmínky, při jejichž dodržení se jedná o veřejnou podporu slučitelnou s vnitřním trhem ve smyslu čl. 107 odst. 2 nebo 3 Smlouvy o fungování Evropské unie, která je vyňata z oznamovací povinnosti podle čl. 108 odst. 3 výše uvedené smlouvy.
 - Soulad s pravidly veřejné podpory byl projednán s ÚOHS.

ČR – právní a koncepční dokumenty

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

Časový harmonogram – realizace se předpokládá v trvání 1. 1. 2024 – 31. 12. 2026.

Program je realizován na území České republiky.

Dotace může být kumulována s jinou veřejnou podporou či podporou *de minimis* na úhradu těchž částečně či plně se překrývajících způsobilých nákladů, avšak pouze tehdy, nevede-li taková kumulace k překročení celkové procentní míry veřejné podpory (max. 80 %).

3. Identifikační údaje programu, členění programu

Název programu: Podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel v období 2024 – 2026

A) Identifikační údaje programu	
Název	Podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel v období 2024 - 2026
Identifikační údaje správce programu	Ministerstvo dopravy
B) Termíny přípravy, realizace a vyhodnocení programu	
Příprava	listopad – prosinec 2023
Realizace	2024 - 2026
Vyhodnocení	2027
C) Specifikace obsahu programu	
Obsahem programu je podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel.	

Plánovaný rozpočet podpory je stanovený příspěvkem ze státního rozpočtu s předpokladem 5 000 000,- Kč na každý rok v období 2024 – 2026. Platnost programu byla nastavena v souladu s platností nařízení o blokových výjimkách. Program č. 127 64 byl koncipován jako veřejná podpora de minimis, přičemž toto nastavení bylo pro některé společnosti limitující (neboť některé obnovy historických železničních kolejových vozidel se pohybují v milionových částkách) a nebylo tedy možné dosáhnout stanoveného cíle. Změna nastavení programu přispěla k naplnění stanoveného cíle a k mnohem výraznější podpoře kulturních dědictví v železniční dopravě.

V rámci programu č. 127 64 byla poskytována podpora 40 % způsobilých výdajů. Nařízení o blokových výjimkách umožňuje poskytnout veřejnou podporu až do výše 80 % způsobilých výdajů, což tento Program, i předchozí programy č. 127 66 a č. 127 67, ztraktivnilo především pro menší neziskové organizace, zájmové spolky a podobné sdružení, která jsou závislá na veřejných příspěvcích v této oblasti zájmové činnosti související s obnovou historických železničních vozidel a rozvoje technického kulturního dědictví.

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

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

Opravami se odstraňuje částečné fyzické opotřebení nebo poškození za účelem uvedení do předchozího, provozuschopného nebo vystavovatelného stavu. Uvedením

do provozuschopného stavu se rozumí provedení opravy s použitím jiných než původních materiálů, dílů, součástí nebo technologií, pokud tím nedojde k technickému zhodnocení.

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

Obnovou historického železničního kolejového vozidla se rozumí zejména:

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

Způsobitelnými náklady jsou:

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

4. Specifikace věcných cílů programu

a) Specifikace cílů programu

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

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

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

Parní lokomotiva byla neohroženým vládcem většiny železničních výkonů, přesto se již začínalo blýskat na nové časy.

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

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

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

Z uvedené stručné historie vývoje železniční dopravy a hlavně železničních kolejových vozidel na území současné České republiky vyplývá, že historická železniční kolejová vozidla tvoří nedílnou součást nejen technického, ale i kulturního dědictví. Jejich obnova a záchrana mají rozdílné důvody, přesto jsou však záslužným činem, který zachovává příštím generacím střípky k poznání minulosti jako důležitého jevu k pochopení současnosti a budoucího vývoje. Technické památky dokládají zručnost, schopnosti a nápaditost našich předků. Pozornost si pak zaslouží dnešní stav a využití jednotlivých technických památek o to více, že technické památky jsou významnou součástí naší minulosti, která byla po řadu let opomíjená, na rozdíl od památek architektonických. Návrat k pramenům techniky je i současným evropským a světovým trendem.

Program sleduje dva hlavní cíle:

- **Provozoschopnost historických železničních kolejových vozidel**

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

Nostalgické vlaky jsou příležitostí pro širokou veřejnost, aby se seznámila s historickými železničními kolejovými vozidly a připomněla si, že železnice byla ve své době prakticky jediným veřejnosti dostupným dopravním prostředkem. Nostalgické jízdy rovněž plní funkci

propagace „velké“ železnice a napomáhají tak přesunu osobní dopravy ze silnic na železnici, tedy ekologicky přijatelnější druh dopravy. V neposlední řadě jde i o významnou formu podpory turismu v jednotlivých regionech.

- **Vystavovatelnost historických železničních kolejových vozidel**

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

Při závěrečném vyhodnocení programu „Podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel v období 2024 – 2026“ bude posuzován hlavní parametr:

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

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

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

Program „Podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel v období 2024 – 2026“ s účastí prostředků státního rozpočtu ve výši 15 miliónů Kč na celé období se zaměřuje na podporu obnovy historických železničních kolejových vozidel.

Původně se vycházelo z programu č. 127 64, schváleného pro období let 2011 – 2013 a období 2014 – 2016, jehož správcem bylo rovněž Ministerstvo dopravy. V jednotlivých letech se požadavek ze strany žadatelů zvyšoval až na částku 4 mil. Kč veřejné podpory, což odpovídalo 40 % způsobilých nákladů.

Díky možnosti využít nařízení o blokových výjimkách v oblasti technického a kulturního dědictví byl schválen program č. 127 66 „Podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel v období 2017 – 2020“, který pracoval s 80 % výší podpory uznatelných nákladů a roční rozpočet programu byl 4 mil. Kč. Program č. 127 67 na období 2021 – 2023 byl identický s programem č. 127 66, došlo k navýšení ročního rozpočtu na 5 mil. Kč. Program na období 2024 - 2026 počítá se zachováním ročního rozpočtu na 5 mil. Kč. Poptávka po veřejné podpoře v oblasti historických kolejových železničních vozidel přesáhla dvounásobně nabídku. Program je veřejností vnímán jako prospěšný a účelný.

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

DPH) je pro žadatele o dotaci na obnovu historických železničních kolejových vozidel dostatečně atraktivní. Tento právní základ byl využit také u programu č. 127 66 a č. 127 67.

5. Indikátory a parametry programu pro splnění cílů programu

Hlavní ukazatele/parametry programu:

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

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

K cíli provozuschopnost je směřován ukazatel/parametr:

- počet obnovených vozidel uváděný v kusech historických železničních vozidel za jednotlivý projekt; toto uvede příjemce dotace v závěrečné zprávě k projektu,
- počet nostalgických jízd v rámci jednoho projektu; projekt může trvat po celou dobu udržitelnosti; toto uvede příjemce dotace v závěrečné zprávě k projektu,

K cíli vystavovatelnost je směřován ukazatel/parametr:

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

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

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

Žadatelé o dotaci se v rámci programu zaměřují, buď na jednotlivá historická železniční vozidla, nebo na doplnění řad historických železničních vozidel. V každém případě jsou obnovovaná historická železniční vozidla něčím specifická a tím získávají na historické a

kulturní hodnotě a bohužel u některých řad existují jen poslední kusy, které je nutné zachovat.

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

6. Harmonogram přípravy a realizace programu

A) Identifikační údaje programu	
Název	Podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel v období 2024 - 2026
Identifikační údaje správce programu	Ministerstvo dopravy
B) Termíny přípravy, realizace a vyhodnocení programu	
Příprava	listopad – prosinec 2023
Realizace	2024 – 2026
Vyhodnocení	2027
C) Specifikace obsahu programu	
Obsahem programu je podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel.	

7. Bilance potřeb a zdrojů financování programu

A) Identifikační údaje programu	
Název	Podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel v období 2024 – 2026
Identifikační údaje správce programu	Ministerstvo dopravy
B) Termíny přípravy, realizace a vyhodnocení programu	
Příprava	listopad – prosinec 2023
Realizace	2024 – 2026
Vyhodnocení	2027
C) Specifikace obsahu programu	
Obsahem programu je podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel.	

Bilance neinvestičních potřeb programu a zdrojů jejich financování

			Str. 10 z 28
--	--	--	--------------

- **Neinvestiční potřeby**

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

- **Zdroje financování**

A. Státní rozpočet

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

2024	2025	2026	Celkem
5	5	5	15

B. Vlastní zdroje účastníků programu

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

8. Oprávněnost žadatelů o dotaci

Žadatelem o dotaci může být fyzická nebo právnická osoba. Žadatel uvádí a dodává v rámci investičního záměru následující informace (údaje):

- identifikační údaje žadatele včetně adresy, IČ nebo RČ a jeho právní formy,
- identifikace statutárního zástupce,
- jméno kontaktní osoby a telefonické spojení,
- název projekt (akce), cíl projektu, parametry a indikátory
- výčet historických železničních kolejových vozidel, na která je požadována dotace, včetně doložení oprávněnosti zařazení každého jednotlivého železničního kolejového vozidla mezi historická železniční kolejová vozidla,
- popis současného stavu včetně fotodokumentace,
- doklady prokazující udržitelnost investičního záměru,
- doklady potvrzující vlastnictví žadatele k historickým železničním kolejovým vozidlům, případně doklady potvrzující nájemní vztah žadatele k historickým železničním kolejovým vozidlům a souhlas vlastníka historických železničních kolejových vozidel s jejich obnovou,
- návrh na finanční krytí obnovy historických železničních kolejových vozidel,
- čestné prohlášení žadatele, že vůči němu nebyl v návaznosti na rozhodnutí Komise, jímž byla podpora prohlášena za protiprávní a neslučitelnou s vnitřním trhem vystaven inkasní příkaz, nebo že vrátil nebo uložil na vázaný účet celou částku

protiprávní a neslučitelné podpory a příslušné úroky z vrácené podpory (viz čl. 1 odst. 4 písm. a) nařízení o blokových výjimkách),

- čestné prohlášení žadatele, že není podnikem v obtížích (viz čl. 2 bod 18 nařízení o blokových výjimkách),
- čestné prohlášení žadatele, že proti němu není vedeno insolvenční řízení, nebyl proti němu podán insolvenční návrh ani není v likvidaci,
- čestné prohlášení žadatele, že má vypořádány všechny závazky po datu jejich splatnosti vůči finančnímu úřadu, zdravotním pojišťovnám, správě sociálního zabezpečení a celní správě,
- čestné prohlášení žadatele, který cíl programu bude sledovat (provozoschopnost či vystavovatelnost) a následně žadatel vyčíslí ukazatele, ke kterým se tímto čestným prohlášením zavazuje.

9. Oprávněnost výdajů akce

Podpora je poskytována formou neinvestiční dotace na obnovu historického železničního kolejového vozidla v období 2024 – 2026. Dotace je poskytována v režimu nařízení o blokových výjimkách. Obnovou historického železničního kolejového vozidla se rozumí oprava nebo údržba historického železničního kolejového vozidla.

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

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

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

Obnovou historického železničního kolejového vozidla se rozumí zejména:

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

Způsobilými náklady jsou:

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

Dotace je poskytována na úhradu vynaložených výdajů vždy bez daně z přidané hodnoty (dále jen DPH). Dotace na obnovu historického železničního kolejového vozidla bude poskytována maximálně do výše 80 % neinvestičních nákladů na obnovu bez DPH. Provedení prací je vyžadováno dodavatelským způsobem. Případný nákup materiálu využitý k obnově historického železničního kolejového vozidla potvrdí žadatel čestným prohlášením, že nakoupený materiál byl využit k dané obnově.

10. Obsah a způsob podání žádosti o poskytnutí finančních prostředků (o dotaci)

Pro předkládání investičních záměrů bude platit výzva Ministerstva dopravy, jejíž podmínky, trvání a výše finančních prostředků k rozdělení budou odpovídajícím způsobem zveřejněny. Identifikace Ministerstva dopravy je dána jeho sídlem na adrese nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, ID datové schránky je n75aau3.

Výzva bude vycházet ze schválené dokumentace programu a podle potřeby zahrnovat i specifikace obsahu investičních záměrů a další náležitosti předložení investičních záměrů, např. že souprava vozů stejné řady je brána jako jeden projekt, a to včetně hnacího vozidla, se kterým tvoří jednotnou skupinu vozů. Žadatel není omezen počtem investičních záměrů v rámci jedné výzvy. Předkládání investičních záměrů probíhá elektronicky a datovou schránku přes podatelnu Ministerstva dopravy s označení programu Podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel v období 2024 – 2026.

11. Obsah investičního záměru

Obsah žádostí je stanoven v Pravidlech pro poskytování dotací ze státního rozpočtu v rámci programu „Podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel v období 2024 – 2026“, které jsou součástí přílohy programové dokumentace.

Jednotlivé projekty jsou hodnoceny meziresortní hodnotící komisí, které je složena ze zástupců Ministerstva dopravy (gesční odbor – Odbor drážní dopravy, Odbor financí a ekonomiky), Ministerstva kultury a Drážního úřadu. Projekty jsou hodnotící komisí posouzeny z hlediska formálního a z hlediska věcného. Následně je vypracován záznam z jednání hodnotící komise, kde je uveden seznam vyhovujících projektů včetně uznané

částky dotace ze státního rozpočtu a seznam nevyhovujících projektů. Maximální výše způsobilých nákladů na projekt je 80 % celkových nákladů bez DPH.

Obsah investičního záměru

Investiční záměr musí obsahovat následující součásti:

- identifikační údaje žadatele včetně adresy, IČ nebo RČ a jeho právní formy,
- identifikace statutárního zástupce,
- jméno kontaktní osoby a telefonické spojení,
- název projekt (akce), cíl projektu, parametry a indikátory,
- výčet historických železničních kolejových vozidel, na která je požadována dotace, včetně doložení oprávněnosti zařazení každého jednotlivého železničního kolejového vozidla mezi historická železniční kolejová vozidla,
- popis současného stavu včetně fotodokumentace,
- doklady prokazující udržitelnost investičního záměru,
- doklady potvrzující vlastnictví žadatele k historickým železničním kolejovým vozidlům, případně doklady potvrzující nájemní vztah žadatele k historickým železničním kolejovým vozidlům a souhlas vlastníka historických železničních kolejových vozidel s jejich obnovou,
- návrh na finanční krytí obnovy historických železničních kolejových vozidel,
- čestné prohlášení žadatele, že vůči němu nebyl v návaznosti na rozhodnutí Komise, jímž byla podpora prohlášena za protiprávní a neslučitelnou s vnitřním trhem vystaven inkasní příkaz, nebo že vrátil nebo uložil na vázaný účet celou částku protiprávní a neslučitelné podpory a příslušné úroky z vrácené podpory (viz čl. 1 odst. 4 písm. a) nařízení o blokových výjimkách),
- čestné prohlášení žadatele, že není podnikem v obtížích (viz čl. 2 bod 18 nařízení o blokových výjimkách),
- čestné prohlášení žadatele, že proti němu není vedeno insolvenční řízení, nebyl proti němu podán insolvenční návrh ani není v likvidaci,
- čestné prohlášení žadatele, že má vypořádány všechny závazky po datu jejich splatnosti vůči finančnímu úřadu, zdravotním pojišťovnám, správě sociálního zabezpečení a celní správě,
- čestné prohlášení žadatele, který cíl programu bude sledovat (provozoschopnost či vystavovatelnost) a následně žadatel vyčíslí ukazatele, ke kterým se tímto čestným prohlášením zavazuje.

12. Podávání žádostí o poskytnutí dotace – nastavení výzev

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

se kterým tvoří jednotnou skupinu vozů. Žadatel není omezen počtem investičních záměrů v rámci jedné výzvy. Předkládání investičních záměrů probíhá přes podatelnu elektronicky a datovou schránku Ministerstva dopravy s označení programu Podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel v období 2024 – 2026. Pro zpracování vstupních dat je možno využít i RIS ZED. Výzva je vyhlášována každý rok v období trvání programu Podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel v období 2024 – 2026.

Kritéria hodnocení

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

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

Finanční alokace výzvy je přidělena meziresortní komise úspěšným investičním záměrům. V případě, že žadateli bude přidělena částka nižší než požadovaná, Ministerstvo dopravy ho o této skutečnosti informuje a dotáže se, zda je ochoten realizovat svůj investiční záměr, a zároveň v dopise uvede termín pro reakci.

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

Meziresortní komise se každý rok trvání programu schází dle potřeby – k hodnocení předložených investičních záměrů a rozdělení rozpočtované částky programu, k proporčnímu rozdělení vzniklé částky v případě odstoupení žadatelů od realizace investičních záměrů. Jednání meziresortní komise může probíhat také per rollam.

13. Registrace akce

Vzhledem ke skutečnosti, že typem financování všech akcí programu je ex post, je proces registrace akcí spojen s vydáváním rozhodnutí o poskytnutí dotace.

14. Rozhodnutí o poskytnutí dotace

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

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

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

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

V „Rozhodnutí o poskytnutí dotace“ je uveden termín pro vyhotovení zprávy pro závěrečné vyhodnocení akce, která je předkládána Ministerstvu dopravy. Zpráva pro závěrečné vyhodnocení akce obsahuje také fotodokumentaci historického kolejového železničního vozidla před započítáním obnovy a po skončení obnovy. Zpráva pro závěrečné vyhodnocení akce obsahuje doklady stanovené vyhláškou č. 560/2006 Sb., o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku, ve znění pozdějších předpisů.

15. Změna akce - postup

O případných změnách týkajících se „Rozhodnutí o poskytnutí dotace“ informuje žadatel poskytovatele dotace, a to co nejdříve, vždy však před termínem ukončení realizace akce.

16. Úhrada oprávněných výdajů

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

Jako způsobilé náklady jsou uznány následující opravy/obnova:

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

17. Vratky/smluvní pokuty/penále/jistoty

Ministerstvo dopravy vydává finanční prostředky dle předložených dokladů a v souladu s platným rozhodnutím o poskytnutí dotace.

V případě vrácení finančních prostředků se postupuje v souladu s rozpočtovými pravidly.

Finanční nástroje jako jsou smluvní pokuty, penále nebo jistoty nejsou v programu využívány.

18. Porušení rozpočtové kázně/krácení dotace/porušení pravidel programu

V případě porušení rozpočtové kázně či porušení pravidel programu se postupuje v souladu s rozpočtovými pravidly. Ministerstvo dopravy v tomto případě podá podání na finanční úřad v místě sídla žadatele. Ministerstvo dopravy o tomto podání informuje žadatele.

19. Ukončení realizace a financování akcí

Příjemce dotace předloží Ministerstvu dopravy zprávu pro závěrečné vyhodnocení akce ve lhůtě stanovené v „Rozhodnutí o poskytnutí dotace“, včetně fotodokumentace historického kolejového železničního vozidla před započatím obnovy a po skončení obnovy. Zpráva pro závěrečné vyhodnocení akce obsahuje doklady stanovené vyhláškou č. 560/2006 Sb.

20. Požadavky na zadávací řízení

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

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

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

21. Vymezení kontrolní činnosti poskytovatele

Kontrolní činnost správce programu a její vymezení při čerpání zdrojů státního rozpočtu v rámci programu „Podpora obnovy historických kolejových železničních vozidel pro období 2024 – 2026“ bude vykonávána v souladu se zákonem č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů, v platném znění (dále jen „zákon o finanční kontrole“) a vyhláškou Ministerstva financí č. 416/2004 Sb., kterou se provádí zákon č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů, v platném znění.

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

Kontrolní činnost v rámci programu „Podpora obnovy historických kolejových železničních vozidel pro období 2024 – 2026“

Kontrola účelovosti vynakládání finančních prostředků je prováděna ještě před jejich uvolněním. Účastník programu obdrží prostředky až v okamžiku, kdy prokáže obnovu historického železničního kolejového vozidla podle stanovených podmínek.

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

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

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

22. Pravidla pro poskytování peněžních prostředků státního rozpočtu

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

Pravidla pro poskytování dotací ze státního rozpočtu

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

Základní pravidla poskytnutí dotace

- a) Na poskytnutí dotace není právní nárok.
- b) Příjemce dotace je povinen při čerpání dotace postupovat v souladu se zákonem č. 218/2000 Sb., a v souladu s vyhláškou č. 560/2006 Sb.
- c) Dotace je poskytována na obnovu historického železničního kolejového vozidla. Finanční prostředky lze uvolnit až poté, co příjemce dotace prokáže, že uhradil alespoň rozdíl mezi náklady na obnovu a stanovenou dotací. Dotaci nelze použít na úhradu DPH.
- d) Příjemce dotace je povinen podporu použít pouze k účelu, na který mu byla poskytnuta. Dotace může být poskytnuta pouze příjemci, který prokáže vlastnictví historického železničního kolejového vozidla, případně nájemní vztah k historickému železničnímu kolejovému vozidlu a souhlas vlastníka historického železničního kolejového vozidla s jeho obnovou.
- e) Obnova historického železničního kolejového vozidla musí být provedena dodavatelsky. Případný nákup materiálu je doložen dodavatelskou smlouvou.
- f) Příjemce dotace je povinen zajistit udržitelnost a publicitu investičního záměru po dobu 3 let nejpozději od začátku července roku následujícího od poskytnutí

dotace. O naplnění podmínky udržitelnosti a publicity investičního záměru je příjemce dotace povinen informovat Ministerstvo dopravy nejpozději do konce června každého roku, pokud měl předchozí rok povinnost zajistit udržitelnost investičního záměru. V odůvodněných případech je Ministerstvo dopravy na základě žádosti příjemce dotace oprávněno splnění této podmínky prominout.

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

Podpora může být poskytována maximálně do vyčerpání zdrojů programu.

23. Monitorování akcí

Program bude vyhodnocen v souladu s požadavky vyhlášky č. 560/2006 Sb.

Při závěrečném vyhodnocení programu bude kontrolováno zejména:

- výše vynaložených finančních prostředků státního rozpočtu a vlastních finančních prostředků účastníků programu,
- splnění cílů programu,

¹ Posledním dnem trvání programu se rozumí 31. 12. 2026.

- splnění parametrů programu,
- splnění stanovených termínů.

Závěrečné vyhodnocení programu bude prováděno v souladu se zákonem č. 218/200 Sb., a vyhláškou Ministerstva financí č. 560/2006 Sb.

Závěrečné vyhodnocení programu, bude obsahovat:

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

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

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

24. Publicita

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

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

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

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

25. Závěrečné vyhodnocení akcí

Příjemce dotace předloží Ministerstvu dopravy zprávu pro závěrečné vyhodnocení akce ve lhůtě stanovené v „Rozhodnutí o poskytnutí dotace“, včetně fotodokumentace historického kolejového železničního vozidla před započatím obnovy a po skončení obnovy. Zpráva pro závěrečné vyhodnocení akce obsahuje doklady stanovené vyhláškou č. 560/2006 Sb.

26. Období udržitelnosti výstupů akcí

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

Udržitelnost investičního záměru musí trvat minimálně 3 roky.

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

27. Archivace

Příjemce dotace, má povinnosti uchovat písemné doklady dokazující způsobilé náklady na obnovu historického vozidla, a to po dobu deseti let ode dne poskytnutí poslední dotace v rámci programu. Posledním dnem trvání programu je 31.12.2026.

28. Vymezení zkratk a některých pojmů

EDS/SMVS - Evidenční dotační systém / Správa majetku ve vlastnictví státu

29. Přílohy dokumentace programu

1. „Pravidla pro poskytování dotací ze státního rozpočtu v rámci programu „Podpora obnovy historických železničních kolejových vozidel v období 2024-2026

Článek 1

Příjemce podpory

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

Článek 2

Forma a výše podpory

Podpora je poskytována formou neinvestiční dotace na obnovu historického železničního kolejového vozidla. Dotace je poskytována v režimu 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, v platném znění (dále jen „nařízení o blokových výjimkách“). Obnovou historického železničního kolejového vozidla se rozumí oprava nebo údržba historického železničního kolejového vozidla.

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

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

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

Obnovou historického železničního kolejového vozidla se rozumí zejména:

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

f) obnova interiéru (oddíl pro cestující, služební oddíl, stanoviště strojvedoucího apod.).

Způsobilými náklady jsou:

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

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

Článek 3

Udržitelnost a publicita investičního záměru

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

Udržitelnost investičního záměru musí trvat minimálně 3 roky.

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

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

Článek 4

Základní podmínky poskytnutí dotace

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

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

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

Článek 5

Investiční záměr

Žadatel může podat více investičních záměrů.

Investiční záměr musí obsahovat následující součásti:

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

² Posledním dnem trvání programu se rozumí 31. 12. 2026.

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

Článek 6

Kritéria hodnocení

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

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

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

Článek 7

Rozhodnutí o poskytnutí dotace

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

- kopie dodavatelské smlouvy na obnovu historického železničního kolejového vozidla,
- vyplněné formuláře dle přílohy č. 2 vyhlášky Ministerstva financí č. 560/2006 Sb., (vstupní data EDS).

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

Článek 8

Uvolnění dotace

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

Článek 9

Závěrečné vyhodnocení akce

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

Článek 10

Kontrolní činnost

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

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

Článek 11

Závěrečná ustanovení

Příjemce dotace souhlasí se zveřejněním svého jména a příjmení (názvu), adresy trvalého pobytu (adresy sídla), dotačního titulu, technických a ekonomických parametrů

akce a výše poskytnuté dotace. Při poskytování prostředků státního rozpočtu se v souladu s § 9 zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, nepovažuje za porušení obchodního tajemství poskytnutí informace o rozsahu akce, technických a ekonomických parametrech a příjemci prostředků.

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

V Praze, dne – doplněno při vyhlášení výzvy

ředitel

Odbor drážní dopravy