

ETCS – Odpovědi SFDI na nejčastější dotazy žadatelů:

1. Je možné realizovat zástavbu palubních jednotek i po roce 2023, tedy po datu, pro který jsou určena Pravidla pro financování vybavení drážních vozidel palubními součástmi systému řízení a zabezpečení železniční dopravy pro období 2022-2023?

Realizace zástavby palubních jednotek i po roce 2023 je možná za předpokladu trvání financovaného účelu a za podmínek stanovených základními Pravidly pro financování z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (<https://www.sfdi.cz/2-aktuality-pro-prijemce/aktualizace-pravidel-pro-financovani-z-rozpocet-statniho-fondu-dopravni-infrastruktury/>), ve kterých je upravena možnost převodu finančních prostředků poskytnutých v daném roce, ale v něm nevyčerpaných, do roku následujícího. Pokud jsou splněny předpoklady převodu, jsou nevyčerpané prostředky zpravidla převedeny k čerpání pro stejný účel do následujícího roku.

2. Kdy končí uznatelnost nákladů na vybavení drážních vozidel palubními jednotkami?

Časová způsobilost nákladů je stanovena ode dne podání žádosti o příspěvek konkrétním žadatelem. Pokud náklad vznikne před podáním žádosti o příspěvek, nejedná se o uznatelný náklad. Náklad je uznatelný, pokud je prokázán konkrétní fakturou a splňuje podmínky, za kterých byl příspěvek schválen dle Pravidel pro financování vybavení drážních vozidel palubními součástmi systému řízení a zabezpečení železniční dopravy pro období 2022-2023 (dále jen „Pravidla ETCS“), a které budou uvedeny ve Smlouvě o poskytnutí finančních prostředků z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (dále jen „Smlouva“) uzavřené s příjemcem v příslušném roce, ve kterém budou v rozpočtu SFDI pro tento účel schváleny finanční prostředky.

3. Je možné v roce 2023 zahájit projekt s tím, že fyzická realizace proběhne až v roce 2024 a fakturace proběhne až následně?

Konečné datum uznatelnosti nákladů není stanoveno. Zároveň s úpravou v Pravidlech ETCS je však nutné brát na zřetel rovněž platnost úpravy základních Pravidel pro financování z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (<https://www.sfdi.cz/2-aktuality-pro-prijemce/aktualizace-pravidel-pro-financovani-z-rozpocet-statniho-fondu-dopravni-infrastruktury/>), ve kterých je upravena možnost převodu nevyčerpaných finančních prostředků pro stejný účel do roku následujícího.

Finanční prostředky dle aktuálních Pravidel budou k dispozici v roce 2023 v návaznosti na schválení rozpočtu SFDI Poslaneckou sněmovnou Parlamentu ČR.

4. Kdy bude uzavřena smlouva na poskytnutí příspěvku?

Smlouva o poskytnutí finančních prostředků z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury bude uzavřena v roce 2022. Schválení příspěvku pro akci bude potvrzeno rozhodnutím Výboru SFDI a informace bude zveřejněna na internetových stránkách SFDI (www.sfdi.cz). Zároveň budou žadatelé o příspěvek o rozhodnutí Výboru SFDI písemně informováni.

5. Příspěvek může být poskytnut pouze na krytí skutečně vzniklých uznatelných nákladů bezprostředně souvisejících s realizací akce, které vznikly v období od předložení žádosti pro uvedenou akci. Znamená to, že smlouva o dílo s vybraným dodavatelem musí být podepsána až po podání žádosti o příspěvek?

Probíhající zadávací řízení, které je v souladu s ustanovením čl. 5 písm. g) Pravidel ETCS, na dodavatele vybavení palubních částí systému ETCS, případně uzavřená Smlouva o dílo s takovým dodavatelem, není překážkou pro podání žádosti o příspěvek. Dnem podání žádosti o příspěvek vzniká pouze uznatelnost výdaje, která je doložena uhrazenou fakturou za předpokladu, že je příspěvek schválen Výborem SFDI.

6. Je možné požádat o financování prototypu z příspěvku SFDI, když jsme původně žádali o podporu prototypu v rámci projektu OPD, v rámci kterého je však nižší podpora prototypu?

Pokud by žadatel chtěl žádat o financování prototypu z prostředků SFDI, je nutné, aby schválená žádost o podporu v rámci OPD takovou aktivitu v okamžiku podání žádosti na SFDI neobsahovala. Žádost OPD lze v tomto smyslu upravit formou podání tzv. žádosti o změnu, která by byla ze strany hodnotící komise OPD věcně posouzena a bylo by vyhodnoceno, zda-li tato změna nemá vliv na původní výsledek schvalovacího procesu.

Je nutné však upozornit na riziko, které takový postup představuje. Schválení prototypu určité řady drážních vozidel je základním předpokladem pro následné vybavování sérií dané řady, resp. pro pokračování financování této řady. Schvalování prototypu je časově náročnější než následná zástavba do vozidlové řady. Zde je vhodné, aby žadatel sám velmi dobře zvážil možnost neúspěchu v rámci podané žádosti o příspěvek ze SFDI a také její časové nastavení (ukončení podané žádosti o příspěvek, schválení záměru projektu Centrální komisí MD, vyhodnocení žádostí, fyzickou realizaci celého projektu – schválení prototypu a zástavbu do série apod.).

Dále je nutné, aby žadatel také zvážil časovou souslednost harmonogramu schváleného projektu v rámci OPD, kde má nyní plánováno schválení prototypu a následně zástavby do sériové řady do 31. 12. 2022 (případné prodloužení realizace a způsobilosti výdajů do 31. 3. 2023 z důvodu ovlivnění přípravy projektu pandemií) a případného projektu v rámci SFDI. Časové nastavení podávání žádosti o příspěvek ze SFDI podle Pravidel ETCS je odlišné od výzev OPD, tudíž může nastat situace, že žadatel nebude mít včas dokončenou akci, pro kterou předložil žádost o příspěvek ze SFDI, neboli nebude mít schválen prototyp, a následně nebude možné včasné dokončení projektu v rámci OPD.

Riziko je výhradně na straně žadatele.

7. U části vozidel je v případě vybavení palubní jednotkou ETCS uvažováno přímé zadání přidružené osobě (např. systémovému integrátorovi) v rámci in-house zadání. Důvodem je předpokládaná úspora nákladů, času (eliminace zadávacího řízení) a další benefity, které plynou z volby tohoto typu zadání veřejné zakázky. Obecné podmínky SFDI ve vztahu k ZZVZ explicitně předpokládají realizaci zadávacího řízení. Je případná varianta přímého zadání v souladu s podmínkami SFDI, nebo už samotná

podmínka realizace zadávacího řízení, tj. procesního postupu stanoveného v ZZVZ nebude přímým zadáním přidružené osobě dodržena?

V Pravidlech ETCS je v čl. 5, písm. g) uvedeno :

Příjemce je povinen při čerpání příspěvku postupovat v souladu s příslušnými zákony a obecně závaznými předpisy. Výběr dodavatele musí být proveden v souladu se zákonem č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“).

Nejedná se tedy, jak je chybně uvedeno v dotazu, o „explicitně předpokládanou realizaci zadávacího řízení“, naopak striktně je vyžadováno to, aby postup při zadání veřejné zakázky byl zcela v souladu s úpravou, která je obsažena v ZZVZ. Za realizaci VZ je vždy odpovědný zadavatel. In house zakázky je možno realizovat za dodržení ustanovení výše uvedeného zákona (např. dle § 11 ZZVZ – vertikální spolupráce). Z předmětné otázky není zřejmé, co znamená pojem „přidružená osoba“, v jakém vztahu je k zadavateli, a zda jsou v daném případě beze zbytku naplněny zákonné podmínky pro přímé zadání VZ. Proto na výše položenou otázku nelze dát jinou než obecnou odpověď.

Proplacení příspěvku ze SFDI bude podmíněno doložením skutečně vzniklých a uhrazených výdajů účetním, daňovým či jiným dokladem.

8. Lze případně očekávat možnou změnu podmínek tak, aby byla varianta přímého zadání souladná s podmínkami výzvy?

Varianta přímého zadání musí plně respektovat platnou právní úpravu v podobě ZZVZ. Výběr dodavatele musí být vždy v souladu se zněním ZZVZ. SFDI nijak zadavatele neomezuje viz. čl. 5 písm. g) Pravidel ETCS citovaný výše a plně jej odkazuje na ZZVZ. Zadavatel je vždy odpovědný, že VZ bude provedena v souladu se ZZVZ.

9. Jak často se schází Centrální komise MD?

Centrální komise MD (pro železniční infrastrukturu) se zpravidla schází v úterý jednou za 14 dní.

10. Lze projekt předložit i s čestným prohlášením, že schválený záměr projektu do Centrální komise MD bude doložen až později?

V Pravidlech ETCS je v kapitole 6 „Náležitosti žádosti“ uvedeno, že k žádosti musí být přiložen Centrální komisí MD schválený záměr projektu, nebo doklad o předložení záměru projektu na Ministerstvo dopravy ke schválení Centrální komisí Ministerstva dopravy. Postačuje tedy pouze doklad o tom, že záměr projektu byl na MD ke schválení Centrální komisí předložen.

11. Povinný obsah záměru pracuje čistě s logikou stavebních projektů. Lze povinný obsah záměru projektu upravit pro potřeby typového projektu na OBU ETCS? Jsou k záměru relevantní vůbec nějaké přílohy dle směrnice V-2/2012?

Konzultace týkající se **formy záměru** projektu provádí výhradně zástupce Ministerstva dopravy: Ing. Milan Valenta, tel. +420 2251 31368, email: milan.valenta@mocr.cz, O 910 Odbor infrastruktury a územního plánu, Oddělení infrastruktury železnic a plavby.

Konzultace týkající se **obsahu záměru** projektu provádí výhradně zástupci Ministerstva dopravy: Ing. Pavlína Tomková, +420 2251 31354, email: pavlina.tomkova@mocr.cz, a Ing. Lukáš Soukup, tel.: +420 2251 31601 email: lukas.soukup@mocr.cz, oba O 130 Odbor drážní dopravy, Oddělení rozvoje železniční a kombinované dopravy.

Zápis z jednání Centrální komise MD k tomuto tématu uvádí následující:

„Záměry projektů budou překládány v písemné i elektronické verzi v souladu s čl. 6.1 směrnice V-2/2012. Záměr projektu bude podáván v rozsahu čl. 4.2. V tomto druhu projektů se nejedná o stavby, a tudíž navrhuje požadovat záměr projektu v následujícím rozsahu:

- 1) Identifikační údaje projektu*
- 2) Návaznost na schválené koncepce a programy*
- 3) Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu*
- 4) Požadavky na technické řešení*
- 7) Majetkoprávní vztahy*
- 10) Shrnutí hodnocení výsledků a dopadů projektu*
- 11) rozpis nákladů*
- 12) výčet příloh – příloha B) dokumentace analýzy výsledků a dopadů projektu; příloha J) prohlášení investora, že poskytnutí finančních prostředků na akci dle platné směrnice V-2/2012 nepředstavuje zakázanou veřejnou podporu; příloha K) ostatní přílohy dle Pravidel“*

Žadatel vyplní body záměru projektu uvedené výše, u ostatních bodů žadatel uvede „Netýká se“. V případě, že bude předložený záměr nutné doplnit, tak k tomuto kroku bude žadatel vyzván ze strany Ministerstva dopravy – O 910.

12. V rámci samotného projektu je požadovaná příloha MKA (nahrazuje eCBA část) a fCBA. Takto se standardně postupovalo i v rámci 75. výzvy OPD. Směrnice V-2/2012 požaduje vypracování kompletního CBA (tj. včetně eCBA). Je nutné zpracovávat eCBA? A pokud ano, jak máme nastavit nulovou variantu, pokud je výhradní provoz od 1. 1. 2025 nutností, tj. investiční i nulová varianta jsou v podstatě identické?

V Pravidlech ETCS je požadována MKA analýza včetně slovního odůvodnění akce. V zápisu z jednání Centrální komise MD ze dne 30. 6. 2020 je uvedeno:

„U záměrů projektů bude požadována multikriteriální analýza, neboť se jedná o zájem České republiky. Jedná se o závazek České republiky vyplývající z Národního implementačního plánu ETRMS. Schválená multikriteriální analýza obsahuje posouzení socio-ekonomických a společenských přínosů jednotlivých projektu z hlediska schválených pokynů a platné legislativy v souladu se čl. 6.4 směrnice V-2.“

13. V případě, že v minulosti došlo k objednávce vozidel nebo OBU ETCS výdaj nastal v rámci platby zálohové faktury, ale nenastalo žádné plnění a finální zúčtovací faktura bude uhrazena až po předání plnění po podání žádosti na SFDI. Je takové plnění (dodávka nového vozidla nebo OBU ETCS retrofit) způsobilé z pohledu časové uznatelnosti výdajů?

Tato otázka je vyřešena v čl. 5 písm. c) Pravidel ETCS, kde je uvedeno:

„Příspěvek může být poskytnut pouze na krytí skutečně vzniklých uznatelných nákladů bezprostředně souvisejících s realizací akce, které vznikly v období od předložení žádosti pro uvedenou akci. Veškeré financované uznatelné náklady musí být řádně doložené účetními doklady. Příspěvek bude poskytován formou ex-post, kdy příjemce musí nejprve doložit, že již vzniklé uznatelné náklady v plné výši uhradil, a teprve poté může čerpat finanční prostředky z rozpočtu SFDI na ve Smlouvě uvedený bankovní účet“.

Úhrada zálohové faktury, tj. náklad, který příjemci vznikl a také jej uhradil před podáním žádosti o příspěvek, je pak z hlediska citované úpravy nezpůsobilým pro financování ze schváleného příspěvku.

14. Maximální dotace na prototyp - výše 24 315 300 Kč (popř. 85 %) - jedná se o výši dotace na prototyp pro mezinárodní schválení, nebo i pro národní schválení? (Pozn. předloha jednotkových příspěvků v CEF pracuje v případně národního schválení pouze s cca 50 % z max. výše.)

Pravidla ETCS nerozlišují mezi drážními vozidly s mezinárodním nebo národním schválením pro provoz na dráze. Primárním účelem poskytnutí příspěvku je zajistit vybavení drážních vozidel provozovaných na síti Správy železnic, s.o. Z těchto důvodů je stanovení výše příspěvku stejné pro všechny typy drážních vozidel.

15. Za jakých podmínek je možné žádat o dotaci na OBU ETCS u nových vozidel? Naše společnost na konci roku počítá s podpisem smlouvy na DMU120. Všechna DMU120 budou vybavena povinně OBU ETCS, a to v souladu s požadavky NIP ERTMS - lze na toto žádat o dotaci, resp. bude naplněna podmínka motivačního efektu a to i ve vztahu k podmínkám veřejné podpory?

Ano, lze žádat i o příspěvek na drážní vozidla nově pořizovaná, na která se vztahuje legislativní povinnost vybavení OBU ETCS již z výroby. Motivačním efektem je v tomto případě také preference nákupu nového vozidla před modernizací staršího drážního vozidla s dopadem na celkové omlazení a zvýšení užitečných parametrů vozidlového parku. Výběr dodavatele musí proběhnout na základě zadání VZ v souladu se ZZVZ.

16. Žadatel je vlastníkem drážního vozu, který byl nakoupen v cizí zemi, pro tuto zemi má povolení/certifikaci pro provoz na místní infrastrukturu, ale zatím nemá povolení/certifikaci pro provoz na české infrastrukturu. Zajištění certifikace je v procesu. Nicméně v době předložení žádosti o příspěvek od SFDI ještě vyřízení

povolení k provozu na české infrastruktuře nebude. Mohu i přes tyto skutečnosti žádat o příspěvek?

Dle Pravidel ECTS se Drážním vozidlem rozumí vozidlo schválené pro provoz na dráze celostátní a drahách regionálních, přičemž Drážní vozidlo musí být registrováno v Národním registru železničních vozidel vedeném Drážním úřadem (DÚ). Příjemce příspěvku musí být dle Kapitoly 9 Pravidel ETCS provozovatelem Drážního vozidla, pro které příspěvek žádá, což doloží výpisem z Národního registru železničních vozidel.

Pokud se žádost týká nově dodávaného drážního vozidla, které ještě nebylo registrováno, pak lze doklad o prokázání vztahu žadatele k Drážnímu vozidlu nahradit dokladem o rezervaci evidenčního čísla v NVR budoucích nových vozidel, případně lze tento doklad nahradit prohlášením žadatele, že se jedná o nové vozidlo s informací, kdy bude registrováno Drážním úřadem v NVR (např. na základě smlouvy s výrobcem Drážního vozidla).

Pokud nelze ani jedno z výše uvedeného splnit, pak na požadované Drážní vozidlo nelze příspěvek poskytnout.

Ke konkrétnímu dotazu – pokud má tazatel na mysli drážní vozidlo, jež je nyní registrováno v cizí zemi a pouze plánuje jeho provozování v ČR, bez jeho zásadní modernizace, pak dle platných pravidel není možná přeregistrace k DÚ a tudíž na něj není možné žádat příspěvek.

17. Pokud příjemce uhradil zálohovou fakturu před podáním žádosti, je tento výdaj nezpůsobilý. Projeví se tento výdaj na stanovení maximální výše příspěvku na uznatelné náklady, resp. na jedno vozidlo?

Úhrada zálohové faktury se neprojeví na stanovení maximální výše příspěvku. Protože je ale uhrazená zálohová faktura nezpůsobilá, může při následném uvolňování poskytnutých finančních prostředků dojít k situaci, že příjemce nedočerpá stanovený příspěvek, protože již nebude mít další způsobilé faktury, které by požadoval k proplacení.

18. Je varianta přímého zadání v souladu s podmínkami výzvy, i když je v Pravidlech pro financování z rozpočtu SFDI v odst. 10.6. bod 1 uvedena korekce ve výši 100 % za „neprovedení zadávacího řízení na výběr dodavatele, nebo uzavření smlouvy s dodavatelem, který se neúčastnil zadávacího řízení“

Výběr dodavatele musí být uskutečněn vždy v souladu s úpravou ZZVZ. SFDI nijak zadavatele neomezuje viz. čl. 5 písm. g) Pravidel ETCS citovaný výše a plně jej odkazuje na ZZVZ. Zadavatel je vždy odpovědný, že zadání VZ bude provedeno v souladu se ZZVZ. Uvedená korekce míří na situace, kdy je porušen ZZVZ, tedy nebylo provedeno zadávací řízení, ač mělo být, a nevztahuje se na zadání VZ, jenž je v souladu se ZZVZ.

19. Majitelem vozidel a jejich provozovatelem je v současnosti společnost „A“. Pořizované palubní jednotky budou také v majetku společnosti „A“. Existuje však záměr odprodeje vozidel sesterské společnosti „B“ (tj. společnost „A“ nebude nadále vlastníkem vozidel) s tím, že společnost „A“ zůstane provozovatelem a vozidla si v budoucnu bude od sesterské společnosti „B“ pronajímat. Palubní jednotky ETCS budou

i nadále ve vlastnictví společnosti „A“. Změna vlastnictví vozidel by proběhla před realizací projektu, resp. v období mezi podáním žádosti a realizací projektu.

Je výše popsaná změna vlastnictví vozidel (nikoli jednotek ETCS) v souladu s pravidly SFDI pro poskytnutí příspěvku?

Co se týče záměru odprodeje vozidel sesterské společnosti „B“ s tím, že společnost „A“ zůstane provozovatelem a vozidla si v budoucnu bude od sesterské společnosti „B“ pronajímat, tak tento záměr nemá vliv na poskytnutí příspěvku, neboť příspěvek ze SFDI vybavení vozidel palubními jednotkami ETCS se poskytuje provozovateli drážních vozidel, nikoliv vlastníkovům drážních vozidel.

20. V Pravidlech ETCS je explicitně uvedeno, že „Příspěvek mohou obdržet Drážní vozidla nová, i již provozovaná.“ Nicméně některé další uvedené informace, např. doložení Přílohy č. 3 Doklad o prokázání vztahu žadatele k Drážnímu vozidlu pomocí výpisu z NVR, či část odpovědi na dotaz č. 16, výše uvedené tvrzení do jisté míry negují.

Rozhodující je úprava v Pravidlech pro ETCS, která je pro účely poskytování finančních prostředků ze SFDI určující, a pro tento účel zcela jednoznačně definuje „Drážní vozidlo“, pro jehož vybavení ETCS lze poskytnout při splnění podmínek uvedených v Pravidlech pro ETCS příspěvek:

„Pro účely těchto Pravidel se drážním vozidlem rozumí drážní kolejové vozidlo hnací, speciální a řídicí registrované v Národním registru železničních vozidel (dále jen „NVR“) vedeném Drážním úřadem (dále jen „DÚ“), nebo v případě, že je příspěvek žádán pro nové vozidlo musí být doložen výpis z NVR, případně doklad o rezervaci ev. čísla v NVR budoucích nových vozidel nejpozději při podání první žádosti o platbu.“

V případě vozidla nově pořizovaného, které je ještě ve výrobě nebo není dosud vyrobeno, lze doklad o prokázání vztahu žadatele k Drážnímu vozidlu nahradit dokladem o rezervaci evidenčního čísla v NVR budoucích nových vozidel, případně pokud i toto by bylo v době podání žádosti o příspěvek předčasné, pak doložení uvedené povinnosti např. prohlášením, že vozidlo bude dodáno s průkazem způsobilosti a tudíž bude i registrováno u Drážního úřadu se zapsaným provozovatelem, a to např. na základě podmínek dodavatelské smlouvy s výrobcem nového Drážního vozidla.

Platný doklad o prokázání vztahu žadatele k Drážnímu vozidlu musí být doložen nejpozději při podání první žádosti o platbu (ve vztahu ke konkrétnímu podporovanému Drážnímu vozidlu). Podrobnosti jsou uvedeny v Kapitole 9 Doklad o prokázání vztahu žadatele k drážnímu vozidlu.

21. Harmonogram realizace projektu z hlediska čerpání a vypořádání finančních prostředků předpokládá realizaci projektu v letech 2022, 2023 a 2024. Z odpovědi na časté dotazy vyplývá, že přesun prostředků do roku 2024 je možný. V roce 2024 bude dobíhat realizace projektu, je nutné v tomto roce provést finanční vypořádání a musí SFDI realizovat proplacení všech finančních prostředků do konce roku 2024 nebo je možné mít vystavenou fakturu od dodavatele s datem 31.12.2024 a finanční vypořádání provést až v roce 2025?

Pravidla pro financování z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (<https://www.sfdi.cz/2-aktuality-pro-prijemce/aktualizace-pravidel-pro-financovani-z-rozpoctu-statniho-fondu-dopravni-infrastruktury/>) uvádí v bodě 4.4.3., že „v případě, že finanční prostředky převedené pro akci k čerpání do následujícího roku nebudou pro tuto akci čerpány ani v roce, do kterého byly převedeny, nelze již tyto prostředky převádět pro tuto akci do dalšího rozpočtového roku.“

Finanční prostředky zesmluvněné v roce 2023 tedy lze převádět do roku 2024, ale již nikoliv do roku 2025. Fakturu vystavenou s datem 31. 12. 2024 by z tohoto důvodu nebylo možné proplatit.

22. Je publicita v podobě pamětní desky k projektu a informace na webu žadatele dostatečná? A jedná se o způsobilý výdaj projektu?

Pravidla ETCS v kapitole 5 písmeno f) uvádí:

„Pokud příjemce zajišťuje publicitu k akci financované z poskytnutých finančních prostředků, je příjemce povinen uvádět v informačních a dalších materiálech údaj, že akce je financována, případně spolufinancována z prostředků SFDI. Současně stouto informací bude na těchto materiálech uváděno i logo SFDI (logo zprostředkujícího subjektu, název souboru „logo MD+OPD+SFDI“), k jehož užití k uvedenému účelu SFDI udělí příjemci souhlas v uzavřené Smlouvě. Logo ke stažení pro tyto účely je na www.sfdi.cz.“

Z výše uvedeného plyne, že logem SFDI (zprostředkujícího subjektu) by měly být opatřeny všechny doklady týkající se dané financované akce, tedy zejména informační a dokladové materiály (např. zadávací dokumentace), pokud nebyly tyto doklady zveřejněny před vyhlášením výzvy k předkládání žádostí o příspěvek. Zároveň platí, že by v těchto materiálech měla být uvedena informace, že u dané zástavby vozidla palubním systémem ETCS se předpokládá spolufinancování z prostředků SFDI.

V bodě 2.3 Pravidel ETCS jsou pak následně vyjmenovány uznatelné výdaje, na které lze poskytnout příspěvek. Publicita není součástí uznatelných výdajů.

23. Existuje v rámci Pravidel ETCS nějaké omezení na typ nebo lokomotivní řadu lokomotivy? Je zde nějaké další omezení v tratích, na kterých lokomotiva jezdí nebo bude podporováno pouze drážní vozidlo provozované na síti Správy železnic, s.o.?

V rámci Pravidel ETCS jsou podporována drážní vozidla hnací, speciální a řídicí registrované v Národním registru železničních vozidel vedeném Drážním úřadem nebo v případě, že je příspěvek žádán pro nové vozidlo musí být doložen výpis z NVR, případně doklad o rezervaci ev.číslo v NVR budoucích nových vozidel nejpozději při podání žádosti o platbu.

Typ vozidla, resp. lokomotivní řada není Pravidly tedy nijak omezována, musí být jen splněna definice drážního vozidla, pro které je podpora poskytována. Podporována jsou jak starší, tak nová vozidla.

Využití drážního vozidla na tratích ve správě Správy železnic, s. o. je jedním z hodnotících kritérií při hodnocení žádostí o příspěvek. Toto kritérium zohledňuje míru dopadu akce na

úroveň interoperability železničního systému na území ČR. Uskutečněné výkony drážního vozidla na železniční síti dávají představu o způsobu nasazení drážního vozidla a o skutečném dopadu, kterého může být akcí dosaženo. Hodnotí se průměrná hodnota za všechna drážní vozidla, která jsou předmětem realizace akce.

Hodnotící kritérium je detailně popsáno jednak v Kapitole 11 – Výběr akce a její hodnocení a jednak v Příloze č. 8 Pravidel, v části Technické řešení.

Dosažené body v rámci hodnotících kritérií ovlivňují pořadí žádosti o příspěvek v rámci dané výzvy a v případě omezeného finančního rámce určeného na podporu zástavby palubních jednotek ETCS do drážních vozidel mohou získané body ovlivnit úspěšnost předložené žádosti o příspěvek. Vyšší proběh vozidla na síti Správy železnic, s.o., která je resp. bude vybavena systémem ETCS, je proto hodnocen vyšším bodovým ziskem.

24. Jak vysoká je předpokládaná alokovaná částka pro příspěvky na zástavbu palubní části ETCS?

V návrhu rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2023 je alokováno 400 mil. Kč. Jedná se o shodnou částku, která byla připravena i pro 1. kolo příspěvků. Tuto částku budou moci čerpat akce, které budou vybrány a schváleny Výborem SFDI v rámci 2. kola.

25. Mohou provozovatelé Drážních vozidel žádat o příspěvek ve sdružení a jaké podmínky by toto sdružení mělo splňovat? Důvodem k vytvoření sdružení je rozdělení nákladů na prototypovou zástavbu jednotky ETCS do Drážního vozidla za situace, kdy každý z těchto provozovatelů vozidel vlastní danou řadu Drážního vozidla v nižších jednotkách kusů.

V předmětné věci je nutné vycházet z Pravidel, která stanoví, kdo může být žadatelem a v případě schválení příspěvku i příjemcem finančních prostředků, které SFDI pro tento účel poskytne. V kapitole 3 Pravidel je pak přímo stanoveno:

„Žadatelem může být právnická či fyzická osoba se sídlem, zastoupením, pobočkou, organizační složkou nebo dceřinou společností v České republice, která je provozovatelem drážního vozidla, pro které bude z příspěvku financováno zařízení ETCS.“

Dále jsou pak v té samé kapitole uvedeny požadavky na žadatele o příspěvek, které uvádí:

„Příspěvek může být poskytnut těm dopravcům s licenci, kteří jsou zároveň držiteli tzv. osvědčení dopravce ve smyslu § 34h Zákona o dráhách (tj. osvědčení o bezpečnosti podle článku 10 směrnice 2004/49/ES Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (Směrnice o bezpečnosti železnic)).“

Z citované úpravy je zřejmé, že současná Pravidla se sdružením dopravců v pozici žadatele a příjemce nepočítají, a proto není v Pravidlech začleněna úprava, která by řešila zejména přenos práv a povinností příjemce na všechny členy sdružení dopravců a současně nejsou vyřešeny případné výzisky (např. z poskytnuté dokumentace na zástavbu palubních jednotek ETCS do určitého typu drážního vozidla dalším dopravcům) a také udržitelnost akce, pro kterou by byl tímto způsobem poskytnut příspěvek. Podstatné je však, že sdružení dopravců nemá právní subjektivitu.

Spolupráci mezi sdruženými dopravci doporučujeme v dikci obchodně závazkových vztahů mezi jednotlivými dopravci.

26. V případě nákupu nových drážních vozidel, u nichž je ETCS součástí, je (z časového hlediska) dostačující naplnění parametru provozu po síti s ETCS nejpozději s koncem doby udržitelnosti, jestliže je koncem projektu rok 2024? Tzn. vozidlo, aby naplnilo parametr, musí jezdit pod ETCS (aspoň zkušební provoz) do roku 2029?

V souladu s Pravidly ETCS je doba udržitelnosti stanovena na 5 let od data, kdy akce byla finančně ukončena ze strany SFDI, tj. data proplacení poslední žádosti o platbu příjemci. Platí proto uvedený předpoklad z dotazu pro naplnění parametru provozu drážního vozidla po síti vybavené ETCS. Zároveň platí, že pro účely posuzování udržitelnosti platí termíny vybavení tratí dle Národního implementačního plánu ERTMS schváleného v roce 2017.

<https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Drazni-doprava/Evropska-unie-na-zeleznici/Evropska-unie-na-zeleznici/NIP-ERTMS-2017.pdf.aspx?lang=cs-CZ>

27. Žadatel o dotaci je soukromý podnikatelský subjekt, který nenaplnuje definici veřejného zadavatele dle ust. § 4 odst. 1 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek (ZZVZ). Žadatel zamýšlí pořídit nová hnací vozidla, která budou vybavena technologií ETCS. Na základě provedeného průzkumu trhu je zřejmé, že podíl hodnoty samotné technologie ETCS na celkové ceně hnacího vozidla je (výrazně) nižší než 50 % (reálně cca do 20%). V případě nákupu nového hnacího vozidla je technologie ETCS jeho neoddelitelnou součástí a výše dotace poskytnuté na tuto technologii ve vztahu k celkové ceně zakázky nepřekročí hranici 50 % celkové ceny. Je oprávněné se správně domnívat, že žadatel nemusí zadávat veřejnou zakázku v žádném ze zadávacích řízení v režimu ZZVZ?

V první řadě je na příjemci, aby posoudil, jakým zadavatelem je ve smyslu ustanovení § 4 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“). Pokud je žadatel právnickou osobou a nenaplnuje znaky veřejného zadavatele dle § 4 ZZVZ, je jeho předpoklad správný a nemusí se řídit ZZVZ.

I v tomto případě je však každý zadavatel povinen prokázat, že při pořízení podporovaného zařízení z rozpočtu SFDI se jedná o hospodárné vynaložení finančních prostředků (např. analogický postup průzkumu trhu) a zároveň bude možno ze znění uzavřené smlouvy s dodavatelem jednoznačně určit cenu podporovaného zařízení.