

Rozpočet

Rozpočet
Státního fondu
dopravní
infrastruktury
na rok 2024
a střednědobý
výhled na roky
2025 a 2026

Ing. Zbyněk Hořelica
ředitel Státního fondu dopravní infrastruktury

Seznam zkratk a vysvětlivky pojmů

BC	Blending Call
CEF	Connecting Europe Facility 2014 - 2020
CEF 2	Connecting Europe Facility 2021 - 2027
CINEA	European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency
DÚR	Dokumentace k územnímu řízení
DSS2	Dopravní sektorové strategie, 2. fáze - aktualizace 2017
EFRR	Evropský fond pro regionální rozvoj
EIA	Environmental Impact Assessment
EIB	Evropská investiční banka
EK	Evropská komise
ESI fondy	Evropské strukturální a investiční fondy
EU	Evropská unie
FS	Fond soudržnosti
MD	Ministerstvo dopravy ČR
MF	Ministerstvo financí ČR
Next Generation EU	Nástroj EU pro zmírnění dopadů COVID-19
OP	Operační program
OPD	Operační program Doprava (obecně)
OPD 2	Operační program Doprava 2014 - 2020
OPD 3	Operační program Doprava 2021 - 2027
PPP	Public Private Partnership (partnerství veřejného a soukr. sektoru)
PSP ČR	Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky
RRF	Recovery and Resilience Facility
ŘO	Řídící orgán
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic ČR
ŘVC	Ředitelství vodních cest ČR
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SŽ	Správa železnic
TP OPD	Technická pomoc Operačního programu Doprava
VRT	Vysokorychlostní trať
ÚOHS	Úřad pro ochranu hospodářské soutěže

Všechny tabulky v textu rozpočtu uvádějí hodnoty v mil. Kč po zaokrouhlení, není-li uvedeno jinak. Podrobné údaje jsou uvedeny v přílohách.

Obsah

Seznam zkratk a vysvětlivky pojmů	1
1 Úvod – manažerské shrnutí	3
2 Strategický rámec sestavení rozpočtu a střednědobého výhledu	5
3 Shrnutí rozpočtu SFDI	6
3.1 Příjmová strana rozpočtu	6
3.2 Výdajová strana rozpočtu	7
3.3 Rozdělení výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců	12
3.4 Analytický rozklad akcí rozpočtu	12
4 Střednědobý výhled	15
5 Příprava finančního plánování a související oblasti	17
5.1 Příprava akcí a podmínky finančního plánování	17
5.2 Dluhové financování rozvoje dopravní infrastruktury	18
5.2.1 Evropská investiční banka	18
5.2.2 Ministerstvo financí ČR	19
5.2.3 Další možnosti dluhového financování	19
5.3 Realizace PPP projektů	19
5.4 Vybavení železničních vozidel palubními jednotkami ETCS	21
5.5 Program rozvoje rychlých železničních spojení	22
5.6 Financování silnic II. a III. tříd (opravy a rekonstrukce) v samostatné působnosti krajů	22
6 Finanční perspektiva 2021 – 2027	23
6.1 Operační program Doprava / Program Doprava	23
6.2 Nástroj pro propojení Evropy	24
6.3 Národní plán obnovy	25
7 Transformace ŘSD na státní podnik	27
8 Operativní řízení rozpočtu SFDI	28
8.1 Poskytování prostředků z rozpočtu SFDI	28
8.2 Úpravy rozpočtu SFDI	28
8.3 Příspěvky SFDI	29
9 Soulad rozpočtu s Dopravními sektorovými strategiemi	30
Seznam tabulek	31
Seznam příloh	31

1 Úvod – manažerské shrnutí

Rozpočet SFDI na rok 2024 a střednědobý výhled na roky 2025 a 2026 je sestaven v souladu se zákonem o SFDI č. 104/2000 Sb., v aktuálním znění, v členění dle jednotlivých oblastí financování. Rozpočet SFDI je připraven jako bilancovaný. V současné době je SFDI příjemcem úvěru od Ministerstva financí a zároveň plní roli finančního manažera úvěru na financování dopravní infrastruktury od EIB, jehož příjemcem je Česká republika zastoupená Ministerstvem financí ČR.

Rozpočet roku 2024 je v celkové výši 150,1 mld. Kč (včetně nároků), z toho částka ve výši 28,5 mld. Kč bude zajištěna z dluhového financování prostřednictvím úvěrů od MF. V roce 2024 dojde k dočerpání úvěru z roku 2023 a zbylá část bude kryta novým úvěrem od MF. Jedním ze zdrojů se předpokládá úvěr od EIB, který přijme Česká republika zastoupená MF od EIB. Již v roce 2023 správní rada EIB schválila financování pro Českou republiku až do výše 2,075 mld. EUR. Úvěr od EIB se jeví výhodněji dle indikativního přehledu sazeb korunového úvěru od EIB ve srovnání s výnosy státních dluhopisů (porovnání z května 2023). Parametry dluhového financování budou předloženy vládě ČR ke schválení. Takto získané finanční prostředky na pokrytí potřeb rozpočtu SFDI na rok 2024 budou uvolněny na financování investičních akcí v souladu s rozpočtem SFDI.

Na neinvestiční výdaje je alokováno celkem 49,8 mld. Kč a na investiční výdaje je to celkem 100,3 mld. Kč. Z celkové částky je pro ŘSD alokována částka ve výši 78,1 mld. Kč a pro SŽ ve výši 57,5 mld. Kč na pokrytí investičních a neinvestičních akcí. Prostředky z dluhového financování budou blokovány na investičních akcích u ŘSD a SŽ do doby získání úvěru. Výše blokace u jednotlivých příjemců bude stanovena v závislosti na potřebě zajištění plynulého financování jednotlivých akcí, resp. dle aktuální potřeby. V rozpočtu SFDI na rok 2024 a ve střednědobém výhledu na roky 2025 a 2026 jsou na financování silnic II. a III. tříd, které jsou v samostatné působnosti krajů, v globálních položkách alokovány celkem 4 mld. Kč na každý rok.

Příjmová strana rozpočtu SFDI byla již v roce 2023 výrazně ovlivněna novelou zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční, kterou došlo k významné redukci předmětu daně, a tedy i subjektů, které jsou povinny tuto daň platit, a tím i ke snížení inkasa. Na základě této skutečnosti došlo k významnému poklesu příjmů z daně silniční již v roce 2023. V rámci připravovaného zákona o konsolidaci veřejných rozpočtů je navíc navrhována úprava zákona o dani silniční tak, že by výnos daně silniční byl nově příjmem státního rozpočtu a nikoliv SFDI, jak tomu bylo doposud.

Součástí rozpočtu SFDI a střednědobého výhledu je využití zdrojů EU. Pro rok 2024 se počítá se zapojením evropských zdrojů v celkové výši 32,1 mld. Kč včetně nároků. Objemově nejvýznamnější je čerpání v rámci Operačního programu Doprava, a to 23,6 mld. Kč. Vedle Operačního programu doprava hraje důležitou roli také Nástroj pro propojení Evropy tzv. CEF (Connecting Europe Facility). Tento nástroj má odlišná implementační pravidla a strukturu oproti podpoře poskytované v rámci OPD. Prostředky jsou poskytovány na jednotlivé projekty přímo Evropskou komisí. Pro rok 2024 je v rozpočtu SFDI vyčleněno z CEF celkem 7,3 mld. Kč. SFDI počítá ve svém rozpočtu a střednědobém výhledu také s využitím finančních prostředků v rámci RRF, a to ve výši 1,3 mld. Kč pro rok 2024.

Rozpočet SFDI nově zahrnuje v rámci dotace na krytí deficitu rozpočtu SFDI prostředky na obranu státu ve výši 2,1 mld. Kč v roce 2024 a rovněž v roce 2025 ve výši 1,9 mld. Kč a v roce 2026 ve výši 1,5 mld. Kč. Jedná se o vybrané projekty na dopravní infrastrukturu hlavních příjemců ŘSD a SŽ.

V červenci 2023 byla podepsána smlouva o úvěru mezi Ministerstvem financí a SFDI na financování investičních akcí rozpočtu SFDI roku 2023, přičemž splátka úroků je kalkulována

ve výši 1,1 mld. Kč ročně a splátka jistiny je odložena do roku 2026 a činí 3 mld. Kč. V roce 2024 bude čerpáno celkem 28,5 mld. Kč z dluhového financování prostřednictvím úvěrů od MF. V resortu dopravy je v současné době diskutována potřeba a možnost dalšího využití dluhového financování dopravní infrastruktury, zejména ze zdrojů EIB prostřednictvím Ministerstva financí.

Rovněž střednědobý výhled na roky 2025 a 2026 vychází z výdajových rámců schválených vládou ČR. Hlavním cílem je zajistit plynulé financování rozestavených a nově zahajovaných akcí, které bude průběžně přehodnocováno v návaznosti na aktuální stav přípravy jednotlivých akcí. Je nutné zdůraznit, že je potřeba zajistit rostoucí trend rozpočtu SFDI, který je podmínkou pro splnění cílů ve vztahu k výstavbě hlavní infrastrukturní sítě silnic a železnic v souladu s programovým prohlášením vlády ČR a závazku ČR na dokončení sítě TEN-T do roku 2030.

Ve střednědobém výhledu jsou zřízeny globální položky pro státní investory ŘSD a SŽ, ve kterých jsou alokovány finanční prostředky pro zajištění financování jmenovitých investičních akcí. Indikativní rozpis těchto globálních položek je uveden v příloze č. 5.

V období střednědobého výhledu bude připraven k realizaci značný objem jmenovitých investičních akcí, především příjemců ŘSD a SŽ, a bude nutné odpovídajícím způsobem zajistit potřebné zdroje rozpočtu SFDI. S ohledem na tuto skutečnost pokračuje SFDI ve spolupráci s MD v zavádění nových způsobů financování, jako je např. realizace akcí formou PPP. Tato forma financování je v současné době realizována na pilotním projektu dálnice D4, který spočívá v realizaci nových 32 km a obnově a dovybavení 16 km existujících 4pruhových úseků mezi Příbramí a Pískem. Vláda ČR schválila vyhodnocení dosavadního průběhu projektu PPP D4 a uložila ministru dopravy realizovat další kroky směřující k realizaci úseků D35 Opatovec – Staré Město a Staré Město Mohelnice formou PPP projektu. V roce 2023 bude vybrán transakční poradce na PPP D35 a výběr koncesionáře se předpokládá v druhé polovině roku 2025. Také SŽ ve spolupráci s Ministerstvem dopravy a SFDI prověřila možnost realizace výstavby železniční infrastruktury metodou PPP, a to u dvou pilotních projektů: Praha – letiště Václava Havla – Kladno a Nemanice – Ševětín. Vhodným modelem pro oblast železnic se jeví přístup založený na platbách za dostupnost, což také odpovídá obdobným modelům ze zahraničí. S ohledem na výše uvedené se navrhuje realizovat oba nebo alespoň jeden z projektů formou PPP. Další zvažované projekty realizované formou PPP jsou uvedeny v kapitole 5.3.

Tabulka 1 - Struktura užití prostředků rozpočtu SFDI na rok 2024

v mil. Kč

Druh výdaje	Národní	EU	Celkem
Běžné výdaje	49 694	64	49 758
Kapitálové výdaje	68 230	32 078	100 308
Celkem*	117 924	32 142	150 066

* zaokrouhleno

2 Strategický rámec sestavení rozpočtu a střednědobého výhledu

Základem pro sestavování rozpočtu roku 2024 a střednědobého výhledu na období 2025 a 2026 jsou především závěry obsažené ve schválené Dopravní politice ČR pro období 2021 - 2027 a Dopravních sektorových strategiích, 2. fáze - aktualizace 2017 (DSS2).

Ministerstvo dopravy zároveň zpracovává nový dokument Dopravní sektorové strategie, 3. fáze, který pracuje se všemi v současnosti uvažovanými projekty dopravní infrastruktury, a to ve střednědobé i dlouhodobé časové perspektivě. Realizace řady pro stát velmi důležitých projektů se nachází právě v období let 2025 až 2030.

Rozpočet respektuje principiální zásadu směřování zdrojů primárně na krytí finančních potřeb především spojených s mandatorními a semimandatorními výdaji sítě, tj. s opravami, údržbou, správou, přípravou nových projektů a dále s realizací výstavby dopravní infrastruktury spolufinancované zejména ze zdrojů EU.

Prioritami při sestavování rozpočtu SFDI bylo pokrýt následujících oblastí:

- **Mandatorní a semimandatorní výdaje** - jejich výše se řídí reálnou schopností efektivního využití prostředků a je nastavena zejména dle DSS2. Jedná se zejména o výdaje na opravy a údržbu sítě, globální položky spojené zejména s bezpečnostními opatřeními a realizací akcí menšího rozsahu (např. zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech, protihluková opatření, vypořádání staveb po dokončení, pozemní objekty, křížení - místní a účelové komunikace, vybavení letišť technickými nebo obdobnými prostředky sloužícími k ochraně civilního letectví před protiprávními činy, zvýšení bezpečnosti a zpřístupňování dopravy, zvyšování bezpečnosti a odstraňování nehodových lokalit na silnicích II. a III. třídy atd.), provozní výdaje státních investorů, mýto a telematika, příprava akcí (zajištění projektové a majetkoprávní přípravy akcí), splátku jistiny a úroků z úvěru,
- **akce v realizaci** včetně akcí, u kterých je předpokládáno jejich dofinancování v roce 2024,
- **nově zahajované akce** s ohledem na jejich připravenost a reálnost data zahájení v souladu s prioritizací stanovenou MD.

Nelze také opomenout, že je nutné zajistit dostatek národních finančních prostředků na akce spolufinancované ze zdrojů EU. V případě nedostatku národních zdrojů nemohou být tyto akce financovány, v mnoha případech ani zahajovány, čímž dochází k ohrožení celkového čerpání evropských fondů.

3 Shrnutí rozpočtu SFDI

Rozpočet SFDI pro rok 2024 činí celkem 150,1 mld. Kč, což odpovídá úrovni schváleného rozpočtu SFDI na rok 2023, který činil 150,9 mld. Kč. Rozpočet na rok 2024 a pro výhled roku 2025 je sestaven jako vyrovnaný. Pro výhled roku 2026 je sestaven přebytkový rozpočet ve výši 3 mld. Kč v souvislosti s první splátkou úvěru od MF z roku 2023 (jedná se o finanční operaci). SFDI neeviduje žádné pohledávky ani závazky, které by nebyly v souladu s upraveným rozpočtem SFDI na rok 2023. V současné době je SFDI příjemcem úvěru od MF ve výši 30,7 mld. Kč na financování dopravní infrastruktury a počítá s dluhovým financováním i v roce 2024. SFDI bude pro rok 2024 a další roky nadále plnit roli finančního manažera u úvěru EIB, jehož příjemcem je Česká republika zastoupená Ministerstvem financí. Využití úvěru EIB je určeno na financování akcí SŽ v rámci programu Blending Call.

3.1 Příjmová strana rozpočtu

Při sestavování příjmové strany rozpočtu a střednědobého výhledu vycházel SFDI z aktuálních odhadů. Daňové příjmy byly upraveny dle aktuální predikce Ministerstva financí. Pro rok 2024 je příjmová strana rozpočtu SFDI ovlivněna zrušením příjmů z daně silniční v důsledku zákona o konsolidaci veřejných rozpočtů.

Tabulka 2 - Příjmy rozpočtu v roce 2024 - národní

v mil. Kč

Druh příjmu	Rozpočet 2024
převody podílu z výnosů spotřební daně	7 900
poplatky za užívání dálnic a rychlostních silnic	7 500
převody výnosů z mýtného	15 900
dotace ze státního rozpočtu na krytí deficitu	57 432
<i>z toho úvěr EIB</i>	683
<i>z toho na obranu státu</i>	2 094
Příjmy celkem bez započtení fondů EU*	88 732

* zaokrouhleno

Tabulka 3 - Příjmy rozpočtu v roce 2024 – EU a další zdroje

v mil. Kč

Druh příjmu	Rozpočet 2024
OPD (2021-2027) EFRR - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	2 037
OPD (2021-2027) FS - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	14 730
CEF (2014-2020) - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	145
CEF (2021-2027) - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	7 166
Fondy EU celkem*	24 078
Příjmy celkem se započtením fondů EU	112 809
Další předpokládané zdroje – převody zůstatků a dluhové financování	29 192
Souvztažné navýšení příjmů a výdajů OPD (2021-2027)	3 806
Nároky – OPD (2021-2027) FS – dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	3 000
Nároky – RRF – dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	1 257
Nároky – Komunitární programy a ostatní fondy EU – dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	2
Příjmy celkem se započtením dalších zdrojů a nároků*	150 066

* zaokrouhleno

3.2 Výdajová strana rozpočtu

Ve smyslu § 5b odst. 5 zákona č. 104/2000 Sb. je hospodaření SFDI rozděleno do dvou účetně oddělených okruhů tak, aby byly sledovány samostatně výdaje na dopravní infrastrukturu (I. účetní okruh) a vlastní činnost aparátu SFDI (II. účetní okruh).

Tabulka 4 - Celkové výdaje SFDI v roce 2024 dle účetních okruhů

v mil. Kč

	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
I. účetní okruh	48 219	100 092	148 311
II. účetní okruh	1 540	216	1 756
Celkem*	49 758	100 308	150 066

* zaokrouhleno

Níže uvedené tabulky uvádí předpokládané výdaje rozpočtu SFDI v členění ve shodě s účelem SFDI dle zákona č. 104/2000 Sb., o SFDI, v aktuálním znění a podle jednotlivých akcí v relevantních oblastech pro období roku 2024. Samostatně jsou sledovány výdaje v rámci I. a II. účetního okruhu.

Tabulka 5 - Výdaje z národních zdrojů dle účelu SFDI v roce 2024 (I. účetní okruh)
v mil. Kč

Druh výdajů dle účelu SFDI	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
Silnice a dálnice	24 790	39 433	64 224
Celostátní a regionální dráhy, městská drážní doprava	21 912	23 135	45 047
Vnitrozemské vodní cesty	192	1 131	1 323
Opatření ke zvýšení bezpečnosti	0	830	830
Cyklostezky	0	401	401
Mýto a telematika	1 321	999	2 320
Křížení komunikací	0	400	400
Vybavení letišť k ochraně civilního letectví před protiprávními činy	0	40	40
Vybavení drážních vozidel palubními součástmi systému řízení a zabezpečení železniční dopravy	0	1 647	1 647
Celkem*	48 215	68 016	116 230

* zaokrouhleno

Tabulka 6 - Výdaje z EU zdrojů dle účelu SFDI v roce 2024 (I. účetní okruh)
v mil. Kč

Druh výdajů dle účelu SFDI	Běžné výdaje EU	Kapitálové výdaje EU	Celkem EU
Silnice a dálnice	0	17 514	17 514
Celostátní a regionální dráhy, městská drážní doprava	0	13 711	13 711
Vnitrozemské vodní cesty	0	7	7
Mýto a telematika	4	344	348
Multimodální překladiště	0	100	100
Vybavení drážních vozidel palubními součástmi systému řízení a zabezpečení železniční dopravy	0	400	400
Celkem*	4	32 076	32 080

* zaokrouhleno

Tabulka 7 - Výdaje z národních zdrojů na činnost aparátu SFDI v roce 2024 (II. účetní okruh)

v mil. Kč

Národní zdroje	Upravený rozpočet 2023			Rozpočet 2024		
	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
Výdaje na platy vč. pojištění, zákonných odvodů a FKSP a náhrad mezd v době nemoci (vč. členů Výboru a DR)	118	0	118	116	0	116
Dluhová služba – úroky úvěr MF	0	0	0	1 100	0	1 100
Rozvoj, poradenství a provoz IS EDAZ, provize za zajištění úhrady časového poplatku, provize za provoz platební brány	154	44	198	197	18	215
Příprava PPP	28	0	28	18	0	18
Příprava mýto	25	0	25	0	0	0
IT služby, provoz informačních systémů (ekonomický, účetní, personální), transformace IT a jeho zabezpečení vč. IT vybavení	14	3	17	14	2	16
Vzdělávání zaměstnanců	3	0	3	3	0	3
Konzultační, poradenské a právní služby	38	0	38	13	0	13
Budova vč. vybavení a provozu úřadu	8	201	209	8	163	171
Nájemné (prostory, vozidla, kopírovací stroje) - kontrola, supervize	3	0	3	3	0	3
Expertizy, posudky, zpracování ceníků a normativů	1	5	6	3	4	7
Spisová služba + web	0	3	3	0	6	6
Portál SFDI	0	2	2	0	5	5
AIS EVIDENCE	1	3	4	1	11	13
Personální informační systém	0	1	1	0	5	5
Ostatní (cestovné, poštovné, pojištění, ochranné pomůcky a další drobné výdaje)	3	0	3	3	0	3
Celkem prostředky Národní*	396	262	658	1 479	214	1 694

*zaokrouhleno

Tabulka 8 - Výdaje na činnost aparátu SFDI hrazené v rámci TP OPD v roce 2024 (II. účetní okruh)

v mil. Kč

Prostředky EU z TP OPD**	Upravený rozpočet 2023			Rozpočet 2024		
	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
Výdaje na platy vč. pojištění, zákonných odvodů a FKSP	49	0	49	47	0	47
IT služby, provoz informačních systémů (ekonomický, účetní, personální), transformace IT a jeho zabezpečení	3	2	5	3	2	5
Vzdělávání zaměstnanců	1	0	1	1	0	1
Budova SFDI	3	0	3	3	0	3
Konzultační, poradenské a právní služby	0	0	0	1	0	1
Nájemné (prostory, vozidla) - kontrola, supervize	4	0	4	4	0	4
Ostatní (cestovné, poštovné, pojištění a další drobné výdaje)	1	0	1	1	0	1
Celkem prostředky EU (Technická pomoc)**	61	3	64	60	2	62

* zaokrouhleno

** EU podíl bude hrazen z nároků

Tabulka 9 - Celkové výdaje na činnost aparátu SFDI v roce 2024 (II. účetní okruh)

v mil. Kč

	Upravený rozpočet 2023			Rozpočet 2024		
	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
Výdaje na činnost aparátu SFDI* (Národní + EU**)	457	265	722	1 540	216	1 756

* zaokrouhleno

** EU podíl bude hrazen z nároků

Ve druhém účetním okruhu jsou uvedeny náklady na činnost aparátu SFDI. Nejvýznamnějším nákladem jsou úroky z dluhové služby v rámci úvěru od MF, který předpokládá čerpat SFDI v posledním kvartále 2023 a předpokládané úroky pro rok 2024 jsou ve výši 1,1 mld. Kč.

Dalšími nejvýznamnějšími náklady jsou v roce 2024 náklady na provozování informačního systému pro úhradu časového poplatku (dále jen „IS EDAZ“), kdy SFDI uzavřel v březnu 2020 smlouvu se státním podnikem CENDIS, který pro SFDI zabezpečuje provoz a rozvoj IS EDAZ. V rámci položky Rozvoj, poradenství a provoz IS EDAZ, provize za zajištění úhrady časového poplatku, provize za provoz platební brány jsou zohledněny veškeré náklady na provozování

a rozvoj IS EDAZ vč. nákladů na platební bránu, SMS, pečetě a razítka a další nutné komponenty systému.

Předpokládá se také rozvoj systému IS EDAZ ve vztahu k potřebám uživatelů, kontrolních orgánů (Policie ČR, Celní správa) a SFDI jako správce systému. Úhradu časového poplatku na obchodních místech zajišťuje sdružení státní podnik Česká pošta a akciová společnost ČEPRO provozující síť čerpacích stanic EuroOil s provizí ve výši 2,3 % z úhrady.

Náklady na platy vč. pojištění, zákonných odvodů, FKSP, náhrad mezd zaměstnanců SFDI, členů výboru a dozorčí rady a pracovníků pracujících na dohody byly upraveny na základě požadavků Ministerstva financí, kdy bylo zohledněno snížení celkového objemu prostředků na platy.

Náklady na přípravu PPP zahrnují předpokládané náklady na poradenství v rámci přípravy PPP projektu D35, kdy se předpokládá uzavření smlouvy s poradcem ve 4. čtvrtletí roku 2023.

Náklady na IT služby, provoz informačních systémů a transformaci IT SFDI jsou další významnou položkou v rozpočtu aparátu SFDI. V rámci IT SFDI jsou postupně naplňována opatření vyplývající z analýzy v oblasti kybernetické bezpečnosti. Zároveň jsou zahrnuty náklady na úpravu, rozvoj či výměnu některých systémů a zajištění dokumentací k nim. SFDI v souladu s Informační koncepcí ČR a SFDI spustí Portál SFDI, který bude sloužit pro komunikaci se žadateli, příjemci, příp. dalšími klienty úřadu. Následně pak bude nahrazen AIS Evidence, ve kterém je řešena agenda financování a hospodaření s prostředky v souladu se zákonem o SFDI. Významné náklady jsou také spojeny s provozováním Microsoft 365 formou služby a plánované přenesení některých poskytovaných služeb do cloudových řešení a realizace dalšího zabezpečení systémů SFDI i v souvislosti s hrozbami v oblasti kybernetické bezpečnosti.

Rekonstrukce budovy SFDI, která započala v roce 2023 bude probíhat i v roce 2024. V rámci rekonstrukce jsou řešeny historické dluhy jako např. výměna starých rozvodů či odstranění azbestu, kdy budova je z 2. poloviny 20. století a komplexní rekonstrukce na ní nikdy nebyly řešeny. Celková rekonstrukce zabezpečí následné dlouholeté užívání budovy bez významnějších zásahů a bezpečný chod úřadu.

Náklady na konzultační, poradenské a právní služby zahrnují náklady na poradenství v oblasti kybernetické bezpečnosti, dále pak poradenství v rámci produktů Microsoft, právní poradenství, poradenství v oblasti architektury významných systémů SFDI, v oblasti projektového řízení a poradenství v oblasti dluhového financování.

Náklady na expertizy, posudky, zpracování ceníků a normativů zahrnují zpracování expertních posudků k předkládaným záměrům příjemců v rámci plánované realizace akcí dopravní infrastruktury od Centra dopravního výzkumu, Vysokého učení technického atd. Zároveň budou na základě potřeby resortu dopravy aktualizovány cenové databáze dopravních staveb, sborník a případně další resortní metodiky, k jejichž vytváření a správě je SFDI pověřen Ministerstvem dopravy.

V rámci nákladů na provoz SFDI byly promítnuty požadované úspory ve výši 5 % oproti schválenému rozpočtu roku 2023. Úspora nebyla vztažena na náklady spojené s provozem IS EDAZ, kde se jedná o zasmluvněnou potřebu, kterou není možné snižovat bez výraznějších dopadů na provoz systému, dále pak výdaje spojené s přípravou PPP a investiční náklady SFDI.

3.3 Rozdělení výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců

Celková výše rozpočtu SFDI pro rok 2024 činí 150,1 mld. Kč. Největší objem finančních prostředků je alokován příjemcům ŘSD a SŽ, a to cca 91 % rozpočtu SFDI. Ve střednědobém výhledu jsou zřízeny globální položky pro státní investory ŘSD a SŽ, ve kterých jsou alokovány finanční prostředky na jmenovité investiční akce.

Tabulka 10 - Výdaje dle objemově nejvýznamnějších příjemců v roce 2024

v mil. Kč

Příjemce	Národní (vč. EIB)	Zdroje EU	Celkem
ŘSD	60 426	17 663	78 088
SŽ	44 968	12 511	57 479
ŘVC	1 022	7	1 028
Kraje a SÚS	5 819	0	5 819
Ostatní	5 689	1 962	7 651
Celkem*	117 924	32 142	150 066

* zaokrouhleno

Tabulka 11 - Výdaje ze zdrojů EU dle objemově nejvýznamnějších příjemců v roce 2024

v mil. Kč

Příjemce	OPD 2021-2027	CEF 2014-2020	CEF 2021-2027	RRF	Ostatní fondy EU	Celkem EU
ŘSD	17 105	0	556	0	2	17 663
SŽ	4 507	145	6 603	1 257	0	12 511
ŘVC	0	0	7	0	0	7
Ostatní	1 962	0	0	0	0	1 962
Celkem*	23 573	145	7 166	1 257	2	32 142

* zaokrouhleno

3.4 Analytický rozklad akcí rozpočtu

V příloze č. 3 je uveden analytický rozklad akcí obsažených v rozpočtu SFDI. U příjemců ŘSD, SŽ a ŘVC jsou pro přehlednost vyčleněny zejména následující kategorie:

- položky oprav a údržby, provozní výdaje, mýto a telematika u ŘSD,
- ostatní globální položky (např. protihlukové stěny, zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech u SŽ, křížení, vybavení drážních vozidel palubními jednotkami ETCS, atd.),
- příprava akcí,
- akce v realizaci včetně doplatků - jedná se o akce, u kterých probíhá realizace, případně se jedná pouze o dofinancování akcí nebo o akce, u nichž se předpokládá v průběhu rozpočtového roku zprovoznění,

- akce nově zahajované,
- ve střednědobém výhledu globální položky na investiční akce v realizaci a nově zahajované u ŘSD a SŽ.

Tabulka 12 - Analytický rozklad akcí ŘSD v roce 2024 - národní zdroje

v mil. Kč

Druh výdaje	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
Platba za dostupnost (opravy, údržba a provozní výdaje)	21 919	0	21 919
Mýto a telematika	1 318	936	2 255
Ostatní programy (globální položky)	0	1 050	1 050
Příprava akcí	0	4 022	4 022
Doplatky akcí	0	6 091	6 091
Akce v realizaci	0	17 212	17 212
Akce nově zahajované	669	7 209	7 878
Celkem*	23 906	36 520	60 426

* zaokrouhleno

Tabulka 13 - Analytický rozklad akcí ŘSD v letech 2024 až 2026 - součet za všechny zdroje

v mil. Kč

Druh výdaje	Výdaje celkem 2024	Výdaje celkem 2025	Výdaje celkem 2026
Platba za dostupnost (opravy, údržba a provozní výdaje)	21 919	23 540	24 313
Mýto a telematika	2 357	2 228	2 317
Ostatní programy (globální položky)	1 050	1 050	1 050
Příprava akcí	4 022	3 358	3 160
Doplatky akcí	7 572	2 267	55
Akce v realizaci	32 070	29 387	15 190
Akce nově zahajované	9 099	33 539	60 802
Celkem*	78 088	95 369	106 887

* zaokrouhleno

Tabulka 14 - Analytický rozklad akcí SŽ v roce 2024 - národní zdroje

v mil. Kč

Druh výdaje*	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
Celkem opravy, údržba a provozní výdaje	21 799	0	21 799
Ostatní programy (globální položky)	7	5 992	6 000
Příprava akcí	27	2 951	2 978
Doplatky akcí	0	6 370	6 370
Akce v realizaci	0	5 528	5 528
Akce nově zahajované	0	2 293	2 293
Celkem**	21 833	23 135	44 968

*částky jsou uvedeny bez DPH - SŽ je plátcem DPH

**zaokrouhleno

Tabulka 15 - Analytický rozklad akcí SŽ v letech 2024 až 2026 - součet za všechny zdroje

v mil. Kč

Druh výdaje*	Výdaje celkem 2024	Výdaje celkem 2025	Výdaje celkem 2026
Celkem opravy, údržba a provozní výdaje	21 799	22 989	24 188
Ostatní programy (globální položky)	6 000	6 394	6 897
Příprava akcí	3 251	5 793	6 958
Doplatky akcí	9 682	2 679	13
Akce v realizaci	13 311	10 916	5 995
Akce nově zahajované	3 438	18 606	31 026
Celkem**	57 479	67 376	75 076

*částky jsou uvedeny bez DPH - SŽ je plátcem DPH

**zaokrouhleno

Tabulka 16 - Analytický rozklad akcí ŘVC v roce 2024 - národní zdroje

v mil. Kč

Druh výdaje	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
Celkem opravy, údržba a provozní výdaje	94	0	94
Ostatní programy (globální položky)	0	103	103
Příprava akcí	0	80	80
Akce v realizaci včetně doplatků	0	687	687
Akce nově zahajované	0	58	58
Celkem*	94	928	1 022

* zaokrouhleno

Tabulka 17 - Analytický rozklad akcí ŘVC v letech 2024 až 2026 - součet za všechny zdroje
v mil. Kč

Druh výdaje	Výdaje celkem 2024	Výdaje celkem 2025	Výdaje celkem 2026
Celkem opravy, údržba a provozní výdaje	94	86	84
Ostatní programy (globální položky)	103	75	75
Příprava akcí	80	80	80
Akce v realizaci včetně doplatků	693	867	783
Akce nově zahajované	58	214	295
Celkem*	1 028	1 322	1 317

* zaokrouhleno

4 Střednědobý výhled

V souladu s § 5a zákona č. 104/2000 Sb. v platném znění je součástí rozpočtu pro rok 2024 také střednědobý výhled na dva následující roky, tedy na roky 2025 a 2026. Důvodem sestavení střednědobého výhledu je především zavést do systému financování dopravní infrastruktury další stabilizační prvek a vytvořit takové podmínky, které umožní investorům i dodavatelům lépe plánovat své zdroje a kapacity.

Pro roky 2025 a 2026 počítá SFDI s výrazným čerpáním fondů EU, a to jak OPD tak i CEF v řádu desítek mld. Kč, viz níže uvedené přehledy.

U příjemců ŘSD a SŽ dochází v roce 2023 k postupnému uzavírání smluv na realizaci jednotlivých akcí dle rozpočtu SFDI na rok 2023. Současně v průběhu roku 2024 budou uzavírány další smlouvy na realizaci připravených akcí. Ze všech těchto uzavřených smluv vzniknou závazky do budoucích let, které bude potřeba krýt zvýšenými zdroji, a to jak národními, tak i z fondů EU.

V období střednědobého výhledu bude připraven značný objem jmenovitých investičních akcí ŘSD a SŽ. Financování nových akcí bude průběžně přehodnocováno v návaznosti na stav přípravy jednotlivých akcí. Příjemci již dnes evidují další projekty, které budou zařazovány do realizace v závislosti na postupu přípravy a disponibilních prostředcích rozpočtu SFDI. Finanční potřeba na dostavbu tranzitní sítě dálnic, obchvatů měst a modernizaci hlavních železničních tratí, včetně tratí integrované obsluhy území, bude vyžadovat značné finanční prostředky, což je zřejmé ze vzrůstajících požadavků na roky střednědobého výhledu. Zdrojové krytí se předpokládá kombinací evropských finančních nástrojů a fondů, národních zdrojů, úvěrů a případně projektů PPP. V období střednědobého výhledu je rovněž diskutována v sektoru dopravy možnost dluhového financování, která je více specifikována v kapitole 5.2.

Je potřeba zdůraznit, že rostoucí trend požadavků na rozpočet SFDI odpovídá a je podmínkou pro splnění strategických cílů ve vztahu k výstavbě hlavní infrastrukturní sítě silnic a železnic.

Tabulka 18 - Příjmy střednědobého výhledu - národní

v mil. Kč

Druh příjmu	Výchled rozpočtu 2025	Výchled rozpočtu 2026
Převody podílu z výnosů spotřební daně	7 900	8 000
Poplatky za užívání dálnic a rychlostních silnic	7 800	7 900
Převody výnosů z mýtného	15 900	16 000
Dotace ze státního rozpočtu na krytí deficitu	57 232	56 932
<i>z toho úvěr EIB</i>	300	535
<i>z toho na obranu státu</i>	1 903	1 519
Příjmy celkem bez započtení fondů EU*	88 832	88 832

* zaokrouhleno

Tabulka 19 - Příjmy střednědobého výhledu - EU (indikativní výhled)

v mil. Kč

Druh příjmu	Výchled rozpočtu 2025	Výchled rozpočtu 2026
OPD (2021-2027) EFRR - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	2 718	1 190
OPD (2021-2027) FS - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	26 589	13 978
Komunitární programy a ostatní fondy EU - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	34	0
CEF (2021-2027) - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	7 972	6 609
Fondy EU celkem*	37 313	21 778
Příjmy celkem se započtením fondů EU*	126 144	110 609

* zaokrouhleno

Prostředky na projekty EU se v rámci státního rozpočtu rozpočtují pouze na rok 2024. V letech 2025 a 2026 jsou uvedeny pouze indikativně.

Tabulka 20 - Výdaje střednědobého výhledu (indikativní)

v mil. Kč

Druh výdaje	Výhled rozpočtu 2025	Výhled rozpočtu 2026
Výdaje z národních zdrojů (vč. EIB)	88 832	85 832
Výdaje na projekty EU - OPD (2021-2027)	29 307	15 168
Výdaje na projekty EU - Komunitární programy (CEF 2014 - 2020)	34	0
Výdaje na projekty EU - Komunitární programy (CEF 2021 - 2027)	7 972	6 609
Výdaje celkem*	126 144	107 609

* zaokrouhleno

Rovněž se počítá ve střednědobém výhledu s výdaji na obranu státu na dopravní infrastrukturu ve výši 1,9 mld. Kč, resp. 1,5 mld. Kč.

SFDI uzavírá smlouvu s příjemci finančních prostředků z fondu na dobu 5 let na financování provozování, oprav nebo údržby celostátních nebo regionálních drah. Objem finančních prostředků vychází ze schváleného rozpočtu na daný rok, schváleného střednědobého výhledu na následující dva roky a na další dva roky odpovídá poslednímu roku střednědobého výhledu. Od roku 2024 bude SFDI nově uzavírat smlouvu s transformovaným ŘSD na dobu tří let na financování oprav a údržby dálnic a silnic I. třídy. Více o této smlouvě a transformaci ŘSD na státní podnik v kapitole 7.

5 Příprava finančního plánování a související oblasti

V této kapitole jsou řešeny hlavní okruhy související s realizací investičních akcí a jiné klíčové oblasti související s financováním z rozpočtu SFDI.

5.1 Příprava akcí a podmínky finančního plánování

Vzhledem ke složitosti a časové náročnosti procesů přípravy projektů a nejistotě délky trvání zadávacích řízení dochází k navyšování počtu připravovaných nových akcí, zejména u hlavních státních investorů, které budou financovány primárně ze zdrojů EU. Postup přípravy projektů je upraven směrnici Ministerstva dopravy číslo V-1/2012 a V-2/2012. Evidence přípravy staveb dle směrnice V-1/2012 pro rozpis globálních položek je dostupná zde: [http://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Projektova-priprava-staveb-\(1\)/Projektova-priprava-staveb](http://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Projektova-priprava-staveb-(1)/Projektova-priprava-staveb)

Veškeré akce zařazené do tohoto rozpočtu a střednědobého výhledu, pokud doposud nemají splněny veškeré nezbytné administrativní náležitosti, tedy například schválený záměr projektu nebo schvalovací protokol pro financování z OPD či grantovou dohodu u akcí financovaných z CEF, nebo jiné podstatné náležitosti, jsou zařazené do tohoto rozpočtu podmíněně a k jejich financování dojde v souladu s postupy uvedenými v tomto rozpočtu při splnění daných náležitostí.

5.2 Dluhové financování rozvoje dopravní infrastruktury

V sektoru dopravy se zejména díky aktivnímu přístupu ŘSD a SŽ podařilo výrazně navýšit připravenost klíčových dopravních staveb. Realizace těchto staveb je však finančně velmi náročná a rozpočet SFDI a ani státní rozpočet nejsou kvůli nutnosti konsolidace veřejných financí schopny krýt veškeré požadavky. Při schvalování rozpočtu SFDI na rok 2023 proto vláda ČR svým usnesením ze dne 26. září 2022 č. 825 uložila „ministrům dopravy a financí zajistit dodatečné finanční prostředky ve výši 30 674 730 tis. Kč na plné pokrytí potřeb rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2023 s využitím dalších finančních nástrojů“. Pro rok 2024 se počítá s částkou 28,5 mld. Kč v rámci dluhového financování rozvoje dopravní infrastruktury, kde část ve výši 18 mld. Kč bude kryta novým úvěrem od Ministerstva financí.

5.2.1 Evropská investiční banka

Z dříve uzavřených smluv bude v roce 2024 dobíhat financování v rámci smlouvy, kterou Česká republika uzavřela prostřednictvím Ministerstva financí, v březnu 2019 (účinná od 11. 4. 2019) o úvěru od EIB na financování projektu SŽ na odstranění úzkých míst na vybraných úsecích železničních koridorů v České republice, který je částečně (2 z 8 úseků) spolufinancován z Nástroje pro propojení Evropy (CEF).

Smlouva byla uzavřena v celkové výši 3 mld. Kč. Touto dílčí úvěrovou smlouvou bude ze strany EIB zajištěno financování dvou traťových úseků, a to Velim - Poříčany a Dětmorovice - Petrovice u Karviné - státní hranice s Polskem. To je zhruba polovina jejich investičních nákladů. Zbývající část je financována z národních zdrojů s očekávaným čerpáním dotace z CEF. Očekávané čerpání ve výši téměř 1 mld. Kč získala SŽ na základě úspěšné žádosti uplatněné v rámci výzvy CEF Blending Call. Podmínkou získání příspěvku CEF byla jeho kombinace s úvěrem od soukromé nebo veřejné bankovní instituce. Dne 25. 7. 2019 byl podepsán dodatek k úvěrové smlouvě, který opravňuje SŽ čerpat úvěr až do celkové výše 11,5 miliardy korun. Bude tak zajištěno financování dalších šesti úseků na I. a II. národním tranzitním koridoru, které budou z poloviny jejich celkových investičních nákladů hrazeny úvěrem EIB a z poloviny z národních zdrojů. V případě úvěrových prostředků od EIB se jedná pouze o alternativní dluhový nástroj, který může Česká republika využít jako alternativu ke státním dluhopisům v případě prokazatelné výhodnosti z hlediska výdajů státního rozpočtu. Nejedná se o dodatečný mimorozpočtový zdroj financování. Dodatkem č. 2 k úvěrové smlouvě, podepsaném 18. 6. 2020, se prodlužuje doba splácení úvěru až na 30 let (z původních 20-ti let) od data čerpání.

Vláda ČR svým usnesením ze dne 12. července 2023 č. 524 schválila materiál předložený Ministerstvem dopravy o úvěrovém financování na rozvoj dopravní infrastruktury v České republice z prostředků Evropské investiční banky a zajištění dluhového financování rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury pro rok 2023. Tento materiál navazuje na úspěšné jednání zástupců MD ČR, SŽ a SFDI se zástupci EIB ve věci poskytnutí úvěru na rozvoj dopravní infrastruktury v ČR. Dne 10. 11. 2022 podepsala Česká republika zastoupená ministry financí a dopravy s EIB Memorandum o porozumění, jehož účelem je stanovit rámec pro plánovanou spolupráci mezi oběma stranami v souvislosti s finanční a technickou podporou potřebnou pro vznik strategických projektů železniční infrastruktury v České republice. Finanční a technická podpora EIB bude zaměřena na financování železničních projektů v letech 2023 až 2027 až do výše sedmi miliard eur.

Správa železnic identifikovala ve spolupráci s experty EIB stavební projekty s předpokládanými celkovými náklady ve výši cca 97,5 mld. Kč. Ze strany EIB byl následně v dubnu letošního roku předložen návrh úvěrové smlouvy na částku ve výši 24 mld. Kč, která byla podepsaná v září 2023.

Úvěr je poskytován na předem daný účel, kterým je modernizace a obnova tratí na koridorech TEN-T, zavádění ERTMS (European Rail Traffic Management System) a zlepšení kyberbezpečnosti SŽ a zvyšování bezpečnosti na železničních přejezdech. Podmínky, na základě kterých EIB poskytuje finanční prostředky, jsou závislé na výši požadovaných prostředků, ratingu subjektu beroucího si úvěr, situaci na finančním trhu v okamžiku žádosti o jednotlivé tranše. Za vyjednávání konkrétních podmínek jednotlivých tranší nese odpovědnost Ministerstvo financí, které bude úvěr rovněž splácet. Podmínkou čerpání tranší je celková výhodnost oproti alternativním způsobům financování.

5.2.2 Ministerstvo financí ČR

Výše uvedeným usnesením č. 524 vláda ČR dále schválila přijetí úvěru Státním fondem dopravní infrastruktury ve výši až 30 674 730 tis. Kč na financování investičních akcí, které jsou v souladu s rozpočtem Státního fondu dopravní infrastruktury a v souladu s účelem Státního fondu dopravní infrastruktury podle § 2 odst. 1 zákona č. 104/2000 Sb. o Státním fondu dopravní infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů. V návaznosti na toto usnesení byla dne 21. 7. 2023 uzavřena smlouva o úvěru mezi Ministerstvem financí a SFDI. Pro rok 2024 se počítá s částkou 28,5 mld. Kč v rámci dluhového financování rozvoje dopravní infrastruktury, kde část ve výši 18 mld. Kč bude kryta novým úvěrem od Ministerstva financí.

Poskytování úvěru bude dle dohody s Ministerstvem financí probíhat pružně v závislosti na vývoji potřeb financování projektů a za obdobných podmínek, za kterých Ministerstvo financí peněžní prostředky poskytnuté SFDI získá. Dle předpokladu bude jedním ze zdrojů krytí výše uvedený úvěr od EIB, pokud nebude v danou chvíli k dispozici výhodnější alternativní zdroj financování. Tyto finanční zdroje SFDI poté budou uvolněny na financování investičních akcí v souladu s rozpočtem SFDI. Splácení jistiny a úroků z úvěru proběhne z disponibilních prostředků rozpočtu SFDI daného roku, přičemž Smlouva na základě vzájemné dohody umožní i předčasné splácení dle aktuálních rozpočtových možností SFDI v daném roce.

5.2.3 Další možnosti dluhového financování

Další zvažovanou možností financování je emise (zelených) dluhopisů se státní zárukou přímo prostřednictvím SFDI. Návrh novely zákona o SFDI, který by tento postup umožňoval byl předložen k projednání PSP ČR, nicméně nadále probíhá diskuse o samotném institucionálním nastavení emisí dluhopisů v ČR a centrální úloze Ministerstva financí.

Emise dluhopisů, příp. úvěry od jiných subjektů mimo EIB, je dána zejména potřebou financovat stavby dálniční a silniční infrastruktury, které EIB profilující se jako „zelená“ banka odmítá.

5.3 Realizace PPP projektů

PPP projekty umožňují diverzifikovat způsoby zajištění dopravní infrastruktury při současném rozdělení rizik mezi veřejný a soukromý sektor dle principu, že každá strana nese to riziko, které je schopna lépe řídit. Jedná se o smluvní vztah založený na dlouhodobé spolupráci po dobu přesahující 20 let. V tomto vztahu veřejný sektor na počátku zajistí pokročilou fázi přípravy projektu, který následně předá vybranému koncesionáři, který zajistí výstavbu, financování a dlouhodobý provoz infrastruktury. Stát koncesionáři splácí jeho investici formou platby za službu (dostupnost), která je krácena, není-li služba poskytována v definovaných kvalitativních parametrech. Je tak založena jednoznačná odpovědnost vybraného dodavatele za kvalitu plnění po velmi dlouhou dobu, kde lze předpokládat, že se v průběhu ní objeví všechny případné vady díla. PPP projekty založené na tzv. platbě za dostupnost jsou nástrojem, který pro zajištění státní dopravní infrastruktury doporučují i platné resortní

koncepte, ať již Dopravní politika pro roky 2021 – 2027 nebo Dopravní sektorové strategie v jejich poslední verzi.

V současné době probíhá v ČR realizace pilotního projektu PPP na dálnici D4, který spočívá v realizaci nových 32 km a obnově a dovybavení 16 km existujících 4pruhových úseků mezi Příbramí a Pískem. Stavba úspěšně pokračuje dle harmonogramu a uvedení do provozu se předpokládá v prosinci 2024. Vláda ČR svým usnesením ze dne 24. srpna 2022 č. 708 jednak schválila vyhodnocení dosavadního průběhu projektu PPP D4 a jednak uložila ministru dopravy realizovat další kroky směřující k realizaci úseků D35 Opatovec – Staré Město a Staré Město Mohelnice formou PPP projektu. Vhodnost využití modelu PPP pro D35 byla v podrobnosti analyzována ve studii proveditelnosti, kterou pro Ministerstvo dopravy a SFDI zpracovala na přelomu let 2021 a 2022 poradenská společnost PWC za dohledu EIB, která studii proveditelnosti také financovala v rámci nástroje EIAH (European Investment Advisory Hub). V roce 2023 zatím probíhá výběrové řízení na transakčního poradce na PPP D35 a výběr koncesionáře se předpokládá v druhé polovině roku 2025.

V roce 2023 byl na vládu ČR předložen komplexní materiál „Vyhodnocení využití metody spolupráce veřejného a soukromého sektoru na projektech železniční a dálniční infrastruktury“. V první části se materiál zabývá poskytnutím zpětné vazby spojené se závěry prověření modelu výstavby a provozu železničních tratí prostřednictvím spolupráce veřejného a soukromého sektoru (dále jen „PPP“) a návrhem na schválení dalších kroků vedoucích ke konkrétním projektům, jejichž zadání vyplynulo z usnesení vlády ČR č. 624 ze dne 20. července 2022. Správa železnic (dále jen SŽ) ve spolupráci s Ministerstvem dopravy a SFDI prověřila možnost realizace výstavby železniční infrastruktury metodou PPP u dvou pilotních projektů:

- Praha – letiště Václava Havla – Kladno
- Nemanice – Ševětín

Cílem tohoto vyhodnocení bylo zejména prověření obecné realizovatelnosti projektů PPP v legislativních a věcných podmínkách výstavby a provozu železniční infrastruktury. Druhým významným úkolem bylo ověření vhodnosti uplatnění tohoto přístupu specificky pro tyto projekty.

Celkový výstup studií proveditelnosti vede k následujícím závěrům:

- Metoda PPP u železničních projektů je obecně vhodná za podmínky, že na soukromý sektor není přenášeno riziko poptávky. Poptávka je totiž dána především rozsahem objednávek veřejného sektoru a cena za železniční dopravní cestu neumožňuje dosáhnout návratnosti projektů.
- Řízení dopravy není efektivní přenášet na soukromý sektor, celosíťové řízení musí být ponecháno na SŽ
- U každého projektu musí být specificky posuzována vhodnost přenosu liniových prvků (zabezpečovací a sdělovací zařízení, trakce apod.) na soukromého partnera.

Vhodným modelem se tedy jeví přístup založený na platbách za dostupnost. To ostatně odpovídá obdobným modelům ze zahraničí. S ohledem na výše uvedené se navrhuje realizovat oba nebo alespoň jeden z projektů formou PPP.

Další postup znamená zahájení procesu přípravy zadávacího řízení na výběr transakčního poradce a zadávacího řízení pro realizaci výstavby metodou spolupráce veřejného a soukromého sektoru a následně samotná realizace navrhovaných projektů. Celková doba trvání těchto procesů činí cca 2-3 roky.

Druhá část materiálu se zabývá potenciálem využití modelu spolupráce veřejného a soukromého sektoru na další části železniční a dálniční infrastruktury. Výstupem z prověření vhodných typologických projektů SŽ je rovněž závěr, že tento model je možné využít i na dalších připravovaných infrastrukturních projektech na železnici v ČR. Z hlediska časového rámce a připravenosti staveb tak ministerstvo dopravy navrhuje prověřit studii proveditelnosti projektu zahrnující severojižní moravské propojení spojení mezi Rakvicemi, Brnem, Přerovem a Ostravou. V rámci dokončení základní dálniční sítě, a také na základě zatím pozitivní zpětné vazby z realizace D4 PPP a přípravy D35 PPP, pak ministerstvo dopravy navrhuje se zabývat společnou obdobnou studií proveditelnosti řešící vhodnost dostavby dálnic D0, D3 a D55 formou spolupráce veřejného a soukromého sektoru.

Aktuálně zvažovanými projekty (srpen 2023) realizované metodou PPP jsou:

- Dálnice D0
- Dálnice D3
- Dálnice D4
- Dálnice D35
- Dálnice D55
- Železniční spojení Praha letiště Václava Havla – Kladno
- Železniční spojení Nemanice – Ševětín
- VRT Moravská brána (Prosenice – Hranice n. M. – Ostrava-Svinov)
- VRT Jižní Morava (Modřice – Rakvice)
- RS1 Brno – Přerov (modernizace stávající konvenční trati)

5.4 Vybavení železničních vozidel palubními jednotkami ETCS

V současné době je prováděna implementace systému ETCS dle Plánu moderního zabezpečení české železnice – implementace evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS, který překládá časový harmonogram zavádění tohoto systému. Nadále je tak potřeba ještě zajistit pro první fázi výhradního provozu dalších cca 500 vozidel vybavených palubní částí ETCS. Část potřebné veřejné podpory je zajištěna v rámci Rozhodnutí o státní podpoře SA.55861 (2019/N) – Prodloužení CZ ERTMS, kdy schválená veřejná podpora EK je z větší části rozdělena. V současné době probíhá notifikace veřejné podpory SA.103325 (2022/N) „Zajištění interoperability v železniční dopravě II pro období 2022 – 2027“.

Celkové náklady na vybavení vozidel palubní částí do roku 2030 jsou odhadovány na cca 14,97 mld. Kč, z čehož uvažované veřejné financování vč. nástroje CEF 2 má dosáhnout výše 7,43 mld. Kč. Odhadovaná potřeba způsobilých výdajů byla určena na základě zkušeností z již vypsaných výzev a z počtu vozidel, které budou nutné pro zajištění osobní i nákladní dopravy v období od 2025 – 2030. Při finančním propočtu veřejného financování se vychází z částky uznatelných nákladů 10 mil. Kč na sériovou zástavbu, upgrade a vybavení nového vozidla a 45 mil. Kč na prototypovou zástavbu. Uvedené náklady na zástavbu ETCS do vozidla byly zjištěny průzkumem trhu a z veřejných zakázek v této oblasti. Kombinace finančních zdrojů z nástroje CEF 2 a předmětné veřejné podpory poskytne vlastníkům a provozovatelům železničních vozidel nezbytné prostředky k vybavení železničních vozidel, jimiž by jinak tyto subjekty nedisponovaly. V předmětném případě tedy bude možné z prostředků SFDI podpořit ty projekty, které byly vyhodnoceny jako úspěšné a budou předmětem uzavřené grantové dohody mezi žadatelem a agenturou CINEA v souladu s nařízením **Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1153**. Podpora v tomto případě bude vypočítána jako případný kladný

rozdíl mezi maximální výší veřejné podpory dle tohoto podprogramu (tedy nejvýše 85 % způsobilých výdajů a současně na jedno vozidlo nejvýše částkou 23,4 mil. Kč v případě prototypu a částkou 8,5 mil. Kč v ostatních případech) a výší financování z prostředků CEF 2 dle příslušné grantové dohody uzavřené mezi žadatelem a agenturou CINEA. Zcela nezbytnou podmínkou kombinace finančních prostředků je uzavřená dohoda s agenturou CINEA.

Možné nástroje podpory: OPD 3 (Program ze strany Evropské komise schválen 8. 7. 2022), CEF 2 (dokončena výzva pro rok 2022; výzva pro rok 2023 byla vyhlášena v 9/2022 za obdobných podmínek), národní prostředky pro doplatek projektů z CEF2.

5.5 Program rozvoje rychlých železničních spojení

V oblasti novostaveb VRT, resp. tratí rychlých spojení a jejich předprojektové a projektové přípravy, jejímž zajištěním je na základě Usnesení vlády ČR z 22. května 2017 č. 389 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice pověřena Správa železnic, státní organizace, dochází od roku 2021 k postupnému výraznému navyšování finanční potřeby, jelikož od roku 2020 jsou uzavírány smlouvy na zhotovení dokumentací k územnímu řízení (DÚR)¹ a dokumentací EIA² jednotlivých provozních úseků VRT.

V současné době probíhají projekční práce na více než 300 km nových VRT, jejich posouzení vlivů na životní prostředí, architektonické soutěže na nové terminály vysokorychlostní železniční dopravy a další přípravné práce a průzkumy v terénu. V roce 2024 by měly být předkládány první dokumentace k řízení o povolení záměru na Dopravní a energetický stavební úřad a docházet k uzavírání smluv na realizaci a případně údržbu, a to v režimu Public Private Partnership nebo Design & Build (& Maintain) dle standardů FIDIC, či obdobným. Zdrojové krytí předprojektové a projektové investiční přípravy se i nadále předpokládá z fondů EU a z národních zdrojů rozpočtu SFDI.

Pro investiční přípravu VRT jsou v rozpočtu SFDI pro rok 2024 alokovány finanční prostředky ve výši cca 1,5 mld. Kč. V roce 2025 se předpokládají celkové výdaje ve výši 4,2 mld. Kč (z toho 2,3 mld. Kč na majetkoprávní vypořádání pozemků a objektů). V roce 2026, kdy je mj. plánováno zahájení výstavby prvních úseků VRT, jsou v rozpočtu SFDI vyčleněny prostředky ve výši cca 5,5 mld. Kč (z toho 2,6 mld. Kč na majetkoprávní vypořádání pozemků a objektů) a v letech následujících budou Správou železnic nárokovány finanční prostředky ve výši přes 20 mld. Kč ročně. Pro realizaci projektu VRT je nutné vyřešit jejich financování v dalších letech.

5.6 Financování silnic II. a III. tříd (opravy a rekonstrukce) v samostatné působnosti krajů

Velmi specifickou záležitostí z pohledu uživatele celkové dopravní sítě je tzv. problém „last mile“, tedy návaznost silnic II. a III. tříd, na nadřazenou dopravní síť (dálnice a silnice I. tříd).

¹ Příloha č. 3 vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, ve znění pozdějších předpisů provádějíci zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

² Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů.

Z důvodu podfinancování oprav a údržby těchto silnic (II. a III. třídy), které jsou financovány z rozpočtů jednotlivých krajů, dochází k paradoxní situaci, kdy průběžně vylepšovaná nadřazená páteřní síť končí z pohledu uživatele na málo kvalitní infrastrukturu silnic II. a III. třídy. Dlouhodobé podfinancování komunikací nižšího řádu má negativní vliv na celkovou efektivitu dopravní cesty a do určité míry znehodnocuje prostředky vložené do výstavby páteřní infrastruktury.

SFDI vnímá tuto záležitost jako velmi podstatnou z pohledu uživatele dopravní sítě a díky disponibilním zdrojům v minulých letech, resp. 2015 až 2022, poskytoval každoročně finanční prostředky na financování silnic II. a III. třídy a na komunikace nahrazující nedokončený silniční okruh kolem hlavního města Prahy v rozpětí od 1,9 mld. Kč do 4,6 mld. Kč, celková výše prostředků poskytnutých za dané období dosahuje 29,7 miliard Kč. Na základě dohody krajů s vládou ČR byly finanční prostředky na opravy a rekonstrukce silnic II. a III. třídy ve výši 6 mld. Kč alokovány již ve schváleném rozpočtu SFDI pro rok 2023.

V rozpočtu SFDI na rok 2024 a ve střednědobém výhledu na roky 2025 a 2026 jsou na financování silnic II. a III. tříd v samostatné působnosti krajů alokovány celkem 4 mld. Kč, a to v členění 2 mld. Kč na investice a 2 mld. Kč na neinvestice na každý rok.

6 Finanční perspektiva 2021 – 2027

6.1 Operační program Doprava / Program Doprava

Evropská unie provádí kohezní politiku v rámci sedmiletých cyklů, takzvaných programových období, přičemž cíle kohezní politiky Evropské unie pro jednotlivá období reagují na potřeby stávajících a přistupujících členů a celkového prostředí EU.

V období 2014 - 2020 byl pro dopravu v rámci ČR určen Operační program Doprava 2014 – 2020 (dále jen OPD 2), jehož prostředky je možné čerpat do konce roku 2023, a to díky tzv. pravidlu n+3. Alokace OPD 2 k 31. 6. 2023 činila cca 117 mld. Kč.

Nové výzvy již v rámci OPD 2 vyhlášované nebudou, příjem žádostí byl ukončen k 30. 6. 2023. K 31. 6. 2023 byl stav čerpání programu následující: Celkový objem zaregistrovaných projektových žádostí v systému MS2014+ činil 166,039 mld. Kč, což představuje 142,8 % celkové alokace programu. Celkem bylo uzavřeno 310 právních aktů o poskytnutí / převodu podpory ve výši 133,801 mld. Kč (příspěvek EU), což představuje 115,1 % celkové alokace programu. Bylo proplaceno 111,593 mld. Kč, tedy 96,0 % celkové alokace programu a předpokládá se jeho úplné dočerpání ve stanoveném termínu dle pravidla n+3.

Pro období 2021 - 2027 byl připraven Program Doprava 2021-2027 (dále jen OPD 3). OPD 3 navazuje na OPD 2, jehož základní principy, ověřené postupy a implementační mechanismy přebírá, případně dále zlepšuje. Hlavním cílem podporovaných intervencí je přispět k zvýšení konkurenceschopnosti ČR prostřednictvím zlepšení dopravní dostupnosti. Doprava a dopravní obslužnost stále patří mezi nejvýznamnější problémové oblasti v ČR, kterým je potřeba věnovat pozornost.

Seznam operačních programů pro období 2021 - 2027 a jejich řídicí orgány schválila vláda ČR usnesením č. 94 z 4. února 2019. Řídicím orgánem je stanoveno Ministerstvo dopravy. SFDI plní roli Zprostředkujícího subjektu. OPD 3 byl schválen vládou ČR usnesením č. 984 z 5. 11. 2021. Návazně proběhl neformální dialog s EK a bylo zahájeno formální vyjednávání.

V červnu 2022 byl program předložen EK k finálnímu schválení. Program byl ze strany EK schválen 8. 7. 2022.

Program Doprava 2021 - 2027 má tři věcné priority a čtvrtá priorita je určena pro Technickou pomoc:

- Priorita 1 – Evropská, celostátní a regionální mobilita,
- Priorita 2 – Celostátní silniční mobilita zajišťující konektivitu k síti TEN-T,
- Priorita 3 – Udržitelná městská mobilita (a alternativní paliva),
- Priorita 4 – Technická pomoc.

Celková alokace OPD3 z prostředků EU činí k 30. 6. 2023 celkem 115,084 mld. Kč (příspěvek EU včetně tzv. částky na flexibilitu), což z něj činí největší operační program v ČR. K 30. 6. 2023 byl stav realizace programu následující: Celkový objem zaregistrovaných projektových žádostí v systému MS2021+ činí 17,076 mld. Kč, což představuje 14,8 % celkové alokace programu. Celkem byly dosud uzavřeny 2 právních akty o poskytnutí / převodu podpory ve výši 0,737 mld. Kč (příspěvek EU), což představuje 0,6 % celkové alokace programu. Proplácení prostředků EU bude zahájeno v průběhu roku 2023.

První výzvy spadající pod nové programové období 2021 - 2027 byly vyhlášeny v říjnu 2022, do konce roku 2022 bylo vyhlášeno 10 výzev. Předpokládaný harmonogram obsahuje 13 výzev pro rok 2023 (9 průběžných a 2 kolové) a jejich celková alokace je cca 110 mld. Kč (což je přibližně 92,5 % z celkové alokace OPD3).

6.2 Nástroj pro propojení Evropy

V oblasti podpory výstavby transevropských dopravních sítí je neméně významný tzv. Nástroj pro propojení Evropy - Connecting Europe Facility, jehož podpora bude v období 2021-2027 realizována na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 2021/1153.

Tento nástroj má odlišná implementační pravidla a strukturu oproti podpoře poskytované v rámci OPD. Prostředky jsou poskytovány na jednotlivé projekty přímo Evropskou komisí.

Jedná se o nástroj k financování prioritních transevropských infrastrukturních sítí. Cílem tohoto nástroje v dopravě je budovat, rozvíjet, modernizovat a dokončit transevropské dopravní sítě (TEN-T) s přihlédnutím k dlouhodobým závazkům v oblasti dekarbonizace a cílům zvyšování evropské konkurenceschopnosti, inteligentního a udržitelného růstu podporujícího začlenění, územní, sociální a hospodářské soudržnosti a přístupu na vnitřní trh a jeho integrace, s důrazem na usnadnění synergií mezi odvětvími dopravy a energetiky a digitálním odvětvím.

Specifickými cíli CEF2 v odvětví dopravy je přispívat k rozvoji projektů společného zájmu týkajících se efektivních, vzájemně propojených a multimodálních sítí a infrastruktury pro inteligentní, interoperabilní, udržitelnou, inkluzivní, přístupnou, bezpečnou a zabezpečenou mobilitu v souladu s cíli nařízení (EU) č. 1315/2013 a přizpůsobit části TEN-T dvojímu užití dopravní infrastruktury s cílem zlepšit civilní i vojenskou mobilitu.

Pro podporu z CEF2 v oblasti dopravy jsou způsobilé akce na podporu efektivních, propojených, interoperabilních a multimodálních sítí v zájmu rozvoje železniční, silniční a námořní infrastruktury a infrastruktury vnitrozemských vodních cest provádějící hlavní síť TEN-T, včetně akcí týkajících se přeshraničních a chybějících spojení, jakož i městských uzlů, multimodálních logistických platforem, námořních přístavů, vnitrozemských přístavů, kombinovaných terminálů železniční a silniční dopravy a propojení s letišti v rámci hlavní sítě,

akce týkající se přeshraničních spojení v rámci globální sítě, akce za účelem rekonstrukce chybějících regionálních přeshraničních železničních spojení v rámci TEN-T, která byla zrušena nebo demontována, akce provádějící úseky globální sítě nacházející se bezpečné a zabezpečené mobility, a to na podporu mořských dálnic, na podporu systémů telematických aplikací (ERMTS, RIS ITS VT MIS, SESAR), na podporu udržitelných služeb nákladní dopravy, na podporu nových technologií a inovací, včetně automatizace, zlepšených dopravních služeb, modální integrace a infrastruktury pro alternativní pohonné hmoty pro všechny druhy dopravy, akce na odstranění překážek v interoperabilitě, akce na zavedení bezpečné a zabezpečené infrastruktury a mobility, včetně silniční bezpečnosti, akce na zlepšení odolnosti dopravní infrastruktury, zejména její odolnosti vůči změně klimatu a přírodním katastrofám a vůči hrozbám v oblasti kybernetické bezpečnosti, akce na zlepšení dostupnosti dopravní infrastruktury pro všechny druhy dopravy a všechny uživatele, zejména pro uživatele s omezenou schopností pohybu a orientace a akce na zlepšení přístupnosti a dostupnosti dopravní infrastruktury pro účely bezpečnosti a civilní ochrany a akce pro přizpůsobení dopravní infrastruktury pro účely kontrol na vnějších hranicích Unie s cílem usnadnit dopravní toky. Dále pak specifické činnosti v rámci akcí, které podporují nové nebo stávající části TEN-T vhodné pro vojenskou přepravu, za účelem jejího přizpůsobení požadavkům na infrastrukturu dvojího užití.

Pro implementaci CEF2 byla k 1. 4. 2021 Evropskou komisí zřízena Evropská výkonná agentura pro klima, infrastrukturu a životní prostředí (CINEA).

Celkem je pro celou EU v rámci CEF2 na období 2021-2027 vyčleněno 25,8 mld. EUR, z toho pro tzv. kohezní země je v rámci CEF2 vyčleněno 11,29 mld. EUR, které byly do CEF převedeny z Fondu soudržnosti. Z toho 7,9 mld. EUR je rozděleno do tzv. národních obálek, které jsou určeny k výhradnímu využití jednotlivých kohezních zemí, obdobně jako v CEF pro období 2014 - 2020. Národní obálky musí být vyčerpány v rámci výzev 2021, 2022 a 2023. Následně bude pravděpodobně ještě vyhlášena výzva s významnou výší alokace v roce 2024, v dalších letech se bude ve výzvách rozdělovat již jen omezené množství prostředků. Národní obálka pro ČR byla vyčleněna ve výši 1,37 mld. EUR.

V roce 2021 byla vyhlášena první výzva CEF2, v které uspělo devět projektů Správy železnic a dva projekty Ředitelství silnic a dálnic. Správa železnic uspěla v první výzvě s projekty Rekonstrukce ŽST Vsetín, Optimalizace traťového úseku Čelákovice (mimo) - Mstětice (včetně), Uzel Plzeň, 5. stavba - Lobzy - Koterov, Optimalizace traťového úseku Děčín východ (mimo) - Děčín-Prostřední Žleb, ETCS Praha-Uhřetěves - Praha - Lysá nad Labem, Modernizace trati Praha-Bubny (včetně) - Praha-Výstaviště (včetně), ETCS Kralupy n.Vlt. - Hrobce, Příprava VRT Drážďany - Praha, část st. hranice - Praha. Správa železnic se také účastní mezinárodního projektu Implementace digitálního řízení kapacity 2022-2024, který má za cíl lépe koordinovat jízdní řády napříč Evropou. Ředitelství silnic a dálnic uspělo s projekty Vybavení páteřní dálniční sítě TEN-T hybridní technologií C-ITS a Dálnice D1 - most Šmejkal, který byl podpořen z obálky na vojenskou mobilitu.

Ve výzvě v roce 2022 uspěla Správa železnic s projekty Optimalizace úseku Havířov - Havířov střed, Zdvoukolejnění trati Branický most - Praha-Krč - Spořilov, Optimalizace trati Karlštejn - Beroun, Modernizace železniční stanice Masarykovo nádraží a Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov. Ředitelství silnic a dálnic uspělo v roce 2022 s projektem D1 Brno centrum- Brno jih, který byl podpořen z obálky na vojenskou mobilitu.

6.3 Národní plán obnovy

S ohledem na dopady pandemie je ze strany EK připraven rozsáhlý balíček, který kombinuje nový víceletý finanční rámec se specifickým úsilím o oživení v rámci nástroje Next Generation EU. Cílem využití těchto prostředků by mělo být zmírnění dopadů krize v nejvíce zasažených

regionech a odvětvích. Zásadním ekonomickým prvkem je Nástroj pro oživení a odolnost (Recovery and Resilience Facility, RRF). Jde o největší nástroj z unijního plánu obnovy Next Generation EU (NGEU), který má členským státům pomoci řešit hospodářské a sociální dopady pandemie koronaviru a zajistit, aby ekonomiky uskutečnily ekologickou a digitální transformaci a staly se udržitelnějšími.

Za účelem čerpání uvedených prostředků členské státy zpracovaly tzv. národní plány na obnovu. Národní plán obnovy je strategickým dokumentem, kterým Česká republika požádala o finanční příspěvek z Nástroje pro oživení a odolnost ve výši 7 035,7 mil. EUR (179,1 mld. Kč) ve formě grantů. Celková výše investic je plánována ve výši 190,6 mld. Kč, která zahrnuje národní financování, jehož výše se bude odvíjet od finální výše příspěvku z Nástroje pro oživení a odolnost. Plán podléhá schválení Evropskou komisí a Radou Evropské unie.

Národní plán obnovy obsahuje priority vlády ČR a jeho jednotlivé komponenty, vč. finančních alokací jsou navrženy tak, aby pomohly vyvést českou ekonomiku z krize vyvolané pandemií COVID-19 a přispět ke splnění reformních a investičních požadavků.

Investice zahrnuté v RRF jsou rozčleněny do 6 pilířů, které se dělí na komponenty a konkrétní reformy a investiční akce.

Pro komponentu Udržitelná a bezpečná doprava budou alokovány prostředky pro rozvoj dopravní infrastruktury ve výši 24 mld. Kč. Investice jsou realizovány v následujících oblastech:

- Aplikace moderních technologií na železniční infrastrukturu
- Elektrizace železnic
- Podpora železniční infrastruktury
- Bezpečnost silniční a železniční dopravy (zahrnuje zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech, mosty, tunely a opatření v oblasti cyklostezek).

Vyčerpání prostředků komponenty 2.1 je plánováno zejména do konce roku 2023, nicméně čerpat lze až do roku 2026.

Cíle komponenty jsou dlouhodobého charakteru a financování těchto oblastí je zajišťováno na bázi komplementarity ve využívání z různých zdrojů: Fondu soudržnosti, Nástroje pro propojení Evropy, Evropského fondu pro regionální rozvoj (EFRR), RRF (NPO – komponenta Udržitelná doprava), státního rozpočtu, rozpočtů samosprávy a soukromých zdrojů – partnerství veřejného a soukromého sektoru.

Další komponentou zaměřenou na dopravu je 7.7 Elektrifikace železnic a reformy železničního sektoru realizovaná v rámci pilíře RePower zaměřeného na energetickou bezpečnost. V jeho rámci je alokováno 0,5 mld. Kč pro projekt Správy železnic Elektrizace trati vč. PEÚ Brno - Zastávka u Brna, 2. etapa.

7 Transformace ŘSD na státní podnik

Transformace Ředitelství silnic a dálnic ČR na státní podnik, která vstupuje v účinnost dne 1. 1. 2024, vede k významným změnám ve způsobu financování činností této organizace ze strany SFDI.

Hlavním cílem transformace bylo zajištění možnosti dlouhodobého plánování správy dálnic a silnic I. třídy s ohledem na potřebu zvyšování kvality povrchů vozovek dálnic a silnic I. třídy a zajištění adekvátní a efektivní péče o mosty v dlouhodobém horizontu.

Změna financování ŘSD, plynoucí z provedené transformace ŘSD, povede ke zvýšení motivace k efektivnímu nakládání s finančními prostředky státu. Záměrem resortu dopravy je, aby ŘSD, které je odpovědné za výstavbu a správu dálnic a silnic I. třídy bylo ve větší míře odpovědné za efektivní plánování svých činností a hospodárné, účelné a efektivní využití finančních prostředků, jež mu budou přiděleny v souladu s pravidly určenými jak Zákonem o pozemních komunikacích, tak příslušnou prováděcí vyhláškou. Změna přístupu k financování ŘSD rovněž přispěje (na smluvní bázi) ke zvýšení standardu péče o svěřené pozemní komunikace ze strany státu.

Transformace ŘSD nemá dopad na způsob financování investičních jmenovitých akcí výstavby, modernizace (a části velkých oprav – mosty, estakády, tunely) dálnic a silnic I. třídy. Financování těchto akcí bude probíhat podle stejných pravidel, jako v předchozích letech.

Zásadní změnou projde financování oprav a údržby dálnic a silnic I. třídy. Nově získá ŘSD, v souladu se smlouvou se SFDI (uzavíranou na 3 roky) a příslušnou legislativou, paušální částku, která bude určena na provádění oprav a údržby (jak běžné, tak zimní) celé sítě dálnic a silnic I. třídy po dobu tří let. Tato paušální částka byla při přípravě transformace nastavena tak, aby zohledňovala potřeby provádění oprav a údržby všech komunikací svěřených ŘSD do péče v definovaném standardu. ŘSD bude ve smlouvě SFDI vázáno k zajištění konkrétního požadovaného standardu kvality povrchu vozovek (s využitím systému hospodaření s vozovkou a prováděnými měřeními celé sítě) a zajištění požadovaného stavebního stavu mostních konstrukcí (na základě systému hospodaření s mosty a prováděných mostních prohlídek oprávněnými osobami).

Pro SFDI vyplývají po transformaci nové úkoly, které budou spočívat především v kontrole dodržování definovaného standardu stavu vozovek a mostů ve správě ŘSD, kontrole dodržování legislativních a technických požadavků na péči o vozovky a mosty. Kromě toho bude SFDI provádět kontroly správnosti informací vedených v informačních systémech ŘSD o spravované síti dálnic a silnic I. třídy.

8 Operativní řízení rozpočtu SFDI

8.1 Poskytování prostředků z rozpočtu SFDI

Finanční prostředky z rozpočtu SFDI jsou poskytovány příjemcům na základě smluv o poskytnutí finančních prostředků z rozpočtu SFDI. Zůstatky příjmů SFDI se na konci každého kalendářního roku převádějí do kalendářního roku následujícího. Příjemci mají možnost požádat o převod nevyčerpaných finančních prostředků vyčleněných v rozpočtu SFDI pro daný rozpočtový rok a poskytnutých jim na základě uzavřené smlouvy za předpokladu, že trvá potřeba financování jmenovité akce, pro kterou by měly být finanční prostředky poskytnuty i v roce následujícím. K financování z rozpočtu SFDI jsou rovněž převedeny zůstatky globálních položek na příspěvky z předcházejícího roku. Jedná se o finanční prostředky schválené v předchozím roce na financování příspěvků, které nebyly zesmluvněny nebo čerpány. Mechanismus finančních převodů upravují Pravidla pro financování z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury. Odlišný postup platí pro finanční prostředky z dotací MD. Dotace musejí být ke konci roku zúčtovány a nevyčerpané prostředky vráceny do kapitoly MD.

8.2 Úpravy rozpočtu SFDI

Výbor SFDI může upravit objem schválených výdajů (včetně zařazení nových akcí) zejména o zdroje nevyčerpané v předchozím roce. Dále může změnit strukturu schváleného rozpočtu formou zvýšení nebo snížení výdajů jednotlivých akcí, a to v rámci limitu 15 % základu, přičemž základem se rozumí celková výše schváleného výdajového rámce národních a dluhových zdrojů. Úpravy přesahující limit 15 % schvaluje po projednání ve Výboru SFDI a Dozorčí radě SFDI Hospodářský výbor Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR.

Vzhledem k volatilitě vývoje čerpání zdrojů u akcí spolufinancovaných z fondů EU je potřebné průběžně zařazovat financování nových akcí a upravovat rozpočet jednotlivých dílčích zdrojů. Pravomoc zařazovat akce spolufinancované z fondů EU a provádět rozpočtovou úpravu finančních prostředků u akcí spolufinancovaných z fondů EU u všech zdrojů financování v rámci celkového rozpočtu (včetně možnosti zapojení disponibilních prostředků SFDI) je v gesci ředitele SFDI a provádí se interním rozpočtovým opatřením (dále jen „změnovým řízením“). Tyto dílčí přesuny se nezapočítávají do limitu 15 % (viz předchozí pasáž textu).

Do výše uvedeného limitu a základu se nezapočítávají prostředky určené na financování akcí spolufinancovaných z prostředků EU včetně prostředků úvěru od EIB a prováděné úpravy rozpočtů akcí, kde jsou SFDI poskytovány prostředky účelově vázané např. formou rozhodnutí, dotací nebo finančních memorand z Evropské komise, kapitoly MD nebo MF a obsahují vymezení charakteru akcí, na které musí být prostředky použity. SFDI v takovém případě o užití prostředků nemůže rozhodovat a vystupuje pouze tak jako finanční manažer těchto zdrojů. Tyto finanční prostředky budou přidělovány změnovými řízeními na základě schválení ředitele SFDI. Dále se formou změnového řízení provádí vybilancování rozpočtu SFDI v souvislosti se zařazením zdrojů krytých dluhovým financováním, a to pouze u akcí, které jsou již zařazeny k financování v rozpočtu SFDI.

Změnové řízení je možné rovněž využít při změně charakteru akce z investiční na neinvestiční, případně naopak, a při rozepisování globálních položek mezi příjemce (např. financování silnic II. a III. třídy, příspěvky). Změnovými řízeními budou do rozpočtu rovněž zapracovávány úpravy samostatně schválené Hospodářským výborem Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR. Dále se změnovým řízením provádí přesun finančních prostředků mezi globálními položkami na financování jednotlivých druhů příspěvků. V případě příjemců, kteří nespravují majetek ve vlastnictví státu a u příjemců „povodí“, lze změnovým řízením provádět snížení rozpočtu akcí

nebo vyřazení akcí z rozpočtu a vybilancované změny rozpočtu (změna charakteru výdajů, přesun finančních prostředků mezi akcemi zařazenými v rozpočtu apod.).

Rozpočtová změna (rozpočtové opatření a změnové řízení) se po technické stránce vždy vztahuje k akci. V případě, že část požadavku na změnu rozpočtu by měla být realizována rozpočtovým opatřením a část změnovým řízením v souladu s výše uvedeným textem, provede se celá změna rozpočtovým opatřením s tím, že část prostředků, která odpovídá změnovému řízení se nezapočítá do 15% limitu.

Změny položek rozpočtu aparátu SFDI budou prováděny změnovými řízeními v gesci ředitele SFDI.

8.3 Příspěvky SFDI

Označení „Příspěvky SFDI“ se používá v souladu se Statutem SFDI schváleným vládou ČR. Od roku 2020 se na základě rozhodnutí Výboru SFDI do celkového objemu prostředků pro příspěvky (na zvyšování bezpečnosti, cyklostezky a křížení komunikací) započítává objem finančních prostředků ze střednědobého výhledu následujícího roku. Zároveň Pravidla pro tyto tři oblasti příspěvků byla v roce 2023 schválena na období let 2023 – 2024. Tyto úpravy mají za cíl snížení objemu nevyčerpaných finančních prostředků v daném kalendářním roce.

I v roce 2023 byl patrný stále vysoký zájem žadatelů o příspěvky, především u projektů na zvyšování bezpečnosti a na bezbariérové úpravy chodníků. V roce 2023 bylo předloženo 352 žádostí o příspěvek ke zvyšování bezpečnosti, dále pak 58 žádostí o příspěvek na cyklostezky, 9 žádostí o příspěvek na křížení místních a účelových komunikací a 14 žádostí o příspěvek na zvyšování bezpečnosti na silnicích II. a III. třídy. Žádosti o příspěvek na zvýšení ochrany před protiprávními činy v civilním letectví budou posuzovány v druhé polovině roku 2023.

S ohledem na stále vysoký počet schvalovaných akcí v předchozích letech v oblasti zvyšování bezpečnosti a cyklostezek jsou v rozpočtu pro příspěvky na rok 2024 navrženy takové objemy finančních prostředků, aby bylo možné financovat i akce schválené v roce 2023.

Tabulka 21 - Výdaje na příspěvky v roce 2024 – součet za všechny zdroje

v mil. Kč

Druh výdaje	Výdaje celkem 2024
Zvyšování bezpečnosti	660
Zvyšování bezpečnosti a odstraňování nehodových lokalit na silnicích II. a III. třídy	100
Cyklostezky	401
Křížení komunikací	400
Vybavení letišť	40
Celkem*	1 601

* zaokrouhleno

9 Soulad rozpočtu s Dopravními sektorovými strategiemi

Usnesením vlády č. 850/2013 byly schváleny Dopravní sektorové strategie, 2. fáze. Vláda v tomto svém usnesení uložila každoročně SFDI zhodnotit, do jaké míry návrh rozpočtu odpovídá předpokladům Dopravních sektorových strategií a jak návrh rozpočtu přispívá k plnění cílů tohoto koncepčního dokumentu. Aktualizace Dopravní sektorové strategie 2. fáze byla schválena usnesením vlády č. 136 ze dne 27. února 2018. Vláda v rámci tohoto usnesení uložila ministru dopravy předložit následné vyhodnocení a aktualizaci Dopravní sektorové strategie vládě do roku 2023. Předpokládá se předložení do vlády do konce roku 2023.

Rozpočet SFDI v maximální možné míře reflektuje zásadní principy Dopravních sektorových strategií a při jeho tvorbě se vychází z tohoto koncepčního dokumentu. V současné době je sledováno v různých stádiích přípravy cca 900 projektů/staveb dopravní infrastruktury, jež byly navrženy na základě zákonných povinností vůči evropské politice TEN-T, potřeby zajistit srovnatelnou dopravní dostupnost regionů, potřeb jednotlivých regionů a logistických potřeb národního a evropského hospodářství. V posledním období vznikla nerovnováha mezi finančními potřebami na zajištění opravy, údržby, provozování, provozuschopnosti a projektové a majetkoprávní přípravy na rozvojové projekty na straně jedné a předpokládaného vývoje výše celkových finančních prostředků pro dopravní infrastrukturu na straně druhé, a to i s ohledem na dostupnost stavebních kapacit a materiálových zdrojů. Z těchto důvodů bude v následujících letech nutno přistoupit k určitému časovému odkladu některých projektů.

Ačkoliv lze konstatovat, že rozpočet zajišťuje požadovaný objem prostředků na zajištění provozu a údržby v současnosti existujících částí dopravní infrastruktury, postupně vzrůstá potřeba tyto prostředky navyšovat v souvislosti s dokončováním nových projektů. U příjemce Správa železnic je v současném období v realizaci i přípravě řada akcí, a postupně dochází ke zvýšení objemu rekonstrukčních prací, které jsou sice investičního charakteru, avšak u nichž je předmětnou investicí zajišťováno zlepšení parametrů existujících částí železniční infrastruktury primárně s využitím zdrojů EU. Tímto dochází k potřebnému zrychlení obnovy hluboce „podudržované“ železniční infrastruktury nad rámec minimálních potřebných částek definovaných v Dopravních sektorových strategiích. Navyšováním objemu finančních zdrojů na provozuschopnost dráhy by měla být též zajištěna možnost nastartování, tzv. cyklické údržby především u nejvíce vytižených železničních tratí. V případě příjemce Ředitelství silnic a dálnic lze pozitivně v souvislosti s navyšováním objemu finančních zdrojů nad rámec minimálních potřeb hodnotit též zaváděný systém liniové cyklické údržby hlavních tahů, především dálnic.

Ministerstvo dopravy společně se svými investory připravuje významné množství projektů dopravní infrastruktury, které výrazně přispějí ke zlepšení mobility osob a přesunu zboží v rámci ČR, ale nelze je v plném rozsahu v nejbližších 10 letech finančně pokrýt ze státního rozpočtu nebo z evropských dotací. Proto Ministerstvo dopravy velmi pečlivě a odpovědně prověřuje možnosti alternativních finančních nástrojů, které by bylo možné využít.

V posledních letech byl učiněn velký pokrok v přípravě projektů dopravní infrastruktury. To je nezbytný předpoklad pro dosažení jak cílů stanovených v evropském nařízení o transevropských dopravních sítích TEN-T, tak i pro splnění cílů v oblasti dokončení sítě národního významu, která má zajistit dostupnost všech aglomerací ITI a dalších významných regionů a přeshraničních spojení.

Seznam tabulek

Tabulka 1 - Struktura užití prostředků rozpočtu SFDI na rok 2024.....	4
Tabulka 2 - Příjmy rozpočtu v roce 2024 - národní	6
Tabulka 3 - Příjmy rozpočtu v roce 2024 – EU a další zdroje	7
Tabulka 4 - Celkové výdaje SFDI v roce 2024 dle účetních okruhů	7
Tabulka 5 - Výdaje z národních zdrojů dle účelu SFDI v roce 2024 (I. účetní okruh)	8
Tabulka 6 - Výdaje z EU zdrojů dle účelu SFDI v roce 2024 (I. účetní okruh)	8
Tabulka 7 - Výdaje z národních zdrojů na činnost aparátu SFDI v roce 2024 (II. účetní okruh)	9
Tabulka 8 - Výdaje na činnost aparátu SFDI hrazené v rámci TP OPD v roce 2024 (II. účetní okruh)	10
Tabulka 9 - Celkové výdaje na činnost aparátu SFDI v roce 2024 (II. účetní okruh).....	10
Tabulka 10 - Výdaje dle objemově nejvýznamnějších příjemců v roce 2024.....	12
Tabulka 11 - Výdaje ze zdrojů EU dle objemově nejvýznamnějších příjemců v roce 2024	12
Tabulka 12 - Analytický rozklad akcí ŘSD v roce 2024 - národní zdroje	13
Tabulka 13 - Analytický rozklad akcí ŘSD v letech 2024 až 2026 - součet za všechny zdroje.....	13
Tabulka 14 - Analytický rozklad akcí SŽ v roce 2024 - národní zdroje	14
Tabulka 15 - Analytický rozklad akcí SŽ v letech 2024 až 2026 - součet za všechny zdroje.....	14
Tabulka 16 - Analytický rozklad akcí ŘVC v roce 2024 - národní zdroje	14
Tabulka 17 - Analytický rozklad akcí ŘVC v letech 2024 až 2026 - součet za všechny zdroje.....	15
Tabulka 18 - Příjmy střednědobého výhledu - národní.....	16
Tabulka 19 - Příjmy střednědobého výhledu - EU (indikativní výhled)	16
Tabulka 20 - Výdaje střednědobého výhledu (indikativní)	17
Tabulka 21 - Výdaje na příspěvky v roce 2024 – součet za všechny zdroje	29

Seznam příloh

Příloha č. 1...Bilance příjmů a výdajů SFDI

Příloha č. 2...Legenda k přílohám

Příloha č. 3...Rozpočet SFDI na rok 2024 - Databáze akcí včetně prostředků na činnost SFDI

Příloha č. 4...Střednědobý výhled rozpočtu SFDI na rok 2025 a 2026

Příloha č. 5...Rozpis globálních položek akcí ŘSD a Správy železnic na rok 2025 a 2026



Státní fond dopravní infrastruktury
Sokolovská 278, 190 00 Praha 9
Tel.: +420 [REDACTED], www.sfdi.cz
certifikát ISO 9001:2016