

# Rozpočet

Rozpočet  
Státního fondu  
dopravní  
infrastruktury  
na rok 2023  
a střednědobý  
výhled na roky  
2024 a 2025

Schválený Poslaneckou sněmovnou Parlamentu České republiky  
usnesením č. 449 ze dne 30. listopadu 2022

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
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 .....	16
5 Příprava finančního plánování a související oblasti .....	18
5.1 Příprava akcí a podmínky finančního plánování .....	18
5.2 Realizace PPP projektů .....	18
5.2.1 Pilotní projekt D4 .....	19
5.3 Vybavení železničních vozidel palubními jednotkami ETCS .....	20
5.4 Program rozvoje rychlých železničních spojení .....	20
5.5 Evropská investiční banka - úvěrové financování rozvoje dopravní infrastruktury .....	21
5.6 Financování silnic II. a III. tříd (opravy a rekonstrukce) v samostatné působnosti krajů .....	21
6 Finanční perspektiva 2021 – 2027 .....	22
6.1 Operační program Doprava .....	22
6.2 Nástroj pro propojení Evropy .....	23
6.3 Národní plán obnovy .....	24
7 Supervize a kontrolní činnost SFDI .....	26
7.1 Veřejnosprávní kontrola .....	26
7.2 Supervize staveb SFDI .....	26
7.3 Plán pro rozšíření využití digitálních metod a zavedení informačního modelování staveb (BIM) pro dopravní infrastrukturu .....	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 2023 a střednědobý výhled na roky 2024 a 2025 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 není SFDI příjemcem žádného úvěru, ale plní roli finančního manažera úvěru na financování dopravní infrastruktury od EIB, jehož příjemcem je Česká republika zastoupená Ministerstvem financí ČR.

Rozpočet roku 2023 je v celkové výši 150,9 mld. Kč, z toho částka ve výši 30,7 mld. Kč bude zajištěna z dluhového financování prostřednictvím úvěrů a po změně zákona případně z dluhopisů emitovaných SFDI. Struktura a parametry dluhového financování budou předloženy vládě ČR ke schválení. V rozpočtu a 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. 6. Akce z tohoto indikativního rozpisu jsou zařazovány k financování dle jejich faktických potřeb a možností globálních položek.

Na neinvestiční výdaje je alokováno celkem 46,6 mld. Kč a na investiční výdaje je to celkem 104,3 mld. Kč. Výše finančních prostředků není konečná a v případě potřeby může být formou tzv. souvztažného navýšení příjmů a výdajů u evropských zdrojů měněna.

Z celkové částky je pro ŘSD alokována částka ve výši 65,5 mld. Kč a pro SŽ ve výši 70,4 mld. Kč na pokrytí investičních a neinvestičních akcí. V rozpočtu SFDI na rok 2023 a ve střednědobém výhledu na roky 2024 a 2025 je na financování silnic II. a III. tříd, které jsou v samostatné působnosti krajů, v globálních položkách alokováno celkem 6 mld. Kč ročně na každý rok.

Příjmová strana rozpočtu SFDI byla výrazně ovlivněna novelou zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční, která nabyla účinnosti dnem 1. 7. 2022. Touto novelou došlo k významné redukci předmětu daně, a tedy i subjektů, které jsou povinny tuto daň platit, a tím i ke snížení inkasa, přičemž tato změna je aplikována zpětně i pro zdaňovací období 2022, tj. má zpětnou účinnost od 1. 1. 2022. Na základě této skutečnosti došlo a nadále dochází k poklesu příjmů z daně silniční. Rozpočet daně silniční byl pro rok 2023 stanoven ve výši 1,3 mld. Kč, což je o 4,2 mld. Kč méně než ve schváleném rozpočtu pro rok 2022.

Součástí rozpočtu SFDI a střednědobého výhledu je využití zdrojů EU. Pro rok 2023 se počítá se zapojením evropských zdrojů v celkové výši 27,6 mld. Kč. Objemově nejvýznamnější je čerpání v rámci Operačního programu Doprava. V průběhu roku 2023 se předpokládá úplné dočerpání prostředků OPD 2 alokovaných v předemných prioritních osách a specifických cílech (poslední rok, kdy je možné čerpat prostředky OPD 2). Dne 8. 7. 2022 byl oficiálně schválen OPD 3 ze strany Evropské komise. V rámci tohoto operačního programu je v rozpočtu SFDI alokováno pro rok 2023 celkem 14,2 mld. Kč. Důležitou roli v oblasti podpory výstavby transevropských dopravních sítí pak hraje tzv. CEF. 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 2023 je v rozpočtu SFDI vyčleněno z CEF celkem 2,5 mld. Kč a z CEF 2 celkem 6,1 mld. Kč. SFDI počítá ve svém rozpočtu a střednědobém výhledu také s využitím finančních prostředků v rámci RRF, a to ve výši 3 mld. Kč pro rok 2023.

Novým prvkem při sestavování rozpočtu je prioritizace dopravních staveb v sektoru dopravy zpracovaná Ministerstvem dopravy, která je stanovena pro krátkodobý časový horizont, tedy od roku 2023 (případně 2. pol. roku 2022) až do roku 2025, a to s ohledem na dostupnost finančních prostředků v tomto období. Prioritizace je provedena pomocí multikriteriální

analýzy (MKA). Hodnocení bylo provedeno Ministerstvem dopravy samostatně pro infrastrukturu železniční, silniční a vnitrozemských vodních cest.

Rovněž střednědobý výhled na roky 2024 a 2025 vychází z výdajových rámců schválených vládou ČR. Financování nových akcí bude vycházet z výše uvedené prioritizace akcí a bude průběžně přehodnocováno v návaznosti na 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.

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. Uvažuje se také o aplikaci modelu PPP pro další úsek dálniční sítě, a to pro úsek dálnice D35 mezi Opatovcem a Mohelnicí v délce 35 km s přiřazením zodpovědnosti za údržbu sousedních úseků Litomyšl - Janov a Janov - Opatovec. Dne 20. 7. 2022 vláda také projednala materiál č. 853/22 s názvem „Záměr prověřit možnost realizace výstavby železniční infrastruktury metodou spolupráce veřejného a soukromého sektoru“, v rámci kterého Ministerstvo dopravy v úzké spolupráci se Správou železnic prověří vhodnost využití PPP modelu pro dva úseky konvenční železniční sítě, a to úseky Praha-Veleslavín – Praha - Letiště Václava Havla a úseku IV. koridoru Nemanice – Ševětín.

Dále SFDI ve spolupráci s MD intenzivně jedná o možnosti zapojení dalších zdrojů financování, jako jsou úvěry od bank včetně EIB a využití soukromého kapitálu. V současné době je připravována novela zákona o SFDI, která by měla umožnit zejména emitování dluhopisů pro financování dopravní infrastruktury a realizovat PPP ve všech módech dopravy. Následující tabulka uvádí užití prostředků z rozpočtu SFDI v roce 2023.

**Tabulka 1 - Struktura užití prostředků rozpočtu SFDI na rok 2023**

v mil. Kč

Druh výdaje	Národní	EU	Celkem
Běžné výdaje	46 507	58	46 564
Kapitálové výdaje	76 793	27 546	104 339
<b>Celkem*</b>	<b>123 300</b>	<b>27 603</b>	<b>150 903</b>

\* zaokrouhleno

Sestavení rozpočtu stejně jako v předchozích letech vychází z nutnosti v maximální možné míře respektovat požadavky na:

- Mandatorní a semimandatorní výdaje, tj. zejména na opravy, údržbu a správu sítě,
- přípravu akcí dle vládou schváleného dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (aktualizace 2017),
- zajištění financování již rozestavěných akcí včetně dofinancování dobíhajících projektů,
- zahajování nově připravených akcí v souladu s Dopravní politikou ČR a návaznými strategickými dokumenty, zejména DSS2.

S ohledem na nedostatek finančních prostředků na realizaci veškerých připravovaných investičních akcí, byla ministerstvem dopravy provedena prioritizace projektů dopravních staveb určených k financování. Projekty, které jsou v současné době v realizaci, jsou navrženy k dalšímu financování automaticky, aby nedocházelo ke zvyšování rozestavěnosti.

## 2 Strategický rámec sestavení rozpočtu a střednědobého výhledu

Základem pro sestavování rozpočtu roku 2023 a střednědobého výhledu na období 2024 a 2025 jsou především závěry obsažené ve schválené Dopravní politice ČR pro období 2021 - 2027 a Dopravních sektorových strategiích, 2. fáze - aktualizace 2017 (DSS2).

Novým prvkem při sestavování rozpočtu je prioritizace dopravních staveb v sektoru dopravy zpracovaná Ministerstvem dopravy, která je provedena pro krátkodobý časový horizont, tedy od roku 2023 (případně 2. pol. roku 2022) až do roku 2025, a to s ohledem na dostupnost finančních prostředků v tomto období. Rozpočet určený na dopravní infrastrukturu musí zahrnovat výdaje mandatorního typu, které jsou spojeny s opravami, údržbou a provozováním dopravní infrastruktury, stejně tak i s provozní činností investorských organizací.

Do seznamu hodnocených projektů bylo možné zařadit jen ty, které jsou ve vysokém stupni přípravy a kde existuje reálná šance, že tyto projekty budou ve sledovaném období skutečně zahájeny. Tato podmínka je nepřekročitelná z toho důvodu, že jednotlivé fáze přípravy a povolená procesy jsou časově značně náročné a má-li se projekt skutečně začít realizovat, musí být garance, že tento proces bude zdárně dokončen. Řada důležitých projektů není v seznamu zařazena, protože není reálné jejich proces přípravy v uvedeném termínu zdárně dokončit.

Prioritizace je provedena pomocí multikriteriální analýzy. Hodnocení bylo provedeno samostatně pro infrastrukturu železniční, silniční a vnitrozemských vodních cest. Některá kritéria jsou společná pro všechny druhy dopravy, některá kritéria zohledňují specifika každého druhu dopravy. Prioritizace zohledňuje zákonné závazky České republiky plynoucí z evropského nařízení 1315/2013/EU, které stanovuje povinnost dokončit vybrané tahy z evropského pohledu do konce roku 2030, 2040 nebo 2050. Dále se zohledňuje kvalita napojení jednotlivých důležitých regionů a aglomerací ČR, protože povinností státu je zajistit podmínky pro vyvážený vývoj všech regionů, a to v souladu se Strategií regionálního rozvoje. Dále se s ohledem na krátkodobou perspektivu zohledňuje stav přípravy projektu, ekonomická efektivita projektu a vybrané provozní vlastnosti projektů.

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, stejně jako v minulých letech, 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),

- **akce v realizaci** včetně akcí, u kterých je předpokládáno jejich dofinancování v roce 2023,
- **nově zahajované akce** s ohledem na jejich připravenost a reálnost data zahájení v souladu s prioritizací stanovenou ministerstvem dopravy.

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 2023 a pro oba roky střednědobého výhledu je sestaven jako vyrovnaný. SFDI neeviduje žádné pohledávky ani závazky, které by nebyly v souladu s upraveným rozpočtem SFDI na rok 2022. V současné době není SFDI příjemcem žádného úvěru. SFDI bude pro rok 2023 a další roky plnit roli finančního manažera 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 2023 je příjmová strana rozpočtu významně ovlivněna propadem příjmů z daně silniční v důsledku novely zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční. U spotřební daně z minerálních olejů se předpokládá propad ve výběru ve výši 0,9 mld. Kč, který je zohledněn v příjmech rozpočtu.

**Tabulka 2 - Příjmy rozpočtu v roce 2023 - národní**

v mil. Kč

Druh příjmu	Rozpočet 2023
<b>převody výnosů silniční daně</b>	1 300
<b>převody podílu z výnosů spotřební daně</b>	6 900
<b>poplatky za užívání dálnic a rychlostních silnic</b>	5 600
<b>převody výnosů z mýtného</b>	14 000
<b>dotace ze státního rozpočtu na krytí deficitu</b>	64 825
<b>z toho úvěr EIB</b>	2 547
<b>Příjmy celkem bez započtení fondů EU*</b>	<b>92 625</b>

\* zaokrouhleno

**Tabulka 3 - Příjmy rozpočtu v roce 2023 - EU**

v mil. Kč

Druh příjmu	Rozpočet 2023
OPD (2014-2020) EFRR - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	618
OPD (2014-2020) FS - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	1 137
OPD (2021-2027) EFRR - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	537
OPD (2021-2027) FS - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	13 684
CEF (2014-2020) - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	2 496
CEF (2021-2027) - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	6 069
RRF - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	3 003
<b>Fondy EU celkem*</b>	<b>27 544</b>
<b>Příjmy celkem se započtením fondů EU</b>	<b>120 169</b>
Předpokládané nároky OPD (2014-2020) FS	59
Další předpokládané zdroje – dluhové financování	30 675
<b>Příjmy celkem se započtením fondů EU a nároků*</b>	<b>150 903</b>

\* 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). Pro přehlednost obsahují dále uvedené výdaje rovněž výdaje kryté prostředky získanými dluhovým financováním.

**Tabulka 4 - Celkové výdaje SFDI v roce 2023 dle účetních okruhů**

v mil. Kč

	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
<b>I. účetní okruh</b>	46 115	104 072	<b>150 186</b>
<b>II. účetní okruh</b>	450	267	<b>717</b>
<b>Celkem</b>	<b>46 564</b>	<b>104 339</b>	<b>150 903</b>

\* 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 2023. Samostatně jsou sledovány výdaje v rámci I. a II. účetního okruhu.



**Tabulka 5 - Výdaje z národních zdrojů dle účelu SFDI v roce 2023 (I. účetní okruh)**  
v mil. Kč

Druh výdajů dle účelu SFDI	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
Silnice a dálnice	22 767	39 131	<b>61 899</b>
Celostátní a regionální dráhy	21 944	32 220	<b>54 164</b>
Vnitrozemské vodní cesty	179	1 273	<b>1 451</b>
Opatření ke zvýšení bezpečnosti	0	763	<b>763</b>
Cyklostezky	0	400	<b>400</b>
Mýto a telematika	1 225	989	<b>2 214</b>
Křížení komunikací	0	400	<b>400</b>
Vybavení letišť k ochraně civilního letectví před protiprávními činy	0	40	<b>40</b>
Vybavení drážních vozidel palubními součástmi systému řízení a zabezpečení železniční dopravy	0	1 312	<b>1 312</b>
<b>Celkem*</b>	<b>46 115</b>	<b>76 527</b>	<b>122 642</b>

\* zaokrouhleno

**Tabulka 6 - Výdaje z EU zdrojů dle účelu SFDI v roce 2023 (I. účetní okruh)**  
v mil. Kč

Druh výdajů dle účelu SFDI	Běžné výdaje EU	Kapitálové výdaje EU	Celkem EU
Silnice a dálnice	0	9 179	<b>9 179</b>
Celostátní a regionální dráhy	0	17 140	<b>17 140</b>
Opatření ke zvýšení bezpečnosti	0	71	<b>71</b>
Mýto a telematika	0	258	<b>258</b>
Multimodální překladiště	0	266	<b>266</b>
Vybavení drážních vozidel palubními součástmi systému řízení a zabezpečení železniční dopravy	0	630	<b>630</b>
<b>Celkem*</b>	<b>0</b>	<b>27 544</b>	<b>27 544</b>

\* zaokrouhleno

**Tabulka 7 - Výdaje z národních zdrojů na činnost aparátu SFDI v roce 2023 (II. účetní okruh)**

v mil. Kč

Národní zdroje	Upravený rozpočet 2022			Rozpočet 2023		
	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)	112	0	112	122	0	122
Rozvoj, poradenství a provoz IS EDAZ, provize za zajištění úhrady časového poplatku, provize za provoz platební brány	155	31	186	151	46	197
Příprava PPP	27	0	27	25	0	25
Příprava mýto	0	0	0	25	0	25
IT služby, provoz informačních systémů (ekonomický, účetní, personální), transformace IT a jeho zabezpečení vč. IT vybavení	15	4	19	14	5	19
Vzdělávání zaměstnanců	2	0	2	2	0	2
Konzultační, poradenské a právní služby	19	0	19	38	0	38
Budova vč. vybavení a provozu úřadu	12	31	43	9	208	217
Nájemné (prostory, vozidla, kopírovací stroje) - kontrola, supervize	2	0	2	2	0	2
Expertizy, posudky, zpracování ceníků a normativů	5	5	10	1	5	6
Spisová služba + web	0	5	5	0	2	2
Ostatní (cestovné, poštovné, pojištění, ochranné pomůcky a další drobné výdaje)	3	0	3	2	0	2
<b>Celkem prostředky Národní*</b>	<b>351</b>	<b>76</b>	<b>427</b>	<b>392</b>	<b>266</b>	<b>658</b>

\*zaokrouhleno

**Tabulka 8 - Výdaje na činnost aparátu SFDI hrazené v rámci TP OPD v roce 2023 (II. účetní okruh)**

v mil. Kč

Prostředky EU z TP OPD**	Upravený rozpočet 2022			Rozpočet 2023		
	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
Výdaje na platy vč. pojištění, zákonných odvodů a FKSP	46	0	46	46	0	46
IT služby, provoz informačních systémů (ekonomický, účetní, personální), transformace IT a jeho zabezpečení	4	3	7	4	1	5
Vzdělávání zaměstnanců	1	0	1	1	0	1
Budova SFDI	3	0	3	3	0	3
Konzultační, poradenské a právní služby	0,4	0	0,4	0	0	0
Nájemné (prostory, vozidla) - kontrola, supervize	3	0	3	3	0	3
Ostatní (cestovné, poštovné, pojištění a další drobné výdaje)	0,5	0	0,5	0,7	0	0,7
<b>Celkem prostředky EU (Technická pomoc)**</b>	<b>59</b>	<b>3</b>	<b>61</b>	<b>58</b>	<b>1</b>	<b>59</b>

\* zaokrouhleno

\*\* EU podíl bude hrazen z nároků

**Tabulka 9 - Celkové výdaje na činnost aparátu SFDI v roce 2023 (II. účetní okruh)**

v mil. Kč

	Upravený rozpočet 2022			Rozpočet 2023		
	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
<b>Výdaje na činnost aparátu SFDI* (Národní + EU**)</b>	<b>410</b>	<b>78</b>	<b>488</b>	<b>450</b>	<b>267</b>	<b>717</b>

\* zaokrouhleno

\*\* EU podíl bude hrazen z nároků

Ve druhém účetním okruhu jsou uvedeny náklady na činnost aparátu. Nejvýznamnějšími z nich jsou v roce 2022 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. IS EDAZ je provozován od 1.12.2020 s tím, že k akceptaci došlo 30.6.2022. 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 v rámci notifikace o končící platnosti, pečetě a razítka a další nutné komponenty systému. Dále se předpokládá rozvoj systému IS EDAZ ve vztahu k úpravě národní i evropské legislativy (např. novela zákona 261/2021 Sb. ve vztahu k poskytování

otevřených dat, e-vignette), vytvoření modulu pro stažení autorizovaného výstup pro správní řízení, integrace externích distributorů z řad zahraničních autoklubů, telematických systémů atd., předávání dat z RSV. 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 přípravu PPP zahrnují předpokládané náklady na poradenství v rámci přípravy PPP projektu D35. Náklady na přípravu nového mýtného systému zahrnují předpokládané náklady na poradce, který bude připravovat podklady k výběru dodavatele nového mýtného systému od 1.12.2029 po skončení smlouvy se stávajícím poskytovatelem.

Náklady na IT služby, provoz informačních systémů a transformaci IT SFDI jsou 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. Významné náklady jsou také spojeny s pořízením 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.

Na rok 2023 je plánována významná rekonstrukce budovy, která byla přesunuta z roku 2022, kdy ji nebylo možné zahájit z důvodu posunu výběru zhotovitele (SFDI neobdržel v rámci VZ v 1. kole žádnou nabídku). V rámci této rekonstrukce budou vyměněny stávající rozvody vody, odpadní potrubí, elektřina a datové sítě. Zároveň dojde k modernizaci prostor a celkového uspořádání. Budova SFDI je z 2. poloviny 20. století a dříve sloužila jako ubytovna. Ačkoliv prošla částečnými rekonstrukcemi, tak zásadní zásahy do výměny rozvodů nebyly komplexně nikdy řešeny, což nyní způsobuje řadu problémů a havárií. Na počátku roku 2022 byla dokončena rekonstrukce prostor pronajímaných Správě železnic a v současné době tyto prostory využívá SFDI, aby mohla rekonstrukce zbylé části budovy proběhnout. V rámci předchozí rekonstrukce byl odhalen v některých místech havarijní stav odpadních potrubí a rozvodů vody, kdy některé z trubek jsou již v pokročilém stavu koroze. Zároveň byl v budově nalezen azbest, který musel být v rámci rekonstruovaných prostor odborně zlikvidován, jeho nález je předpokládán i v dalších prostorech budovy. Předpokládané náklady rekonstrukce na základě aktualizovaného projektu jsou ve výši cca 200 mil. Kč a doba realizace je odhadována na 2 roky. 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 podkladům 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 a další resortní metodiky, k jejichž vytváření a správě je SFDI Ministerstvem dopravy pověřen.

### 3.3 Rozdělení výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců

Celková výše rozpočtu SFDI pro rok 2023 činí 150,9 mld. Kč. V případě potřeby u realizace investičních projektů může být rozpočet zdrojů EU navýšen formou tzv. souvztažného navýšení příjmů a výdajů. V rozpočtu a střednědobém výhledu jsou zřízeny globální položky pro státní investory ŘSD a SŽ, ve kterých jsou alokovány finanční prostředky pro zajištění financování jmenovitých investičních akcí. Část výdajů ŘSD a SŽ v celkové výši 30,7 mld. Kč bude zasmluvněna po zajištění dluhového financování.

**Tabulka 10 - Výdaje dle objemově nejvýznamnějších příjemců v roce 2023**

v mil. Kč

Příjemce	Národní (vč. EIB)	Zdroje EU	Celkem
ŘSD	56 234	9 229	<b>65 463</b>
SŽ	54 364	16 001	<b>70 364</b>
ŘVC	1 148	0	<b>1 148</b>
Ostatní	11 553	2 374	<b>13 927</b>
<b>Celkem*</b>	<b>123 300</b>	<b>27 603</b>	<b>150 903</b>

\* zaokrouhleno

**Tabulka 11 - Výdaje ze zdrojů EU dle objemově nejvýznamnějších příjemců v roce 2023**

v mil. Kč

Příjemce	OPD 2014-2020	OPD 2021-2027	CEF 2014-2020	CEF 2021-2027	RRF	Ostatní fondy EU	Celkem EU
ŘSD	618	8 167	0	444	0	0	<b>9 229</b>
SŽ	172	4 704	2 496	5 625	3 003	0	<b>16 001</b>
ŘVC	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
Ostatní	1 024	1 350	0	0	0	0	<b>2 374</b>
<b>Celkem*</b>	<b>1 814</b>	<b>14 221</b>	<b>2 496</b>	<b>6 069</b>	<b>3 003</b>	<b>0</b>	<b>27 603</b>

\* zaokrouhleno

### 3.4 Analytický rozklad akcí rozpočtu

V příloze č. 4 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,
- globální položky na investiční akce v realizaci a nově zahajované u ŘSD a SŽ.

Pro zpřehlednění struktury rozpočtu byla příprava akcí převedena plně do rozpisu přípravy, jenž je pravidelně aktualizován a zveřejňován na webu Ministerstva dopravy. Výjimkou jsou pouze akce, na nichž se dokončuje příprava a zároveň se v daném roce zahajuje stavební činnost, tato příprava je již vedena v rámci výdajů na danou jmenovitou akci. Výjimkou jsou pouze akce SOKP 511 Běchovice - D1 a D35 Ostrov - Vysoké Mýto, 2. etapa.

**Tabulka 12 - Analytický rozklad akcí ŘSD v roce 2023 - národní zdroje**

v mil. Kč

Druh výdaje	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
<b>Celkem opravy, údržba a provozní výdaje vč. mýta</b>	20 026	989	<b>21 015</b>
<b>v tom: Opravy a údržba</b>	15 634	0	<b>15 634</b>
<b>v tom: Provozní výdaje</b>	3 164	0	<b>3 164</b>
<b>v tom: Mýto a telematika</b>	1 228	989	<b>2 217</b>
<b>Ostatní programy (globální položky)</b>	55	1 050	<b>1 105</b>
<b>Příprava akcí</b>	660	2 700	<b>3 360</b>
<b>Doplatky akcí</b>	0	4 066	<b>4 066</b>
<b>Příprava SOKP 511 a D35 Ostrov – Vysoké Mýto, 2. etapa</b>	0	1 350	<b>1 350</b>
<b>Globální položka na investiční akce</b>	0	4 173	<b>4 173</b>
<b>Celkem*</b>	<b>20 741</b>	<b>14 328</b>	<b>35 069</b>
<b>Dluhové financování investičních akcí</b>	0	21 165	<b>21 165</b>
<b>Celkem včetně dluhového financování</b>	<b>20 741</b>	<b>35 493</b>	<b>56 234</b>

\* zaokrouhleno

**Tabulka 13 - Analytický rozklad akcí ŘSD v letech 2023 až 2025 - součet za všechny zdroje**

v mil. Kč

Druh výdaje	Výdaje celkem 2023	Výdaje celkem 2024	Výdaje celkem 2025
<b>Celkem opravy, údržba a provozní výdaje vč. mýta</b>	21 065	21 575	21 605
<b>v tom: Opravy a údržba</b>	15 634	16 100	16 100
<b>v tom: Provozní výdaje</b>	3 164	3 327	3 493
<b>v tom: Mýto a telematika</b>	2 267	2 148	2 012
<b>Ostatní programy (globální položky)</b>	1 105	1 200	1 145
<b>Příprava akcí</b>	3 360	3 380	3 400
<b>Doplatky akcí</b>	6 752	2 187	266
<b>Příprava SOKP 511 a D35 Ostrov – Vysoké Mýto, 2. etapa</b>	1 350	4 560	4 516
<b>Globální položka na investiční akce</b>	10 666	23 375	24 231
<b>Celkem*</b>	<b>44 298</b>	<b>56 276</b>	<b>55 163</b>
<b>Dluhové financování investičních akcí</b>	21 165	0	0
<b>Celkem včetně dluhového financování*</b>	<b>65 463</b>	<b>56 276</b>	<b>55 163</b>

\* zaokrouhleno

**Tabulka 14 - Analytický rozklad akcí SŽ v roce 2023 - národní zdroje**

v mil. Kč

Druh výdaje*	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
<b>Celkem opravy, údržba a provozní výdaje</b>	21 804	0	<b>21 804</b>
<b>Ostatní programy (globální položky)</b>	7	3 184	<b>3 191</b>
<b>Příprava akcí</b>	21	3 779	<b>3 800</b>
<b>Doplatky akcí</b>	0	12 886	<b>12 886</b>
<b>Globální položka na investiční akce</b>	0	3 173	<b>3 173</b>
<b>Celkem**</b>	21 832	23 022	<b>44 854</b>
<b>Dluhové financování investičních akcí</b>	0	9 509	<b>9 509</b>
<b>Celkem včetně dluhového financování**</b>	<b>21 832</b>	<b>32 531</b>	<b>54 364</b>

\*částky jsou uvedeny bez DPH - SŽ je plátcem DPH

\*\*zaokrouhleno

**Tabulka 15 - Analytický rozklad akcí SŽ v letech 2023 až 2025 - součet za všechny zdroje**  
v mil. Kč

Druh výdaje*	Výdaje celkem 2023	Výdaje celkem 2024	Výdaje celkem 2025
<b>Celkem opravy, údržba a provozní výdaje</b>	21 804	22 754	23 754
<b>Ostatní programy (globální položky)</b>	3 493	3 865	3 057
<b>Příprava akcí</b>	4 113	4 472	6 023
<b>Doplatky akcí</b>	17 356	1 997	93
<b>Globální položka na investiční akce</b>	14 089	31 140	26 945
<b>Celkem**</b>	<b>60 855</b>	<b>64 228</b>	<b>59 872</b>
<b>Dluhové financování investičních akcí</b>	<b>9 509</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Celkem včetně dluhového financování**</b>	<b>70 364</b>	<b>64 228</b>	<b>59 872</b>

\*částky jsou uvedeny bez DPH - SŽ je plátcem DPH

\*\*zaokrouhleno

**Tabulka 16 - Analytický rozklad akcí ŘVC v roce 2023 - národní zdroje**

v mil. Kč

Druh výdaje	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
<b>Celkem opravy, údržba a provozní výdaje</b>	77	0	<b>77</b>
<b>Ostatní programy (globální položky)</b>	0	110	<b>110</b>
<b>Příprava akcí</b>	0	85	<b>85</b>
<b>Akce v realizaci včetně doplatků</b>	0	702	<b>702</b>
<b>Akce nově zahajované</b>	0	174	<b>174</b>
<b>Celkem*</b>	<b>77</b>	<b>1 071</b>	<b>1 148</b>

\* zaokrouhleno

**Tabulka 17 - Analytický rozklad akcí ŘVC v letech 2023 až 2025 - součet za všechny zdroje**  
v mil. Kč

Druh výdaje	Výdaje celkem 2023	Výdaje celkem 2024	Výdaje celkem 2025
<b>Celkem opravy, údržba a provozní výdaje</b>	77	79	72
<b>Ostatní programy (globální položky)</b>	110	90	80
<b>Příprava akcí</b>	85	85	90
<b>Akce v realizaci včetně doplatků</b>	702	1 408	285
<b>Akce nově zahajované</b>	174	468	1 681
<b>Celkem*</b>	<b>1 148</b>	<b>2 130</b>	<b>2 208</b>

\* zaokrouhleno



## 4 Střednědobý výhled

V souladu s § 5a zákona č. 104/2000 Sb. v platném znění je součástí rozpočtu pro rok 2023 také střednědobý výhled na dva následující roky, tedy na roky 2024 a 2025. 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 2024 a 2025 počítá SFDI s výrazným čerpáním fondů EU, a to jak OPD, CEF, tak i RRF v řádu desítek mld. Kč, viz níže uvedené přehledy. U příjemců ŘSD a SŽ dochází v roce 2022 k postupnému uzavírání smluv na realizaci jednotlivých akcí dle rozpočtu SFDI na rok 2022. Současně v průběhu roku 2023 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 roce 2023 dojde k dočerpání prostředků OPD 2 alokovaných v předemtných prioritních osách a specifických cílech. Od roku 2022 je zahájeno čerpání OPD 3 a CEF2.

V období střednědobého výhledu bude připraven značný objem jmenovitých investičních akcí ŘSD a SŽ. Financování nových akcí bude vycházet z prioritizace akcí a bude průběžně přehodnocováno v návaznosti na stav přípravy jednotlivých akcí. Tito 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.

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	Výhled rozpočtu 2024	Výhled rozpočtu 2025
<b>Převody výnosů silniční daně</b>	1 300	1 300
<b>Převody podílu z výnosů spotřební daně</b>	7 700	7 900
<b>Poplatky za užívání dálnic a rychlostních silnic</b>	5 800	5 800
<b>Převody výnosů z mýtného</b>	14 000	14 000
<b>Dotace ze státního rozpočtu na krytí deficitu</b>	65 625	65 525
<b>z toho úvěr EIB</b>	732	1 095
<b>Příjmy celkem bez započtení fondů EU*</b>	<b>94 425</b>	<b>94 525</b>

\* zaokrouhleno

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

v mil. Kč

Druh příjmu	Výhled rozpočtu 2024	Výhled rozpočtu 2025
<b>OPD (2021-2027) EFRR - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU</b>	2 707	2 863
<b>OPD (2021-2027) FS - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU</b>	25 478	24 919
<b>Komunitární programy - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU</b>	6	0
<b>CEF (2014-2020) - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU</b>	614	0
<b>CEF (2021-2027) - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU</b>	13 399	11 451
<b>RRF - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU</b>	329	0
<b>Fondy EU celkem*</b>	<b>42 533</b>	<b>39 233</b>
<b>Příjmy celkem se započtením fondů EU*</b>	<b>136 958</b>	<b>133 758</b>

\* zaokrouhleno

Prostředky na projekty EU se v rámci státního rozpočtu rozpočtují pouze na rok 2023. V letech 2024 a 2025 jsou uvedeny pouze indikativně.

**Tabulka 20 - Výdaje střednědobého výhledu (indikativní)**

v mil. Kč

Druh výdaje	Výhled rozpočtu 2024	Výhled rozpočtu 2025
<b>Výdaje z národních zdrojů (vč. EIB)</b>	94 425	94 525
<b>Výdaje na projekty EU - OPD (2021-2027)</b>	28 184	27 782
<b>Výdaje na projekty EU - Komunitární programy (CEF 2014 - 2020)</b>	620	0
<b>Výdaje na projekty EU - Komunitární programy (CEF 2021 - 2027)</b>	13 399	11 451
<b>Výdaje na projekty EU - RRF</b>	329	0
<b>Výdaje celkem*</b>	<b>136 958</b>	<b>133 758</b>

\* zaokrouhleno

SFDI uzavírá 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.

## 5 Příprava finančního plánování a související oblasti

V této kapitole jsou řešeny hlavní problémové 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 směrnicí 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 Realizace PPP projektů

PPP projekty v obecnosti 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 25 let. V tomto vztahu veřejný sektor na počátku zajistí určitou pokročilou fázi přípravy projektu, který následně předá vybranému koncesionáři, který zajistí výstavbu, financování a dlouhodobý provoz infrastruktury, přičemž stát koncesionáři splácí jeho investici formou platby za službu, 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 koncepce, ať již Dopravní politika pro roky 2021 – 2027 nebo Dopravní sektorové strategie v jejich poslední verzi.

V současné době je v ČR realizován pilotní projekt PPP na dálnici D4, který spočívá v realizaci nových 32 km a obnově a dovybavení 16 km existujících 4pruhových úseků mezi Příbramí a Pískem. Ve 3. čtvrtletí 2022 bude vládě předložen k projednání materiál, který samostatně vyhodnocuje dosavadní spolupráci s koncesionářem na tomto pilotním projektu. Spolu s tímto vyhodnocením bude vláda rozhodovat i o aplikaci modelu PPP pro další úsek dálniční sítě, a to pro úsek dálnice D35 mezi Opatovcem a Mohelnicí v délce 35 km s přiřazením zodpovědnosti za údržbu sousedních úseků Litomyšl – Janov a Janov Opatovec. Vhodnost využití modelu PPP pro D35 byla v podrobnosti analyzována ve studii proveditelnosti, kterou pro Ministerstvo dopravy a SFDI zpravovala na přelomu let 2021 a 2022 poradenská společnost PWC za bedlivého dohledu EIB, která studii proveditelnosti i financovala v rámci nástroje EIAH (European Investment Advisory Hub). Ačkoliv lze oprávněně namítat, že výhody PPP modelu se skutečně mohou projevit až v dlouhodobém horizontu, je dle Ministerstva dopravy vhodné využít zkušenosti dosud získané u projektu PPP D4 pro realizaci dalších projektů. Dne 20.7.2022 vláda projednala materiál č. 853/22 s názvem „Záměr

prověřit možnost realizace výstavby železniční infrastruktury metodou spolupráce veřejného a soukromého sektoru“ v rámci kterého Ministerstvo dopravy v úzké spolupráci se Správou železnic prověří vhodnost využití PPP modelu pro dva úseky konvenční železniční sítě, a to úseky Praha-Veleslavín – Praha-Letiště Václava Havla a úseku IV. koridoru Nemanice – Ševětín. O (ne)realizaci předmětných úseků bude vláda rozhodovat po zpracování předmětných studií proveditelnosti. Realizace pilotního železničního projektu by měla přispět především k získání zkušeností s tímto modelem u železniční infrastruktury tak, aby do budoucna mohlo toto know-how být využito např. i pro realizaci vybraných úseků vysokorychlostních tratí.

### 5.2.1 Pilotní projekt D4

SFDI ve spolupráci s Ministerstvem dopravy dosáhlo v roce 2021 s koncesionářem projektu, za nímž stojí společnosti VINCI Concessions a Meridiam, tzv. finanční uzavření pro financování dostavby dálnice D4 mezi Příbramí a Pískem. Tím skončila přípravná fáze před samotným zahájením stavebních prací na 32 kilometrech nové dálnice a obnově existujících 16 km navazujících čtyřpruhových úseků.

V souladu s podanou nabídkou obsahující fixované úrokové marže a ceny stavebních prací a s vývojem tržních mezibankovních sazeb v období od podání nabídek byla platba za dostupnost stanovena ve výši 17,8 miliardy korun v čisté současné hodnotě, což je výrazně méně než limitní částka ve výši 23,7 miliardy korun, kterou si Ministerstvo dopravy před podáním nabídek stanovilo jako hraniční pro výhodnost financování dostavby D4 prostřednictvím modelu PPP. Financujícími institucemi Koncesionáře se na základě finančního uzavření staly: ČSOB, MEAG, DZ Bank, Nord LB, Siemens, KfW, IPEX, SMBC, Sociétés Générale a Unicredit.

Koncesionářská smlouva se zástupci společností VINCI Concessions a Meridiam byla podepsána ze strany Ministerstva dopravy dne 15. 2. 2021.

Od finančního uzavření (uzavřeno dne 29.4.2021) počala koncesionáři běžet lhůta 44 měsíců (tj. 3 roky a 8 měsíců), ve které musí dálnici postavit a uvést do provozu. Smluvní termín zprovoznění tak vychází na prosinec 2024.

Následovat bude fáze provozování a údržby dálnice koncesionářem v délce 292 měsíců (tj. 24 let a 4 měsíce), během kterých ji stát bude „splácet“ formou platby za dostupnost. Ta je vázána na dodržování dohodnutých kritérií kvality a dostupnosti jednotlivých úseků dálnice. Koncesionář se v souvislosti s finančním uzavřením stal stavebníkem projektu a přebírá tak i zodpovědnost za veškerý rozsah prací, včetně potřebných změn vydaných povolení a zajištění archeologických průzkumů, které předchází samotné výstavbě dálnice.

Spolu se stavbou nových 32 kilometrů dálnice bude koncesionář provozovat a udržívat v bezvadném stavu dalších 16 kilometrů dálnice D4 a silnice I/20, které před uvedením do provozu nových úseků obnoví a dovybaví mj. dálniční technologií a bezpečnostními základy. Stát začne dálnici splácet až po dokončení a po 25 letech provozu ji převezme ve stavu, který můžeme označit jako nový. Oproti tradičnímu modelu veřejného zadávání si stát nekupuje jen výstavbu, ale kompletní službu ve formě výstavby, provozu a údržby.

## 5.3 Vybavení železničních vozidel palubními jednotkami ETCS

V současné době je v provozu cca 100 vozidel českých dopravců vybavených palubní částí ETCS. U cca 250 již provozovaných vozidel je realizována zástavba s předpokladem dokončení v letech 2022 až 2023. Pro dalších cca 250 vozidel je schválena veřejná podpora a probíhá proces výběru dodavatele palubní části ETCS. Nadále je tak potřeba ještě zajistit pro první fázi výhradního provozu dalších cca 1000 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 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 CEF2 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 dle Národního implementačního programu ETRMS a Plánu implementace ETCS, přičemž bylo počítáno s částkou uznatelných nákladů 10 mil. Kč na sériovou zástavbu 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 CEF2 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 CEF2 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: OPD2 (fyzické dokončení projektů je možné nejpozději do 30.6.2023), OPD3 (Program ze strany Evropské komise schválen 8. 7. 2022), CEF2 (dokončena výzva pro rok 2022; výzva pro rok 2023 bude vyhlášena v 9/2022 za obdobných podmínek), národní prostředky pro doplatek projektů z CEF2.

## 5.4 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, dochází od roku 2021 k postupnému výraznému navyšování finanční potřeby, jelikož od roku 2020 jsou uzavírány smlouvy na zhotovení dokumentací k územnímu řízení (DÚR) a dokumentací EIA jednotlivých provozních úseků VRT. V roce 2022 tak běží projekční práce na cca 300 km nových VRT a zároveň probíhají architektonické soutěže na nové terminály vysokorychlostní železniční dopravy nebo přípravné práce a průzkumy v terénu.

Od roku 2023 by mělo docházet k uzavírání smluv na zhotovení dokumentací ke stavebnímu povolení, následnou realizaci a případně údržbu, a to v režimu Design & Build (& Maintain) dle standardů FIDIC, či obdobném. Zdrojové krytí předprojektové a projektové investiční přípravy se předpokládá z fondů EU a z národních zdrojů rozpočtu SFDI. Pro investiční přípravu VRT jsou v rozpočtu Správy železnic pro rok 2022 alokovány finanční prostředky ve

výši přes 500 mil. Kč. V roce 2023 se předpokládají výdaje z národních zdrojů ve výši cca 1,3 mld. Kč a v roce 2024 by se měly pohybovat kolem 2,1 mld. Kč. V roce 2025, kdy je mj. plánováno zahájení výstavby prvních úseků VRT, jsou předpokládány náklady ve výši cca 3,8 mld. Kč 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.

## 5.5 Evropská investiční banka - úvěrové financování rozvoje dopravní infrastruktury

Česká republika uzavřela prostřednictvím Ministerstva financí, v březnu 2019 smlouvu (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) spolufinancovaný 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 Dětmrovice - 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 miliardy 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.

Úvěr je určen na 8 úseků železničních koridorů na hlavní transevropské dopravní síti. Čerpání úvěru bude využito zejména na realizaci akcí „Velim - Poříčany, BC“, „Dětmrovice - Petrovice u K. - státní hranice PR, BC“ a „Ústí n. O. - Brandýs n. O. - původní stopa, BC“, „Adamov - Blansko, BC“, „Brno-Maloměřice St.6 - Adamov, BC“. Zbývající prostředky budou využity na přípravu následujících akcí: „Lipník n. B. - Drahotuše, BC“, „Choceň - Uhersko, BC“ a „Polom - Suchdol n. O., BC“.

## 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). 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 infrastruktuře 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 2021, 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 téměř 25 miliard Kč. Na základě dohody krajů s vládou ČR byly finanční prostředky na opravy a rekonstrukce silnic II. a III. třídy ve výši 4 mld. Kč alokovány již ve schváleném rozpočtu SFDI pro rok 2022.

V rozpočtu SFDI na rok 2023 a ve střednědobém výhledu na roky 2024 a 2025 je na financování silnic II. a III. tříd v samostatné působnosti krajů alokováno celkem 6 mld. Kč, a to v členění 3 mld. Kč na investice a 3 mld. Kč na neinvestice na každý rok.

## 6 Finanční perspektiva 2021 – 2027

### 6.1 Operační 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, jehož prostředky je možné čerpat do konce roku 2023, a to díky tzv. pravidlu n+3. Alokace OPD 2 k 30. 6. 2022 činila 117,125 mld. Kč.

Nové výzvy již v rámci OPD 2 vyhlášované nebudou, běžící průběžné výzvy předpokládají ukončit příjem žádostí k 30. 6. 2023. K 30. 6. 2022 byl stav čerpání programu následující: Celkový objem zaregistrovaných projektových žádostí v systému MS2014+ bylo 165,266 mld. Kč, což představuje 141,4 % celkové alokace programu. Celkem bylo uzavřeno 317 právních aktů o poskytnutí / převodu podpory ve výši 132,593 mld. Kč (příspěvek EU), což představuje 113,2 % celkové alokace programu. Bylo proplaceno 98,046 mld. Kč, tedy 83,7 % celkové alokace programu.

Pro období 2021 - 2027 byl připraven Operační program Doprava 2021-2027. 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 bude plnit 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.

Operační 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 přibližně 4,86 mld. EUR (příspěvek EU včetně tzv. částky na flexibilitu), což z něj činí největší operační program v ČR.

První výzvy spadající pod nové programové období 2021 - 2027 jsou se předpokládají v říjnu 2022. Předpokládaný harmonogram obsahuje 11 výzev pro rok 2022 (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 VTMIS, 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 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 má schváleny projekty Vybavení páteřní dálniční sítě TEN-T hybridní technologií C-ITS a Dálnice D1 - most Šmejkalka, 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, se kterými počítá v rámci zdrojů pro rozvoj dopravní infrastruktury v příštích obdobích také rozpočet SFDI. Investice se připravují 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.

## 7 Supervize a kontrolní činnost SFDI

SFDI ve shodě s ustanovením § 5 odst. 2 zákona č. 104/2000 Sb., je oprávněn kontrolovat u příjemců finančních prostředků z rozpočtu SFDI jejich užití podle smluv na základě kterých se poskytují. Odbor kontroly SFDI (dále jen „OKO“) zajišťuje provádění veřejnosprávních kontrol a provádění supervize stavebních prací.

### 7.1 Veřejnosprávní kontrola

OKO provádí kontrolní činnost na stavbách hrazených z prostředků SFDI, projektech spolufinancovaných z prostředků OPD a z prostředků CEF formou veřejnosprávních kontrol, a to formou plánovaných kontrol na základě schváleného plánu kontrol pro jednotlivé roky, případně formou mimořádných kontrol nebo formou úkonů předcházejících kontrole.

SFDI na základě zjištění z těchto kontrol, v souladu se zákonem č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, vyzývá příjemce dotace k vrácení poskytnutých finančních prostředků nebo jejich části. U zjištění na projektech spolufinancovaných z prostředků OPD předává hlášení podezření na nesrovnalost Řídícímu orgánu OPD, který po potvrzení nesrovnalosti dává pokyn Státnímu fondu dopravní infrastruktury k použití výzvy k vrácení poskytnutých finančních prostředků dle §3 odst. 5 zákona o SFDI.

V případě, kdy příjemce na základě výzvy k vrácení prostředků tyto finanční prostředky nevrátí, jsou ze strany SFDI předány podněty na prošetření možného porušení rozpočtové kázně na příslušný finanční úřad, který po vlastním šetření může nařídít odvod včetně penále až do výše stanoveného odvodu.

V souvislosti s projekty v rámci CEF probíhají navíc ověřování žádostí o platbu předkládaných na „Innovation and Networks Executive Agency“ („INEA“) ve spolupráci s MD v roli nezávislého úředníka.

Od roku 2022 v souvislosti s čerpáním prostředků v rámci Národního plánu obnovy (zdroj RRF) provádí OKO ověřování projektů RRF formou Monitorovací návštěvy.

### 7.2 Supervize staveb SFDI

Součástí kontrolní činnosti SFDI je i provádění činnosti supervize stavebních prací. Činnost supervize byla v minulosti zajišťována externě MD. Na základě požadavku MD je pro projekty financované z prostředků OPD 2014-2020 supervize prováděna vlastními zaměstnanci SFDI, a to na významných projektech financovaných z prostředků OPD s celkovými stavebními náklady převážně nad 2 mld. Kč.

Supervize probíhá přímo v místě realizace stavby v režimu pravidelného každodenního dohledu – pracovníci supervize mají na místě stavby zajištěnu místnost včetně vybavení a veškerého zázemí.

V polovině roku 2022 byla prováděna činnost Supervize staveb na 20 projektech OPD, a to na 15 silničních projektech ŘSD a 2 železničních projektech SŽ.

Provádění činnosti supervize zaměstnanci SFDI přináší lepší přehled o stavu realizace projektů, posouzení správnosti a oprávněnosti fakturace ještě před provedením úhrady ze zdrojů SFDI, resp. zdrojů EU, posouzení správnosti a oprávněnosti a způsobilosti změn během výstavby již v průběhu jejich projednávání. Supervize je mnohem lépe seznámena s podrobnostmi realizace dané stavby, ověřování výdajů je prováděno na výrazně větším

vzorku výdajů než v případě veřejnosprávních kontrol a v reálném čase a na případná zjištění Supervize je možno reagovat operativně v průběhu realizace stavby.

SFDI ve shodě s ustanovením § 5 odst. 2 zákona č. 104/2000 Sb., je oprávněn kontrolovat u příjemců finančních prostředků z rozpočtu SFDI jejich užití podle smluv, na základě kterých se poskytují. Odbor kontroly SFDI zajišťuje provádění veřejnosprávních kontrol a provádění supervize stavebních prací.

### 7.3 Plán pro rozšíření využití digitálních metod a zavedení informačního modelování staveb (BIM) pro dopravní infrastrukturu

SFDI pokračuje ve své koordinační roli pro rozšíření využití digitálních metod a pro zavedení informačního modelování (BIM - Building Information Modelling nebo Building Information Management) na stavbách dopravní infrastruktury financovaných z rozpočtu SFDI. Rozšířením těchto metod je sledován cíl zvýšení efektivity při přípravě, výstavbě a správě staveb dopravní infrastruktury se SFDI. Tímto postupem, vedle obecné povinnosti tzv. „péče řádného hospodáře“ předepsané zákonem č. 219/2000 Sb. o majetku České republiky a jejím vystupování v právních vztazích a zákonem o SFDI dané povinnosti efektivního využití finančních prostředků, současně dochází také k plnění Usnesení vlády ČR ze dne 2. listopadu 2016 č. 958, o významu metody BIM pro stavební praxi a návrh dalšího postupu pro její zavedení a Usnesení vlády ČR ze dne 18. ledna 2021, č. 41 o změně Usnesení vlády ze dne 25. září 2017, č. 682 o Konceptu zavádění metody BIM (Building Information Modelling) v České republice.

SFDI ve spolupráci s MD, Ministerstvem průmyslu a obchodu, Českou agenturou pro standardizaci a dalšími zainteresovanými subjekty zpracoval a postupně naplňuje Plán pro rozšíření využití digitálních metod a zavedení informačního modelování staveb pro dopravní infrastrukturu (dále jen „Plán“). Dle Plánu byla připravena řada metodik a předpisů, které napomohly zavádění digitalizace a metody BIM do projektů dopravní infrastruktury. Jejich schvalování probíhá ve spolupráci veřejného a soukromého sektoru na platformě Rady pro BIM staveb dopravní infrastruktury a Technického redakčního týmu. Mezi tyto dokumenty, z nichž většina byla v roce 2022 výrazněji aktualizována, patří:

- Předpis pro informační modelování staveb (BIM) pro stavby dopravní infrastruktury – Datový standard – pro DÚR, DSP, PDPS s přílohami
- Metodika BIM protokolu pro smluvní standard FIDIC
- Metodika pro výběr společného datového prostředí (CDE)
- Požadavky na Plán realizace BIM (BEP) pro dopravní infrastrukturu, prozatímní verze

SFDI podporuje rozvoj lidského kapitálu v oboru šířením osvěty, rozšiřováním dobré praxe a současně pravidelným pořádáním workshopů pro zaměstnance organizací resortu dopravy. Na základě koordinovaných kroků MD, SFDI a investorských organizací (ŘSD, SŽ, ŘVC) byla iniciována řada vnitroresortních aktivit nebo projektů ve spolupráci s dodavatelským sektorem (tzv. pilotních projektů). Tyto projekty jsou v gesci investorských organizací a jejich počet se každým rokem zvyšuje.

V minulém roce došlo ke koordinaci kroků SFDI a agentury ČAS, kdy došlo ke sjednocení datového standardu staveb a datového standardu staveb dopravní infrastruktury, aby mohl investor využít jednotný standard pro všechny typy stavebních objektů. V roce 2023 budou pokračovat aktivity v souladu s Plánem a bude docházet k aktualizacím metodických materiálů, datových standardů apod.

## 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.

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.

Kromě prostředků z rozpočtu SFDI jsou pro financování dopravní infrastruktury využívány i prostředky z fondů EU v souladu s rozhodnutími MD (například změny alokací prioritních os) a případné prostředky ze státem přijatých úvěrů na spolufinancování prostředků EU.

### 8.2 Úpravy rozpočtu SFDI

Výbor SFDI může v odůvodněných případech upravit objem schválených výdajů (včetně zařazení nových akcí) 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 zdrojů. Úpravy přesahující limit 15% schvaluje Hospodářský výbor Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR a o schválené změně je informován Výbor SFDI.

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, dluhového financování 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. Stejným způsobem bude postupováno 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.

Změnové řízení bude použito i pro rozpis globální, případně více globálních položek investičních akcí ŘSD a SŽ. Přehled akcí zařazených do těchto globálních položek je včetně indikativního rozpočtu uveden v příloze č. 6 rozpočtu SFDI. Akce budou postupně, příp. jednorázově, zařazovány do rozpočtu formou změnových řízení a zesmluvněny s příjemci

finančních prostředků z rozpočtu SFDI v závislosti na disponibilních zdrojích rozpočtu SFDI a aktuálních potřebách financování jednotlivých akcí s tím, že při zesmluvňování akcí nebude překročena celková částka předmětných globálních položek uvedených v příloze č. 4. Také případné přesuny finančních prostředků mezi těmito globálními položkami budou probíhat formou změnového řízení. Přehled projektů v příloze č. 6 je pouze indikativní, v případě potřeby lze prostředky globálních položek formou rozpočtového opatření či změnového řízení použít i k financování jiných akcí připravených ke stavební realizaci. Na tento typ globální položky se nevztahuje úprava obsažená ve směrnici Ministerstva dopravy týkající se rozpisu globálních položek.

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. Tato úprava má za cíl snížení objemu nevyčerpaných finančních prostředků v daném kalendářním roce a možnost rozvržení čerpání příspěvků ve smlouvách s příjemci.

I v roce 2022 byl patrný enormní zájem žadatelů o příspěvky, především u projektů křížení komunikací, na zvyšování bezpečnosti a na bezbariérové úpravy chodníků a rovněž se výrazně navyšují požadavky o příspěvek na cyklostezky. V roce 2022 bylo posuzováno 382 žádostí o příspěvek ke zvyšování bezpečnosti, dále pak 99 žádostí o příspěvek na cyklostezky a 18 žádostí o příspěvek na křížení místních a účelových komunikací. Žádosti o příspěvek na zvýšení ochrany před protiprávními činy v civilním letectví a žádosti o příspěvek na zvyšování bezpečnosti na silnicích II. a III. třídy budou posuzovány v druhé polovině roku 2022.

S ohledem na stále rostoucí počet schvalovaných akcí v předchozích letech v oblasti zvyšování bezpečnosti a cyklostezek jsou v rozpočtu pro příspěvky na rok 2023 navrženy takové objemy finančních prostředků, aby bylo možné financovat akce schválené v roce 2022. Pro akce předložené ke schválení v roce 2023 nejsou finanční prostředky navrhovány. Akce předložené dle pravidel pro rok 2023 budou schváleny pro financování z rozpočtu SFDI pro rok 2024.

**Tabulka 21 - Výdaje na příspěvky v roce 2023 – součet za všechny zdroje**

v mil. Kč

Druh výdaje	Výdaje celkem 2023
<b>Zvyšování bezpečnosti</b>	660
<b>Zvyšování bezpečnosti a odstraňování nehodových lokalit na silnicích II. a III. třídy</b>	100
<b>Cyklostezky</b>	400
<b>Křížení komunikací</b>	400
<b>Vybavení letišť</b>	40
<b>Celkem*</b>	<b>1 600</b>

\* 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. Dne 27. 2. 2018 vláda schválila svým usnesením č. 136 Dopravní sektorové strategie - Aktualizace 2017.

Rozpočet v maximální možné míře reflektuje zásadní principy Dopravních sektorových strategií. Při jeho tvorbě se vycházelo z tohoto koncepčního dokumentu.

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. 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 dopravní 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 vytížených 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.

Závěrem je nutné konstatovat, že z rozpočtu lze zajistit přípravu staveb, a to zejména s ohledem na plnění povinností vyplývajících z Nařízení č. 1315/2013/EU dokončit hlavní síť TEN-T do roku 2030, nicméně v důsledku vzrůstajících požadavků na provozuschopnost a kvalitu dopravní infrastruktury se plánovaná výše jeví stále více jako nedostatečná. Stav připravenosti staveb aktuálně odpovídá především problémům věcným (územní plánování, EIA, nedokončené majetkoprávní vypořádání, rozsáhlé požadavky na archeologické průzkumy v trase, zadávací řízení, formalistická odvolávání podávaná do stavebních řízení), administrativním na straně investorů a do určité míry i kapacitním na straně projekčních společností, kde se také velmi negativně projevují výkyvy v objemu poptávaných prací. Do budoucích let je nutné řešit financování klíčových investic a rovněž i přípravu výstavby VRT, která je v souladu s vládou schváleným Programem rozvoje rychlých železničních spojení v ČR.

Investorské organizace jsou úkolovány tak, aby příprava klíčových akcí, zejména s ohledem na evropské závazky, byla zdárně dokončována v předpokládaných časových horizontech.

## Seznam tabulek

Tabulka 1 - Struktura užití prostředků rozpočtu SFDI na rok 2023 .....	4
Tabulka 2 - Příjmy rozpočtu v roce 2023 - národní.....	6
Tabulka 3 - Příjmy rozpočtu v roce 2023 - EU .....	7
Tabulka 4 - Celkové výdaje SFDI v roce 2023 dle účetních okruhů .....	7
Tabulka 5 - Výdaje z národních zdrojů dle účelu SFDI v roce 2023 (I. účetní okruh) .....	8
Tabulka 6 - Výdaje z EU zdrojů dle účelu SFDI v roce 2023 (I. účetní okruh) .....	8
Tabulka 7 - Výdaje z národních zdrojů na činnost aparátu SFDI v roce 2023 (II. účetní okruh) .....	9
Tabulka 8 - Výdaje na činnost aparátu SFDI hrazené v rámci TP OPD v roce 2023 (II. účetní okruh).....	10
Tabulka 9 - Celkové výdaje na činnost aparátu SFDI v roce 2023 (II. účetní okruh) .....	10
Tabulka 10 - Výdaje dle objemově nejvýznamnějších příjemců v roce 2023 .....	12
Tabulka 11 - Výdaje ze zdrojů EU dle objemově nejvýznamnějších příjemců v roce 2023 .	12
Tabulka 12 - Analytický rozklad akcí ŘSD v roce 2023 - národní zdroje .....	13
Tabulka 13 - Analytický rozklad akcí ŘSD v letech 2023 až 2025 - součet za všechny zdroje .....	14
Tabulka 14 - Analytický rozklad akcí SŽ v roce 2023 - národní zdroje .....	14
Tabulka 15 - Analytický rozklad akcí SŽ v letech 2023 až 2025 - součet za všechny zdroje	15
Tabulka 16 - Analytický rozklad akcí ŘVC v roce 2023 - národní zdroje .....	15
Tabulka 17 - Analytický rozklad akcí ŘVC v letech 2023 až 2025 - součet za všechny zdroje .....	15
Tabulka 18 - Příjmy střednědobého výhledu - národní.....	16
Tabulka 19 - Příjmy střednědobého výhledu - EU (indikativní výhled) .....	17
Tabulka 20 - Výdaje střednědobého výhledu (indikativní) .....	17
Tabulka 21 - Výdaje na příspěvky v roce 2023 – součet za všechny zdroje .....	29

## Seznam příloh

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

Příloha č. 2...Příjmy SFDI

Příloha č. 3...Legenda k přílohám

Příloha č. 4...Rozpočet SFDI na rok 2023 - Databáze akcí včetně prostředků na činnost SFDI (zahrnuje nároky)

Příloha č. 5...Střednědobý výhled na roky 2024 – 2025

Příloha č. 6...Rozpis globálních položek akcí ŘSD a SŽ





Státní fond dopravní infrastruktury  
Sokolovská 278, 190 00 Praha 9  
Tel.: +420 266 097 375, [www.sfdi.cz](http://www.sfdi.cz)  
certifikát ISO 9001:2016