

Rozpočet

Státního fondu dopravní infrastruktury

na rok 2021

a střednědobý výhled na roky 2022 a 2023

Schválený Poslaneckou sněmovnou Parlamentu České republiky
usnesením č. 1437 dne 18. prosince 2020

Ing. Zbyněk Hořelica
ředitel Státního fondu dopravní infrastruktury

OBSAH

1	ÚVOD - MANAŽERSKÉ SHRNU TÍ	4
2	STRATEGICKÝ RÁMEC SESTAVENÍ ROZPOČTU A STŘEDNĚDOBÉHO VÝHLEDU	6
3	SHRNU TÍ ROZPOČTU SFDI	7
3.1	PŘÍJMOVÁ STRANA ROZPOČTU	7
3.2	VÝDAJOVÁ STRANA ROZPOČTU	8
3.3	ROZDĚLENÍ VÝDAJŮ DLE OBJEMOVĚ NEJVÝZNAMNĚJŠÍCH PŘÍJEMCŮ	14
3.4	ANALYTICKÝ ROZKLAD AKCÍ ROZPOČTU	14
4	STŘEDNĚDOBÝ VÝHLED	17
4.1	STŘEDNĚDOBÝ VÝHLED	17
5	PŘÍPRAVA FINANČNÍHO PLÁNOVÁNÍ A SOUVISEJÍCÍ OBLASTI	20
5.1	PŘÍPRAVA AKCÍ A PODMÍNKY FINANČNÍHO PLÁNOVÁNÍ	20
5.2	PŘÍPRAVA PROJEKTU PPP D4	20
5.3	PROGRAM SFDI NA PODPORU ZAVÁDĚNÍ ETCS	22
5.4	PŘÍPRAVA VYSOKORYCHLOSTNÍCH TRATÍ, RESP. PROGRAMU ROZVOJE RYCHLÝCH ŽELEZNIČNÍCH SPOJENÍ	23
5.5	EVROPSKÁ INVESTIČNÍ BANKA – ÚVĚROVÉ FINANCOVÁNÍ ROZVOJE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	24
5.6	PROBLEMATIKA FINANCOVÁNÍ SILNIC II. A III. TŘÍD (OPRAVY A REKONSTRUKCE) V SAMOSTATNÉ PŮSOBNOSTI KRAJŮ	24
6	FINANČNÍ PERSPEKTIVA 2014 - 2020 A PŘÍPRAVA NOVÉ FINANČNÍ PERSPEKTIVY	25
6.1	OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA 2014 - 2020	25
6.2	NÁSTROJ PRO PROPOJENÍ EVROPY	25
6.3	PŘÍPRAVA FINANČNÍ PERSPEKTIVY 2021 – 2027	26
6.4	NEXT GENERATION EU	27
7	SUPERVIZE A KONTROLNÍ ČINNOST SFDI	28
7.1	VEŘEJNOSPRAVNÍ KONTROLA	28
7.2	SUPERVIZE STAVEB SFDI	28
7.3	SUPERVIZE PROJEKTOVÝCH DOKUMENTACÍ	29
7.4	PLÁN PRO ROZŠÍŘENÍ VYUŽITÍ DIGITÁLNÍCH METOD A ZAVEDENÍ INFORMAČNÍHO MODELOVÁNÍ STAVEB (BIM) PRO DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU	29
8	OPERATIVNÍ ŘÍZENÍ ROZPOČTU SFDI	31
8.1	POSKYTOVÁNÍ PROSTŘEDKŮ	31
8.2	ÚPRAVY ROZPOČTU	31
8.3	PŘÍSPĚVKY SFDI	32
9	SOULAD ROZPOČTU S DOPRAVNÍMI SEKTOROVÝMI STRATEGIEMI	33
10	SEZNAM TABULEK	34
11	SEZNAM PŘÍLOH	34

Seznam zkratk a vysvětlivky pojmů

BC	Blending Call
CEF	Connecting Europe Facility
DSS2	Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, aktualizace 2017
EFRR	Evropský fond pro regionální rozvoj
EIA	Environmental Impact Assessment
EIB	Evropská investiční banka
ESI fondy	Evropské strukturální a investiční fondy
EU	Evropská unie
FS	Fond soudržnosti
MF	Ministerstvo financí ČR
MD	Ministerstvo dopravy ČR
Next Generation EU	Nástroj EU pro zmírnění dopadů COVID
OP	Operační program
OPD	Operační program Doprava (obecně)
OPD 2014-2020	Operační program Doprava 2014-2020
PPP	Public Private Partnership
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
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.

1 Úvod - manažerské shrnutí

Rozpočet a střednědobý výhled SFDI v letech 2021 – 2023 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 2021 vychází ze směrných čísel Ministerstva financí, která byla SFDI upravena na základě výsledků jednání Ministerstva dopravy s Ministerstvem financí. Ve střednědobém výhledu na roky 2022 a 2023 je zřízena společná globální položka pro státní investory ŘSD a SŽ, ve které jsou alokovány finanční prostředky pro zajištění postupného financování jmenovitých investičních akcí. Indikativní rozpis této globální položky je uveden v příloze č. 6. Zejména pro rok 2023 bude nutné vyřešit v návaznosti na vývoj státního rozpočtu financování realizace investičních akcí. Vývoj rozpočtu a střednědobého výhledu reaguje na trend nárůstu připravenosti zásadních staveb. To sebou nese i nárůst finančních potřeb na realizaci těchto staveb.

Do rozpočtu bylo zapracováno využití nového opatření v rámci Next Generation EU, které bude poskytnuto mimo jiné na nástroj na podporu oživení a odolnosti RRF (Recovery and Resilience Facility), v rámci kterého budou členské státy zpracovávat tzv. národní plány na podporu oživení a odolnosti, které stanoví agendu reform a investic dotčeného členského státu na roky 2021-2023. MD a SFDI počítá s využitím těchto prostředků v rámci RRF v oblasti dopravní infrastruktury a v rozpočtu SFDI a střednědobém výhledu jsou indikativně alokovány finanční prostředky na jednotlivé akce. V návaznosti na upřesňování pravidel použití těchto prostředků dojde zejména v průběhu roku 2021 k úpravě rozpočtu SFDI. Tato úprava může vést k navýšení objemu takto financovaných akcí nebo k náhradě indikativně uvedených prostředků RRF prostředky národními.

S ohledem na legislativně náročný, zdoluhavý a složitě predikovatelný proces přípravy dopravních staveb je rozpočet pro rok 2021 koncipován stejně jako pro předcházející roky, tedy tak, aby umožňoval v maximální možné míře zajistit flexibilní financování investičních akcí v návaznosti na úspěšné dokončení jejich přípravy, vysoutěžení a uzavření smluv na jejich realizaci. V případě, že vznikne v průběhu roku 2021 vyšší potřeba financování daných akcí, např. díky urychlení přípravy některých z nich, a tato potřeba bude vyšší než jaká je alokace uvedená v rozpočtu SFDI včetně aktuálních disponibilních prostředků SFDI, budou vedena jednání s Ministerstvem financí v návaznosti na vývoj státního rozpočtu s cílem navýšit rozpočet SFDI na pokrytí těchto akcí.

Rozpočet roku 2021 byl SFDI upraven na základě výsledků jednání Ministerstva dopravy s Ministerstvem financí. Struktura užití těchto prostředků v rozdělení na běžné a kapitálové výdaje je uvedena v následující tabulce.

Tabulka 1 – Struktura užití prostředků rozpočtu SFDI na rok 2021

v mil. Kč

Druh výdaje	Národní	EU	RRF	Celkem
Běžné výdaje	44 426	64	0	44 490
Kapitálové výdaje	46 099	21 913	15 000	83 012
Celkem*	90 525	21 977	15 000	127 502

*zaokrouhleno

Rozhodujícím faktorem pro sestavení rozpočtu je stejně jako v předchozích letech nutnost v maximální možné míře respektovat požadavky na:

- mandatorní výdaje, tj. zejména na opravy, údržbu a správu sítě,

- přípravu akcí dle vládou schváleného dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem),
- zajištění financování již rozestavěných akcí včetně dofinancování dobíhajících projektů,
- zahajování nově připravených akcí v souladu s Dopravní politikou ČR a návaznými strategickými dokumenty, zejména Dopravními sektorovými strategiemi, 2. fáze.

Celkový rozpočet ve výši 127,5 mld. Kč umožňuje financovat výše uvedené požadavky včetně investičních akcí. Na neinvestiční výdaje je alokováno celkem 44,5 mld. Kč a na investiční výdaje je alokováno celkem 83 mld. Kč. Výše finančních prostředků není konečná a v případě potřeby může být formou tzv. souvztažného navýšení příjmů a výdajů u zdrojů EU navýšena.

V průběhu roku 2021, resp. roku 2022 se předpokládá postupné dočerpávání prostředků OPD 2014-2020 alokovaných v předemtných prioritních osách a specifických cílech pro ŘSD a SŽ. V období střednědobého výhledu bude připraven značný objem jmenovitých investičních akcí 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.

Střednědobý výhled je sestaven dle aktuálních potřeb příjemců rozpočtu SFDI a pro rok 2022 celkem činí 144 mld. Kč a pro rok 2023 celkem činí 116,1 mld. Kč. Je nutné zdůraznit, že je potřeba zajistit rostoucí trend rozpočtu SFDI, který je podmínkou pro splnění cílů Národního investičního plánu ve vztahu k výstavbě hlavní infrastrukturní sítě silnic a železnic.

2 Strategický rámec sestavení rozpočtu a střednědobého výhledu

Za základ pro sestavování rozpočtu roku 2021 a střednědobého výhledu na období 2022 a 2023 byly použity zejména závěry obsažené ve schválené Dopravní politice a Dopravních sektorových strategiích - aktualizace 2017. Rozpočet respektuje, stejně jako v minulých letech, principiální zásadu směřování zdrojů primárně na krytí finančních potřeb především spojených s mandatorními 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 následující oblasti:

- mandatorní výdaje - jejich výše se řídí reálnou schopností efektivního využití prostředků a je nastavena zejména dle Dopravních sektorových strategií, 2. fáze, aktualizace 2017 - materiál zpracovaný Ministerstvem dopravy, tj.:
 - opravy a údržba sítě včetně zařízení služeb - osobních nádraží a dopravně významných vnitrozemských vodních cest,
 - 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 2021,
- nově zahajované akce s ohledem na jejich připravenost a reálnost data zahájení.

3 Shrnutí rozpočtu SFDI

Rozpočet SFDI pro rok 2021 a pro oba roky střednědobého výhledu je sestaven jako vyrovnaný.

SFDI nevykazuje žádné pohledávky ani závazky, které by nebyly v souladu s upraveným rozpočtem SFDI na rok 2020. V současné době není SFDI příjemcem žádného úvěru. Pro rok 2021 a další roky bude SFDI plnit roli finančního manažera úvěru EIB, jehož příjemcem je Česká republika zastoupená Ministerstvem financí v případě realizace akcí SŽ v rámci BC.

Podrobné údaje o plánovaných příjmech a výdajích v letech 2021, 2022 a 2023 jsou uvedeny v přílohách.

3.1 Příjmová strana rozpočtu

Při sestavování příjmové strany rozpočtu a střednědobého výhledu vycházel SFDI z aktuálních odhadů.

Tabulka 2 – Příjmy rozpočtu - národní

v mil. Kč

Druh příjmu	Rozpočet 2021
převody výnosů silniční daně	5 500
převody podílu z výnosů spotřební daně	8 200
poplatky za užívání dálnic a rychlostních silnic	5 800
převody výnosů z mýtného	12 500
dotace ze státního rozpočtu na krytí deficitu	56 724
úvěr EIB	1 801
Příjmy celkem bez započtení fondů EU	90 525

*zaokrouhleno

Daňové příjmy byly upraveny dle aktuální predikce Ministerstva financí.

Tabulka 3 – Příjmy rozpočtu - EU

v mil. Kč

Druh příjmu	Rozpočet 2021
OPD (2014-2020) EFRR - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	5 352
OPD (2014-2020) FS - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	11 277
OPD (2021-2027) - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	0
Komunitární programy - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	15
CEF - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	5 334
RRF	15 000
Fondy EU celkem	36 977
Příjmy celkem se započtením fondů EU	127 502

*zaokrouhleno

3.2 Výdajová strana rozpočtu**Přehled výdajů dle účetních okruhů**

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

Tabulka 4 – Přehled národních i EU výdajů SFDI dle účetních okruhů v roce 2021

v mil. Kč

	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
I. Účetní okruh	44 041	82 955	126 996
II. Účetní okruh	449	58	507
CELKEM	44 490	83 012	127 502

*zaokrouhleno

Přehled výdajů SFDI podle kategorií užití finančních prostředků je uveden v následujících tabulkách.

Tabulka 5 – Přehled celkových národních výdajů podle užití dle zákona o SFDI v roce 2021 – I. účetní okruh

Níže uvedená tabulka uvádí předpokládané výdaje rozpočtu SFDI v členění ve shodě s účelem fondu a podle jednotlivých akcí v relevantních oblastech pro období roku 2021.

v mil. Kč

Výdaje rozpočtu dle účelu fondu			
	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
CELKEM	44 035	46 045	90 080
výstavba, modernizace, opravy, údržba nebo správa silnic nebo dálnic	20 890	28 131	49 021
výstavba nebo modernizace drah, s výjimkou lanových drah, které neslouží k zajišťování dopravní obslužnosti, výstavba nebo modernizace zařízení služeb nebo oprav, údržba nebo provozování celostátních nebo regionálních drah nebo zařízení služeb	21 956	12 969	34 925
výstavba, modernizace, opravy, údržba nebo správa dopravně významných vnitrozemských vodních cest nebo movitých nebo nemovitých věcí užívaných za účelem provozování přístavu ve Spolkové republice Německo ve městě Hamburk, které jsou ve vlastnictví České republiky nebo které má Česká republika v pronájmu na dobu delší než 10 let	112	1 393	1 505
opatření ke zvýšení bezpečnosti nebo plynulosti dopravy nebo opatření ke zpřístupňování dopravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace	0	1 017	1 017
výstavba nebo opravy cyklistických stezek nebo zřízení jízdních pruhů pro cyklisty na místních komunikacích	0	602	602
projekty a expertní činnost	16	0	16
zavedení nebo provozování systému elektronického mýtného a telematické systémy	1 061	1 460	2 521
výstavba, modernizace, nebo opravy místních komunikací nebo veřejně přístupných účelových komunikací v místech, kde stavební objekty těchto místních komunikací nebo veřejně přístupných účelových komunikací kříží dálnice, silnice, celostátní nebo regionální dráhy nebo dopravně významné vnitrozemské vodní cesty, nebo opravy staveb vodních děl, jimiž bylo v souvislosti s výstavbou, modernizací nebo opravou dálnice, silnice nebo celostátní nebo regionální dráhy upraveno, změněno nebo zřízeno koryto vodního toku	0	433	433
náklady související s vybavením letišť technickými nebo obdobnými prostředky sloužícími k ochraně civilního letectví před protiprávními činy	0	40	40

* zaokrouhleno

Tabulka 6 – Přehled celkových EU výdajů podle užití dle zákona o SFDI v roce 2021 - I. účetní okruh

Níže uvedená tabulka uvádí předpokládané výdaje rozpočtu SFDI v členění ve shodě s účelem fondu a podle jednotlivých akcí v relevantních oblastech pro období roku 2021.

v mil. Kč

Výdaje rozpočtu dle účelu fondu			
	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
CELKEM	6	36 909	36 915
výstavba, modernizace, opravy, údržba nebo správa silnic nebo dálnic	0	15 168	15 168
výstavba nebo modernizace drah, s výjimkou lanových drah, které neslouží k zajišťování dopravní obslužnosti, výstavba nebo modernizace zařízení služeb nebo oprav, údržba nebo provozování celostátních nebo regionálních drah nebo zařízení služeb	2	20 310	20 312
výstavba, modernizace, opravy, údržba nebo správa dopravně významných vnitrozemských vodních cest nebo movitých nebo nemovitých věcí užívaných za účelem provozování přístavu ve Spolkové republice Německo ve městě Hamburk, které jsou ve vlastnictví České republiky nebo které má Česká republika v pronájmu na dobu delší než 10 let,	0	337	337
opatření ke zvýšení bezpečnosti nebo plynulosti dopravy nebo opatření ke zpřístupňování dopravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace	0	92	92
zavedení nebo provozování systému elektronického mýtného a telematické systémy	4	953	957
Multimodální překladiště	0	50	50

* zaokrouhleno

Tabulka 7 – Výdaje na činnost SFDI v roce 2021 – II. účetní okruh

v mil. Kč

Náklady na činnost SFDI - II. účetní okruh (aparát) v rozdělení na běžné a kapitálové výdaje						
Národní prostředky	upravený 2020			2021		
	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
Výdaje na platy vč. pojištění, zákonných odvodů a FSKP (vč. členů Výboru a DR)	108,3		108,3	109		109
Emise a provize za prodej dálničních kuponů / provoz IS EDAZ a provize za zajištění úhrady časového poplatku	343		343	158		158
Vývoj, poradenství a provoz IS EDAZ	45	118	163		10	10
Příprava PPP	15		15	30		30
IT služby, provoz informačních systémů (ekonomický, účetní, personální), transformace IT a jeho zabezpečení vč. IT vybavení	6	5	11	41	7	48
Vzdělávání zaměstnanců	2		2	2		2
Konzultační, poradenské a právní služby	12		12	21		21
Budova vč. vybavení a provozu úřadu	6	10	16	17	15	32
Nájemné (prostory, vozidla) - kontrola, supervize	3	1	4	2		2
Expertizy, posudky, zpracování ceníků a normativů	4	5	10	3	15	18
Spisová služba		6	6		7	7
Ostatní (cestovné, poštovné, pojištění, ochranné pomůcky a další drobné výdaje)	8		8	8		8
Celkem prostředky Národní*	551	145	697	391	54	445

Tabulka 8 – Výdaje SFDI hrazené v rámci technické pomoci OPD v roce 2021 – II. účetní okruh

v mil. Kč

Prostředky EU	upravený 2020			2021		
	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
Výdaje na platy vč. pojištění, zákonných odvodů a FSKP	46		46	46		46
IT služby, provoz informačních systémů (ekonomický, účetní, personální), transformace IT a jeho zabezpečení	2	1	3	6	4	10
Vzdělávání zaměstnanců	1		1	1		1
Budova SFDI	2		2	1		1
Nájemné (prostory, vozidla) - kontrola, supervize	3		3	4		4
Ostatní (cestovné, poštovné, pojištění a další drobné výdaje)	1		1	1		1
Celkem prostředky EU (Technická pomoc)*	55	1	56	59	4	63

*zaokrouhleno

Tabulka 9 – Celkové výdaje na činnost SFDI v roce 2021 – II. účetní okruh

v mil. Kč

	upravený 2020			2021		
	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
Náklady na činnost SFDI (Národní + EU)*	606	146	752	449	58	507

*zaokrouhleno

V druhém účetním okruhu jsou uvedeny náklady na činnost aparátu. Nejvýznamnějšími z nich jsou v roce 2021 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 návrh, vývoj, implementaci a správu IS EDAZ. V roce 2020 státní podnik CENDIS IS EDAZ vyvine, zajistí stacionární a mobilní kontrolu a následně ho bude po dobu 4 let provozovat a rozvíjet, stejně jako poskytovat služby kontroly. Dále jsou v rámci projektu „elektronické dálniční známky“ zohledněny náklady na zajištění úhrady časového poplatku na fyzických obchodních místech, jejichž dodavatelem bylo na základě výběrového řízení vybráno sdružení státní podnik Česká pošta a akciová společnost ČEPRO provozující síť čerpacích stanic EuroOil s provizí ve výši 2,3 % z úhrady. Dalšími náklady v rámci zajištění „elektronické dálniční známky“ jsou náklady na platební bránu, která bude využita v rámci státem zajišťované úhrady časového poplatku prostřednictvím internetu a náklady na platební terminály, které budou umístěny v platebních kioscích u hraničních přechodů.

Náklady na platy zahrnují platy zaměstnanců SFDI ve služebním i pracovním poměru, dohody o pracovní činnosti a provedení práce, odměny členů Výboru a Dozorčí rady včetně zákonných

odvodů SP a ZP a FKSP. V rámci projednávání návrhu rozpočtu SFDI bylo ze strany MF zamítnuto požadované navýšení o 3 služební místa v souvislosti s agendou „elektronické dálniční známky“. Tato agenda bude zajištěna stávajícími zaměstnanci ve spolupráci s externím dodavatelem.

Náklady na přípravu PPP zahrnující dočerpání stávající smlouvy včetně využití opce s poradci realizujícími poradenské služby v souvislosti s výběrem dodavatele na D4 viz kapitola 5.2 a prostředky na poradenství v rámci přípravy PPP projektu D35.

Náklady na IT služby, provoz informačních systémů a transformaci IT SFDI jsou výrazně navýšeny oproti nákladům roku 2020, a to z toho důvodu, že byla identifikována potřeba transformovat IT SFDI a zavést ISO normy. Tato potřeba souvisí mimo jiné s projektem „elektronické dálniční známky“. V roce 2020 proběhla analýza systémů SFDI a jejich provozu poradci v oblasti kybernetické bezpečnosti a byla doporučena řada opatření, která budou postupně naplňována. V rámci uvedených nákladů jsou zahrnuty náklady na úpravu či rozvoj některých systémů a zajištění dokumentací k nim, zajištění provozovatelů systémů, dále jsou započteny náklady na posílení internetové konektivity v SFDI, přenesení některých poskytovaných služeb do cloudových řešení a realizace dalšího zabezpečení systémů SFDI i v souvislosti s hrozbami v oblasti kybernetické bezpečnosti.

Náklady na konzultační, poradenské a právní služby zahrnují náklady na zabezpečení nové IT infrastruktury formou služby, zabezpečení datového centra, změnu způsobu zálohování migrace do online řešení v rámci činnosti úřadu, poradenství manažera, činnost architekta v oblasti kybernetické bezpečnosti a řešení bezpečnostních událostí a dále další poradce, např. oblast BIM, či náklady na audit účetní závěrky.

Náklady na budovu zahrnují investiční náklady na rekonstrukci prostor v přízemí, kde budou realizovány kanceláře, které budou pronajaty Správě železnic, která již využívá v rámci budovy i další prostory. V rámci neinvestičních nákladů se jedná o opravy a údržbu, kdy vzhledem ke stáří budovy dochází poměrně často k nutným zásahům, např. při haváriích odpadů či potrubí. V plánu oprav je také výměna podlahových ploch, výmalba kanceláří a výměna rozvodů elektrické energie a datové kabeláže. Tyto aktivity budou realizovány ve spolupráci se Správou železnic.

Náklady na expertízy, 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 činí 127,5 mld. Kč. V případě potřeby u realizace investičních projektů může být formou, tzv. souvztažného navýšení příjmů a výdajů u zdrojů EU navýšena.

Tabulka 10 – Rozdělení výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců v roce 2021

v mil. Kč

Členění výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců v roce 2021						
Příjemce	Národní (vč. EIB)	OPD 2014-2020	CEF	RRF	Ostatní fondy EU	Celkem
ŘSD	45 312	7 479	90	8 112	7	61 000
SŽ	34 810	6 461	5 244	6 558	2	53 074
ŘVC	1 185	0	0	331	6	1 522
Ostatní příjemci	9 217	2 689	0	0	0	11 906
Výdaje celkem*	90 525	16 628	5 334	15 000	15	127 502

* zaokrouhleno

3.4 Analytický rozklad akcí rozpočtu

V příloze č. 4 a 5 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 a provozní výdaje včetně mýta,
- ostatní globální položky (např. protihlukové stěny, zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech),
- 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.

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.

Tabulka 11 – Analytický rozklad akcí ŘSD - národní zdroje v roce 2021

v mil. Kč

Druh výdaje	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
Celkem opravy, údržba a provozní výdaje vč. mýta	19 135	1 460	20 595
v tom: Opravy a údržba	15 413	0	15 413
v tom: Mýto a telematika	1 061	1 460	2 521
v tom: Provozní výdaje	2 661	0	2 661
Ostatní programy (globální položky)	66	1 025	1 091
Příprava akcí	430	2 700	3 130
Akce v realizaci včetně doplatků	0	10 437	10 437
Akce nově zahajované	0	10 060	10 060
Celkem*	19 631	25 682	45 312

*zaokrouhleno

Tabulka 12 – Analytický rozklad akcí ŘSD - součet za všechny zdroje

v mil. Kč

Druh výdaje	2021 celkové výdaje	2022 celkové výdaje	2023 celkové výdaje
Celkem opravy, údržba a provozní výdaje vč. mýta	21 114	20 123	20 300
v tom: Opravy a údržba	15 413	14 350	14 750
v tom: Mýto a telematika	3 041	3 059	2 782
v tom: Provozní výdaje	2 661	2 714	2 768
Ostatní programy (globální položky)	1 216	1 248	1 140
Příprava akcí	3 130	3 130	3 130
Akce v realizaci včetně doplatků	22 790	48 872	27 882
Akce nově zahajované	12 750		
Celkem*	61 000	73 373	52 452

*zaokrouhleno

Tabulka 13 – Analytický rozklad akcí SŽ - národní zdroje v roce 2021

v mil. Kč

Druh výdaje*	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
Celkem opravy, údržba a provozní výdaje	21 826	210	22 036
Ostatní programy (globální položky)	7	2 567	2 574
Příprava akcí	21	1 407	1 428
Akce v realizaci včetně doplatků	0	7 061	7 062
Akce nově zahajované	0	1 710	1 710
Celkem**	21 854	12 955	34 810

*částky jsou uvedeny bez DPH – SŽ je plátcem DPH, **zaokrouhleno

Tabulka 14 – Analytický rozklad akcí SŽ - součet za všechny zdroje

v mil. Kč

Druh výdaje*	2021 celkové výdaje	2022 celkové výdaje	2023 celkové výdaje
Celkem opravy, údržba a provozní výdaje	22 036	26 206	26 843
Ostatní programy (globální položky)	3 847	4 970	3 695
Příprava akcí	1 428	1 628	1 780
Akce v realizaci včetně doplatků	22 267	29 270	24 426
Akce nově zahajované	3 497		
Celkem**	53 074	62 073	56 744

*částky jsou uvedeny bez DPH – SŽ je plátcem DPH, **zaokrouhleno

Tabulka 15 – Analytický rozklad akcí ŘVC - národní zdroje v roce 2021

v mil. Kč

Druh výdaje	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
Celkem opravy, údržba a provozní výdaje	42	0	42
Ostatní programy (globální položky)	0	130	130
Příprava akcí	0	90	90
Akce v realizaci včetně doplatků	0	875	875
Akce nově zahajované	0	49	49
Celkem	42	1 144	1 186

*zaokrouhleno

Tabulka 16 – Analytický rozklad akcí ŘVC - součet za všechny zdroje

v mil. Kč

Druh výdaje	2021 celkové výdaje	2022 celkové výdaje	2023 celkové výdaje
Celkem opravy, údržba a provozní výdaje	42	42	42
Ostatní programy (globální položky)	130	100	80
Příprava akcí	90	90	90
Akce v realizaci včetně doplatků	1 212	768	17
Akce nově zahajované	49	551	1 583
Celkem*	1 523	1 551	1 812

*zaokrouhleno

4 Střednědobý výhled

4.1 Střednědobý výhled

V souladu s § 5a zákona č. 104/2000 Sb. v platném znění je součástí rozpočtu pro rok 2021 také střednědobý výhled na dva následující roky. Původním legislativním záměrem sestavení střednědobého výhledu bylo 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 2022 a 2023 počítá SFDI s výrazným čerpáním fondů EU, a to jak OPD, CEF, tak i RRF v řádu desítek mld. Kč, viz níže uvedené přehledy. Ve střednědobém výhledu na roky 2022 a 2023 je zřízena společná globální položka pro státní investory ŘSD a SŽ, ve které jsou alokovány finanční prostředky pro zajištění postupného financování jmenovitých investičních akcí. Indikativní rozpis této globální položky je uveden v příloze č. 6. Zejména pro rok 2023 bude nutné vyřešit v návaznosti na vývoj státního rozpočtu financování realizace investičních akcí.

U příjemců ŘSD a SŽ bude do konce roku 2020 docházet k postupnému uzavírání smluv na realizaci jednotlivých akcí dle rozpočtu SFDI na rok 2020. Současně v průběhu roku 2021 budou uzavírány další smlouvy na realizaci 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. Do roku 2023 dojde k postupnému dočerpání prostředků OPD 2014-2020 alokovaných v předemtných prioritních osách a specifických cílech, naopak zahájeno bude čerpání OPD 2021-2027, u kterého je však celkový objem pro jednotlivé oblasti dosud neznámý.

V období střednědobého výhledu bude připraven značný objem jmenovitých investičních akcí ŘSD a SŽ. SFDI počítá s navýšenými finančními prostředky v letech 2022 na krytí financování těchto investičních akcí, čímž bude zachována proporcionalita kapitálových a běžných výdajů rozpočtu obdobně jako v předcházejících letech. 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 a případně projektů PPP.

Je potřeba zdůraznit, že rostoucí trend rozpočtu SFDI odpovídá a je podmínkou pro splnění cílů Národního investičního plánu ve vztahu k výstavbě hlavní infrastrukturní sítě silnic a železnic.

Tabulka 17 – Příjmy střednědobého výhledu – národní (předpoklad SFDI)

v mil. Kč

Druh příjmu	výchled rozpočtu 2022	výchled rozpočtu 2023
převody výnosů silniční daně	5 500	5 500
převody podílu z výnosů spotřební daně	8 400	8 500
poplatky za užívání dálnic a rychlostních silnic	6 100	6 300
převody výnosů z mýtného	13 000	13 000
dotace ze státního rozpočtu na krytí deficitu	30 372	30 069
úvěr EIB	2 653	2 656
Příjmy celkem bez započtení fondů EU	66 025	66 025
dotace ze státního rozpočtu na krytí deficitu – kryto příjmy z RRF**	25 000	0
Příjmy celkem bez započtení fondů EU (vč. dotace ze státního rozpočtu na krytí deficitu – kryto příjmy z RRF)	91 025	66 025

* zaokrouhleno

** pouze indikativně

Tabulka 18 – Příjmy střednědobého výhledu – EU (indikativní výhled)

v mil. Kč

Druh příjmu	výchled rozpočtu 2022	výchled rozpočtu 2023
OPD (2014-2020) EFRR - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	6 794	0
OPD (2014-2020) FS - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	2 795	1 217
OPD (2021-2027) - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	8 688	18 828
Komunitární programy - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	0	0
CEF (2014-2020) - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	3 707	2 825
CEF (2021-2027) - dotace ze státního rozpočtu na projekty EU	1 000	2 272
RRF	30 035	24 917
Fondy EU celkem	53 019	50 060
Příjmy celkem se započtením fondů EU	119 044	116 085
Příjmy celkem se započtením fondů EU (vč. příjmů z RRF)**	144 044	116 085

* zaokrouhleno

** pouze indikativně

Prostředky na projekty EU se v rámci státního rozpočtu rozpočtují pouze na rok 2021. V letech 2022 a 2023 jsou uvedeny pouze indikativně.

Tabulka 19 – Výdaje střednědobého výhledu (indikativní)

v mil. Kč

Druh výdaje	výchled rozpočtu 2022	výchled rozpočtu 2023
Výdaje z národních zdrojů (vč. EIB)	66 025	66 025
Výdaje na projekty EU - OPD (2014-2020)	9 589	1 217
Výdaje na projekty EU - OPD (2021-2027)	8 688	18 828
Výdaje na projekty EU - Komunitární programy (CEF 2014 - 2020)	3 707	2 825
Výdaje na projekty EU - Komunitární programy (CEF 2021 - 2027)	1 000	2 272
RRF	30 035	24 917
Výdaje celkem	119 044	116 085
Výdaje z národních zdrojů – kryto příjmy z RRF**	25 000	0
Výdaje celkem (vč. příjmů z RRF**)	144 044	116 085

* zaokrouhleno

** pouze indikativně

5 Příprava finančního plánování a související oblasti

V této části předkládaného rozpočtu jsou zmíněny hlavní systémové problematické okruhy související s realizací investičních akcí.

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. Nicméně dofinancování těchto akcí, případně zahájení jejich realizační části, bude nutné financovat z národních zdrojů. Postup přípravy projektů je upraven směrnicí Ministerstva dopravy číslo V-1/2012 a V-2/2012.

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 zařazeny do tohoto rozpočtu podmíněně a k jejich financování dojde v souladu s postupy uvedenými v tomto rozpočtu při splnění daných náležitostí.

5.2 Příprava projektu PPP D4

Ministerstvo dopravy ČR oznámilo v roce 2015 záměr realizovat pilotní projekt formou PPP - partnerství veřejného a soukromého sektoru z důvodu potřeby realizace pilotního projektu pro získání zkušeností s tímto typem zajištění veřejné infrastruktury pro vyhodnocení vhodnosti jeho širší využitelnosti v budoucím období.

Na úsek dálnice D4 mezi Prahou a Pískem byla vyhotovena studie proveditelnosti, která doporučila k realizaci výstavbu formou PPP úsek „křižovatka II/118 až Mírotice rozšíření“, spolu se zahrnutím do provozu a údržby úseky „Skalka – křižovatka II/118“ a „Mírotice - MÚK Krašovice“ (na I/20 před Pískem). Projekt tedy zahrnuje cca 32 km "greenfieldového" úseku (model DBFOM tj. Design, Build, Finance, Operate and Maintain) a cca 16 km "brownfieldového" úseku (model O&M tj. Operate and Maintain).

Vláda svým usnesením č. 4 z 13. 1. 2016 schválila odůvodnění významné veřejné zakázky pro realizaci tohoto projektu formou PPP. V návaznosti na toto rozhodnutí vlády byly učiněny kroky pro akceleraci investorské přípravy jednotlivých stavebních úseků. MD paralelně ve spolupráci se SFDI vyhlásilo otevřené výběrové řízení pro zajištění poradenských služeb souvisejících s přípravou a realizací výběrového řízení na samotného koncesionáře. Výběrové řízení na zajištění poradenských služeb pro výběr koncesionáře bylo vypsáno koncem roku 2016 a dne 27. 11. 2017 byla ze strany MD a SFDI podepsána Smlouva o poskytování poradenských služeb s konsorciem White & Case, Česká spořitelna a Obermeyer Helika.

Na základě usnesení vlády ČR č. 4 a v návaznosti na ukončení výběru poradce pro uzavření koncesionářské smlouvy koncem roku 2017 probíhaly v roce 2018 a 2019 činnosti směřující k samotnému výběru koncesionáře pro projekt PPP D4. Zadávací řízení na výběr koncesionáře formou řízení se soutěžním dialogem bylo zahájeno dne 9. 5. 2018 (ev. č. ve Věstníku VZ: Z2018-008731, ID VZ0046188, veřejná zakázka s názvem „Projektování, výstavba, financování,

provozování a údržba dálnice D4 v úseku Háje - Mírotice a provozování a údržba existujících přílehlých úseků Skalka - Háje a Mírotice - Krašovice, projekt PPP“).

Zároveň byly v průběhu roku spuštěny webové stránky informující o vývoji projektu na adrese <http://www.pppd4.cz>. Lhůta pro předložení žádostí o účast v zadávacím řízení uplynula dne 19. 7. 2018. Následně MD ve spolupráci se SFDI a s vybraným poradcem prováděli vyhodnocení podaných žádostí o účast (celkem bylo podáno 7 žádostí o účast). Dne 9. 11. 2018 zadavatel oznámil dodavatelům výsledek posouzení žádostí o účast a výsledek omezení počtu zájemců na 4 účastníky v souladu se zadávací dokumentací. Proti oznámení zadavatele o výsledku posouzení žádostí o účast nebyly podány námitky a MD a SFDI tak mohlo přikročit k dalšímu kroku, kterým bylo příprava dokumentů umožňující samotné vedení soutěžního dialogu v průběhu roku 2019 s původně vybranými čtyřmi účastníky (příprava návrhu koncesionářské smlouvy včetně všech příloh, zprovoznění datového úložiště atd.). V návaznosti na odeslanou výzvu k účasti v soutěžním dialogu MD/SFDI bohužel obdrželo zprávu od jednoho z vybraných účastníků zadávacího řízení, který z důvodů na své straně oznámil, že ze zadávacího řízení odstupuje. Z tohoto důvodu byl nadále veden soutěžní dialog s třemi uchazeči.

Od dubna 2019 pak probíhala samotná jednání v soutěžním dialogu. Celkově se v roce 2019 uskutečnila tři kola soutěžního dialogu se všemi třemi účastníky (celkem 5 jednacích dní pro každého účastníka). Poslední kolo soutěžního dialogu pak bylo realizováno v lednu 2020. V návaznosti na ukončení jednání v soutěžním dialogu se v průběhu roku 2020 plánují kroky směřující k uzavření koncesionářské smlouvy.

Dne 13. 12. 2019 byl smluvními stranami podepsán dodatek č. 1 k poradenské smlouvě, kterým se do připravované koncesionářské smlouvy implementuje řízení projektu a vzájemných vztahů mezi koncesionářem a zadavatelem s využitím metody BIM (building information modelling) a doobjednává se provedení propočtu „hodnoty za peníze“, kterým se porovná výhodnost realizace projektu formou PPP ve srovnání s formou tradičních veřejných zakázek tak, aby PSP mohla přijmout v souladu s §18c zákona č. 13/1997 Sb. k projektu informovanější rozhodnutí. Dodatkem č.1 byla celková smluvní částka za poradenské služby navýšena na 31,2 mil. Kč bez DPH.

MD a SFDI od projektu PPP očekává zejména zajištění výstavby a provozování ucelených celků dopravní infrastruktury a vyšší kvalitu provedených prací bez okamžitého požadavku na krytí investičních nákladů z národních zdrojů. Činnosti poradce i budoucí platby soukromému partnerovi budou hrazeny z finančních prostředků SFDI v souladu s § 2 odst. 1 písm. h) zákona č. 104/2000 Sb., o SFDI v platném znění. V roce 2021 se předpokládá uzavření koncesionářské smlouvy s vítězným uchazečem a zahájení prvních prací na výstavbě pilotního projektu dálnice D4.

V rámci přípravy dalších projektů, např. D35 realizovaných potenciálně jako PPP jsou v rozpočtu alokovány prostředky na poradenství.

5.3 Program SFDI na podporu zavádění ETCS

Veřejná podpora pro vybavování palubními jednotkami ETCS^[1] je poskytována v rámci OPD 2014 – 2020 v rámci programu „Zajištění interoperability v železniční dopravě“, a to v rámci podprogramu č. 1 „Implementace subsystému řízení a zabezpečení ETRMS“^[2] – Evropský systém řízení železniční dopravy.

Veřejná podpora SA.44621 (2016/N) „Zajištění interoperability v železniční dopravě“ byla schválena Rozhodnutím Evropské komise dne 7. 4. 2017, ke kterému byl vydán opravný akt ke dni 4. 9. 2017. Cílem programu veřejné podpory je dosažení interoperability prostřednictvím pěti podprogramů. Rozhodnutí definuje veřejnou podporu ve výši 2,5 mld. Kč a dobu trvání veřejné podpory do 5. 9. 2022. ČR požádala o prodloužení notifikace a následně na to bylo vydáno rozhodnutí „Státní podpora SA.55861 (2019/N) – Česká republika – Prodloužení CZ ERTMS ze dne 27. 2. 2020“. V rámci změnové notifikace byla prodloužena doba pro poskytování veřejné podpory do 31. 12. 2022 a navýšena alokace na 3,4 mld. Kč.

Maximální výše kompenzace v případě palubní jednotky ETCS činí 6 750 tis. Kč na jedno vozidlo. Pokud se jedná o veřejnou podporu na schválení prototypu vozidla s ETCS, je možné přidělit podporu ve výši 23,4 mil. Kč. Veřejná podpora nesmí přesáhnout 85 % uznatelných nákladů projektu.

V rámci OPD 2014 - 2020 tento program spadá do prioritní osy 1 „Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu“, do specifického cíle 1.5 „Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku“.

Program veřejné podpory „Zajištění interoperability v železniční dopravě“ spadá pod programovou dokumentaci ev. č. 127 77 „Podpora financování dopravy“ s následujícími tituly ev. č. 127 D77 20 - OPD 2014 -2020 - MD a ev. č. 127 D77 30 – OPD 2014 – 2020 SFDI, kdy subtitemem je ev. č. 127 D77 21 „Zajištění interoperability v železniční dopravě“.

Vzhledem k tomu, že alokace v rámci schváleného OPD bude v 2019, resp. 2020 již plně rozdělena, je nutné vybavování železničních vozidel palubními jednotkami ETCS financovat z národních zdrojů v rámci rozpočtu SFDI. Možnost financování palubních jednotek prostřednictvím SFDI vyplývá z § 2 odst. o) zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů.

V roce 2020 byla SFDI vypsána pravidla pro poskytnutí příspěvku (s termínem pro podání projektových záměrů do 31. 10. 2020), vyhodnocení předložených žádostí a schválení alokace pro jednotlivé příjemce bude probíhat následně. Smlouvy budou uzavírány s jednotlivými příjemci až v roce 2022 v souladu se střednědobým výhledem rozpočtu SFDI z důvodu termínu dodání palubních jednotek ETCS. Rovněž v roce 2021 se předpokládá vypsání nové výzvy pro poskytnutí příspěvku s tím, že výdaje budou hrazeny v roce 2023 v souladu se střednědobým výhledem rozpočtu SFDI. Realizací programu je podporováno zajištění souladu s technickými specifikacemi interoperability v železniční dopravě, což je jeden ze základních předpokladů pro vytváření jednotného evropského železničního prostoru, prostřednictvím kterého bude zajištěna vyšší

^[1] ETCS (European Train Control System) - evropský vlakový zabezpečovací systém, který umožňuje jednak předávat osobě řídící drážní vozidlo informace o povolené rychlosti, a jednak neustále kontrolovat, že osoba řídící drážní vozidlo tyto pokyny dodržuje. Prostřednictvím systému ETCS předává traťová část do vlaku palubní části systému informace, které umožňují neustále zjišťovat maximální povolenou rychlost daného vlaku;

^[2] ERTMS - European Rail Traffic Management System - Evropský systém řízení železniční dopravy. Národní implementační plán ERTMS vč. Národní přílohy je k dispozici na této adrese Ministerstva dopravy ČR: <https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Drazni-doprava/Evropska-unie-na-zeleznici/Evropska-unie-na-zeleznici-Interoperabilita/NIP-ERTMS-2017.pdf.aspx?lang=cs-CZ>

konkurenceschopnost železniční dopravy, jakožto druhu dopravy šetrnějšího k životnímu prostředí a veřejnému zdraví.

Předmětem podpory je vybavování železničních vozidel palubními jednotkami ETCS nebo modernizace (upgrade) palubních jednotek ETCS již instalovaných na vozidlech na novější verzi dle technických požadavků správce infrastruktury, definovaných především v Národním implementačním plánu ERTMS (dále jen „NIP ERTMS“) a pokynu provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy „Testy kompatibility palubních a traťových částí systému ERTMS/ETCS úrovně 2“ v platném znění. V současné době se předpokládá instalace palubní části ETCS minimálně verze 2.3.0d a vyšší na kolejová vozidla již provozovaná, anebo nově pořizovaná.

Podle NIP ERTMS se předpokládá zajistit implementaci systému ETCS nejméně na přibližně 1 400 km tratí. Pro zajištění potřebné funkčnosti je potřeba vybavit vozidla palubními jednotkami ETCS. Do roku 2025 bude nutné jednotkami ETCS vybavit přibližně 1 500 železničních vozidel.

Tratě sítě TEN-T, na které se vztahuje povinnost instalovat a využívat ERTMS, představují cca 26 % rozsahu celé železniční sítě ČR, na kterých probíhá přes 80 % veškerých dopravních výkonů české železnice.

Vybavení tratí spadající do hlavní sítě TEN-T systémem ERTMS je nutno organizovat tak, aby bylo dosaženo cílového stavu v termínech stanovených příslušnými dokumenty, přitom je nutno mít na zřeteli, že systém ETCS je reálně nasazovat až na již modernizované tratě.

Pro zajištění funkčnosti ETCS je nezbytné zajistit souběžně se zprovozněním jednotlivých traťových instalací i odpovídající počet vozidel vybavených palubní částí ETCS. Pro efektivní využití investic do pevné části ETCS je ideální vybavování vozidel v mírném předstihu před vybavováním tratí, aby bylo možno zahájit výhradní provoz pod dohledem ETCS bezprostředně po dobudování traťové části ETCS na ucelených traťových úsecích dostatečné délky.

Nárůst počtu vozidel vybavených ETCS bude tvořen jak vozidly novými, tak i vozidly již provozovanými. Nároky na investiční náklady na vybavování vozidel ETCS jsou značné a s ohledem na nezbytně nutné zachování, resp. posílení konkurenceschopnosti železniční dopravy, je nutné zajistit odpovídající úroveň zapojení veřejných prostředků do financování těchto investic.

Cílem resortu dopravy je prostřednictvím systému ETCS dosáhnout zejména zvýšení bezpečnosti, efektivního využívání železničních tratí a tím také konkurenceschopnosti železniční dopravy. Vzhledem k tomu, že teprve zavedením výhradního provozu vlaků pod dohledem systému ETCS lze dosáhnout požadovaného zvýšení úrovně bezpečnosti železnice, Ministerstvo dopravy chce podpořit a motivovat dopravce k vybavení jejich vozidel. ETCS je dále stimulačním prvkem pro obnovu vozového parku dopravců, kdy jsou navíc moderní vozidla výkonnější, což také přispívá k lepšímu využití kapacity dráhy a využívání infrastruktury na odpovídající parametry.

5.4 Příprava vysokorychlostních tratí, resp. programu 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, dojde od roku 2021 k postupnému výraznému navyšování finanční potřeby. Od roku 2020 dochází k uzavírání smluv na zhotovení dokumentace k územnímu řízení jednotlivých provozních úseků VRT a od roku 2023 by mělo docházet k uzavírání smluv na zhotovení dokumentace ke stavebnímu povolení. Zdrojové krytí této předprojektové a projektové investiční přípravy se předpokládá zejména z národních zdrojů rozpočtu SFDI. Pro další přípravu VRT jsou v rozpočtu pro rok 2021 Správy železnic alokovány finanční prostředky ve výši cca 266 mil. Kč, pro rok 2022 ve výši cca 414 mil. Kč a pro rok 2023 ve výši cca 545 mil. Kč. Po roce 2025 je plánováno zahájení výstavby prvních úseků VRT, kdy budou Správou železnic nárokovány finanční prostředky na tento účel ve výši přes 20 mld. Kč za rok. Je nutné pro splnění výstavby VRT tyto částky v dalších rozpočtech alokovat.

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 Dětmárovice - 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/grantu 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 grantu 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.

Úvěr je určen na 8 úseků železničních koridorů na hlavní transevropské dopravní síti. V roce 2021 předpokládáme celkové očekávané čerpání úvěru z EIB ve výši 1,8 mld. Kč. Očekávané čerpání úvěru bude využito zejména na realizaci akcí Blending Call (Velim - Poříčany, BC, Dětmárovice - Petrovice u K. - státní hranice PR, BC). Zbývající prostředky budou využity na přípravu následujících akcí: Ústí n. O. - Brandýs n. O. - původní stopa, BC, Adamov - Blansko, BC, Brno-Maloměřice St.6 - Adamov, BC, Lipník n. B. - Drahotuše, BC, Choceň - Uhersko, BC Polom - Suchdol n. O., BC.

5.6 Problematika 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 2019, poskytoval každoročně jako mimořádný příspěvek na tento účel finanční prostředky v rozpětí od 2 mld. Kč do 4,4 mld. Kč, celková výše prostředků poskytnutých za dané období převyšuje 20 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 v rozpočtu SFDI pro rok 2021.

6 Finanční perspektiva 2014 - 2020 a příprava nové finanční perspektivy

6.1 Operační program Doprava 2014 - 2020

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.

Programy pro programové období 2014 - 2020 byly vymezeny Usnesením vlády ČR č. 867 ze dne 28. listopadu 2012, zastřešujícím strategickým dokumentem je tzv. Dohoda o partnerství. **Dohoda o partnerství** byla schválena Evropskou komisí dne 26. srpna 2014 a stanovila alokace pro jednotlivé operační programy v rámci ČR.

Operační program Doprava 2014 - 2020 svým zaměřením navazuje na OPD 2007 - 2013. Přípravou a řízením OPD na léta 2014 - 2020 bylo Usnesením vlády ČR č. 867 ze dne 28. listopadu 2012 pověřeno Ministerstvo dopravy. SFDI vykonává funkci Zprostředkujícího subjektu OPD pro ty oblasti podpory, které jsou v souladu s účelem SFDI.

OPD 2014 - 2020 vychází z Dopravní politiky ČR pro období 2014 - 2020 s výhledem do roku 2050 a jejích návazných strategických dokumentů, především Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem do roku 2050).

Alokace Operačního programu Doprava 2014 - 2020 k 30. 6. 2020 činila 121,2 mld. Kč.

Evropská komise schválila OPD 2014 - 2020 dne 11. 5. 2015 a výzvy k předkládání projektů byly Ministerstvem dopravy vyhlášovány průběžně od listopadu 2015. Výzvy jsou vyhlášovány jako průběžné nebo jako kolové. OP Doprava vyhlásil k 30. 6. 2020 výzvy v objemu 157,1 mld. Kč, což představuje **129,6 % celkové alokace programu**. U průběžných výzev je aktuálně nejzazší datum příjmů žádostí o podporu ke dni 30. 6. 2023. Návazně probíhá proces hodnocení projektů a jednotlivé projekty jsou schvalovány k financování.

K 30. 6. 2020 byl celkový objem zaregistrovaných projektových žádostí v systému MS2014+ 156,8 mld. Kč. Celkem bylo k 30. 6. 2020 v OPD uzavřeno 208 právních aktů o poskytnutí / převodu podpory ve výši 107,3 mld. Kč (příspěvek EU), což představuje 88,5 % celkové alokace programu.

Ke konci prvního čtvrtletí 2020 bylo proplaceno 55,6 mld. Kč, tedy 47,7 % celkové alokace programu. Stav finančních prostředků vyúčtovaných v žádostech o platbu dosáhl k 31. březnu 2020 hodnoty 51,5 mld. Kč, tj. 44,1 % celkové alokace programu. Do EK byly ke konci prvního čtvrtletí roku 2020 odeslány žádosti o průběžnou platbu v celkové hodnotě 48,7 mld. Kč, tj. 41,2 % celkové alokace programu.

6.2 Nástroj pro propojení Evropy

V oblasti podpory výstavby transevropských dopravních sítí je neméně významný tzv. Nástroj pro propojení Evropy - Connecting Europe Facility (CEF), jehož podpora je realizována na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1316/2013.

Tento nástroj má odlišná implementační pravidla a strukturu oproti podpoře poskytované v rámci OPD 2014 - 2020. Prostředky jsou poskytovány na jednotlivé projekty přímo Evropskou komisí.

Jedná se o integrovaný nástroj k financování prioritních transevropských infrastrukturních sítí. Cílem tohoto nástroje je podpořit vybudování infrastruktury, která zlepší fungování vnitřního trhu EU. Podpora EU bude zaměřena na prioritní energetické, dopravní a telekomunikační sítě a horizontální priority. Součástí CEF jsou i prostředky Fondu soudržnosti (tzv. kohezní CEF), které jsou určeny na budování transevropské páteřní dopravní infrastruktury ve státech způsobilých k podpoře z Fondu soudržnosti.

Z pohledu ČR je asi nejdůležitější skutečností to, že pouze v letech 2014 - 2016 existovaly v rámci CEF, tzv. národní obálky, ve kterých byly vyhlašovány výzvy zaměřené pouze na tyto státy. Tzv. národní obálky, jinak také „kohezní CEF“, byly realizovány v rámci několika výzev vyhlašovaných Evropskou komisí. Alokace tzv. kohezního CEF (národní obálky pro léta 2014-2016) pro ČR činila 1,1 mld. EUR a její čerpání je realizováno zejména na projekty železniční infrastruktury.

Ve výzvách vyhlášených v prvních třech letech implementace (2014 - 2016) se podařilo českým subjektům smluvně zavázat tzv. národní obálku v kohezním CEF ve výši 1,1 mld. EUR. Celkem prošlo procesem hodnocení úspěšně 48 projektů v kohezním CEF a 9 projektů v obecném CEF, z toho jeden v rámci tzv. blendingové výzvy CEF. V rámci ní bylo možné žádat o podporu v kombinaci poskytnutého grantu CEF a úvěru od soukromé nebo veřejné bankovní instituce. Projekty připravované ministerstvem dopravy, nebo jeho investorskými organizacemi jsou předfinancovány prostředky SFDI, který kryje vlastními prostředky rovněž národní část spolufinancování a nezpůsobilé výdaje. V průběhu roku 2020 realizuje Evropská komise výzvy, prostřednictvím kterých by měla být vyčerpána zbytková alokace CEF, poslední plánované výzvy v případě nevyčerpání finanční alokace se plánují do konce března roku 2021.

Finanční krytí na provádění Nástroje pro propojení Evropy na období 2021 - 2027 bude činit v odvětví dopravy pro celou EU 21 384 milionů EUR, z čehož 10 000 milionů EUR bude převedeno z Fondu soudržnosti k vynaložení v souladu s nařízením o Nástroji pro propojení Evropy. Do roku 2023 budou tyto prostředky rozdělovány na základě přidělů pro jednotlivé členské státy, následně budou rozdělovány na základě volné soutěže mezi členskými státy způsobilými v rámci Fondu soudržnosti.

6.3 Příprava finanční perspektivy 2021 – 2027

Práce na přípravě budoucího programového období byly naplno zahájeny v roce 2018, a to jak na evropské, tak návazně i na národní úrovni. Subjektem odpovědným za celkové nastavení programového období 2021 - 2027 v ČR je Ministerstvo pro místní rozvoj.

Vláda ČR schválila 4. února 2019 operační programy pro období 2021 - 2027 a jejich řídicí orgány, pro sektor dopravy je určen Operační program Doprava 2021 - 2027, jehož řídicím orgánem bude Ministerstvo dopravy. Byl zpracován návrh Operačního programu Doprava 2021 - 2027 a během roku 2020 se předpokládá projednání návrhů operačních programů vládou ČR a následné zahájení vyjednávání o těchto programech s Evropskou komisí.

Operační program Doprava 2021 - 2027 bude mít tři věcné priority a čtvrtá priorita je určena pro Technickou pomoc:

- Priorita 1 – Evropská, celostátní a regionální mobilita v silniční a železniční dopravě
- Priorita 2 – Celostátní a regionální mobilita v silniční dopravě
- Priorita 3 – Udržitelná městská mobilita a alternativní paliva
- Priorita 4 – Technická pomoc

Výše alokace pro budoucí operační program zatím není známa. Maximální míra evropského spolufinancování není ještě definitivně stanovena a bude záležet na výsledcích vyjednávání o legislativě na budoucí programové období.

6.4 Next Generation EU

V rámci mimořádného jednání Evropské rady dne 17. - 21. 7. 2020 byly vyjednány závěry s dopady na budoucí politiku soudržnosti. S ohledem na dopady pandemie je plánován rozsáhlý balíček, který kombinuje budoucí 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, přičemž tyto prostředky budou poskytovány formou grantů a půjček. Právní závazky programu, jehož prostředky jsou navýšeny prostřednictvím nástroje Next Generation EU, musí být učiněny do 31. prosince 2023. Související platby budou provedeny do 31. prosince 2026 a některé z intervencí bude možné využít v resortu dopravy.

Alokace z nástroje Next Generation EU bude poskytnuta mimo jiné na podporu oživení a odolnosti RRF (Recovery and Resilience Facility), v rámci které členské státy budou zpracovávat tzv. národní plány na podporu oživení a odolnosti, které stanoví agendu reforem a investic dotčeného členského státu na roky 2021 - 2023. Dále může jít o prostředky tzv. Fondu pro spravedlivou transformaci, který má pomoci regionům, které ovlivní přechod ke klimatické neutralitě vytyčené v Zelené dohodě pro Evropu (Green Deal for Europe). Prostředky z Next Generation EU a Fondu pro spravedlivou transformaci budou využity na financování opatření v oblasti udržitelné a čisté mobility.

SFDI počítá s využitím prostředků v rámci RRF v oblasti dopravní infrastruktury a v rozpočtu SFDI a střednědobém výhledu jsou indikativně alokovány finanční prostředky na jednotlivé akce. V návaznosti na upřesňování pravidel použití těchto prostředků dojde zejména v průběhu roku 2021 k úpravě rozpočtu SFDI.

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 zajišťuje provádění veřejnosprávních kontrol a provádění supervize stavebních prací.

7.1 Veřejnosprávní kontrola

SFDI 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.

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. 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. Jedná se převážně o možné porušení podmínek zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek.

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 nařídit odvod včetně penále až do výše stanoveného odvodu.

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 nad 2 mld. Kč. V případě volných kapacit (např. při zpoždění zahájení projektu, mimo stavební sezónu) jsou tito zaměstnanci využíváni při provádění veřejnosprávních kontrol SFDI na dalších projektech OPD, případně při provádění veřejnosprávních kontrol na projektech financovaných z národních zdrojů.

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 2020 provádělo činnost Supervize staveb 17 pracovníků SFDI na 17 projektech OPD, a to na 13 silničních projektech ŘSD a 4 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

a ověřování výdajů je prováděno na výrazně větším vzorku výdajů než v případě veřejnosprávních kontrol a v reálném čase.

7.3 Supervize projektových dokumentací

Vedle zajišťování zpracování oponentních posudků záměrů projektů bude SFDI nadále vykonávat vlastními zaměstnanci kontrolu předprojektové a projektové přípravy staveb, tzv. supervize projektových dokumentací nebo supervize přípravy akcí. Jejich cílem je odborné posouzení připravovaných projektů staveb dopravní infrastruktury financovaných SFDI s cílem optimalizovat navrhovaná řešení, zejména pokud jde o efektivitu a hospodárnost jejich provedení.

Vlastní realizace supervize je popsána směrnicí MD. Po schválení rozpisu přípravy staveb Centrální komisí MD aktualizuje SFDI plán supervizí, tzn. seznam akcí, ke kterým bude provedena supervize projektové dokumentace. Tento seznam je zaslán příslušným investorům jako podklad pro zasílání pozvánek na výrobní výbory konané za účelem projednání zpracovávané projektové dokumentace a za účelem zasílání příslušných dokumentů nezbytných pro výkon supervize.

Supervizí projektové dokumentace se rozumí účast zástupce SFDI na výrobních výborech, průběžné připomínkování a kontrola dokumentací. Výstupem této supervize je doporučující stanovisko SFDI. Po vypořádání připomínek obsažených v tomto stanovisku může příslušný investor zahájit zpracovávání dalšího stupně přípravy akce.

V současné době vykonávají supervizi čtyři stavební inženýři s dostatečnou praxí v přípravě staveb dopravní infrastruktury a v jejich projektování. Pro supervizi projektových dokumentací je vybrána přibližně stovka staveb silniční i železniční infrastruktury, které se nachází na hlavních dopravních tazích (dálnice, silnice I. tříd, železniční koridory), a které jsou v různém stupni přípravy. Postupně jsou zařazovány další akce, přičemž je nejvhodnější, aby supervize byla prováděna již od stupně studie proveditelnosti / technicko-ekonomická studie.

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

S cílem zvýšení efektivity při přípravě, výstavbě a správě staveb dopravní infrastruktury se SFDI po dohodě s MD ujal koordinační role pro rozšíření využití digitálních metod a pro zavedení informačního modelování (BIM - Building Information Modelling nebo Building Information Management) na stavbách dopravní infrastruktury financovaných 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 25. září 2017 č. 682, o Koncepti zavádění metody BIM v České republice.

SFDI ve spolupráci s MD, Ministerstvem průmyslu a obchodu, Českou agenturou pro standardizaci a dalšími zainteresovanými subjekty zpracoval a nadále postupně realizuje Plán pro rozšíření využití digitálních metod a zavedení informačního modelování staveb pro dopravní infrastrukturu. Jednotlivé vzájemně provázané činnosti, kterými se naplňuje tento plán, pokrývají tři klíčové oblasti:

1. vzdělávání pracovníků rezortu MD v předmětu informačního modelování dopravních staveb,
2. podpora přípravy a realizace pilotních projektů pro ověření využití metody BIM a ověření připravených metodik u rezortních investorů ŘSD, SŽ, ŘVC,

3. tvorba technických předpisů a metodik pro standardizaci metody BIM pro dopravní stavby:

- Předpis pro informační modelování staveb (BIM) pro stavby dopravní infrastruktury - Datový standard,
- Metodika BIM protokolu pro smluvní standard FIDIC,
- Metodika pro výběr společného datového prostředí,
- Koncept – Požadavky na Plán realizace BIM (BEP) pro dopravní infrastrukturu.

Spolupráce mezi veřejným a soukromým sektorem při přípravě technických předpisů a metodik byla formalizována ředitelem SFDI zřízením Rady pro BIM staveb dopravní infrastruktury a Technického redakčního týmu.

Zavedení metody BIM znamená komplexní změnu, která mění požadavky na lidský faktor, na využití komunikačních a informačních technologií, mění také procesní postupy řízení a rozhodování. BIM zjednodušuje komunikaci, zlepšuje spolupráci, přináší transparentnost a jednoznačně přiřazuje odpovědnost. Zavedení metody BIM vede ke změně prostředí, která zvyšuje přitažlivost odvětví pro nastupující generaci a posiluje konkurenceschopnost. SFDI předpokládá, že zavedením metody BIM pro dopravní stavby dosáhne zvýšení efektivity při přípravě, výstavbě a správě dopravních staveb a současně i snížení celoživotních nákladů staveb.

8 Operativní řízení rozpočtu SFDI

8.1 Poskytování prostředků

Finanční prostředky 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

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“). Rovněž tak bude přístupováno k přeřazení akcí z RRF do financování z národních zdrojů a naopak. 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 změnovým řízením 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). Změnovým řízením budou do rozpočtu rovněž zapracovávány úpravy samostatně schválené Hospodářským výborem Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR.

Změny položek rozpočtu aparátu SFDI budou prováděny změnovým řízením v gesci ředitele SFDI.

8.3 Příspěvky SFDI

Označení příspěvky SFDI se používá v souladu se Statutem SFDI schváleným vládou ČR. Výbor SFDI v roce 2020 na 161. zasedání schválil příspěvky pro města a obce včetně započítání objemu finančních prostředků ze střednědobého výhledu roku 2021 s tím, že současně schválil změnu harmonogramu pro předkládání žádostí o příspěvek SFDI. Nově budou moci oprávnění žadatelé předkládat žádosti o příspěvek cca v lednu roku 2021, přibližně do poloviny roku 2021 budou tyto žádosti posouzeny a budou předloženy Výboru SFDI ke schválení. Úpravou harmonogramu je sledována především snaha zajistit co nejvyšší objem čerpání v prvním roce zaslavnění.

Nadále je patrný enormní zájem žadatelů o příspěvky, především u projektů na zvyšování bezpečnosti a na bezbariérové úpravy chodníků a rovněž se výrazně navyšují požadavky o příspěvek na cyklostezky. V roce 2020 bylo posuzováno 326 žádostí o příspěvek ke zvyšování bezpečnosti, dále pak 75 žádostí o příspěvek na cyklostezky, 9 žádostí o příspěvek na křížení místních a účelových komunikací, 6 žádostí o příspěvek na zvýšení ochrany před protiprávními činy v civilním letectví a 49 žádostí o příspěvek na zvyšování bezpečnosti na silnicích II. a III. třídy.

Tabulka 20 – Výdaje na příspěvky v roce 2021 - národní zdroje

v mil. Kč

Druh výdaje	2021 celkové výdaje
Zvyšování bezpečnosti	917
Zvyšování bezpečnosti a odstraňování nehodových lokalit na silnicích II. a III. třídy	100
Cyklostezky	602
Křížení komunikací	400
Vybavení letišť	40
Výdaje celkem	2 059

* 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 hodnotit, 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.

Především je nutné konstatovat, že rozpočet zajišťuje požadovaný objem prostředků na zajištění provozu a údržby v současnosti existujících částí dopravní infrastruktury, a to i ve svém střednědobém výhledu. U příjemce SŽ je v současném období připravována řada akcí, resp. 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 těch nejvíce vytížených železničních tratí (sít' TEN-T). 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 rozpočet zajišťuje dostatečný objem finančních prostředků určených na přípravu staveb. Nedostatečná připravenost staveb tak je způsobena především problémy věcnými (územní plánování, EIA, nedokončené majetkoprávní vypořádání, rozsáhlé požadavky na archeologické průzkumy v trase, zadávací řízení, formalistická odvolávání podávaná do stavebních řízení), administrativními na straně investorů a do určité míry i kapacitními na straně projekčních společností, kde se také velmi negativně projevují výkyvy v objemu poptávaného objemu prací. Na přípravu staveb je již od roku 2012 zajišťován dostatek finančních prostředků.

Vlivem nedokončenosti přípravy vybraných prioritních investičních akcí dle DSS2 (objektivní problémy, viz výše) tak také dochází ke zpoždění v termínu možného zahájení realizace. Investorské organizace jsou nicméně úkolovány tak, aby příprava těchto klíčových akcí byla zdárně dokončena v nejbližším možném horizontu.

10 Seznam tabulek

Tabulka 1 – Struktura užití prostředků rozpočtu SFDI na rok 2021	4
Tabulka 2 – Příjmy rozpočtu - národní.....	7
Tabulka 3 – Příjmy rozpočtu - EU	8
Tabulka 4 – Přehled národních i EU výdajů SFDI dle účetních okruhů v roce 2021	8
Tabulka 5 – Přehled celkových národních výdajů podle užití dle zákona o SFDI v roce 2021 – I. účetní okruh.....	9
Tabulka 6 – Přehled celkových EU výdajů podle užití dle zákona o SFDI v roce 2021 - I. účetní okruh.....	10
Tabulka 7 – Výdaje na činnost SFDI v roce 2021 – II. účetní okruh.....	11
Tabulka 8 – Výdaje SFDI hrazené v rámci technické pomoci OPD v roce 2021 – II. účetní okruh.	12
Tabulka 9 – Celkové výdaje na činnost SFDI v roce 2021 – II. účetní okruh.....	12
Tabulka 10 – Rozdělení výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců v roce 2021	14
Tabulka 11 – Analytický rozklad akcí ŘSD - národní zdroje v roce 2021.....	15
Tabulka 12 – Analytický rozklad akcí ŘSD - součet za všechny zdroje.....	15
Tabulka 13 – Analytický rozklad akcí SŽ - národní zdroje v roce 2021.....	15
Tabulka 14 – Analytický rozklad akcí SŽ - součet za všechny zdroje.....	16
Tabulka 15 – Analytický rozklad akcí ŘVC - národní zdroje v roce 2021	16
Tabulka 16 – Analytický rozklad akcí ŘVC - součet za všechny zdroje	16
Tabulka 17 – Příjmy střednědobého výhledu – národní (předpoklad SFDI).....	18
Tabulka 18 – Příjmy střednědobého výhledu – EU (indikativní výhled).....	18
Tabulka 19 – Výdaje střednědobého výhledu (indikativní).....	19
Tabulka 20 – Výdaje na příspěvky v roce 2021 - národní zdroje	32

11 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 2021 - Databáze akcí včetně prostředků na činnost SFDI
Příloha č. 5.....	Střednědobý výhled rozpočtu SFDI na roky 2022 - 2023 - Databáze akcí včetně prostředků na činnost SFDI
Příloha č. 6	Rozpis globální položky akcí ŘSD a Správy železnic