

				Vyhodnocení připomínkového řízení	IV.
Připomínka číslo	Lokace připomínky (kapitola/strana)	Připomínkové místo	Zásadní A/N	Připomínka	Vypořádání
1	6.6/20	ČMKOS	A	<p>ČMKOS považuje vedle všech ostatních připomínek, které uplatnila již v srpnu 2018 ve vztahu k jádrovému obsahu tohoto materiálu, zejména za žádoucí řešit podfinancování oprav a údržby silnic II. a III. třídy. Jestliže předkladatel uvádí, že dochází k paradoxní situaci, kdy průběžně vylepšovaná nadřazená páteří síť končí z pohledu uživatele na málo kvalitní infrastruktuře silnic II. a III. třídy a že dlouhodobé podfinancování komunikací nižšího řádu má negativní vliv na celkovou efektivitu dopravní cesty a do určité míry znehodnocuje prostředky vložené do výstavby páteří infrastruktury, pak je nepochopitelné, proč nejsou pro rok 2020 alokovány dostatečné finanční prostředky právě na údržbu silnic II. a III. třídy. V tomto ohledu nestačí vyjádření navrhovatele, že tuto záležitost považuje za podstatnou, tím spíše, jestliže v letech 2015 až 2019 poskytoval SFDI, jak uvádí, každoročně jako mimořádný příspěvek na tento účel finanční prostředky v rozpětí od 2 mld. Kč do 4,4 mld. Kč. Důvody, proč toto nebude již možné, resp. proč se nebudou hledat zdroje pro rok 2020, navrhovatel přesvědčivě neodůvodňuje.</p> <p>ČMKOS je přesvědčena, že rozpočet vzhledem k nárokům na opravu a údržbu silnic II. a III. tříd pro rok 2020 je nutno zachovat alespoň na průměru za roky 2015 – 2019.</p> <p>Výše uvedená zásadní připomínka ČMKOS se takto promítá do požadavku na navýšení částky rozpočtu alespoň o 13 mld Kč pro rok 2020, jak bylo již požadováno vzhledem k rozpočtu SFDI pro rok 2018 a s výhledem na roky 2019 a 2020</p>	<p>Neakceptováno.</p> <p>Výdajové rámce neumožňují zajištění prostředků na opravu a údržbu silnic II. a III. třídy. SFDI tak neumožňují tomuto požadavku vyhovět.</p>
2	4/7-13	ČMKOS	A	<p>V rámci rozpočtovaných položek pro příjemce SŽDC došlo v návrhu na rok 2020 ke snížení celkového objemu zdrojů ze 43,6 mld. Kč v roce 2019 (po rozpočtovém opatření) na 23,151 mld., což významným způsobem ovlivní hospodaření organizace v následujícím období. Jedná se zejména o investiční výstavbu, údržbu a opravy infrastruktury ve vlastnictví státu nebo vlastní provozování dráhy. V současné době SŽDC poptává desítky pracovních pozic v odvětví provozování dráhy (výpravčí), v rámci provozuschopnosti specialisty na sdělovací a zabezpečovací zařízení či elektrotechniku a energetiku. V této souvislosti ČMKOS požaduje jako bezpodmínečně nutné udržet stávající zaměstnance s vysokou odbornou kvalifikací a současně nabídnout zaměstnání za adekvátní odměnu, která odpovídá trhu práce v rámci republiky bohužel ne v rámci vyspělých ekonomik EU.</p> <p>Zlepšování pracovního prostředí, ochrana zdraví při práci, mzdové náklady včetně poptávaného růstu mezd, investice do bytového fondu, který je v rámci převzatých budov v mnoha případech v nevyhovujícím stavu, oprav či údržby infrastruktury jsou zásadními premisami pro zachování objemu rozpočtovaných zdrojů jako v roce 2019.</p>	<p>Neakceptováno.</p> <p>Celkový objem zdrojů pro příjemce SŽDC není uváděných 23.151 mld. Kč. Je třeba zohlednit i část agregované položky na investiční projekty ŘSD a SŽDC, která je celkem ve výši téměř 29 mld. Kč a bude použita na investiční akce. K postupnému rozdělování této agregované položky bude docházet v návaznosti na dokončovaný stav přípravy jednotlivých projektů.</p>
3		Ministerstvo zemědělství		Bez připomínek.	
4		Ministerstvo zahraničních věcí		Bez připomínek.	
5		Ministerstvo průmyslu a obchodu		Bez připomínek.	
6		Úřad vlády ČR - Kabinet vedoucího Úřadu vlády ČR		Bez připomínek.	
7		Konfederace zaměstnavatelských a podnikatelských svazů ČR	N	<p>Rozpočet je navrhován v celkové výši 87,3 mld. Kč (70,2 mld. Kč národních zdrojů a 17,1 mld. Kč prostředky EU). Požadavky jednotlivých investorů jsou v součtu 109,3 mld. Kč. Rozdíl tedy přes 22 mld. Kč. Vzhledem k požadavkům se jedná o nedostatečné krytí.</p>	<p>Neakceptováno.</p> <p>Jedná se o výchozí požadavky pro získání přehledu o výši celkových hrubých potřeb sektoru. Tyto požadavky byly korigovány s ohledem na aktuální připravenost jednotlivých staveb a realnost jejich provedení. Současně byl nastaven flexibilní systém financování investic u ŘSD a SŽDC.</p>
8		Konfederace zaměstnavatelských a podnikatelských svazů ČR	N	<p>Rovněž ve střednědobém výhledu na roky 2021 a 2022 nejsou dnešní nároky investorů pokryty navrhovaným rozpočtem SFDI. Pokud bude legislativní proces (novela 416 a rekodifikace stavebního práva) úspěšný, zvýší se množství připravených staveb bez zajištěného financování. V této souvislosti rovněž je nutné udržet stávající výši finančních prostředků určených na investorskou přípravu staveb.</p>	<p>Neakceptováno.</p> <p>Výdajové rámce pro SFDI neumožňují tomuto požadavku vyhovět. Finanční prostředky na přípravu staveb nebyly omezovaly.</p>
9		Konfederace zaměstnavatelských a podnikatelských svazů ČR	N	<p>V roce 2018 bylo na opravy a údržbu komunikací ve správě ŘSD vynaloženo 14,5 mld. Kč (9,8 mld. Kč na silnice I. třídy a 4,7 mld. Kč na dálnice). V roce 2019 pak to bylo 13,9 mld. Kč (9,5 mld. Kč na silnice I. třídy a 4,4 mld. Kč na dálnice). V rozpočtu na rok 2020 je na opravy a údržbu částka ve výši 11,7 mld. Kč. Doporučujeme navýšit částku na úroveň předchozích let. Snížení by kromě jiného mohlo vést opět k redukci kapacit stavebních firem.</p>	<p>Neakceptováno.</p> <p>Výdajové rámce pro SFDI neumožňují tomuto požadavku vyhovět. O výši finančních zdrojů budou vedena jednání při sestavování rozpočtu na daný rok.</p>
10		Konfederace zaměstnavatelských a podnikatelských svazů ČR	N	<p>V nákladech na činnost SFDI je oproti předchozímu roku více než třináctinásobně navýšena položka programové vybavení. Navýšení může souviset se zaváděním digitálních technologií a BIM do dopravních staveb. Postrádáme detailnější vysvětlení účelu této položky.</p>	<p>Vysvětleno.</p> <p>Jedná se o finanční prostředky na zavedení elektronické dálniční známky.</p>
11		Konfederace zaměstnavatelských a podnikatelských svazů ČR	N	<p>V rozpočtu není zohledněno financování silnic II. a III. třídy, ačkoli je uvedeno v požadavcích. V roce 2017 byly příjemcům uvolněny finanční prostředky z rozpočtu SFDI v celkové výši 3,103 mld. Kč, v roce 2018 to bylo 4,013 mld. Kč, v roce 2019 je připraveno cca 1,5 mld. Kč. Přidělování finančních prostředků krajům je stále nesystémové, vzhledem ke stavu stávající silniční sítě Svaz podnikatelů ve stavebnictví doporučuje vytvořit stabilní zásady pro financování silnic II. a III. tříd.</p>	<p>Neakceptováno.</p> <p>Výdajové rámce pro SFDI neumožňují tomuto požadavku vyhovět.</p>

Připomínka číslo	Lokace připomínky (kapitola/strana)	Připomínkové místo	Zásadní A/N	Připomínka	Vypořádání
12		Konfederace zaměstnavatelských a podnikatelských svazů ČR	N	Výnosy z výkonového zpoplatnění předpokládá rozpočet SFDI v roce 2019 ve výši 9,7 mld. Kč, v návrhu rozpočtu na rok 2020 je to 12,5 mld. Kč, ve střednědobém výhledu na rok 2021 se jedná o částku 14,4 mld. Kč (nárůst o 48,5% !). V návrhu rozpočtu SFDI na rok 2020 je uvedeno, že zvýšení objemu je podmíněno zpoplatněním většího rozsahu dálnic a silnic a zvýšením ceny poplatků. Jedná se o enormní nárůst. Předpokládáme, že realnost tohoto návrhu a jeho politické souvislosti, byly diskutovány mezi MD a SFDI.	Vysvětleno. Příjmy lze považovat za splnitelné za předpokladu změn - změna rozsahu zpoplatnění sítě na silnice I. třídy a zvýšení ceny poplatků za užívání dálnic a silnic zejména v souvislosti se zohledněním ekologických externalit, které je řešeno v novelizovaném zákoně č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích.
13		Konfederace zaměstnavatelských a podnikatelských svazů ČR	N	Silniční a dálniční síť v ČR není v současné době vybudována, termín jejího úplného dokončení se stále posunuje. Svaz podnikatelů ve stavebnictví dlouhodobě poukazuje, že dosud nejsou vyřešeny základní principy dlouhodobého financování výstavby DI v ČR. Každoročně tak dochází k diskusím o výši příspěvku státního rozpočtu na výstavbu dopravní infrastruktury. To pak vyvolává nestabilitu nejen procesu přípravy staveb, ale i jejich realizaci. SPS doporučuje nastavit systém financování tak, aby v horizontu 5–10 let byl předvídatelný i pro ostatní účastníky výstavby. Mezi lety 2008 a 2014 došlo k poklesu rozpočtu SFDI o cca 45 %. K opakování této situace, by MD a SFDI mělo těmito koncepčními opatřeními zabránit.	Bereme na vědomí. Jedná se o systém rozpočtování, který musí SFDI respektovat. MD a SFDI pracují s dlouhodobými plány investic a vedou jednání s MF o dlouhodobých výhledech.
14	Obecná připomínka	Hospodářská komora ČR	N	Při rozvoji železniční dopravní cesty je třeba koordinovat budování traťové části ETCS s elektrizací tratí vstupujících do zóny ETCS a s příchodem nových vozidel, již z výroby vybavených ETCS.	Bereme na vědomí.
15	ke kapitole 5.3 - strana 15	Hospodářská komora ČR	A	Na konec textu kapitoly 5.3 požadujeme doplnit nový text: „Dosud dopravci provedená výběrová řízení však ukázala, že nabídky na instalaci ETCS do málo početných sérií vozidel vysokého věku se pohybují v cenové úrovni 15 až 20 milionů za kus, což je objektivně dáno zejména vysokými jednorázovými náklady na engineering, zkoušky a schvalování, a jejich rozdělením na malý počet vozidel. Navíc jde o vozidla, u kterých není předpoklad využívání nově dodaných komponent po dobu jejich životnosti (20 let podle Věstníku dopravy MD ČR č. 11/2013). Proto je v souladu s § 2, odstavec o) zákona č. 104/2000 Sb. uvažováno se zavedením paušálního příspěvku z rozpočtu SFDI dopravcům na nákup nového interoperabilního vozidla vybaveného již z výroby ETCS, a to ve výši 15 mil. Kč.“ Odůvodnění S cílem vytvořit podmínky pro minimalizaci migračního období je pro státní rozpočet ČR ekonomicky výhodnější podpořit i nákup nových vozidel, než jen dodatečnou instalaci ETCS na již provozovaná starší vozidla: - nová vozidla mají předpoklad zhruba 3 x delší doby používání (30 až 40 let versus cca 10 až 12 let), - nových vozidel stačí vybavit méně než vozidel starších, neboť jsou podstatně spolehlivější a mají vyšší disponibilitu než vozidla starší, již obtížně udržitelná (zhruba v relaci 95 % versus 80 %), - nových vozidel stačí vybavit méně než vozidel starších, neboť mají vyšší produktivitu (zejména vyšší normativy zátěže), - nová vozidla umožňují díky svému výkonu a rychlosti lépe využívat parametry železniční dopravní cesty, a tedy praktikovat rovnoběžný grafikon s dopadem na vyšší využití propustné kapacity dopravně silně zatížených tratí, - nová vozidla splňují TSI včetně TSI NOI, a tedy produkují několika násobně nižší akustický hlukový výkon, což mimo jiné snižuje náklady na protihluková opatření na straně železniční dopravní cesty a usnadňuje procesy územních a stavebních řízení, - instalace ETCS na nová ve velkých sériích vyráběná moderní vozidla zatěžuje zkušební, posuzovací a schvalovací orgány ČR výrazně méně než instalace ETCS na malé série starších vozidel. To je velmi zásadní téma, neboť kapacita zkušebních, posuzovacích a schvalovacích orgánů v ČR má své limity, které není snadné navýšit (osob s příslušnou kvalifikací je omezený počet) a velká časová náročnost schvalovacích procesů mnoha typů starších vozidel je potenciálně možným důvodem ohrožení termínu včasného ukončení migračního období ETCS.	Neakceptováno. Výše limitu podpory. Podpora palubních jednotek ETCS u nových vozidel je součástí navrhovaného programu. Potenciál pořízení nových vozidel je zcela jasný. Program vychází z notifikované veřejné podpory "Interoperabilita v železniční dopravě" - Rozhodnutí - Státní podpora SA.44621 (2016/N) - Česká republika - Jednotlivé podprogramy pro zajištění interoperability v železniční dopravě. Výše limitu odpovídá podmínkám poskytování veřejné podpory v obdobných programech, které jsou využívány dopravci, a to OPD 2014-2020 a CEF. Proto považujeme za nutné zachovat výši limitu v maximální výši 6 750 000 Kč, abych nedocházelo k pokřivení dotačních možností žadatelů. Podmínky pro nové programové období, tzn. od roku 2021, jsou diskutovány na půdě MD i zastřešujících subjektů, např. Národní koordinací orgán. Podpora další oblasti - konverze trakční soustavy a přestavba vozidel, není z SFDI v současné chvíli možná, neboť není upravena zákonem č. 104/2000 Sb.
16	ke kapitole 5.3 - strana 15	Hospodářská komora ČR	A	Na konec textu kapitoly 5.3 požadujeme doplnit další nový text: „Pro podporu racionálního zavádění ETCS na vozidlech bude urychlena elektrizace železničních tratí s již ze strany CK MD ČR schválenou studií proveditelnosti elektrizace, které vstupují do zóny výhradního provozu všech vlaků pod dohledem ETCS. Zabrání se tím neefektivní instalaci ETCS na neperspektivní naftou poháněná vozidla, u kterých již je zřejmé, že velmi brzo, po uskutečnění již schválené elektrizace, nebudou potřebná. V řadě případů se elektrizací též sníží celkový nezbytně nutný počet vozidel vybavených ETCS, neboť jediná elektrická lokomotiva dopraví vlak až do cíle cesty místo současných dvou (elektrická a motorová). Všeobecně je též pro zajištění dané dopravní práce potřebných méně elektrických trakčních vozidel než naftových, neboť elektrická vozidla v provozu vykazují vyšší produktivitu i vyšší disponibilitu.“ Odůvodnění: Aktuálně je ze strany CK MD ČR schválena elektrizace dalších cca 500 km železničních tratí SŽDC. Většina z nich navazuje na tratě vybavené podle NIP ERTMS technikou ETCS. Vlak provozované na tratích určených k elektrizaci proto budou vstupovat do zóny ETCS. Dotyčné vlaky v současnosti dopravuje zhruba 200 naftou poháněných vozidel. Pokud bude již schválena elektrizace odbočné trati provedena až po zavedení ETCS na přilehlé hlavní (koridorové) trati, bude nutno příslušná naftou poháněná vozidla vybavit ETCS. To však bude za pár let zbytečné, neboť tato vozidla budou po elektrizaci tratě nahrazena vozidly elektrickými. Proto je ekonomicky efektivnější urychlit realizaci již schválených projektů elektrizace tratí a předejít tím nadbytečné instalaci ETCS na dočasně používaná naftou poháněná vozidla. Pouhými 34 % elektrizovaných železničních tratí zaostává ČR nejen za průměrem EU (53 %), ale zejména za sousedními státy (AT: 71 %, DE 60 %, PL 64 %, SK 49 %).	Bereme na vědomí. MD schvaluje projekty týkající se elektrizace železničních tratí a podporuje prověřování dalších projektů s tímto zaměřením. Bylo by vhodné provést analýzu průběhu elektrizace sítě ve spolupráci se SŽDC, aby bylo možné odhadnout potřebu vybavení motorových vozidel ETCS. Zachování motorové trakce je ale nezbytné i pro případy nenadálých (mimořádných) situací na železniční síti s cílem zajistit alespoň minimální provoz železniční dopravy.

Připomínka číslo	Lokace připomínky (kapitola/strana)	Připomínkové místo	Zásadní A/N	Připomínka	Vypořádání
17	ke kapitole 5.3 - strana 15	Hospodářská komora ČR	A	<p>Za kapitolu 5.3 požadujeme doplnit další nový text: „Kapitola 5.4 Dekarbonizace dopravy</p> <p>V souladu s vrcholovými programovými dokumenty ČR:</p> <ul style="list-style-type: none"> – usnesením vlády ČR č. 84/2019 Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu 2020 až 2030, který stanoví zastavit dosavadní růst spotřeby energie v dopravě plus 3,5 % /rok a nahradit jej poklesem minus 0,8 % / rok, – usnesením vlády ČR č. 362/2015 Státní energetická koncepce, která stanoví snížit spotřebu ropných paliv v dopravě do roku 2030 z 212 PJ/rok na 180 PJ/rok a zvýšit uplatnění elektrické energie v dopravě z 9 PJ/rok na 16 PJ/rok, – usnesením vlády ČR č. 978/2015 Národní plán snižování emisí, který ukládá do roku 2030 převést 30 % přepravních výkonů nákladní dopravy ze silnice na železnici, – je v rozvoji dopravní infrastruktury kladen velký důraz na vytvoření podmínek pro využití potenciálu extramodálních úspor energie. Ty spočívají v převodu přeprav osob i věcí na energeticky a emisně méně náročné druhy dopravy. Zejména jde o náhradu individuální automobilové dopravy veřejnou hromadnou dopravou a o náhradu silniční dopravy, zajišťované vozidly poháněnými spalovacími motory, železnici s elektrickou vozbou. Cílem je vybudovat dopravní cestu, která vytváří kvalitní přepravní nabídku: – motivující cestující a přepravce k přechodu na energeticky méně náročné druhy dopravy, – vytvářející kapacitu pro zvládnutí zvýšené přepravní poptávky.“ <p>Odůvodnění Průběžné plnění výše uvedených řídicích dokumentů ČR není uspokojivé:</p> <ul style="list-style-type: none"> - usnesení vlády ČR č. 84/2019 Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu 2020 až 2030: trend zvyšování spotřeby energie v dopravě kontinuálně pokračuje. Podle Souhrnné energetické bilance ČR (MPO ČR 2019) roste v ČR spotřeba energie v dopravě každoročně o 9 PJ/rok. Systémová opatření jsou ke změně tohoto trendu nutná, - usnesení vlády ČR č. 362/2015 Státní energetická koncepce: stanovený nárůst podílu elektrické energie v dopravě nenastal, naopak došlo ke snížení podílu elektrické energie na energiích pro dopravu v ČR z 2,4 % na pouhých 2,2 %. Naopak spotřeba ropných paliv v dopravě v ČR místo stanoveného poklesu prudce roste (každoročně o 8,5 PJ/rok2) - usnesením vlády ČR č. 978/2015 Národní plán snižování emisí: převod nákladní dopravy ze silnice na železnici probíhá zhruba 4 x nižším tempem, než jak odpovídá cíli ČR převést 30 % přepravních výkonů do roku 2030 ze silnice na železnici. <p>Proto je nutno zvýšit tempo dopravních staveb směřujících k vytvoření dopravní infrastruktury motivující cestující a přepravce využívat energeticky a environmentálně výhodné druhy dopravy a schopné tuto zvýšenou poptávku kapacitně zvládnout.</p>	<p>Vysvětleno.</p> <p>Opatření, která vycházejí z Národního akčního plánu čisté mobility a která jsou v gesci MD, jsou financována z OPD2. Navrhovaný text je příliš podrobný pro účely rozpočtu SFDI. Text je obsahem vrcholných strategických dokumentů .</p>
18	ke kapitole 5.4 - strana 15	Hospodářská komora ČR	A	<p>Za kapitolu 5.4 požadujeme doplnit další nový text:</p> <p>„Kapitola 5.5 Vysokorychlostní železniční systém</p> <p>V souladu s usnesením vlády ČR č. 389/2017 o přípravě výstavby vysokorychlostního železničního systému v ČR bude urychlena příprava staveb pilotních projektů vysokorychlostních železnic Polabí, Jižní Morava a Moravská Brna s cílem v prvním kroku odlehčit souběžné přetížené tratě národních tranzitních koridorů. A to již v předstihu před zahájením rozsáhlých oprav a s nimi spojených výluk dopravního provozu na souběžných tratích tranzitních koridorů.“</p> <p>Odůvodnění:</p> <p>Růst přepravních výkonů osobní železniční dopravy v ČR (v rozmezí let 2010 až 2018 o 56 %) a přepravních výkonů osobní železniční dopravy v ČR (v rozmezí let 2010 až 2018 o 20 %), jakožto i jejich koncentrace na tratě sítě TEN-T, které tvoří pouhých 27 % délky železnic ČR, vyžaduje významné posílení kapacit železniční dopravní cesty, a to zejména v souvislosti s předpokládanými pracemi stavební údržby tratí národních tranzitních železničních koridorů, prováděnými rozsáhlými výlukami dopravního provozu. V opačném případě by došlo k velmi negativnímu ovlivnění železniční dopravy stavebními pracemi na tratích tranzitních koridorů. Je potřebné v prvním kroku vybudovat objízdné trasy s využitím vysokorychlostních tratí a teprve pak přistoupit k rozsáhlým stavebním pracím spojených s výlukami na tratích tranzitních koridorů.</p>	<p>Vysvětleno.</p> <p>Podpora vysokorychlostního systému je nezbytnou součástí rozvoje železniční dopravy. Zavádění vysokorychlostního systému je vhodné jak pro železniční dopravu osobní, tak i nákladní. Navrhovaný text je příliš podrobný pro účely rozpočtu SFDI.</p>
19	Bod 6.6	Jihomoravský kraj	A	<p>Žádáme zahrnutí prostředků na silnice II. a III. tř. do rozpočtu 2020 i dále do výhledu alespoň na úrovni let 2015-2018.</p> <p>Text sice uznává potřebu financování těchto silnic, ale neuvádí všechny relevantní důvody. Stát předal silnice II. a III. tř. v roce 2001 vrchnostenským aktem v nevyhovujícím stavu, kraje neměly možnost vyžadovat přiměřený stav silnic. Stát by měl respektovat svůj morální závazek a zabezpečit dlouhodobě dofinancování těchto silnic. Uváděná nedostatečná disponibilita zdrojů je věcí priorit, není to důvod nemožnosti tyto silnice systémově dofinancovat.</p>	<p>Neakceptováno.</p> <p>Výdajové rámce pro SFDI neumožňují tomuto požadavku vyhovět.</p>
20	Bod 6.6	Jihomoravský kraj	A	<p>Žádáme, aby do rozpočtu i dále do výhledu byla začleněna položka na řešení nevypořádaných pozemků pod silnicemi II. a III. tř. a to odděleně od prostředků uvedených v připomínce č.1.</p> <p>Text sice uznává potřebu financování těchto silnic, ale neuvádí všechny relevantní důvody. Stát předal silnice II. a III. tř. v roce 2001 vrchnostenským aktem s velkým podílem nevypořádaných pozemků, kraje neměly možnost vyžadovat přiměřený stav. Stát by měl respektovat svůj morální závazek a zabezpečit financování urychleného vypořádání. Dosud nabízené částky ze státního rozpočtu ve výši desítek Kč/m2 jsou - vzhledem k cenám pozemků - neadekvátní a kladou nepřiměřené požadavky na dofinancování z rozpočtu krajů, které napadány stav nezavinily. Uváděná nedostatečná disponibilita zdrojů je věcí priorit, není to důvod nemožnosti tyto silnice systémově dofinancovat.</p>	<p>Neakceptováno.</p> <p>Výdajové rámce pro SFDI neumožňují tomuto požadavku vyhovět.</p>

Připomínka číslo	Lokace připomínky (kapitola/strana)	Připomínkové místo	Zásadní A/N	Připomínka	Vypořádání
21	Příloha č. 5	Jihomoravský kraj	A	Žádáme, aby do rozpočtu, resp. SDV 2021-22, byla zahrnuta stavba II/430 Brno, Olomoucká, most 430-001 Most přes dvoukolejnou trať je ve stavu VII a vyžaduje neodkladnou rekonstrukci. Rekonstrukce ve stávající figuře by byla neekonomická, neboť připravovaná přestavba železničního uzlu Brno (ŽUB) vyžaduje doložení třetí tratě koleje. Jedná se o řešení ŽUB ve var. Ab schválené CK MD, s pravomocným územním rozhodnutím. S rekonstrukcí mostu však není možné čekat na stavbu ŽUB. Projektční příprava probíhá ve spolupráci se SŽDC, která uznává relevantnost nového řešení i jeho původ ve sledovaném řešení ŽUB. JMK požaduje dofinancování vícenákladů nového mostu pro umožnění průchodu trojkolejné tratě. Předpokládané schéma financování stavby ze strany SFDI je 20 mil. Kč ve 2022. Přesné vícenáklady budou vyčísleny v PD, která je rozpracovaná v úrovni aktualizace DÚR.	Neakceptováno. Bude řešeno v rámci přípravy rozpočtu na rok 2022.
22	Příloha č. 5	Jihomoravský kraj	N	Na základě jednání Řídicího výboru ŽUB a následně dohody Jihomoravského kraje, města Brna a MD bude město Brno zadavatelem studie proveditelnosti Severojižního kolejového diametru. Zpracování se předpokládá v letech 2020-2022. Ministr dopravy písemně přislíbil financování studie ze SFDI. Město Brno řeší financování samostatně.	Bereme na vědomí.
23	ke kapitole č. 6 „Finanční perspektiva 2014 – 2020 a příprava nové finanční perspektivy“, odstavec 6.6. „Problematika oprav silnic II. a III. tříd“.	Karlovarský kraj	A	Karlovarský kraj vnímá jako silně problematickou část materiálu v kapitole č. 6 „Finanční perspektiva 2014 – 2020 a příprava nové finanční perspektivy“ kde je pod odstavcem 6.6. řešena „Problematika oprav silnic II. a III. tříd“. Zde je sice uvedeno, že SFDI vnímá tuto záležitost jako velmi podstatnou z pohledu uživatele dopravní sítě. Konstatuje však, že díky disponibilním zdrojům v minulých letech, resp. 2015 až 2019 poskytoval SFDI každoročně jako mimořádný příspěvek krajům v rozpětí od 2 mld. Kč do 4,4 mld. Kč, tj. že celková výše prostředků poskytnutých za dané období převyšuje 16 miliard Kč, avšak také se zde uvádí, že disponibilní zdroje SFDI pro rok 2020 neumožňují alokovat finanční prostředky pro kraje na opravu a údržbu silnic II. a III. tříd do rozpočtu a střednědobého výhledu SFDI. S tímto postupem Karlovarský kraj nesouhlasí a navrhuje, aby byla přijata taková opatření, která zajistí spolufinancování státu na opravách a údržbě silnic II. a III. třídy tak, aby kraje mohly výkon této působnosti reálně plánovat. Návrh nového znění: V kapitole č. 6 „Finanční perspektiva 2014 – 2020 a příprava nové finanční perspektivy“ kde je pod odstavcem 6.6. řešena „Problematika oprav silnic II. a III. tříd“, vypustit text: „Disponibilní zdroje SFDI pro rok 2020 však neumožňují alokovat finanční prostředky na opravu a údržbu silnic II. a III. tříd do rozpočtu a střednědobého výhledu SFDI.“ Zároveň zapracovat do příslušné přílohy alokaci finančních prostředků na opravu a údržbu silnic II. a III. tříd do rozpočtu a střednědobého výhledu SFDI.	Neakceptováno. Výdajové rámce pro SFDI neumožňují tomuto požadavku vyhovět.
24	ke kapitole č. 6 „Finanční perspektiva 2014 – 2020 a příprava nové finanční perspektivy“, odstavec 6.6. „Problematika oprav silnic II. a III. tříd“.	Karlovarský kraj	A	Odůvodnění: Rovněž k problematické části materiálu v kapitole č. 6 „Finanční perspektiva 2014 – 2020 a příprava nové finanční perspektivy“, resp. opět k odstavci 6.6. SFDI v návrhu uvádí, že současné disponibilní zdroje SFDI neumožňují pokrýt ani požadavek na tři strukturálně postižené regiony v rámci programu RESTART. S tímto návrhem Karlovarský kraj naprosto zásadně nesouhlasí, neboť materiál je předkládán ministrem dopravy a jeho návrh je v přímém nesouladu s příslušným usnesením vlády ČR, která uložila jednotlivým resortům vyčlenit na program RESTART potřebné finanční prostředky. Karlovarský kraj žádá vládu, aby po jednotlivých resortech, včetně ministerstva dopravy, vyžadovala plnění příslušného vládního usnesení o zajištění financování programu RESTART pro „Uhelné regiony“. Návrh nového znění: V kapitole č. 6 „Finanční perspektiva 2014 – 2020 a příprava nové finanční perspektivy“ kde je pod odstavcem 6.6. řešena „Problematika oprav silnic II. a III. tříd“, vypustit text: „Současné disponibilní zdroje SFDI neumožňují pokrýt ani požadavek na tři strukturálně postižené regiony v rámci programu RESTART.“ Zároveň zapracovat do příslušné přílohy alokaci finančních prostředků na pokrytí požadavků strukturálně postižených regionů v rámci programu RESTART.	Neakceptováno. Výdajové rámce pro SFDI neumožňují tomuto požadavku vyhovět.

Připomínka číslo	Lokace připomínky (kapitola/strana)	Připomínkové místo	Zásadní A/N	Připomínka	Vypořádání
25	Kap. 6.6 Problematika oprav silnic II. a III. tříd	Královéhradecký kraj	A	<p><i>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 16 miliard Kč. Disponibilní zdroje SFDI pro rok 2020 však neumožňují alokovat finanční prostředky na opravu a údržbu silnic II. a III. tříd do rozpočtu a střednědobého výhledu SFDI. Současné disponibilní zdroje SFDI neumožňují pokrýt ani požadavek na tři strukturálně postižené regiony v rámci programu RESTART.</i></p> <p>Programové prohlášení vlády České republiky z 06/2018, oblast Doprava (str. 15): <u>Přijmeme pravidla pro dofinancování krajské dopravní infrastruktury (silnice II. a III. tříd) prostřednictvím rozpočtu SFDI s cílem zajistit pro ně finanční prostředky ve výši 4 mld. Kč ročně.</u></p> <p>V předchozích letech prostředky nebyly součástí návrhu rozpočtu SFDI pro daný rok a navzdory programovému prohlášení tomu tak není ani v návrhu rozpočtu pro rok 2020. V předchozích letech byly prostředky pro kraje řešeny až začátkem příslušného roku v rámci přebytků rozpočtů SFDI a státního rozpočtu, vzhledem k potřebě nastavení systémového přístupu k této problematice (a ve vazbě na programové prohlášení vlády) považujeme za základní krok k nastavení pravidel a systémového přístupu primárně to, že prostředky budou alokovány již v rámci návrhu rozpočtu SFDI.</p> <p>Nezajištění prostředků v rámci návrhu rozpočtu a následné odkládání rozhodnutí o poskytnutí prostředků z rozpočtu SFDI značně komplikuje krajům organizaci staveb a zajištění připravenosti staveb, nejistota přidělení prostředků způsobuje problémy při organizaci veřejných zakázek, při zajišťování a koordinaci uzavírek a objízdných tras, apod.</p> <p>Již v roce 2019 nebyl naplněn finanční objem (4 mld.) deklarovaný Programovým prohlášením, kdy z rozpočtu SFDI byly poskytnuty pouze 2 mld. Kč. Informace ve vztahu k poskytnutí prostředků EU v rámci IROP je irelevantní, nejedná se o národní prostředky z rozpočtu SFDI, jak je výslovně v prohlášení uvedeno. Současné akce, které jsou připravovány k financování z prostředků rozpočtu SFDI až na výjimky nejsou financovatelné z IROP (zpravidla silnice III. třídy, silnice nenacházející se na prioritní síti IROP).</p>	<p>Neakceptováno.</p> <p>Výdajové rámce pro SFDI neumožňují tomuto požadavku vyhovět.</p>
26	Kap. 8.3 - Příspěvky SFDI	Královéhradecký kraj	A	<p><i>Nadále je patrný enormní zájem žadatelů o příspěvky, především na projekty ke zvyšování bezpečnosti a na bezbariérové úpravy chodníků a také na cyklostezky.....</i></p> <p><i>Alokace pro jednotlivé typy příspěvků v roce 2020 bude korespondovat s rozpočtem SFDI z roku 2019 – Zvyšování bezpečnosti (460 mil. Kč), cyklostezky (200 mil. Kč), křížení komunikací (300 mil. Kč) a vybavení letišť (40 mil. Kč). Oproti roku 2019 se předpokládá obnovení příspěvku na odstraňování nehodových lokalit na silnicích II. a III. třídy. Tento typ příspěvku byl v rozpočtu SFDI zatím pouze v roce 2018. Alokace pro rok 2020 bude ve výši 100 mil. Kč....</i></p> <p>Výši příspěvků na Zvyšování bezpečnosti a na Cyklostezky považujeme za nedostatečný. Z předchozích let je zřejmé, že zájem obcí výrazně převyšuje alokaci příspěvků. Zvyšování bezpečnosti v obcích považujeme za prioritní téma.</p> <p>Realizace těchto opatření v obcích je ze strany obcí často koordinována s investory souvisejících silničních staveb, v případě společného postupu pak nemožnost získat příspěvek na realizaci opatření ke zvýšení bezpečnosti komplikuje také investici do silniční infrastruktury. Vzhledem k tomuto aspektu považujeme také za vhodné do hodnotících kritérií pro další pravidla pro poskytování příspěvků zohlednit (bodově zvýhodnit) akce, které jsou připravovány v koordinaci se související investicí na dopravní infrastrukturu.</p>	<p>Neakceptováno.</p> <p>Výdajové rámce pro SFDI neumožňují tomuto požadavku vyhovět, návrh úpravy hodnotících kritérií budou řešeny při přípravě pravidel na další období.</p>
27	Kap. 8.3 - Příspěvky SFDI	Královéhradecký kraj	A	<p>Ministr dopravy ustavil pracovní skupinu s cílem společně s kraji a obcemi <u>hledat taková řešení, která by minimalizovala obíždění zpoplatněných úseků silnic I. třídy, a to jak po nezpoplatněných silnicích I. třídy, tak po silnicích II. a III. třídy.</u></p> <p>Na 1. jednání pracovní skupiny byly řešeny návrhy možných kompenzací případného obíždění po silnicích II. a III. třídy, jednou z navržených možností je zavedení příspěvku na výstavbu vysokorychlostních kontrolních vah na silnicích II. a III. třídy.</p> <p>V návrhu rozpočtu SFDI na rok 2020, resp. ve výhledu 2021 - 2022 není tento příspěvek zahrnut.</p> <p>Návrh příspěvku na opatření tohoto typu považujeme za vhodný nástroj preventivního charakteru, který může mít také určitý výchovný charakter, zatímco všechny ostatní varianty řeší jen ex-post způsobené škody na silniční infrastruktuře II. a III. třídy.</p> <p>Směrná čísla příjmové stránky rozpočtu dle MF počítají od roku 2021 s navýšením příjmů z mýta z 12,5 na 14,4 mld.</p>	<p>Vysvětleno.</p> <p>Po provedení analýzy bude v dalších letech případně zařazeno do návrhu rozpočtu.</p>
28	Příloha č. 1 - Rozpočet – očekávané výdaje rozpočtu roku 2020	Královéhradecký kraj	A	<p>V rámci rozpočtového výhledu, který byl součástí rozpočtu na rok 2019 se očekávaly pro rok 2020 výdaje ve výši 97,7 mld. Kč, součástí návrhu rozpočtu roku 2020 však jsou rozpočtovány výdaje pouze ve výši 87,3 mld. Kč, což je o 10,4 mld. méně. Jedná se o údaje se zohledněním nároků CEF a OPD.</p> <p>Z podrobnějších údajů je zřejmé, že v rámci sestavování rozpočtu roku 2019 se kalkulovalo s výdaji na projekty EU ve výši 25,5 mld., v návrhu rozpočtu roku 2020 je však částka kalkulovaná na projekty EU pouze ve výši 10,5 mld. Kč, což je o 15 mld. méně. Tento vývoj odráží dlouhodobou neúspěšnost efektivně připravovat a realizovat velké investice v rámci evropských projektů, přičemž je dlouhodobě deklarováno přijetí opatření pro zlepšení a zrychlení přípravy investic a zlepšení čerpání prostředků EU (viz také popis problémů s přípravou a realizací akcí v kap. 5.1).</p>	<p>Vysvětleno.</p> <p>Došlo ke změně způsobu rozpočtování, kdy zdroje EU byly přéalokovány do dalších let s ohledem na vysoké požadavky na národní zdroje v dalších letech.</p>

Připomínka číslo	Lokace připomínky (kapitola/strana)	Připomínkové místo	Zásadní A/N	Připomínka	Vypořádání
29		Plzeňský kraj	A	Obecně je problematika opravy a údržby silnic II. a III. tříd řešena v bodě 6.6, kdy je zmíněno dodatečné poskytnutí finančních prostředků v letech 2015 až 2019 bez předchozí alokace a skutečnost, že s alokací finančních prostředků na opravu a údržbu silnic II. a III. tříd se v roce 2020 opět nepočítá s konstatováním, že „Disponibilní zdroje SFDI pro rok 2020 však neumožňují alokovat finanční prostředky na opravu a údržbu silnic II. a III. tříd do rozpočtu a střednědobého výhledu SFDI“. Požadujeme v návrhu rozpočtu akceptovat dlouhodobě uplatňovaný požadavek krajů na poskytnutí finančních prostředků ze SFDI na opravy a údržby silnic II. a III. tříd. Změna koncepce a dlouhodobější jistota výhledu finančních prostředků umožní koncepčně pokračovat v přípravě a realizaci akcí směřujících ke zlepšení stavu silnic II. a III. tříd, které jsou trvale podfinancovány.	Neakceptováno. Výdajové rámce pro SFDI neumožňují tomuto požadavku vyhovět.
30		Ministerstvo financí	A	Žádáme zohlednit potřebu zachování proporcionality kapitálových a běžných výdajů SR v letech 2021 a 2022 v návaznosti na r. 2020. Výše investičních výdajů v těchto letech ve stávající verzi návrhu oproti úrovním roku 2020 klesá.	Akceptováno. Bude zohledněno ve střednědobém výhledu.
31		Ministerstvo financí	A	Upozorňujeme na nutnost opravit tabulky napříč materiálem, tak, aby odpovídaly aktuálním výsledkům vyjednaným při přípravě rozpočtu. Např. v tabulce 3 na str. 7 je uvedeno, že se vycházelo ze směrných čísel MF, v roce 2020 jsou v tabulce uvedeny příjmy ve výši 70 221 mil. Kč (obsahují vyjednaných +5 mld. Kč v nadpožadavcích), avšak v letech 2021 a 2022 vyjednané nadpožadavky ve výši +2 mld. Kč v celkových příjmech odrazeny nejsou. Je nutno opravit také v Příloze č. 1, 2.	Akceptováno. Bude zohledněno ve střednědobém výhledu.
32		Ministerstvo financí	A	Kapitola 6.5 o Evropské investiční bance obsahuje zavádějící informace, z tohoto důvodu prosíme o korekci. Například věta: „Jednou z podmínek získání tohoto příspěvku přitom bylo právě dojednání a uzavření smlouvy mezi MF a EIB.“ Podmínkou získání grantu CEF byla jeho kombinace s úvěrem od soukromé nebo veřejné bankovní instituce (viz str. 17). Dále je v celé kapitole nevhodně využit pojem příspěvek (...příspěvek z EIB – nejedná se o příspěvek, ale o očekávané čerpání úvěru). Dále připomínáme, že 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. Z textu musí být jasně patrné, že se nejedná o žádný dodatečný mimorozpočtový zdroj financování.	Akceptováno. Text kapitoly 6.5 bude upraven.
33		Ministerstvo financí	A	Upozorňujeme, že prostředky na "dotace ze státního rozpočtu na projekty EU (2014-2020) + (2021-2027)" ve výši 22 689 tis. Kč pro rok 2021 a 17 664 tis. Kč pro rok 2022 uvedené v rozpočtu SFDI, který je přílohou č. 1 materiálu, nejsou nyní ve státním rozpočtu rozpočtovány. Prostředky na projekty EU se rozpočtují pouze na jeden rok dopředu, tj. nyní pouze na rok 2020.	Bereme na vědomí.
34		Ministerstvo financí	N	V tabulce se na rok 2020 uvádějí investiční akce SŽDC v realizaci a předpokládané k realizaci v celkové výši 17 355 mil. Kč. Souběžně, v tabulkách č. 8 a 10, se uvádí předpokládané výdaje SŽDC v roce 2020 ve výši 26 151 mil. Kč. Na základě této tabulky se jeví, že rozpočet SFDI pro SŽDC je vyšší než předpokládané investiční akce (což je v protikladu s ŘSD, kde je objem předpokládaných investic vyšší než navrhovaný rozpočet pro rok 2020). Doporučujeme údaje za SŽDC v tabulce prověřit, případně doplnit stávající text pod tabulkou o vysvětlení tohoto rozdílu.	Vysvětleno. Údaje v tabulkách č. 8 a 10 vychází z přílohy č. 4, která odpovídá směrným číslům stanoveným MF vč. nároků a údaje v tabulce č. 11 vychází z přílohy č. 5 rozpočtu SFDI, která obsahuje indikativní rozpis společné globální položky pro státní investory ŘSD a SŽDC na jmenovité investiční akce. Globální položka slouží pro zajištění postupného financování jmenovitých investičních akcí, které jsou v realizaci, ale i pro investiční akce nově zahajované.
35		Ministerstvo financí	N	V návrhu střednědobého výhledu na léta 2021 a 2022 jsou zpracovány příjmy a výdaje SFDI (bez prostředků EU a FM, které se promítají až při přípravě ročního rozpočtu) ve výši 67 425 000 tis. Kč, tzn. o 2 000 000 tis. Kč vyšší než je uvedeno v Příloze č. 1 – Bilance příjmů a výdajů SFDI. V letech 2021 a 2022 je rozpočtována dotace ze státního rozpočtu na pokrytí deficitu ve výši 28 444 735 tis. Kč, resp. 28 239 092 tis. Kč.	Akceptováno. Bude zohledněno ve střednědobém výhledu.
36	str. 18	Ministerstvo pro místní rozvoj	A	U popisu plánovaného snížení maximální míry evropského spolufinancování projektů v příštím programovém období upozorňujeme, že se v tuto chvíli stále nejedná o finálně schválenou podobu znění, kde ještě může dojít k dílčím změnám, což by bylo dobré v této části textu také zdůraznit. Doporučujeme rovněž pro větší srozumitelnost jasněji oddělit Fond soudržnosti a Evropský fond pro regionální rozvoj a pro úplnost doplnit všechny změny například v následující podobě: „U obou fondů (FS i EFRR) zároveň dojde také k celkovému snížení maximální míry evropského spolufinancování projektů (z 85% na 70%), přičemž navíc v případě EFRR tři regiony (Jihozápad, tj. Plzeňský a Jihočeský kraj, Jihovýchod, tj. Vysočina a Jihomoravský kraj a Střední Čechy, tj. Středočeský kraj), jejichž relativní výše HDP již překročila 75% průměru EU, budou nově spadat do kategorie tzv. přechodových regionů, pro něž má být míra spolufinancování omezena na 55%. K poklesu míry evropského spolufinancování dochází i v regionu Praha, a to ze současných 50 % na 40 %. Nejedná se však prozatím o definitivně schválenou podobu znění, a proto ještě může dojít k dílčím úpravám.“	Akceptováno. Do materiálu rozpočtu bude doplněno, že maximální míra evropského spolufinancování není ještě definitivně stanovena a může být předmětem dalších úprav.
37		Svaz průmyslu a dopravy České republiky	A	Svaz průmyslu a dopravy ČR dlouhodobě podporuje urychlení dokončení výstavby dopravní infrastruktury. V rámci rozpočtu 2020 se dá očekávat, že výsledné příjmy budou dostatečné pro potřeby ČR (i díky předpokládanému navýšení díky spolufinancování projektů z fondů EU či převedení nespotřebovaných výdajů). V letech následujících by ale vyčleněné prostředky nemusely stačit. K tomu bude třeba uspokojit rostoucí nároky nejen na dopravní infrastrukturu, ale i na další investice. I proto přikládáme k Rozpočtu SFDI několik níže uvedených připomínek.	Bereme na vědomí.
38	kap. 4.1 příjmová stránka rozpočtu	Svaz průmyslu a dopravy České republiky		Navrhujeme posílit příjmovou stránku rozpočtu ve výhledu na roky 2021 a 2022. Pro rok 2021 zachovat národní zdroje alespoň ve výši roku 2020 (tj. 70,2 mld. Kč) a pro rok 2022 navýšit národní zdroje o dalších 5 mld. Kč (tj. 75 mld. Kč). Odůvodnění: Dopravní infrastruktura (opravy, údržba) má dlouhodobě významný vnitřní dluh, který, přestože se daří v posledních letech postupně snižovat, by měl být rychleji odstraňován. Zároveň díky úspěšně pokračující přípravě staveb lze očekávat, že v následujících letech bude připraven k realizaci větší počet km, což si vyžádá vyšší finanční nároky. Příjmy z evropských fondů navíc mohou být nižší nejen kvůli nižší alokaci v OPD3, ale také díky zpždění plného rozběhnutí tohoto programu. Není jisté, že se tento výpadek podaří nahradit z jiných plánovaných zdrojů. K tomu bude třeba uspokojit rostoucí nároky nejen na dopravní infrastrukturu, ale i na další investice (např. ETCS).	Neakceptováno. Výdajové rámce pro SFDI neumožňují tomuto požadavku vyhovět.

Připomínka číslo	Lokace připomínky (kapitola/strana)	Připomínkové místo	Zásadní A/N	Připomínka	Vypořádání
39	kap. 5.3	Svaz průmyslu a dopravy České republiky		Navrhujeme v rámci Programu SFDI na podporu zavádění ETCS zvýšit finanční podporu pořízení ETCS pro stávající železniční vozidla. Upozorňujeme také na fakt, že je třeba podporovat zavádění ETCS i v budoucnu. Rovněž zdůrazňujeme potřebu zajistit obdobné nastavení podmínek podpory i u jiných systémových změn vyplývajících z naplňování státní dopravní politiky (např. konverze napájení), které pro svoji funkčnost vyžadují interakci infrastruktura – vozidlo. Odůvodnění: Program SFDI počítá s podporou v intencích notifikace veřejné podpory na ETCS SA.44621 (2016/N), použité už v rámci OPD. tj. max. kompenzace na vozidlo 6,75 mil. Kč, což se jeví vzhledem ke skutečným nákladům, které se pohybují v cenové úrovni 15 až 25 mil. Kč za kus, jako zásadně nedostačující. V této souvislosti upozorňujeme na příklad Slovenska, kde je podpora bez limitů a spolufinancování nastavené v poměru 85/15 % (CF/SR). Také by měla být navýšena celková alokovaná částka, které v současnosti stačí na vybavení cca 59 hnacích vozidel. Jednoznačně souhlasíme s rozšířením podpory i na novější verze systému, než je verze 2.3.0d. Dále upozorňujeme, že text v materiálu týkající se ETCS vychází pravděpodobně z NIP ERTMS, které je už značně neaktuální. Obdobně jako stát zajistil uznatelnost investice do palubních jednotek ETCS, jež považuje z důvodu zajištění funkčnosti za součást infrastruktury, je třeba vytvořit podmínky pro obdobné záměry – zejména konverzi stejnosměrné trakční soustavy na střídavou. Je proto třeba nalézt vhodný finanční nástroj (OPD3, národní fond, či úpravu podmínek pro čerpání ze SFDI), který umožní financování přestavby trakční výzbroje stávajících železničních vozidel a nemohlo tím vlivem dojít rozhodnutí státu k jejich znehodnocení. Současně by vytvoření takového nástroje umožnilo, aby nebyly náklady spojené s modernizací těchto vozidel přenášeny na objednatele.	Neakceptováno. Výše limitu podpory. Podpora palubních jednotek ETCS u nových vozidel je součástí navrhovaného programu. Potenciál pořízení nových vozidel je zcela jasný. Program vychází z notifikované veřejné podpory "Interoperabilita v železniční dopravě" - Rozhodnutí - Státní podpora SA.44621 (2016/N) - Česká republika - Jednotlivé podprogramy pro zajištění interoperability v železniční dopravě. Výše limitu odpovídá podmínkám poskytování veřejné podpory v obdobných programech, které jsou využívány dopravci, a to OPD 2014-2020 a CEF. Proto považujeme za nutné zachovat výši limitu v maximální výši 6 750 000 Kč, abych nedocházelo k pokřivení dotačních možností žadatelů. Podmínky pro nové programové období, tzn. od roku 2021, jsou diskutovány na půdě MD i zastřešujících subjektů, např. Národní koordinační orgán. Podpora další oblasti - konverze trakční soustavy a přestavba vozidel, není z SFDI v současné chvíli možná, neboť není upravena zákonem č. 104/2000 Sb.
40	kap. 5.3	Svaz průmyslu a dopravy České republiky		Navrhujeme v rámci Programu SFDI na podporu zavádění ETCS umožnit podporu pořízení ETCS i při pořízování nových železničních vozidel. Nová vozidla by zároveň měla být, až na odůvodněné výjimky, už jen s ETCS. Zároveň je žádoucí, aby existovala možnost upgradu verze na vyšší s příspěvkem státu. Odůvodnění: Dosud dopravci provedená výběrová řízení ukázala, že nabídky na instalaci ETCS do málo početných sérií vozidel se pohybují v cenové úrovni 15 až 25 mil. Kč za kus, což je objektivně dáno zejména vysokými jednorázovými náklady na engineering, zkoušky a schvalování, a jejich rozpětím mezi malý počet vozidel. Často jde také o starší vozidla, u kterých není zcela naplněn předpoklad využívání nově dodaných komponent po celou dobu jejich životnosti. Nepodporou technologií ETCS u nových vozidel se tak vlastně jedná o jejich znevýhodnění oproti stávajícím vozidlům, což není žádoucí. Proto by se v souladu s § 2 odst. 1 písm. o) zákona č. 104/2000 Sb., o SFDI, mělo uvažovat o podpoře z rozpočtu SFDI dopravcům na nákup nového interoperabilního vozidla vybaveného již z výroby ETCS. Např. pomocí paušálního příspěvku ve výši 15 mil. Kč. U nových vozidel navíc existuje nižší časová a administrativní zátěž na straně posuzovacích a schvalovacích orgánů, jelikož se jedná o velké série.	Vysvětleno. Pořízení palubních jednotek ETCS u nových vozidel je součástí programu SFDI. Oprávněnost uznatelných nákladů bude dokládána samostatnou položkou v rozpisu nákladů při pořízení nového železničního vozidla. Maximální částka veřejné podpory i pro nové vozidlo je 6 750 000 Kč.
41	kap. 5 - možnosti podpory infrastruktury a služeb	Svaz průmyslu a dopravy České republiky		Domníváme se, že by se řádně měly zvážít i jiné formy podpory jako je modernizace středisek údržby, investice do zařízení služeb, vlečky apod. Odůvodnění: Přestože jsou např. investice do vleček v souladu s Dopravní sektorovou strategií, jsou podporovány okrajově spíše v kontextu doplňkové aktivity u nákladních překladišť dopravy (v rámci OPD1). Přestože podpora tohoto typu naplňuje některé znaky veřejné podpory, je možná po notifikaci ze strany EU stejně jako v případě Slovenska - viz https://arfonconsulting.co.uk/2017/08/30/ec-approves-state-aid-for-the-building-of-three-light-maintenance-workshops-for-slovak-passenger-trains/ .	Bereme na vědomí. Podporu této oblasti je možné zvážit v dalším programové období a je nutná notifikace veřejné podpory.
42	kap. 5 - doplnění podkapitoly Snižování energetické náročnosti dopravy	Svaz průmyslu a dopravy České republiky		Navrhujeme doplnit do textu i opatření, že by v rozvoji dopravní infrastruktury měl být kladen velký důraz na vytvoření podmínek pro využití potenciálu intra- i extramodálních úspor energie. Text by mohl vypadat takto: „Bude kladen velký důraz na vytvoření podmínek pro využití potenciálu extramodálních úspor energie, které spočívají v převodu přeprav osob i věcí na energeticky a emisně méně náročné druhy dopravy. Zejména jde o náhradu individuální automobilové dopravy veřejnou hromadnou dopravou a o náhradu silniční dopravy, zajišťované vozidly poháněnými spalovacími motory, železnicí s elektrickou vzbou. Současně je třeba podnikat kroky k využití intramodálních úspor energie. Individuální (i veřejná hromadná) doprava by měla být podpořena k přechodu k nízko- a bez-emisní mobilitě na elektrický pohon a další alternativní paliva a s tím spojené výstavbě dobíjecí/plnicí infrastruktury a nových konceptů chytré mobility. Cílem je vybudovat dopravní cestu, která vytváří kvalitní přepravní nabídku.“ SFDI či OPD by v rámci tohoto cíle měly umožnit investice nejen do stacionární infrastruktury (plnicí/nabíjecí stanice), ale zároveň v případě pilotních projektů a testovacích provozů investice do mobilních částí (např. u železničních kolejových vozidel), které alternativní pohony (baterie, vodík apod.) budou využívat. Odůvodnění: Průběžné plnění Návrhu vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu, Státní energetické koncepce či Národního programu snižování emisí není příliš uspokojivé, a proto by mělo být více podpořeno i pomocí rozpočtu SFDI. Text rovněž poslouží k propojení s Národním akčním plánem čisté mobility. Kapitola 6 dokumentu pak hovoří o podporovaných aktivitách z OPD2 a OPD3.	Neakceptováno. Text nepatří do rozpočtu SFDI. Tato problematika je součástí Dopravní politiky 2021 – 2027, OPD2 a připravovaného OPD 3. Opatření, která přispívají ke snižování energetické náročnosti, jsou průběžně konzultována s MPO a financována z OPD2, OPŽP.
43	kap. 6.6.Problematika oprav silnic II. a III. tříd (str. 20)	Moravskoslezský kraj	A	Prostředky na opravy silnic II. a III. třídy - Moravskoslezský kraj opakovaně navrhuje, aby tato problematika byla řešena systémově. Požadujeme aby prostředky, i v souladu s účelem Státního fondu dopravní infrastruktury, byly alokovány v pravidelném ročním přidělu, pro rok 2020 alespoň ve výši 3 mld. Kč. Při přípravě akcí na opravách silniční infrastruktury nelze spoléhat na případné úspory v rozpočtu SFDI.	Neakceptováno. Výdajové rámce pro SFDI neumožňují tomuto požadavku vyhovět.

Připomínka číslo	Lokace připomínky (kapitola/strana)	Připomínkové místo	Zásadní A/N	Připomínka	Vypořádání
44	kap. 6.6.Problematika oprav silnic II. a III. tříd (str. 20)	Moravskoslezský kraj	A	Nelze se ztotožnit s pouhým konstatováním, že "Současně disponibilní zdroje SFDI neumožňují pokrýt ani požadavek na tři strukturálně postižené regiony v rámci programu RESTART". JEDNÁ SE O "NOVÝ" POŽADAVEK NA PROSTŘEDKY SFDI S VAZBOU NA USNESENÍ VLÁDY. Podpora vlády strukturálně postiženým regionům v oblasti dopravní infrastruktury v majetku krajů tak končí u zpracování Akčních plánů; odpovídající finanční krytí není dále zajištěno. Moravskoslezský kraj požaduje vyčlenit do návrhu "Rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2020 a střednědobého výhledu na roky 2021 a 2022" částku 500 mil. Kč ročně.	Neakceptováno. Výdajové rámce pro SFDI neumožňují tomuto požadavku vyhovět.