

KONFERENCE ŽELEZNICE 2025

27. březen 2025

02 Universum

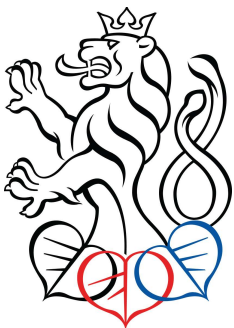
NOVINKY V DOPRAVNÍ LEGISLATIVĚ 2025: KLÍČOVÉ ZMĚNY A JEJICH DOPAD NA BUDOUCNOST INFRASTRUKTURY

MARTIN KOLOVRATNÍK

Poslanec hnutí ANO

Místopředseda Hospodářského výboru PSP ČR

Člen SR Správy železnic



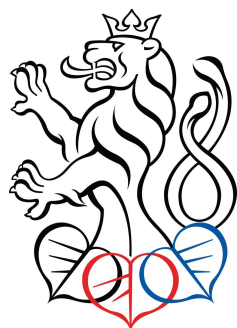
STAVEBNÍ ZÁKON: BY-PASS MÍSTO REFORMY A PŘETRVÁVAJÍCÍ CHAOS

1. Nezvládnutá rekodifikace a provizorní řešení

- Původní cíl stavebního zákona – „1 úřad, 1 řízení, 1 razítko“ – se nenaplnil
- Po nástupu Ivana Bartoše se reforma zastavila, místo zlepšení přišla série novel
- Výsledkem je právní by-pass, který měl systém stabilizovat, ale ve skutečnosti pouze maskuje nefunkční digitalizaci a zvyšuje náklady na ni

2. Úřady v dvojím režimu, stavebníci v nejistotě

- Digitální povolování se zadrhlo, úřady stále pracují jak v novém, tak starém systému
- Stavebníci často nevědí, podle jakých pravidel vlastně žádost podávat
- Odpovědnost za chyby nejasná – úředníci dostali od státu systém, jehož používání porušuje zákon a oni tak mohou nést odpovědnost za nesprávný úřední postup



NOVELA ZÁKONA Č. 111/1994 SB., O SILNIČNÍ DOPRAVĚ

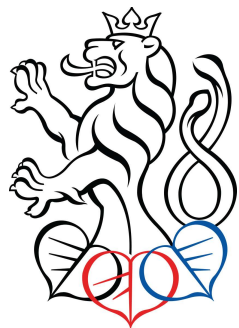
Novela zákona přináší zásadní změny v kontrolních mechanismech silniční dopravy, přičemž se zvyšuje důraz na efektivitu kontrol a zavádí se flexibilnější model veřejné dopravy na základě poptávky.

1. Inspekce silniční dopravy (INSID)

- Nový správní úřad pod Ministerstvem dopravy
- Odpovědný za kontrolu silniční dopravy
- Přebírá část kompetencí Policie ČR

2. Poptávková doprava

- Nový model veřejné dopravy
- Trasa se tvoří podle objednávek cestujících
- Možno provozovat jen na základě smlouvy o veřejných službách



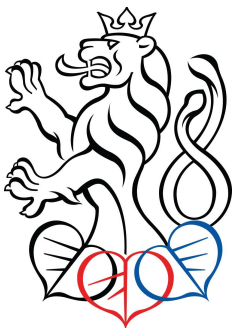
NOVELA ZÁKONA Č. 111/1994 SB., O SILNIČNÍ DOPRAVĚ

3. Kontrola kamionů a WIM

- Zvýšené kontroly přetížených vozidel
- NSID přebírá nízkorychlostní kontrolní vážení
- Omezení škod na infrastrukturu

4. Technický stav vozidel, STK a SME

- INSID získává pravomoc provádět technické silniční kontroly
- Důraz na kontrolu emisních limitů (SME)
- Možné zpřísnění pravidel pro technický stav vozidel



NOVELA ZÁKONA Č. 104/2000 SB., O SFDI

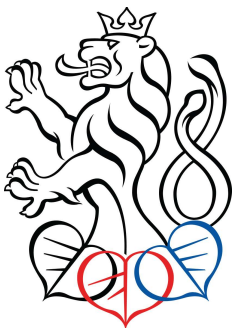
Novela SFDI přináší klíčové změny ve financování dopravní infrastruktury. Posiluje PPP projekty, upravuje pravidla pro DPH a podporuje moderní formy mobility, jako jsou dobíjecí a vodíkové stanice.

1. Dluhopisy SFDI

- Nejsou potřeba - shoda napříč politickým spektrem
- Neefektivní a nesystémové řešení
- Dluhopisy má řídit Ministerstvo financí

2. Podpora rozumných úprav

- Financování elektromobility (dobíjecí a vodíkové stanice)
- Interoperabilita železniční infrastruktury
- Změny v DPH u PPP projektů, které usnadní jejich realizaci



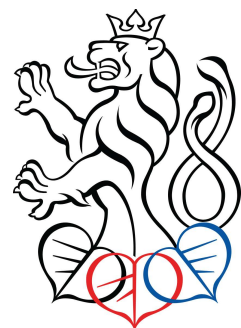
NOVELA ZÁKONA Č. 104/2000 SB., O SFDI

3. Vylepšení podmínek pro PPP projekty

- Rozšíření financování i na železniční a vodní infrastrukturu
- Posílení interoperability železnic (ETCS)

4. Úpravy v oblasti DPH

- Odklad plateb DPH pro koncesionáře v PPP projektech
- Snazší realizace infrastrukturních investic



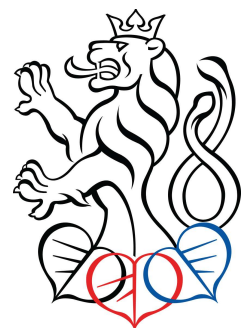
PPP PROJEKTY SOUČASNÝ STAV A VÝHLED

1. Shoda nad PPP modelem u D4

- První úspěšný PPP projekt v dopravě

2. D35 – klíčová stavba, ale zpoždění

- Významná pro propojení Čech a Moravy
- Úsek Opatovec – Staré město získal SP již v létě 2023, stavba proto mohla začít v roce 2024
- MD se ale rozhodlo realizovat tento úsek formou PPP, což vyvolalo dva roky zpoždění
- Další zdržení kvůli chybám v soutěži na poradce
- PPP model zde dává smysl, ale potřebuje lepší řízení



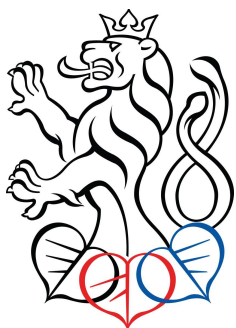
PPP PROJEKTY SOUČASNÝ STAV A VÝHLED

3. Moravské úseky VRT – shoda na PPP

- PPP může pomoci s efektivním financováním
 - VRT Moravská brána (Brodek u Přerova – Ostrava-Svinov) o délce 91 km s investičními náklady 96 mld. Kč.
 - VRT Jižní Morava (Brno – Břeclav) v délce 39 km a investičními náklady 23 mld. Kč
 - Rychlé spojení Střední Morava (Brno – Přerov) v délce 75 km a investičními náklady 60 mld. Kč
- V řádu měsíců dokončení procesu (EIA) pro úsek VRT Moravská brána

4. PPP projekty mohou fungovat, ale nelze je přeceňovat

- Klíčová je správná příprava a řízení
- Chceme zapojení českého průmyslu a dodavatelů



FINANCOVÁNÍ DOPRAVY

RIZIKA PŘEPŮJČKY A STABILNÍ ROZPOČET

1. Přepůjčka: Umělý dluh zatěžující dopravu

- Ministr financí Z. Stanjura nechal dluh na dopravě, aby zkreslil rozpočtový deficit
- SFDI musí od roku 2026 splácet nejen úroky, ale i jistinu
- Finanční dopady:
 - **2025:** 2,2 mld. Kč úroky
 - **2026:** 6,03 mld. Kč (2,2 mld. úroky + 3,83 mld. jistina)
 - **2027:** 4,45 mld. Kč (2,2 mld. úroky + 2,25 mld. jistina)

2. Stabilní financování dopravy od roku 2026

- Navrhujeme rozpočet SFDI ve výši cca 180 mld. Kč ročně
- Jasná časová osa investic do roku 2035
- Pevné rozhodnutí, co bude financováno státem a co formou PPP

DĚKUJI ZA POZORNOST

XI. ROČNÍK ŽELEZNICE PARDUBICE

Pardubice, 10. dubna 2025

www.zeleznicepardubice.cz

