

Podmínky pro financování regionálních drah, které nejsou ve správě Správy železnic, státní organizace, z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury

1. Pro přípravu rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (dále jen „SFDI“) na příslušný kalendářní rok, případně pro úpravu schváleného rozpočtu SFDI, ve vztahu k financování regionálních drah bude využívána Metodika klíčování nákladů na opravy a údržbu regionálních drah (dále jen „Metodika“), která stanovuje roční náklady potřebné na zajištění provozuschopnosti různých typů tratí a tyto stanovené náklady tvoří maximální disponibilní alokaci, která je uvedena v návrhu rozpočtu na příslušný kalendářní rok.
2. Vypočtené roční náklady potřebné na zajištění provozuschopnosti mohou být upřesněny pro konkrétní trať v souladu s principy uvedenými v Metodice.
3. V případě disponibilních zdrojů SFDI může poskytnout pro tento účel maximálně částku odpovídající vypočteným ročním nákladům potřebným na zajištění provozuschopnosti konkrétní trati, která může být upravena v závislosti na počtu provozovaných párů vlaků dle bodu 4 a splnění podmínek způsobilosti uvedených v bodě 5 před uzavřením Smlouvy o poskytnutí finančních prostředků z rozpočtu SFDI na konkrétní kalendářní rok (dále jen „Smlouva“). Z poskytnutých finančních prostředků lze hradit náklady na opravy, údržbu nebo provozování regionálních drah nebo zařízení služeb, přičemž konkrétní rozsah financování bude uveden ve Smlouvě.
4. Pro zajištění efektivity užití poskytovaných finančních prostředků je zaveden koeficient krácení poskytovaných finančních prostředků zohledňující počet provozovaných párů vlaků:
 - a) pro 2 až 5 párů vlaků denně, případně pro odpovídající počet vlaků za rok provozovaných v celé délce regionální dráhy, bude poskytnuto maximálně 50 % objemu finančních prostředků potřebných pro zajištění provozuschopnosti konkrétního typu trati dle Metodiky;
 - b) pro 6 a více párů vlaků denně, případně pro odpovídající počet vlaků za rok provozovaných v celé délce regionální dráhy, bude poskytnuto 100 % objemu finančních prostředků potřebných pro zajištění provozuschopnosti konkrétního typu trati dle Metodiky.
5. Podmínkou pro financování z prostředků SFDI je, že
 - a) předmětná regionální dráha bude provozuschopná před zařazením akce k financování z rozpočtu SFDI a zároveň
 - b) v kalendářním roce, ve kterém bude probíhat financování z rozpočtu SFDI, bude zajišťována dopravní obslužnost po celé délce regionální dráhy v rozsahu nejméně dvou párů vlaků denně, případně v odpovídajícím počtu vlaků za rok provozovaných v celé délce regionální dráhy.
6. V případě, že v určitém úseku regionální dráhy nejsou splněny podmínky uvedené v bodě 5, je tento úsek nezpůsobilý pro financování z rozpočtu SFDI. V případě krácení finančních prostředků dle stanoveného koeficientu v bodě 4 bude částka odpovídající vypočteným ročním nákladům potřebným na zajištění provozuschopnosti konkrétní trati ponížena před uzavřením Smlouvy o částku

odpovídající nákladům na zajištění provozuschopnosti nezpůsobilého úseku nebo úseku s nižším počtem párů vlaků.

7. Pokud bude financování provozuschopnosti regionální dráhy z rozpočtu SFDI schvalováno rozpočtovým opatřením v průběhu kalendářního roku, bude maximální částka odpovídající vypočteným ročním nákladům pokráčena o takovou část, která odpovídá 1/12 ročních nákladů vynásobené počtem celých měsíců, které uplynuly od začátku kalendářního roku do doby schválení rozpočtového opatření a před předložením materiálu na Výbor bude obdobně posouzen i počet provozovaných párů vlaků a zohledněno případné krácení dle bodu 4.
8. Základními podmínkami pro poskytnutí finančních prostředků na jmenovité akce investičního nebo neinvestičního charakteru jsou:
 - a) splnění podmínek uvedených v bodě 5,
 - b) dostatek disponibilních zdrojů SFDI,
 - c) schválení zařazení akce do rozpočtu Výborem SFDI.

Příklad výpočtu výše přidělených finančních prostředků:

Žadatel provozuje trať z A přes B a C do D dlouhou 10 km. Vzdálenost mezi jednotlivými místy a počet párů vlaků v jednotlivých úsecích je znázorněn na obrázku. Dle Metodiky jsou náklady na zajištění provozuschopnosti celé trati 5 000 000 Kč a po celé délce trati jsou náklady na 1 km stejné. Žádost o rozpočtové opatření je podána v květnu, rozhodnutí Výboru SFDI je v květnu. Smlouva je uzavřena v červnu.



Postup výpočtu alokace pro daný rok

	úsek AB	úsek BC	úsek CD	Celkem
Délka úseku v km	2	5	3	10
Počty párů vlaků	2	7	1	
Zohlednění počtu párů vlaků	50%	100%	0%	
Náklady na úsek v tis. Kč	1 000	2 500	1 500	5 000
Částka po zohlednění párů vlaků	500	2 500	0	3 000
Počet celých kalendářních měsíců do rozhodnutí Výboru SFDI	4			
Částka přidělená příjemci v tis. Kč	333,33	1666,67	nelze financovat	2 000

SFDI poskytne příjemci celkem částku 2 mil. Kč na úsek trati A-C a finanční prostředky je možné čerpat až po uzavření Smlouvy a splnění podmínek ve Smlouvě stanovených.