



Spolufinancováno
Evropskou unií



Ministerstvo
dopravy

Platforma Doprava 2028+ Úvodní jednání

ŘO OPD

Praha, 27. 8. 2026



Dosažený stav – evropská úroveň

- Probíhá vyjednávání Viceletého Finančního Rámce
- Gesce MF a spolugesce ÚV
- Návrh VFR počítá s třemi věcnými pilíři (Národní Regionální Partnerské Plány, Evropský fond pro konkurenceschopnost, Nástroj Globální Evropa) + administrativa
- V červnu předložen negobox s čísly, první diskuze nad čísly – potvrzení pozic (čistí příjemci, čistí plátcí)
- Diskuze vedena nejen nad výdajovou, ale i příjmovou stránkou



Dosažený stav – evropská úroveň (2)

- Zároveň probíhá vyjednávání Nařízení k Evropskému fondu a NRPP (+ provázaného Nařízení k výkonnostnímu rámci)
- Gesce MMR
- Květen – červen: zveřejnění kompromisního návrhu kyperským předsednictvím, částečně obecný přístup schválen Radou
- Doposud se ve vyjednávání podařilo prosadit velkou část požadavků ČR, např. implementační struktura
- Z pohledu MD zůstává problematický způsob proplácení ze strany EK (dosažení cílů) a zejména časová způsobilost projektů (zahájení od 2028)



Návrh národní alokace

- Celková alokace NRPP pro ČR 29,4 mld. EUR (v tom povinně určené alokace – podpora příjmů zemědělců, podpora společné rybářské politiky, SKF, vnitřní záležitosti)
- Celková legislativně nerozdělená alokace 21,4 mld. EUR
- Povinné podíly: 43 % na klimatické a environmentální cíle, minimálně 14 % na sociální cíle (z legislativně nerozdělené alokace + vnitřních záležitostí)
- Povinná minimální alokace pro méně rozvinuté regiony: 7,3 mld. EUR
- Pro oblast dopravy situace relativně příznivá (obzvláště při vysokém podílu intervencí na klima+env. cíle)



Dosažený stav – národní úroveň

- Od loňského roku diskuze k prioritám ČR na národní úrovni
- Klíčový dokument „Strategické priority pro Národní a regionální partnerský plán ČR 2028 – 2034“ - v dubnu proběhlo MPŘ, vzat vládou na vědomí 24.8.
- Materiál „Příprava Národního a regionálního partnerského plánu ČR pro období 2028–2034“ projednán vládou ČR 24. 8
- Oblast dopravy představuje samostatnou prioritu, jako nástroje řešení vybraných problémů materiál zmiňuje: podpora multimodální (osobní i nákladní) dopravy, dokončení sítě TEN-T, výstavba infrastruktury pro nabíjecí a vodíkové stanice a elektrizace tratí, ITS



Předpokládaný harmonogram dalších kroků

- Vyjednávání VFR: předložení revidovaného negoboxu v říjnu, následně diskuze na Radě
- Příprava NRPP: průběžně, v závislosti na stavu vyjednávání evropské legislativy a nejvýznamnějších metodických dokumentů (zejména Guidance NRPP, který je v současnosti v procesu připomínkování)
- V průběhu příštího roku je předpokládáno spuštění posouzení SEA a zahájení vyjednávání s EK
- V průběhu všech prací je jak ze strany MMR (NOK), tak ze strany MD předpokládáno intenzivní zapojení všech relevantních partnerů



Hlavní prvky předpokládaného implementačního modelu kohezní politiky

- Koncept NRPP spojuje kohezní politiku a společnou zemědělskou politiku – velmi široký věcný záběr
- Klíčovým prvkem implementace má být výkonnostní model (který byl do značné míry vyzkoušen v rámci RRF)
- EK od tohoto modelu očekává zejména zrychlení čerpání a snížení administrativní zátěže
- Model ale přináší i četná rizika: nesplnění byť jen dílčího cíle může vést k zablokování celé platby, potřeba precizního nacenění milníků, cílů a výstupů hned na počátku implementace, důraz na kvantitu místo kvality



Projekty majoritních příjemců v období 2028+

- Nejpodstatnější část intervencí v oblasti dopravy se předpokládá na síti TEN-T (silnice a železnice) – páteřní infrastruktura ČR stále není dokončena
- Strategické podložení intervencí – Dopravní sektorové strategie 3. fáze (Střednědobý plán údržby, rozvoje a financování dopravní infrastruktury pro období 2024 – 2033 s výhledem do roku 2050)
- Důležitým faktorem bude zužitkování zkušeností Ředitelství silnic a dálnic ČR i Správy železnic s realizací projektů v různých dotačních titulech

Projekty měst a dalších příjemců v období 2028+

- U měst se v programovém období 2028+ počítá s podobným tematickým zaměřením jako v současném programovém období, rovněž se počítá s využitím nástroje ITI
- Důraz na strategické podložení projektů (v rámci SUMPů tzv. městských uzlů je potřeba zohlednit požadavky stanovené Nařízením TEN-T, zejména rozšíření na FUA)
- Z dalších příjemců se jedná zejména o vlastníky nabíjecí a plnicí infrastruktury – zde bude primárně sledován cíl rovnoměrného pokrytí silniční sítě
- Nutnost zohlednění pravidel veřejné podpory



Spolufinancováno
Evropskou unií



Ministerstvo
dopravy

**Děkuji
za pozornost**

info@opd.cz