

**Rozpočet**

**Státního fondu dopravní infrastruktury**

**na rok 2013**

**a střednědobý výhled na roky 2014 a 2015**

# 1 Obsah

1	OBSAH.....	2
2	ÚVOD – MANAŽERSKÉ SHRUTÍ.....	3
2.1	STRATEGICKÝ RÁMEC SESTAVENÍ ROZPOČTU A STŘEDNĚDOBÉHO VÝHLEDU.....	4
2.1.1	Strategické plány v sektoru dopravní infrastruktury.....	4
2.1.2	Celkový rozpočtový výhled SFDI pro roky 2014 – 2015.....	4
3	POŽADAVKY NA FINANCOVÁNÍ Z ROZPOČTU SFDI.....	5
3.1	PŘEHLED CELKOVÝCH POŽADAVKŮ NA ZDROJE V ROCE 2013.....	5
4	ANALYTICKÝ ROZKLAD ROZPOČTU SFDI.....	6
4.1	PŘÍJMOVÁ STRANA ROZPOČTU.....	7
4.2	VÝDAJE ROZPOČTU SFDI.....	8
4.3	ROZDĚLENÍ VÝDAJŮ DLE OBJEMOVĚ NEJVÝZNAMNĚJŠÍCH PŘÍJEMCŮ.....	11
4.4	ANALYTICKÝ ROZKLAD AKCÍ ROZPOČTU SFDI.....	12
4.5	PPP.....	13
5	OTEVŘENÉ PROBLÉMY A IDENTIFIKOVANÁ RIZIKA.....	14
5.1	DOPADY PLOŠNÉ KOREKCE.....	14
5.2	UZAVŘENÉ SMLUVNÍ ZÁVAZKY NA VÝSTAVBU POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ Z MINULÝCH LET.....	16
5.3	NUTNÉ NAVÝŠENÍ PROSTŘEDKŮ NA OPRAVY A ÚDRŽBU KOMUNIKACÍ.....	16
5.4	INSTITUCIONÁLNÍ ZMĚNY V SEKTORU.....	17
5.5	NOVÁ FINANČNÍ PERSPEKTIVA 2014 – 2020.....	17
5.6	SPOLUFINANCOVÁNÍ OPERAČNÍHO PROGRAMU DOPRAVA ZE ZDROJŮ EIB.....	20
5.7	SOUHRNNÉ POŽADAVKY NA NAVÝŠENÍ ROZPOČTU V LETECH 2014 A 2015.....	20
6	OPERATIVNÍ ŘÍZENÍ ROZPOČTU SFDI.....	21
6.1	POSKYTOVÁNÍ PROSTŘEDKŮ.....	21
6.2	ROZPOČTOVÁ OPATŘENÍ.....	21
6.3	PODÍL FONDŮ EU.....	21
6.4	OPERAČNÍ PROGRAMY A KOMUNITÁRNÍ PROGRAMY EU.....	22
6.5	REGIONÁLNÍ OPERAČNÍ PROGRAMY A OSTATNÍ NÁSTROJE EU FINANCOVANÉ NA ÚROVNI REGIONŮ SOUHRNNOSTI NUTS II A III (KRAJŮ).....	22
6.6	PŘEDFINANCOVÁNÍ VÝDAJŮ PROGRAMŮ EU MIMO OPD U ŘSD, ŘVC A SŽDC.....	22
7	SEZNAM TABULEK.....	23
8	SEZNAM PŘÍLOH.....	23

## SEZNAM ZKRATEK A VYSVĚTLIVKY POJMŮ:

EIB	Evropská investiční banka
EU	Evropská unie
EU14+	Financování akcí z nové finanční perspektivy EU 2014 - 2020
MF	Ministerstvo financí ČR
MD	Ministerstvo dopravy ČR
OMI	Hlavní město Praha – odbor městského investora
OP	Operační program
OPD	Operační program Doprava
OPLZZ	Operační program lidské zdroje a zaměstnanost
ŘSD, též SSD	Ředitelství silnic a dálnic ČR, a odvozená nová společnost SSD pro oblasti silničního hospodářství
ŘVC	Ředitelství vodních cest ČR
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TSK	Technická správa komunikací hlavního města Prahy

Všechny tabulky v textu rozpočtu uvádějí hodnoty v mil. Kč po zaokrouhlení, není-li uvedeno jinak. Podrobné údaje jsou uvedeny v přílohách.

## 2 Úvod – manažerské shrnutí

Rozpočet a střednědobý výhled SFDI v letech 2013 - 2015 vychází z finančních rámců stanovených Vládou ČR pro rok 2013 a střednědobý výhled pro roky 2014 a 2015 a výsledků meziresortního připomínkového řízení.

Rozpočet především reaguje na závazky státu vyplývající z probíhajících programů výstavby dopravní infrastruktury s cílem v maximální možné míře využít prostředky Operačního programu Doprava 2007-2013.

Z hlediska rozpočtu považujeme za zásadní následující skutečnosti:

- Nebezpečí nedočerpání prostředků OPD - nedostatečné pokrytí finančních zdrojů zejména v letech 2014 a 2015, kdy rámec rozpočtu SFDI bez započtení zdrojů OP Doprava činí pouze 37 mld. Kč.
- Vzhledem k vázanosti prostředků na evropské fondy nelze realizovat národní akce, tj. akce, které nemusí být prioritní z hlediska zacílení podpory EU, ale stále s velkým významem pro národní dopravní síť.
- Není možné zahájit projekty nové finanční perspektivy EU 2014 – 2020. Současná úroveň rozpočtu SFDI pro roky 2014 a 2015 neumožňuje zahájit čerpání finančních prostředků EU z nové finanční perspektivy v těchto letech, neboť není možné zajistit dostatek národních zdrojů na spolufinancování fondů EU.

Na základě dále popsanych problémů a ve snaze předejít zejména potencionálnímu nedočerpání dotací z EU považujeme za minimum pro roky 2014 a 2015 rozpočet ve výši odpovídající roku 2012, tj. v součtu zdrojů národních a EIB ve výši 41 mld. Kč + 3,74 mld. Kč tedy zvýšení na celkový rámec 44,74 mld. Kč, což je o 7,74 mld. Kč více než rámec navržený pro střednědobý výhled. V této souvislosti je rovněž nutné zdůraznit, že celkové navržené národní výdaje (včetně účelové dotace na spolufinancování projektů EU ve výši 6 mld. Kč a speciálního navýšení o 0,6 mld. Kč) pro rok 2013 jsou o 1 mld. Kč nižší než v roce 2012 (včetně úvěru EIB na rok 2012).

V případě vyššího navýšení rozpočtu by bylo možné realizovat i další stavby, u nichž by však vždy mělo jako podmínka platit jejich způsobilost pro financování ze zdrojů EU. Primárně by samozřejmě měly být realizovány již historicky zasmluvněné stavby, avšak s výše uvedenou podmínkou způsobilosti výdajů. V této souvislosti probíhá prověřování akcí na TEN-T, např. R6 Lubenec-Bošov i mimo TEN-T např. I/37 Chrudim obchvat.

Návrh rozpočtu zohledňuje plošnou korekci ze strany EK na výdaje OP Doprava.

## **2.1 Strategický rámec sestavení rozpočtu a střednědobého výhledu**

### **2.1.1 Strategické plány v sektoru dopravní infrastruktury**

Strategický plán pro rok 2013 a střednědobý výhled 2014 – 2015 je zaměřen na:

- Zajištění 100% vyčerpání Operačního programu Doprava 2007 - 2013, protože dotace z EU jsou neopakovatelným, časově a věcně omezeným, zdrojem.
- Nezbytnost připravit se na nové programovací období EU v období 2014 – 2020. Dlouhodobost přípravy infrastrukturních projektů si vyžaduje pokračování přípravy klíčových projektů i při omezeném výdajovém rámci roku 2013. V opačném případě hrozí, že nebudeme schopni od roku 2014 čerpat prostředky z EU.

Naplňování strategických záměrů v sektoru dopravní infrastruktury je konfrontováno s řadou všeobecně známých externích negativních vlivů, které bohužel negují dlouhodobou snahu SFDI o přípravu rozpočtů, které by byly konzistentní jak z hlediska času, tak i jednotlivých akcí.

Odvozené priority pro sestavování rozpočtu SFDI jsou:

- zabezpečit čerpání finančních prostředků z fondů EU, zejména finančních prostředků z OPD – zahrnout přípravu projektů na nové rozpočtové období,
- zabezpečit finanční prostředky pro tzv. mandatorní výdaje (provoz a údržba, mýto a telematika, globální položky na přípravu, atd.),
- nezahajovat nové akce, pokud není předpoklad jejich finančního krytí ve střednědobém výhledu.

### **2.1.2 Celkový rozpočtový výhled SFDI pro roky 2014 – 2015**

V souladu s § 5a zákona č. 104/2000 Sb. v platném znění je součástí rozpočtu pro rok 2013 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.

Rozpočtový výhled pracuje se zdroji národního rozpočtu ve výši 37 mld. Kč. Na základě připomínek uplatněných v rámci projednávání rozpočtu již rozpočet SFDI neuvažuje s prostředky EIB, což znamená, že celkový přijatý úvěr nebude plně vyčerpán (o cca 6,8 mld. Kč). Vzhledem k nedostatku prostředků na spolufinancování nepočítá rozpočtový výhled se zdroji z nové finanční perspektivy EU 2014 až 2020 pro investice na silniční a železniční infrastrukturu.

Vzhledem ke skutečnosti, že v roce 2015 končí možnost čerpat zdroje OPD 2007-2013, pokrývá rozpis zdrojů výdajů celou alokaci tohoto programu, při započítání již vyčerpaných částek v předchozích letech.

V souvislosti s financováním z EU od roku 2014 Ministerstvo dopravy zpracovává komplexní strategický materiál „Dopravní sektorové strategie, 2. fáze“ v souladu s požadavky Evropské unie. Tento materiál je nezbytným předpokladem pro možnost čerpání prostředků z EU po roce 2014, v rámci nového operačního programu pro sektor dopravy, jeho dokončení je však plánováno až v polovině roku 2013.

### 3 Požadavky na financování z rozpočtu SFDI

V květnu 2012 předložili žadatelé SFDI výchozí podklady, resp. požadavky pro sestavení návrhu rozpočtu SFDI. Tyto požadavky se zakládaly na potřebách příjemců a nezohledňovaly finanční limity. Cílem těchto žádostí bylo získat celkový přehled o aktuálních potřebách sektoru. Následně projednal SFDI s žadateli a zástupci MD předložené výchozí podklady pro sestavení návrhu rozpočtu SFDI.

Níže je uvedeno souhrnné vyhodnocení žadateli předložených požadavků.

#### 3.1 Přehled celkových požadavků na zdroje v roce 2013

Tabulka 1 – Přehled celkových požadavků (v mil. Kč)

Zdroj	2013 Požadavky celkem
Národní zdroje	58 918
Zdroje EU (zejména OPD, Komunitární programy)	24 738
Úvěr EIB	5 224
<b>Celkem</b>	<b>88 880</b>
<b>Výdajový rámec - Národní zdroje</b>	<b>37 571</b>
<b>Chybějící prostředky - Národní zdroje</b>	<b>21 347</b>

Celkový objem požadavků na zdroje SFDI na rok 2013 od jednotlivých žadatelů dosahuje cca 88,9 mld. Kč, což v národních zdrojích představuje 58,9 mld. Kč. U objemově největších příjemců činí požadavky na národní zdroje celkem 55,6 mld. Kč, z toho u ŘSD se jedná o 35,7 mld. Kč a u SŽDC o 19,9 mld. Kč.

**Oproti výdajovému rámci stanovenému pro rok 2013 ve výši 37,6 mld. Kč činí rozdíl u národních zdrojů cca 21,3 mld. Kč. Ve střednědobém výhledu je situace obdobná. Nedostatek finančních prostředků v jednotlivých letech má stoupající tendenci.**

Na základě rozhodnutí o navýšení zdrojů pro SFDI o 0,6 mld. Kč a úcelovou dotaci na spolufinancování zdrojů OPD ve výši 6 mld. Kč v roce 2013 dochází k celkovému navýšení národních zdrojů na 43,6 mld. Kč. SFDI zároveň, při respektování zásadní připomínky MF z meziresortního připomínkového řízení vedoucí k neposkytnutí zdrojů EIB na spolufinancování zdrojů OPD z rozpočtu 2013 a výhledu pro rok 2014, vyloučil nové zdroje EIB.

Základní dopady rozpočtu:

- nemožnost čerpat prostředky nové finanční perspektivy EU od roku 2014,
- podstatné omezení financování akcí hl.m. Prahy,
- nemožnost výrazně snižovat objem, resp. počet zasmluvněných akcí z předchozích let,
- u akce D11 Osičky – Hradec Králové bylo nutné rozvolnit financování až do roku 2015,
- vzhledem k objektivním potížím při pokračování stavby D8 805 došlo k jejímu preventivnímu přearování na národní financování. Národní prostředky navržené pro rok 2013 (4,9 mld. Kč) budou příslušně užity jako částečná náhrada fondů EU, financování v dalších letech bude předmětem dalších jednání,

- nemožnost zahájit téměř žádnou novou výstavbu dopravní infrastruktury z národních zdrojů.

Více viz část 5 textu rozpočtu.

#### **4 Analytický rozklad rozpočtu SFDI**

Rozpočet pro rok 2013 a pro oba roky střednědobého výhledu je sestaven jako vyrovnaný (se započtením nároků z roku 2012), s výhradou, že takto sestavený rozpočet nepokrývá v roce 2013 ani v letech následujících potřeby financování rozvoje dopravní infrastruktury a neumožňuje plně dostát závazkům investorských organizací a zajistit nezbytnou investiční činnost, údržbu a opravy sítí. Současně z důvodu nedostatku finančních prostředků bylo nezbytné krátit finanční prostředky na provozuschopnost dopravní infrastruktury, což se projeví v následujícím období.

SFDI nevykazuje žádné pohledávky (mimo předfinancování), ani závazky, které by nebyly v souladu s upraveným rozpočtem SFDI na rok 2012 a v současné době není příjemcem žádného úvěru. Přijetí úvěru ze strany SFDI se nepředpokládá, avšak SFDI zajišťuje roli finančního manažera úvěrů přijatých státem.

Sestavování rozpočtu především sledovalo zajištění dostatečné výše finančních prostředků na financování národního podílu a neuznatelných výdajů u akcí spolufinancovaných z fondů EU a alespoň minimální rozsah údržby a oprav stávající sítě.

Opakovanou skutečností je situace, při které je z důvodů omezení možnosti čerpání úvěrových zdrojů z EIB, nutno nahradit tyto úvěrové prostředky národními zdroji SFDI. To bude mít pochopitelně negativní dopad na realizaci akcí, které lze financovat výhradně z národních zdrojů (např. opravy a údržba).

Podrobné údaje o plánovaných příjmech a výdajích v letech 2013, 2014 a 2015 jsou uvedeny v přílohách.

#### 4.1 Příjmová strana rozpočtu

Při sestavování příjmové strany rozpočtu SFDI se vycházelo ze směrných čísel MF. Na základě společného jednání MF upravilo směrná čísla a současně dle usnesení vlády ČR poskytlo speciální dotaci ve výši 0,6 mld. Kč viz. níže.

**Tabulka 2 – Příjmy rozpočtu (v mil. Kč)**

Druh příjmu	Původní směrná čísla MF			Upravená směrná čísla MF		
	rozpočet 2013	výhled rozpočtu 2014	výhled rozpočtu 2015	rozpočet 2013	výhled rozpočtu 2014	výhled rozpočtu 2015
převody výnosů silniční daně	5 100	5 100	5 100	5 400	5 400	5 400
převody podílu z výnosů spotřební daně	7 500	7 500	7 500	7 300	7 500	7 500
poplatky za užívání dálnic a rychlostních silnic	3 200	3 300	3 300	3 900	3 900	3 900
převody výnosů z mýtného	9 500	10 000	10 000	8 300	8 400	8 700
<b>dotace ze státního rozpočtu na krytí deficitu</b>	<b>11 700</b>	<b>11 100</b>	<b>11 100</b>	<b>12 671</b>	<b>11 800</b>	<b>11 500</b>
<b>Příjmy SFDI</b>	<b>37 000</b>	<b>37 000</b>	<b>37 000</b>	<b>37 571</b>	<b>37 000</b>	<b>37 000</b>

Navíc byla SFDI poskytnuta účelová dotace ve výši 6 mld. Kč na spolufinancování akcí OP Doprava pro rok 2013.

## 4.2 Výdaje rozpočtu SFDI

Přehled výdajů SFDI podle kategorií užití finančních prostředků

**Tabulka 3 – Přehled celkových národních výdajů podle užití dle zákona o SFDI (v mil. Kč)**

Výdaje rozpočtu dle § 2 odst. 1 zákona č. 104/2000 Sb. v platném znění	
<b>Celkem:</b>	<b>43 571</b>
běžné výdaje	20 104
kapitálové výdaje	23 467
Dle § 2 odst. 1 zákona č. 104/2000 Sb., v platném znění:	
z toho:	
a) financování výstavby a modernizace, oprav a údržby silnic a dálnic a poskytování příspěvků na výstavbu a modernizaci průjezdných úseků silnic a dálnic	23 719
b) financování výstavby, modernizace, oprav a údržby celostátních a regionálních drah	14 933
c) financování výstavby a modernizace dopravně významných vnitrozemských vodních cest	381
d) úhrada splátek úvěrů a úroků z úvěrů a dalších výdajů spojených se zajištěním dluhové služby (k akcím spojeným s dopravní infrastrukturou - uvedenou v části II. okruhu rozpočtu)	0
e) financování nákladů na zavedení a provozování systému elektronického mýta a telematiky	3 672
f) poskytování příspěvků na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na výstavbu, modernizaci a opravy silnic a dálnic, dopravně významných vodních cest a staveb celostátních a regionálních drah	100
g) poskytování příspěvků pro naplňování programů zaměřených ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace	250
h) poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek	150
i) financování úhrady koncesionářům na základě uzavřené koncesionářské smlouvy na výstavbu, provozování a údržbu dopravní infrastruktury a financování nákladů souvisejících s uzavřením koncesionářské smlouvy	0
j) náklady na činnost SFDI – emise a distribuce dálničních kuponů	238
j) ostatní náklady na činnost SFDI	128

### 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 – Dopravní infrastruktura – I. účetní okruh (v mil. Kč)**

<b>Dopravní infrastruktura – I. účetní okruh</b>	
	<b>Výdaje celkem</b>
<b>Celkem</b>	<b>43 205</b>
Pozemní komunikace	27 391
Dráhy	14 933
Vodní cesty	381
Příspěvky na zvyšování bezpečnosti a zpřístupňování dopravy	150
Příspěvky na výstavbu cyklistických stezek	150
Příspěvky na zvyšování bezpečnosti a zpřístupňování dopravy – zklidnění dopravy	100
Příspěvky na projekty a expertní činnost (aplikace nových technologií)	70
Příspěvky na projekty a expertní činnost (rozvoj diagnostických metod a studijní činnosti)	30

**Tabulka 5 – Náklady na činnost SFDI v roce 2013 – II. účetní okruh (v mil. Kč)**

<b>Náklady na činnost SFDI - II. účetní okruh</b>			
II. Okruh rozpočtu v rozdělení na běžné a kapitálové výdaje			
<b>Národní prostředky</b>	<b>Běžné výdaje</b>	<b>Kapitálové výdaje</b>	<b>Celkem</b>
<b>Celkem</b>	<b>363,3</b>	<b>3,1</b>	<b>366,4</b>
Běžné výdaje, z toho			
Emise dálničních kuponů	34,5		34,5
Provize za prodej dálničních kuponů	203,3		203,3
Příprava PPP	35,0		35,0
Výdaje na platy včetně sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	40,3		40,3
Ostatní výdaje (opravy, energie, telekomunikační a ostatní služby, ostatní drobné výdaje)	50,2		50,2
Kapitálové výdaje z toho:			
Budova SFDI		0,5	0,5
Programové vybavení		0,6	0,6
Výpočetní technika		0,9	0,9
Dopravní prostředky		1,1	1,1

S ohledem na specifika příjmové a výdajové stránky SFDI v čase a na potřebu průběžného financování dle předpokládaných požadavků příjemců finančních prostředků se také pro rok 2013 počítá s prolongováním běžného účtu s možností debetního zůstatku (kontokorentní účet) až do výše 4,930 mld. Kč s cílem řešit časový nesoulad mezi skutečnými příjmy a výdaji SFDI. Běžný účet s možností kontokorentu bude prolongován u Českomoravské záruční a rozvojové banky, a.s. (ve výši do 930 mil. Kč) a u České spořitelny, a.s. (ve výši do 4 mld. Kč).

Výdaje SFDI hrazené v rámci technické pomoci OPD budou v roce 2013 kryty nároky z nespotřebovaných prostředků roku 2012.

v mil. Kč

<b>Prostředky EU</b>	<b>Technická pomoc OPD</b>	<b>OPLZZ</b>	<b>Celkem</b>
<b>Celkem</b>	<b>11,2</b>	<b>2,8</b>	<b>14,0</b>
Běžné výdaje, z toho			
Výdaje na platy včetně sociálního zabezpečení	9,9	0,6	10,5
Školení a vzdělávání	0,2	1,8	2,0
Ostatní výdaje	1,1	0,4	1,5

### 4.3 Rozdělení výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců

Tabulka 6 – Rozdělení výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců (v mil. Kč)

Členění národních zdrojů dle objemově nejvýznamnějších příjemců						
Období	Rozpočet 2012 a SDV do 2013			Rozpočet 2013 a SDV do 2015		
Příjemce	2012 schválený rozpočet	2013 schválený SDV	2014 schválený SDV	2013 rozpočet	2014 SDV	2015 SDV
ŘSD	26 165	23 540	20 486	27 141	19 470	19 287
SŽDC	13 626	12 414	15 467	14 843	16 064	16 342
ŘVC	362	200	200	381	356	350
Ostatní příjemci	847	846	847	1 206	1 110	1 021
<b>Výdaje celkem</b>	<b>41 000</b>	<b>37 000</b>	<b>37 000</b>	<b>43 571*</b>	<b>37 000</b>	<b>37 000</b>

\*Včetně dotace na spolufinancování ve výši 6 mld. Kč

Tabulka 7 – Rozdělení výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců v roce 2013 (v mil. Kč)

Členění výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců pro rok 2013					
Příjemce	Národní	OPD	EIB	Ostatní fondy EU	Celkem
ŘSD	27 141	8 489	816	10	<b>36 456</b>
SŽDC	14 843	10 938	336	0	<b>26 117</b>
ŘVC	381	273	48	12	<b>714</b>
Ostatní příjemci	1 206	0	0	3	<b>1 209</b>
<b>Výdaje celkem</b>	<b>43 571</b>	<b>19 700</b>	<b>1 200</b>	<b>25</b>	<b>64 496</b>

#### 4.4 Analytický rozklad akcí rozpočtu SFDI

V příloze č. 4 je uveden analytický rozklad akcí obsažených v rozpočtu SFDI.

U ŘSD a SŽDC jsou samostatně vyčleněny následující kategorie:

- položky oprav a údržby a provozní výdaje včetně mýta,
- doplatky probíhajících akcí – jedná se o akce, u kterých probíhá pouze dofinancování nebo o akce, u nichž se předpokládá v průběhu rozpočtového roku zprovoznění,
- ostatní programy (globální položky),
- akce v realizaci – jedná se o akce, u nichž v rozpočtovém roce pokračuje významná stavební činnost,
- akce nově zahajované,
- příprava akcí.

Aby byla celkově zpřehledněna struktura rozpočtu u ŘSD, byla příprava akcí převedena plně do rozpisu přípravy. Výjimkou jsou pouze akce, na nichž se dokončuje příprava a zároveň se v daném roce zahajuje stavební činnost.

**Tabulka 8 – Analytický rozklad akcí ŘSD – součet za všechny zdroje (v mil. Kč)**

Druh výdaje	2013 celkové výdaje	2014 celkové výdaje	2015 celkové výdaje
<b>Celkem opravy, údržba a provozní výdaje včetně mýta*</b>	<b>11 794</b>	<b>12 900</b>	<b>12 720</b>
z toho: Opravy a údržba**	6 741	7 871	7 871
z toho: Mýto a telematika	3 672	3 648	3 568
z toho: Provozní výdaje	1 381	1 381	1 281
Doplatky probíhajících akcí	8 583	956	0
Ostatní programy (globální položky)	1 037	985	985
Akce v realizaci	6 786	2 052	1 043
Akce nově zahajované	6 224	7 017	5 551
Příprava akcí	2 032	2 827	2 230

\* v této kategorii výdajů jsou zahrnuty též výdaje ŘSD spojené s transakčními náklady viz subkapitola 5.4

\*\* v této subkategorii (opravy a údržba) je zohledněno předpokládané nedočerpání zdrojů v roce 2012

**Tabulka 9 – Analytický rozklad akcí SŽDC – součet za všechny zdroje (v mil. Kč)**

Druh výdaje	2013 celkové výdaje	2014 celkové výdaje	2015 celkové výdaje
<b>Celkem opravy, údržba a provozní výdaje</b>	<b>7 851</b>	<b>7 689</b>	<b>7 500</b>
Ostatní programy (globální položky)	1 130	1 030	789
Akce v realizaci	11 327	7 153	4 611
Akce nově zahajované	4 821	13 923	10 380
Příprava akcí	988	717	467

## 4.5 PPP

Vláda ČR přijala dne 26. června 2012 usnesení č. 469, kterým vyjádřila zájem ověřit výhodnost a realizovatelnost zajištění úseku dálnice D3 mezi obcemi Bošilec a Borek (18,8 km - stavby 0309/I a 0309/II) v režimu PPP s možností přidružení údržby a oprav bezprostředně souvisejících úseků dálnice D3 v Jihočeském kraji.

Ministerstvo dopravy v souladu s přijatým usnesením zajistí aktualizaci koncesního projektu PPP Projekt D3/R3, v minulosti schváleného usnesením vlády č. 1304 ze dne 20. října 2008. Aktualizace koncesního projektu proběhne ve vztahu k nově definovanému pilotnímu úseku Bošilec - Borek. Výsledek v podobě zpracované "Analýzy proveditelnosti a výhodnosti realizace projektu formou PPP" předloží MD vládě v průběhu 1. čtvrtletí roku 2013. Uvedený dokument zároveň naplní požadavky zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, a bude dostatečně odborným ekonomickým odůvodněním účelnosti zadání zakázky formou PPP v režimu tohoto zákona v případě, že se využití modelu PPP ukáže jako proveditelné a v dlouhodobém horizontu výhodné pro stát. V případě naplnění předpokládaného harmonogramu, kde kritickým milníkem je včasné zajištění majetkoprávní přípravy, lze předpokládat zahájení realizace v roce 2014 a zprovoznění úseku v roce 2016.

## 5 Otevřené problémy a identifikovaná rizika

Účelem této části je uvést seznam nutných opatření, která podmiňují naplnění příjmové strany rozpočtu SFDI v roce 2013 a v následujících letech a dodržení investičního plánu vyplývajícího z rozpočtu SFDI, včetně popisu rizik vyplývajících z nedostatečných finančních prostředků pro financování dopravní infrastruktury.

### 5.1 Dopady plošné korekce

V rámci projednávání výsledku auditu provedeného MD, SFDI a EK na projektech OP Doprava realizovaných do současné doby byla ze strany EK uplatněna plošná korekce ve výši cca 9,4 mld. Kč (10%) na celkové výdaje programu, realizované do 1. září 2012. Z tohoto důvodu došlo k ponížení celkového čerpání programu realizovaného do 1. září 2012. Korekcí byly zatíženy i projekty, které jinak nevykazují žádnou chybovost.

Dopad plošné korekce OP doprava vyžadoval nové nastavení čerpání prostředků EU v sektoru dopravy. Vzhledem k této skutečnosti bylo nutné nově kalkulovat potřeby čerpání prostředků EU pro dočerpání plné alokace zdrojů OP Doprava. Analogicky bylo nutné stanovit nové požadavky na národní zdroje na spolufinancování fondů EU.

Následující informace vycházejí z premisy, že plošná korekce všechny jí postižené výdaje očišťuje od případných dalších postihů. Díky přezávazkování OP doprava nebylo nutno nahrazovat celých 9,4 mld. Kč nýbrž pouze 3,3 mld. Kč (rovněž počítá s částečným přezávazkováním), což bylo umožněno zejména přeřazením náhradních projektů financovaných z národních zdrojů do financování z prostředků OP doprava. Současně došlo k zohlednění nižších nabídkových cen oproti původně předpokládaným nákladům u akcí SŽDC, což umožnilo dodatečně zařadit 6 akcí. Rovněž je nutno dodat, že potřeba navýšení pro dočerpání alokace včetně přezávazkování u projektů na vodní infrastrukturu je řešena realokací do silniční infrastruktury.

Propočet rovněž vychází z předpokladu, že nedojde k odvodu finančních prostředků z projektů na vodní infrastrukturu v souvislosti s možným vyřazením projektů pro nevyhájící ekonomické hodnocení (CBA). V opačném případě by bylo nutné navýšit silniční projekty o dodatečných 1,1 mld. Kč ze zdrojů EU čímž vzroste potřeba národního spolufinancování o cca 0,5 mld. Kč a zároveň musí být kryt z národních prostředků výpadek zdrojů EU ve výši 1,1 mld. Kč.

Je nutné zdůraznit, že pro dočerpání Operačního programu Doprava musí dojít k zahájení projektů určených k dočerpání alokace nejpozději v roce 2013, při pozdějším zahájení by projekty nebylo možné dokončit v rámci Operačního programu a musely by být kryty z národních prostředků. Rozpočet SFDI umožňuje zahájit financování akcí v dostatečném objemu v roce 2013, a to bez dodatečných požadavků na národní zdroje v roce 2013. Nesmí však být snížena výše dotace ze státního rozpočtu a zároveň musí být naplněny příjmy z daní a poplatků. Na projektech OPD zároveň nesmí dojít k žádné další dodatečné chybovosti.

Prostředky na spolufinancování v letech 2014 – 2015 budou muset být řešeny při přípravě rozpočtu na uvedené roky.

**Tabulka 10 – Vyčíslení potřeb navýšení čerpání zdrojů EU (v tis. Kč)**

Investor	Osa	Plošná korekce 10% z výdajů do 31.8.2012	OPD čerpání včetně výhledu 2007-2015	Nová alokace včetně plošné korekce a přezávazkování (ŘSD a ŘVC 5%, SŽDC 3%)	Potřeba doplnění OPD	Změna nákladů u SŽDC
SŽDC, s.o.	F1.1	3 016 652	57 732 356	59 262 257	1 529 901	5 131 913
SŽDC, s.o.	F1.2	99 548				
ŘSD ČR	F2.1	3 344 302	48 564 389	49 998 384	1 433 995	
SŽDC, s.o.	F3.1	324 467	10 398 537	10 554 428	155 891	284 205
ŘSD ČR	F4.1	2 405 008	31 165 437	31 245 031	189 121	
Ředitelství vodních cest ČR	F6.2	238 546	2 882 215	2 991 742	0	
<b>Celkem</b>		<b>9 428 523</b>	<b>150 742 934</b>	<b>154 051 842</b>	<b>3 308 908</b>	<b>5 416 118</b>

Předpoklady pro sestavení tabulky:

- 1) Alokace je propočtena říjnovým kurzem EUR/CZK.
- 2) V čerpání jsou zahrnuty i vratky minulých let.
- 3) Zohledněna náhrada u vyřazené akce D8 ve výši 4 515 169 tis. Kč (čerpání do 31. srpna 2012 činí 4 171 920 tis. Kč x 90% = 3 754 728 tis. Kč a odhad čerpání od 1. září 2012 do 31. prosince 2012 ve výši 760 441 tis. Kč x 100%).
- 4) Zohledněn pokles celkových investičních nákladů dle odhadu SŽDC u akcí, u kterých není v současné době ukončeno VŘ.
- 5) Potřeba navýšení pro dočerpání alokace včetně přezávazkování u ŘVC F6.2 je řešena realokací do ŘSD F4.1.

## 5.2 Uzavřené smluvní závazky na výstavbu pozemních komunikací z minulých let

Primárně se jedná o smluvní závazky uzavřené v letech 2008 – 2009, kde výstavba nebyla vůbec zahájena. V některých případech byla výstavba zahájena jen formálně nebo ukončena v prvotních fázích z důvodu nedostatku finančních prostředků. Objem těchto nepokrytých závazků po započtení alokovaných prostředků na roky 2013 – 2015 představuje cca 21,5 mld. Kč.

Přehled předpokládaného vývoje snižování těchto závazků podává následující tabulka:

**Tabulka 11 – Odhad vývoje snižování minulých závazků ŘSD u zhotovitelů (v mil. Kč)**

Název akce	Celkem akce	Předpoklad výdajů do 31.12.2012	2013	2014 a 2015	Chybí
	<b>37 631,7</b>	<b>10 217,7</b>	<b>2 943,5</b>	<b>3 086,2</b>	<b>21 384,3</b>
I/27 Velemyšleves obchvat a přemostění Chomutovky	801,9	24,5	0	0	777,4
I/9 obchvat Dubá	633,6	7,4	0	0	626,2
I/62 Děčín – Vilsnice	666,9	22,1	0,5	0	644,3
I/37 Chrudim obchvat úsek Medlešice - I/17	1 743,8	96,9	48	0	1 598,9
I/38 Znojmo obchvat I	297,3	110,9	32,5	0	153,9
I/11 Mokré Lazce - hranice okresů Opava, Ostrava	4 705,3	1 674,3	1 039,5	1 661,5	330
I/44 Vlachov – Rájec	1 170,7	249,7	346,3	574,7	0
I/35 Valašské Meziříčí - Lešná 2.etapa	816,3	206,9	609,4	0	0
I/35 Valašské Meziříčí - Lešná 3.etapa	974,4	22,4	0	0	952
I/60 Javorník obchvat	347,7	292,2	55,5	0	0
I/3 Čerčany MÚK Na Pyšelce	55,2	2,1	0	0	53,1
I/50 Nesovice křižovatka	170,0	71,3	98,7	0	0
R6 Lubenec – Bošov	2 068,9	78,0	0	0	1 990,9
R7 Postoloprty - MÚK Bitoveves	527,2	35,0	4	0	488,2
R35 Hradec Králové (Sedlice) - Opatovice - 3.patru	1 714,8	0,0	0	0	1 714,8
R46 - MÚK Vranovice - Kelčice MÚK Brodek u Prostějova	195,7	39,2	0	0	156,5
I/56 Ostrava - Prodloužená Místecká II.stavba	946,1	907,4	38,7	0	0
I/11 Ostrava Prodloužená Rudná	3 603,5	316,2	19	0	3 268,3
I/67 Skřečůň - Bohumín obchvat	1 231,4	1 231,4	0	0	0
D11 1105/2 Osičky - Hradec Králové	5 405,9	4 308,5	247,4	850	0
R49 4901 Hulín-Fryšták	9 325,1	482,0	402	0	8 441,1
R1 ul.Na Radosti napojení na SOKP	230,0	39,3	2	0	188,7

## 5.3 Nutné navýšení prostředků na opravy a údržbu komunikací

Vysoké náklady na škody po zimě v posledních letech, jakož i stav mostů a bezpečnostních prvků ukazují na dlouhodobě podfinancovanou úroveň oprav a stavební údržby. Rámec rozpočtu 37,6 mld. Kč (na tento účel nelze použít účelovou dodatečnou dotaci ve výši 6 mld. Kč na spolufinancování akcí EU) však neumožňuje vyčlenit výrazně více prostředků než v předchozích letech. Pro rok 2013 počítá SFDI s posílením položek oprav a údržby z případných převodů nevyčerpaných finančních prostředků z roku 2012.



## **5.4 Institucionální změny v sektoru**

Ministerstvo dopravy v současné době připravuje možnou transformaci Ředitelství silnic a dálnic. SFDI v textech pracuje se standardním označením správce příslušné infrastruktury pod v současné době platným názvem. Ovšem platí, že informace se obecně vztahují k infrastruktuře a nikoli k subjektu investora. V položkovém seznamu akcí (v přílohách) je uvedeno ŘSD a má se za to, že prostředky budou přiděleny subjektu, který bude nositelem příslušného závazku.

Náklady na přesun agend v odhadované výši 100 mil. Kč ročně v letech 2013 a 2014 byly zahrnuty do provozních položek rozpočtu ŘSD.

## **5.5 Nová finanční perspektiva 2014 – 2020**

Z hlediska sektoru dopravy bude pro ČR v nové finanční perspektivě nejdůležitější změnou vznik nového nástroje CEF (Connecting Europe Facility). Významná část prostředků z Fondu soudružnosti již nebude určena pouze pro ČR v tzv. národní obálce, ale bude nutné o ně soutěžit s projekty z „kohezních“ zemí EU. Celkem cca třetina prostředků z FS bude rozdělena v rámci CEF, zbývající část by měla být alokována pro jednotlivé státy zahrnuté do kohezní politiky. Tato situace bude vyžadovat vyšší kvalitu projektů, dostatek náhradních projektů a flexibilitu v plánování finančních zdrojů. Dosavadní prostředky fondu TEN-T budou rovněž součástí CEF a budou určeny na projekty z celé EU, s významně vyšším podílem národního spolufinancování. Vzhledem k tomu, že v případě „nekohezní“ i „kohezní“ části CEF půjde o volnou soutěž mezi státy a projekty, je nezbytné mít dostatek kvalitně připravených projektů, které v této soutěži budou mít možnost obstát.

Financování projektů z evropských zdrojů po roce 2014 může být ohroženo v případě, že nebudou alokovány dostatečné prostředky pro jejich přípravu, tak aby bylo možné jejich fyzické zahájení v případě schválení k financování. Zejména však nelze zahájit čerpání prostředků nové finanční perspektivy EU od roku 2014, protože rozpočet SFDI nemá dostatek zdrojů na národní spolufinancování zdrojů EU. MD a SFDI nicméně požádali příjemce o přípravu projektů pro novou finanční perspektivu tak, aby jejich realizace byla možná již v letech 2014 a 2015. Podmínkou pro zahájení čerpání jsou však prostředky pro spolufinancování. Pro informaci tabulka obsahuje i širší portfolio železničních akcí připravovaných pro čerpání po roce 2015.

**Tabulka 12 – Nová finanční perspektiva EU (2014-2020) – indikativní přehled akcí (v mil. Kč)**

<b>Celkem ŘSD a SŽDC</b>		<b>205 316</b>	<b>6 310</b>	<b>16 318</b>	<b>9 462</b>	<b>24 478</b>
		<b>Celkem akce</b>	<b>2014 - SFDI</b>	<b>2015 - SFDI</b>	<b>2014 - EU</b>	<b>2015 – EU</b>
	<b>ŘSD</b>	<b>66 686</b>	<b>3 288</b>	<b>9 973</b>	<b>4 930</b>	<b>14 960</b>
TEN	I/11 Nebory – Oldřichovice	3 121	58	345	87	517
TEN	I/11 Oldřichovice – Bystřice	3 991	131	545	196	817
TEN	R6 Řevničov, obchvat	2 312	291	292	436	439
TEN	R6 Lubenec – Bošov	2 069	146	266	219	399
TEN	R48 MÚK Rybí - MÚK Rychaltice	4 651	213	507	319	761
CEF	D11 1106 Hradec Králové – Smiřice	9 246	878	1 988	1 317	2 982
CEF	D11 1107 Smiřice – Jaroměř	4 571	441	895	661	1 342
TEN	D3 0310/I Úsilné – Hodějovice	6 955	426	1 366	640	2 050
TEN	D1 0136 Říkovice-Přerov	8 445	470	1 344	704	2 016
TEN	R49 4901 Hulín – Fryšták	9 325	234	935	351	1 402
TEN	R35 Časy – Ostrov	5 414	0	658	0	987
TEN	R35 Opatovice nad Labem – Časy	6 586	0	832	0	1 248
		<b>Celkem akce</b>	<b>2014 - SFDI</b>	<b>2015 - SFDI</b>	<b>2014 - EU</b>	<b>2015 – EU</b>
	<b>SŽDC</b>	<b>138 630</b>	<b>3 022</b>	<b>6 345</b>	<b>4 532</b>	<b>9 518</b>
TEN	Modernizace trati Brno - Přerov, 2. stavba	9 100	0	0	0	0
TEN	Modernizace traťového úseku Ústí nad Orlicí – Choceň	6 500	0	0	0	0
mTEN	Elektrizace trati Staré Město u UH – Luhačovice	3 000	0	0	0	0
mTEN	Elektrizace trati Kojetín - Hulín - Bystřice pod Hostýnem	3 800	0	0	0	0
TEN	Železniční uzel Brno modernizace průjezdu a I. část osobního nádraží	20 411	0	320	0	480
TEN	Modernizace trati Brno - Přerov, 1. stavba	7 200	0	0	0	0
CEF	Optimalizace trati Kolín - Všetaty – Děčín	11 500	0	360	0	540
TEN	Modernizace trati Nemanice I - Ševětín	12 800	480	1 105	720	1 658
TEN	GSM-R IV. koridor Benešov - České Budějovice - Horní Dvořiště státní hranice Rakousko	712	145	140	217	210

		<b>Celkem akce</b>	<b>2014 - SFDI</b>	<b>2015 - SFDI</b>	<b>2014 - EU</b>	<b>2015 – EU</b>
TEN	Modernizace trati Praha - Kladno s připojením na letiště Ruzyně	19 000	0	120	0	180
mTEN	Optimalizace železniční trati Praha Smíchov – Hostivice, I. stavba - rekonstrukce zab. zař.	444	97	80	145	120
TEN	Optimalizace traťového úseku Praha hl. n. - Praha Smíchov	4 000	0	160	0	240
TEN	Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař - Praha hl. n., II. část	4 750	300	560	450	840
TEN	Optimalizace trati Lysá nad Labem - Praha Vysočany 2. stavba	8 250	0	400	0	600
mTEN	Zvýšení kapacity trati Nymburk – Ml. Boleslav	1 300	160	240	240	360
TEN	Modernizace trati Sudoměřice - Votice	5 999	660	740	990	1 110
CEF	Optimalizace trati Černošice (včetně) – Beroun (mimo)	4 350	260	640	390	960
TEN	Modernizace trati Veselí n.L.-Tábor-II.část, úsek Veselí n.L.-Doubí u Tábora 2. etapa: Soběslav - Doubí	3 510	320	440	480	660
TEN	Uzel Plzeň, 2. stavba - osobní nádraží	1 195	120	200	180	300
mTEN	Elektrizace Kadaň Pruněřov - Kadaň předměstí	431	0	10	0	15
mTEN	Elektrizace Louka u Litvínova - Litvínov	284	0	10	0	15
TEN	Průjezd železničním uzlem Pardubice	500	0	100	0	150
mTEN	Elektrizace a zkapacitnění trati vč. PEÚ Otrokovice - Zlín střed (včetně)	3 498	0	15	0	23
TEN	Průjezd železničním uzlem Ostrava	1 500	0	0	0	0
mTEN	Optimalizace trati Ostrava Kunčice - Frýdek Místek - Český Těšín, vč. PEÚ a optimalizace žst.Č.Těšín, 2.část	4 596	480	705	720	1 057

## **5.6 Spolufinancování Operačního programu doprava ze zdrojů EIB**

SFDI čerpal na spolufinancování prostředků EU úvěrový rámec Evropské investiční banky ve výši 34 mld. Kč na spolufinancování prostředků Operačního programu Doprava. V letech 2008 – 2012 předpokládá SFDI čerpání úvěru EIB celkem cca 26 mld. Kč, pro rok 2013 předpokládá SFDI čerpání úvěru pouze ve výši převodů z roku 2012 ve výši cca 1,2 mld. Kč a další čerpání již není na základě pokynu MF předpokládáno.

## **5.7 Souhrnné požadavky na navýšení rozpočtu v letech 2014 a 2015**

Na základě problémů identifikovaných v předchozích kapitolách a ve snaze předejít zejména potencionální ztrátě dotací z EU považujeme za minimum pro roky 2014 a 2015 rozpočet ve výši odpovídající roku 2012, tj. v součtu zdrojů národních a EIB ve výši 41 mld. Kč + 3,74 mld. Kč tedy zvýšení na celkový rámec 44,74 mld. Kč, což je o 7,74 mld. Kč více než rámec navržený pro střednědobý výhled. V této souvislosti je rovněž nutné zdůraznit, že celkové navržené národní výdaje (včetně účelové dotace na spolufinancování projektů EU ve výši 6 mld. Kč a speciálního navýšení o 0,6 mld. Kč) pro rok 2013 jsou o 1 mld. Kč nižší než v roce 2012 (včetně úvěru EIB na rok 2012).

V případě vyššího navýšení rozpočtu by bylo možné realizovat i další stavby, u nichž by však vždy mělo jako podmínka platit jejich způsobilost pro financování ze zdrojů EU. Primárně by samozřejmě měly být realizovány již historicky zasmulvněné stavby, avšak s výše uvedenou podmínkou způsobilosti výdajů. V této souvislosti probíhá prověřování akcí na TEN-T, např. R6 Lubenec-Bošov i mimo TEN-T např. I/37 Chrudim obchvat.

## **6 Operativní řízení rozpočtu SFDI**

### **6.1 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 programů, staveb a akcí z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury. Předpokládá se, že tento mechanismus bude platný i pro rok 2013. 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 a prostředky ze státem přijatých úvěrů od EIB na spolufinancování prostředků EU. Finanční toky z fondů EU a z přijatých úvěrů jsou do celkového rámce rozpočtu SFDI zahrnovány.

### **6.2 Rozpočtová opatření**

Výbor SFDI může v odůvodněných případech upravit objem schválených výdajů až do výše 15% základu. Základem se rozumí celková výše schváleného výdajového rámce. Úpravy přesahující limit 15 % schvaluje Hospodářský výbor Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR.

Do výše uvedeného limitu a základu se nezapočítávají prostředky určené na zálohové financování akcí spolufinancovaných z prostředků EU a prováděná rozpočtová opatření (změnová řízení) na akce a programy, kde jsou SFDI poskytovány prostředky účelově vázané např. formou rozhodnutí, dotací nebo finančních memorand z Evropské komise, kapitoly MD nebo MF a obsahují jmenovitý výčet akcí, na které musí být prostředky použity. SFDI v takovém případě o užití prostředků nemůže rozhodovat a slouží pouze jako finanční manažer těchto zdrojů. Tyto finanční prostředky budou přidělovány interním rozpočtovým opatřením (změnovým řízením) SFDI. Stejným způsobem bude postupováno při případných změnách vyplývajících z přesunů majetku mezi ČD a SŽDC, případně pokud dojde k transformaci ŘSD, mezi ŘSD a příslušným novým správcem infrastruktury/investorem v rámci jednotlivých akcí a analogicky při změnách indikativních rozpisů globálních položek určených na přípravu. Interním rozpočtovým opatřením budou do rozpočtu rovněž zapracovávány úpravy samostatně schválené Hospodářským výborem Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR.

V případě nenaplnění předpokládaných příjmů z prostředků EU pro rozpočet aparátu SFDI lze interním rozpočtovým opatřením, resp. změnovým řízením, nahradit chybějící prostředky národními zdroji z jiných položek rozpočtu aparátu SFDI. Ostatní změny položek rozpočtu aparátu SFDI budou prováděny analogicky.

### **6.3 Podíl fondů EU**

Způsob řízení finančních prostředků fondů EU na SFDI se řídí Metodikou finančních toků a kontroly strukturálních fondů a Fondu soudržnosti pro programové období 2004 - 2006 a Metodikou finančních toků a kontroly programů spolufinancovaných ze strukturálních fondů, Fondu soudržnosti a Evropského rybářského fondu na programové období 2007 - 2013 (materiály MF) a dále manuály příslušných finančních nástrojů, vše v platném znění.

V případě dočerpání prostředků EU v roce 2013, lze požádat ministra financí o souvztažné navýšení příjmů a výdajů zdrojů EU podle § 24, odst. 4, zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech.

#### **6.4 Operační programy a komunitární programy EU**

SFDI financuje národní podíl u akcí realizovaných v těch segmentech dopravní infrastruktury, jejichž financování je v souladu s účelem SFDI. Pro akce zařazené do OPD, se po dohodě s MF a MD využívá ke krytí národního podílu také úvěr od EIB, jehož příjemcem je MF a SFDI vystupuje v roli finančního manažera úvěrových prostředků.

#### **6.5 Regionální operační programy a ostatní nástroje EU financované na úrovni regionů soudržnosti NUTS II a III (krajů)**

Vzhledem k finančnímu omezení rámce SFDI pro rok 2013 a předpokládané úpravě rozpočtových pravidel pro státní fondy (zahrnutí prostředků státních fondů do centrální likvidity státu) nepředpokládá SFDI poskytování prostředků na předfinancování výdajů krytých prostředky z fondů EU u akcí spolufinancovaných z fondů EU týkajících se silnic II. a III. třídy ve vlastnictví krajů.

#### **6.6 Předfinancování výdajů programů EU mimo OPD u ŘSD, ŘVC a SŽDC**

Předfinancování SŽDC není rozpočtováno a bude dle aktuálních potřeb probíhat změnovým řízením v průběhu roku 2013. U ŘSD a ŘVC se předfinancování v roce 2013 nepředpokládá. Pokud tito investoři získají v průběhu rozpočtového roku podporu EU, která bude předfinancování vyžadovat, bude při jeho rozpočtování postupováno obdobně jako u SŽDC.

## 7 Seznam tabulek

Tabulka 1 – Přehled celkových požadavků (v mil. Kč) .....	5
Tabulka 2 – Příjmy rozpočtu (v mil. Kč) .....	7
Tabulka 3 – Přehled celkových národních výdajů podle užití dle zákona o SFDI (v mil. Kč) .....	8
Tabulka 4 – Dopravní infrastruktura – I. účetní okruh (v mil. Kč).....	9
Tabulka 5 – Náklady na činnost SFDI v roce 2013 – II. účetní okruh (v mil. Kč).....	9
Tabulka 6 – Rozdělení výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců (v mil. Kč) .....	11
Tabulka 7 – Rozdělení výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců v roce 2013 (v mil. Kč) .	11
Tabulka 8 – Analytický rozklad akcí ŘSD – součet za všechny zdroje (v mil. Kč).....	12
Tabulka 9 – Analytický rozklad akcí SŽDC – součet za všechny zdroje (v mil. Kč) .....	12
Tabulka 10 – Vyčíslení potřeb navýšení čerpání zdrojů EU (v tis. Kč).....	15
Tabulka 11 – Odhad vývoje snižování minulých závazků ŘSD u zhotovitelů (v mil. Kč) .....	16
Tabulka 12 – Nová finanční perspektiva EU (2014-2020) – indikativní přehled akcí (v mil. Kč) ...	18

## 8 Seznam příloh

Příloha č. 1.....	Bilance příjmů a výdajů SFDI
Příloha č. 2.....	Příjmy SFDI
Příloha č. 3.....	Legenda k příloze č. 4
Příloha č. 4.....	Databáze akcí včetně prostředků na činnost SFDI
Příloha č. 5.....	Indikativní rozpis globální položky ŘSD určené na přípravu dálnic
Příloha č. 6.....	Indikativní rozpis globální položky ŘSD určené na přípravu rychlostních silnic
Příloha č. 7.....	Indikativní rozpis globální položky ŘSD určené na přípravu silnic I. třídy
Příloha č. 8.....	Legenda k přílohám č. 5 - 7