

Rozpočet
Státního fondu dopravní infrastruktury
na rok 2015
a střednědobý výhled na roky 2016 a 2017

OBSAH

1	ÚVOD - MANAŽERSKÉ SHRUTÍ	2
1.1	STRATEGICKÝ RÁMEC SESTAVENÍ ROZPOČTU A STŘEDNĚDOBÉHO VÝHLEDU	4
2	POŽADAVKY NA FINANCOVÁNÍ Z ROZPOČTU SFDI	5
2.1	PŘEHLED CELKOVÝCH POŽADAVKŮ NA ZDROJE V ROCE 2015.....	5
3	ANALYTICKÝ ROZKLAD ROZPOČTU SFDI	6
3.1	PŘÍJMOVÁ STRANA ROZPOČTU	6
4	VÝDAJE ROZPOČTU SFDI.....	7
4.1	ROZDĚLENÍ VÝDAJŮ DLE OBJEMOVĚ NEJVÝZNAMNĚJŠÍCH PŘÍJEMCŮ (ÚDAJE JSOU UVEDENY S PŘEDPOKLÁDANÝM SOUVZTAŽNÝM NAVÝŠENÍM PŘÍJMŮ A VÝDAJŮ).....	10
4.2	ANALYTICKÝ ROZKLAD AKCÍ ROZPOČTU SFDI.....	10
4.3	FINANCOVÁNÍ REGIONÁLNÍCH DRAH	11
5	OTEVŘENÉ PROBLÉMY A IDENTIFIKOVANÁ RIZIKA	13
5.1	PŘÍPRAVA AKCÍ A PODMÍNKY FINANČNÍHO PLÁNOVÁNÍ	13
5.2	NEDOSTATEK FINANCOVÁNÍ NA JEDNOTLIVÉ SKUPINY AKCÍ V PŘÍPADĚ ZACHOVÁNÍ LIMITU	13
5.3	STŘEDNĚDOBÝ VÝHLED	13
5.4	UZAVŘENÉ SMLUVNÍ ZÁVAZKY NA VÝSTAVBU POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ Z MINULÝCH LET.....	14
5.5	OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA 2007 - 2013.....	14
5.6	ZAPOJENÍ DODATEČNÝCH ZDROJŮ SFDI.....	15
5.7	NOVÁ FINANČNÍ PERSPEKTIVA 2014 - 2020.....	15
5.7.1	<i>Projekty Operačního programu Doprava 2014 - 2020</i>	<i>17</i>
5.8	PROBLEMATIKA SILNIC II. A III. TŘÍD	17
5.9	KONTROLNÍ ČINNOST SFDI.....	18
6	OPERATIVNÍ ŘÍZENÍ ROZPOČTU SFDI	19
6.1	POSKYTOVÁNÍ PROSTŘEDKŮ	19
6.2	ROZPOČTOVÁ OPATŘENÍ	19
6.3	PODÍL FONDŮ EU	20
6.4	REGIONÁLNÍ OPERAČNÍ PROGRAMY A OSTATNÍ NÁSTROJE EU FINANCOVANÉ NA ÚROVNI REGIONŮ SOUDRŽNOSTI NUTS II A III (KRAJŮ).....	20
6.5	PŘÍSPĚVKOVÉ PROGRAMY	20
7	SOULAD NÁVRHU ROZPOČTU S DOPRAVNÍMI SEKTOROVÝMI STRATEGIEMI	21
	SEZNAM TABULEK	22
	SEZNAM PŘÍLOH.....	22

Seznam zkratk a vysvětlivky pojmů

CEF	Connecting Europe Facility
EFRR, ERDF	Evropský fond pro regionální rozvoj
EIB	Evropská investiční banka
EU	Evropská unie
EU14+	Financování akcí z nové finanční perspektivy EU 2014 - 2020
FS	Fond soudržnosti
MF	Ministerstvo financí ČR
MD	Ministerstvo dopravy ČR
OP	Operační program
OPD	Operační program Doprava
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic ČR
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.

1 Úvod - manažerské shrnutí

Rozpočet a střednědobý výhled SFDI v letech 2015 - 2017 vychází z finančních rámců stanovených vládou ČR pro rok 2015 ve výši 44 mld. Kč a pro roky 2016 a 2017 ve výši 43 mld. Kč ročně. **V roce 2015 je rozpočet připraven jako vybilancovaný se zapojením nároků a odhadovaných zůstatků prostředků na účtech SFDI k 31. 12. 2014. Střednědobý výhled na roky 2016 a 2017 je sestaven jako nevyrovnaný, kdy výdaje převyšují příjmy o 15,4 mld. Kč v roce 2016 a o 6,1 mld. Kč v roce 2017.**

Rozhodujícím faktorem pro sestavení rozpočtu je nutnost v maximální možné míře respektovat požadavky na opravy a údržbu sítě dle vládou schváleného dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem) a dále zejména nutnost dočerpat do konce roku 2015 prostředky Operačního programu doprava 2007 - 2013.

S ohledem na směrná čísla stanovená MF a na avizované navýšení rozpočtu SFDI do konce roku 2014 použije SFDI pro pokrytí nedostatku národních zdrojů disponibilní prostředky vzniklé např. ex post refundacemi u projektů, které budou zařazeny do evropského financování (z obou OP Doprava) až po jejich kompletním profinancování z národních zdrojů v předchozích letech a nedočerpáním za rok 2014.

Vzhledem k nízké alokaci zdrojů OPD ze strany MF a k příslibu navýšení prostředků z fondů EU v průběhu roku 2015 v závislosti na průběhu čerpání schváleného rozpočtu byly akce OPD 2007 - 2013 i ODP 2014 - 2020 shrnuty do agregovaných položek tak, aby bylo možné jejich pružné zařazení k financování v okamžiku jejich schválení pro operační program.

Celkový rozpočet SFDI pro rok 2015 tak činí:

Národní výdajový rámec	44,0 mld. Kč
Prostředky EU (2007 - 2013)	5,6 mld. Kč
Prostředky EU (2014 - 2020)	0,2 mld. Kč
Zůstatek účtů SFDI k 31. 12. 2014 (odhad)	6,0 mld. Kč
Nároky (OPD a spolufinancování)	11,1 mld. Kč
Celkem včetně nároků	66,9 mld. Kč
Předpokládané souvztažné navýšení prostředků EU	27,5 mld. Kč
Celkem	94,4 mld. Kč

Celková výše rozpočtu SFDI v roce 2015 bude ovlivněna na příjmové straně zejména následujícími faktory:

- změna kurzu EUR/CZK – vzhledem k velkému objemu zdrojů EU mohou i poměrně malé změny kurzu významně ovlivnit disponibilní objem prostředků EU
- realizace projektů mimo rozpočet SFDI – současný návrh výdajů OPD 2007 - 2013 počítá s realizací všech zbývajících disponibilních prostředků OPD 2007 - 2013 prostřednictvím rozpočtu SFDI. Vzhledem k možnému schválení financování projektů OPD 2007 - 2013 mimo režim SFDI (např. nákup železničních vozidel) by o tyto výdaje byly poníženy disponibilní zdroje a tedy i výdaje

- posun výzev komunitárního programu CEF – vyhlášení výzev (termín/obsah) je plně v gesci EK, v případě časových posunů lze očekávat negativní dopad na realizaci těchto projektů
- neschválení projektů k financování z CEF – vzhledem k tomu, že nástroj CEF dává EK plné rozhodovací právo o schválení/neschválení jednotlivých projektů, je realizace projektů navržených k financování plně závislá na výsledku rozhodování DG Move (EK)
- termín schválení OPD 2014 - 2020 a jednotlivých projektů – v době sestavování rozpočtu neexistuje jistota ohledně schválení obsahu OPD 2014 - 2020 a vyhlášení výzev pro předkládání projektů a jejich schválení k financování

Potencionálním problémem mohou být odvody prostředků ze strany investorů finančním úřadům. **SFDI při kontrolách akcí příjemců za rok 2013 identifikoval chyby a podal podněty finančním úřadům ve výši 3,9 mld. Kč.** V očekávaném případě nařízených odvodů budou muset příjemci tyto prostředky vrátit. Vzhledem ke skutečnosti, že příjemci v podstatě žádné vlastní zdroje nemají, bude na tyto odvody muset nalézt prostředky zřizovatel, tj. MD. S ohledem na omezené možnosti rozpočtu MD je nejpravděpodobnější snížení dotace pro SFDI na krytí deficitu rozpočtu a tudíž snížení prostředků rozpočtu SFDI. Navržený rozpočet SFDI s těmito výdaji nepočítá.

1.1 Strategický rámec sestavení rozpočtu a střednědobého výhledu

Za základ pro sestavování rozpočtu roku 2015 a střednědobého výhledu na období 2016 a 2017 byly použity strategické závěry obsažené v Dopravní politice a Dopravních sektorových strategiích schválených vládou ČR. Rozpočet respektuje principiální zásadu směřování zdrojů pro primárně krytí finančních potřeb především spojených s mandatorními výdaji sítě, tj. s opravami, údržbou, přípravou nových projektů a dále realizací výstavby dopravní infrastruktury ze zdrojů EU.

V roce 2014 již byla zahájena projektová příprava rekonstrukcí nádražních budov. V případě úspěšně dokončeného převodu vlastnictví těchto budov mezi ČD a SŽDC předpokládáme zahájení rekonstrukcí těchto budov v průběhu roku 2015.

Priority při sestavování rozpočtu SFDI byly následující:

- mandatorní výdaje - jejich výše se řídí reálnou schopností efektivního využití prostředků a je omezena orientačně dle Dopravních sektorových strategií, 2. fáze - materiál zpracovaný Ministerstvem dopravy a schválený vládou ČR, tj.:
 - opravy a údržba sítě,
 - globální položky bezpečnostního charakteru (protihluková opatření, vypořádání staveb po dokončení, pozemní objekty a železniční zastávky atd.),
 - provozní výdaje investorů,
 - mýto a telematika,
 - příprava akcí (zajištění projektové a majetkoprávní přípravy akcí),
- národní akce - byly přednostně zařazeny akce s realizací přecházející z roku 2014, nové akce zejména strategického významu typu odstranění sesuvu na D8,
- akce OPD 2007 - 2013 jsou uvedeny jako agregované položky a obsahují:
 - zásobník akcí v realizaci a přípravě přesahuje možnosti financování OPD s 5% přezávazkováním alokace (viz příloha č. 5),
 - akce jsou rozpočtovány dle následujících pravidel:
 - akce s termínem dokončení 2015 jsou rozpočtovány v poměru 70:30, resp. v očekávaném poměru,
 - akce s termínem dokončení 2016 jsou rozpočtovány/financovány v poměru 85:15 způsobilých výdajů tak, aby tam kde je to možné přešlo národní financování odpovídající čistým příjmům do roku 2016,
- akce OPD 2014 - 2020 jsou uvedeny rovněž jako agregované položky,
- ve střednědobém výhledu jsou narozpočtovány akce OPD 2014 - 2020 a CEF bez finančních limitů národních zdrojů na spolufinancování akcí. CEF bude rozpočtován pro SŽDC, případně ŘVC,
- prostředky na spolufinancování OPD 2014 - 2020 a CEF budou rozpočtovány na základě tzv. flat rate – fixního krácení projektů generujících čistý příjem ve výši 20 % u železnice a 30 % u silnice.

2 Požadavky na financování z rozpočtu SFDI

V květnu 2014 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.

2.1 Přehled celkových požadavků na zdroje v roce 2015

Tabulka 1 – Přehled celkových požadavků

v mil. Kč

Zdroj	2015 požadavky celkem
Národní zdroje (národní akce)	42 985
OPD a Komunitární programy 2007 – 2013	43 784
Spolufinancování 2007 – 2013 (zejména OPD)	21 483
OPD a CEF a Komunitární programy 2014 – 2020	5 531
Spolufinancování 2014 – 2020 (zejména OPD)	2 445
Celkem	116 228

Celkový objem požadavků na zdroje na financování dopravní infrastruktury na rok 2015 od žadatelů dosahuje cca 116 228 mil. Kč, z toho v národních zdrojích 66 913 mil. Kč. **Oproti výdajovému rámci stanovenému pro rok 2015 ve výši 44 mld. Kč činí rozdíl u národních zdrojů cca 22 900 mil. Kč. Jednotlivé požadavky byly ze strany SFDI korigovány zejména z hlediska připravenosti akcí a dostupnosti finančních zdrojů.**

Tabulka 2 – Požadavky žadatelů na rok 2015

v mil. Kč

Žadatel	2014 schválený rozpočet	2015 požadavky	2016 požadavky	2017 požadavky
ŘSD	27 166	32 427	32 451	21 906
SŽDC	17 669	31 652	21 581	21 674
ŘVC	344	467	572	981
Regionální dráhy	244	137	125	111
TSK - hl. m. Praha	100	1 246	1 174	2 481
Projekty	200	100	100	100
Bezpečnost	150	150	150	150
Bezpečnost - zklidnění dopravy	100	100	100	100
Cyklostezky	150	150	150	150
Středočeský kraj	115	122	0	0
Žadatelé celkem	46 238	66 551	56 402	47 652
Emise dálničních kupónů	268	268	268	268
Provozní výdaje SFDI	94	94	94	94
SFDI celkem	362	362	362	362
CELKEM	46 600*	66 913	56 764	48 014
Limity rozpočtu	46 600	44 000	43 000	43 000
Rozdíl	0	-22 913	-13 764	-5 014

* včetně nároků (převod z roku 2013)

3 Analytický rozklad rozpočtu SFDI

Rozpočet SFDI pro rok 2015 je sestaven jako vyrovnaný se zapojením nároků a odhadovaných zůstatků prostředků na účtech SFDI k 31. 12. 2014. V roce 2015 příjmy a výdaje činí celkem 66,9 mld. Kč, resp. s předpokládaným souvztažným navýšením příjmů a výdajů činí celkem 94,4 mld. Kč. Střednědobý výhled na roky 2016 a 2017 je sestaven jako nevyrovnaný, kdy výdaje převyšují příjmy o 15,4 mld. Kč v roce 2016 a o 6,1 mld. Kč v roce 2017

SFDI nevykazuje žádné pohledávky (mimo předfinancování) ani závazky, které by nebyly v souladu s upraveným rozpočtem SFDI na rok 2014 a v současné době není příjemcem žádného úvěru.

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.

Podrobné údaje o plánovaných příjmech a výdajích v letech 2015, 2016 a 2017 jsou uvedeny v přílohách.

3.1 Příjmová strana rozpočtu

Při sestavování příjmové strany rozpočtu SFDI se vycházelo ze směrných čísel MF.

Tabulka 3 – Příjmy rozpočtu

v mil. Kč

Druh příjmu	Směrná čísla MF		
	rozpočet 2015	výhled rozpočtu 2016	výhled rozpočtu 2017
převody výnosů silniční daně	5 400	5 400	5 400
převody podílu z výnosů spotřební daně	7 200	7 300	7 400
poplatky za užívání dálnic a rychlostních silnic	4 100	4 200	4 200
převody výnosů z mýtného	8 200	8 200	8 200
dotace ze státního rozpočtu	19 100	17 900	17 800
Příjmy SFDI	44 000	43 000	43 000

SFDI předpokládá, že výše uvedená predikce příjmů Ministerstva financí bude naplněna při pokračování stávajících systémových podmínek, a to bez výrazných negativních výkyvů. V okamžiku zpracování tohoto návrhu rozpočtu však nelze predikovat potencionální dopady do příjmů, které mohou vyplynout z možné změny nového dodavatele na provoz mýtného systému od roku 2017 a také z možného dopadu na systém výběru poplatků za užívání dálnic a rychlostních silnic, které doporučí vybraná poradenská firma Ministerstva dopravy v této oblasti.

4 Výdaje rozpočtu SFDI

Výdaje rozpočtu SFDI byly upraveny podle zásad uvedených v kapitole č. 1. Dále jsou uváděny hodnoty včetně nároků a zapojení zůstatků na účtech SFDI k 31. 12. 2014, tj. na celkových 51 280 mil. Kč národních zdrojů.

Přehled výdajů SFDI podle kategorií užití finančních prostředků

Tabulka 4 – 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	
Celkem:	51 280
běžné výdaje	25 729
kapitálové výdaje	25 551
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	26 141
b) financování výstavby, modernizace, oprav a údržby celostátních a regionálních drah	20 091
c) financování výstavby a modernizace dopravně významných vnitrozemských vodních cest	526
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	3 552
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	209
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	267
k) ostatní náklady na činnost SFDI	94

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 na vlastní činnost SFDI (II. účetní okruh).

Tabulka 5 – Dopravní infrastruktura - I. účetní okruh

v mil. Kč

Dopravní infrastruktura - I. účetní okruh	
	Výdaje celkem
Celkem	50 919
Pozemní komunikace	29 693
Dráhy	20 091
Vodní cesty	526
Příspěvky na zvyšování bezpečnosti a zpřístupňování dopravy	250
Příspěvky na výstavbu cyklistických stezek	150
Příspěvky na projekty a expertní činnost	209

Tabulka 6 – Náklady na činnost SFDI v roce 2015 - II. účetní okruh

v mil. Kč

Náklady na činnost SFDI - II. účetní okruh v rozdělení na běžné a kapitálové výdaje			
Národní prostředky	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
Celkem	347,4	14,2	361,6
Běžné výdaje, z toho:	347,4		347,4
Emise dálničních kuponů	27,9		27,9
Provize za prodej dálničních kuponů	239,3		239,3
Příprava PPP	0		0
Výdaje na platy včetně sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	37,5		37,5
Ostatní výdaje (opravy, energie, telekomunikační a ostatní služby, ostatní drobné výdaje)	42,7		42,7
Kapitálové výdaje, z toho:		14,2	14,2
Budova SFDI		3,5	3,5
Programové vybavení		3	3
Ostatní nehmotný majetek		5,7	5,7
Stroje, přístroje, zařízení		0,5	0,5
Výpočetní technika		0,5	0,5
Dopravní prostředky		1	1

Tabulka 7 – Výdaje SFDI hrazené v rámci technické pomoci OPD v roce 2015

v mil. Kč

Prostředky EU	Technická pomoc OPD		
	TP	Supervize	Celkem
Celkem	27,2	11,9	39,1
Běžné výdaje, z toho:	27,2	11,9	39,1
Výdaje na platy včetně sociálního zabezpečení	25,7	8,4	34,1
Školení a vzdělávání	0,3	0	0,3
Ostatní výdaje	1,2	3,5	4,7

Náklady na činnost SFDI v roce 2015 obsahují celkové náklady na kompletní převzetí činností supervize z řídicího orgánu OPD (MD) na SFDI v roce 2015. Tyto činnosti budou zabezpečovány nově přijatými supervizory, a proto dochází k rozšíření souvisejícího technického vybavení pro jejich činnosti na jednotlivých významných investičních akcích (například stavební buňky, pronájem služebních aut, výpočetní technika apod.). Celkový počet nových pracovníků pro zabezpečení supervizí by měl během 2 let dosáhnout až 30. Dříve byla tato činnost outsourcována Ministerstvem dopravy nyní je snaha vykonávat tuto činnost vlastními zaměstnanci, kteří mohou být využíváni i při veřejnosprávních kontrolách SFDI.

Tento postup je v souladu s požadavkem EK minimalizovat outsourcing a maximum činností zajistit vlastními kapacitami subjektů zapojených do implementace programu.

Supervize bude probíhat přímo v místě realizace stavby v režimu pravidelného každodenního dohledu – pracovníci supervize budou mít na místě stavby pronajatu vybavenou buňku vč. veškerého zázemí (PC vč. SW, nábytek, tiskárnu, telefon atd.), v případě volných kapacit (např. při zdržení realizace stavby, mimo stavební sezónu) budou provádět standardní Veřejnosprávní kontrolu na dalších projektech OPD 2014 - 2020, event. na projektech financovaných z národních zdrojů. Předpokládá se, že každý pracovník bude mít na starosti cca 2-3 projekty v dojezdové vzdálenosti. Podmínkou pro úspěšnou aplikaci tohoto modelu je získání dostatečného počtu vysoce kvalifikovaných pracovníků – zejména stavební inženýři s delší praxí.

Výhody

- úspora na výdajích za činnost supervize - předpokládané náklady na mzdové prostředky včetně provozního zajištění činností jsou více než o polovinu nižší než v případě zajištění těchto činností externími firmami,
- větší nezávislost na příjemcích u kmenových zaměstnanců než u externích firem,
- know-how a metodika bude shodná u všech projektů a zároveň se bude společně vyvíjet, je možné ovlivnit vzdělávání zaměstnanců a jejich rozvoj, společné vedení všech supervizorů.

Nevýhody

- navýšení počtu pracovníků aparátu SFDI,

- vyšší nároky na řízení a koordinaci.

Předpoklad nasazení pracovníků supervize od začátku stavební sezony 2015 cca 10 pracovníků, od začátku stavební sezony 2016 cca 30 pracovníků (i v závislosti na schvalování projektů, u kterých bude prováděna činnost supervize).

4.1 Rozdělení výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců (údaje jsou uvedeny s předpokládaným souvztažným navýšením příjmů a výdajů)

Tabulka 8 – Rozdělení výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců v roce 2015

v mil. Kč

Členění výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců pro rok 2015					
Příjemce	Národní	OPD	EU14+	Ostatní fondy EU	Celkem
ŘSD	29 453	12 570	4 575	11	46 609
SŽDC	19 843	23 898	196	0	43 937
ŘVC	526	310	1 022	1	1 859
Ostatní příjemci	1 458	113	376	0	1 947
Výdaje celkem	51 280	36 891	6 169	12	94 352

4.2 Analytický rozklad akcí rozpočtu SFDI

V příloze č. 4 je u národních zdrojů 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, byla příprava akcí převedena plně do globálních položek přípravy. Výjimkou jsou pouze akce, na nichž se dokončuje příprava a zároveň se v daném roce zahajuje stavební činnost.

Akce spolufinancované z fondů EU jsou shrnuty do agregovaných položek, resp. globálních položek tak, aby bylo možné jejich pružné zařazení k financování v okamžiku jejich schválení pro operační program. Rozpis agregovaných položek je uveden v příloze č. 5.

Tabulka 9 – Analytický rozklad akcí ŘSD - součet za všechny zdroje

v mil. Kč

Druh výdaje	2014 schválený rozpočet	2015 celkové výdaje	2016 celkové výdaje	2017 celkové výdaje
Celkem opravy, údržba a provozní výdaje vč. mýta	13 708	14 522	14 826	12 484
z toho: Opravy a údržba	9 000	9 600	9 900	10 000
z toho: Mýto a telematika	3 313	3 527	3 531	1 089
z toho: Provozní výdaje	1 395	1 395	1 395	1 395
Ostatní programy (globální položky)	1 827	945	935	885
Příprava akcí	2 370	2 388	2 338	2 238
Národní akce	5 097	6 042	7 025	5 603
Akce EU	15 910	22 712	29 869	32 313

Tabulka 10 – Analytický rozklad akcí SŽDC - součet za všechny zdroje

v mil. Kč

Druh výdaje	2014 schválený rozpočet	2015 celkové výdaje	2016 celkové výdaje	2017 celkové výdaje
Celkem opravy, údržba a provozní výdaje	10 897	8 210	9 000	9 350
Ostatní programy (globální položky)	1 020	445	590	640
Příprava akcí	1 511	1 200	1 432	1 135
Akce EU	16 244	34 082	22 435	24 698

4.3 Financování regionálních drah

Financování regionálních drah se v investiční i neinvestiční dotaci přidělované ze SFDI řídí jednotným vzorcem. Dílčí kritéria a váhy pro výpočet jsou následující:

- rozvinutá délka tratí v km (40 %),
- přeprava zboží v hrtkm (20 %),

- přeprava osob v osobkm (10 %),
- traťové podmínky a technický stav tratě vyjádřené udržovacími jednotkami (20 %),
- rozsah osobní dopravy ve vlkm (10 %).

Na rok 2015 se navrhuje neinvestiční dotace nad rámec tohoto vzorce pouze pro Moravskoslezský kraj, neboť dráha jím provozovaná zahajuje provoz a nelze tedy použít historická data pro výpočet dotace. Tato dotace byla stanovena dle odhadu nákladů na provozuschopnost regionální dráhy. Dotace přidělované nad hodnotu danou výpočtem - zdroje OPD schvaluje Ministerstvo dopravy.

5 Otevřené problémy a identifikovaná rizika

V této části předkládaného rozpočtu jsou uvedeny hlavní systémové problematické okruhy související s realizací investičních akcí.

5.1 Příprava akcí a podmínky finančního plánování

Vzhledem ke složitosti procesů přípravy projektů a nejistotě délky trvání zadávacích řízení dochází k navyšování počtu připravovaných nových akcí u investorů nad předpokládané limity realizačních prostředků. Tyto akce pak mají nahrazovat buď nedočerpané finanční prostředky z důvodu finančních úspor, nebo z hlediska administrativního projednání výběrových řízení na Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Postup přípravy projektů je upraven směrnicí Ministerstva dopravy číslo V-1/2012. Tyto nové, resp. náhradní projekty slouží především k nahrazení výpadku při čerpání finančních prostředků.

Veškeré akce zařazené do tohoto rozpočtu a střednědobého výhledu, pokud doposud nemají splněny veškeré nezbytné administrativní náležitosti, tedy například platný záměr projektu, schvalovací protokol pro financování z OPD 2007 – 2013, OPD 2014 - 2020 nebo CEF, nebo jiné podstatné náležitosti, jsou zařazeny do tohoto návrhu rozpočtu podmíněně. Náklady na realizaci akcí do okamžiku jejich schválení k realizaci budou hrazeny pouze do výše plánovaných nákladů na přípravu akcí.

5.2 Nedostatek financování na jednotlivé skupiny akcí v případě zachování limitu

Limitujícím faktorem pro výstavbu je i nedostatek finančních zdrojů. Obecně vnímaný přetlak finančních prostředků do určité míry platí pouze pro hlavní oblasti financování ze zdrojů EU - železniční síť a zejména silniční síť TEN-T. Existuje však významný objem projektů zejména v oblasti oprav železniční a silniční sítě, na krajské úrovni, komunikacích hl. m. Prahy, které přenáší tranzitní dopravu, které jsou připraveny k realizaci, ale nemají dostatek finančních zdrojů. Výhledově se tento problém týká i akcí na silnicích I. třídy a rychlostních komunikacích mimo síť TEN-T.

SFDI pro pokrytí nedostatku národních zdrojů primárně použije disponibilní prostředky z nedočerpání prostředků roku 2014 a ex post refundace u projektů, které budou zařazeny do evropského financování (z obou OPD) až po jejich kompletním profinancování z národních zdrojů v předchozích letech.

5.3 Střednědobý výhled

V souladu s § 5a zákona č. 104/2000 Sb. v platném znění je součástí rozpočtu pro rok 2015 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.

Pro roky 2016 a 2017 je zřejmý pokračující nedostatek národních zdrojů na spolufinancování OPD 2014 - 2020 a CEF. V těchto letech se již může projevit i nedostatek prostředků na financování silnic I. tříd.

V letech 2016 a 2017 dochází k vysokému požadavku na národní zdroje zejména v roce 2016. Zároveň lze očekávat, že v tomto roce již plně poběží projekty nové finanční perspektivy. Souběhem finančních požadavků pak dochází k předpokládanému nedostatku národních zdrojů ve výši 15 444 mil. Kč v roce 2016 a 6 104 mil. Kč v roce 2017. V roce 2017 počítá SFDI s úvěrem EIB ve výši 3 mld. Kč na spolufinancování projektů EU. Střednědobý výhled je sestaven jako nevyrovnaný.

5.4 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 2015 - 2016 se výrazně snižuje a největší nedořešenou akcí je stavba R 49 4901 Hulín - Fryšták, kde je plánováno přesunutí této akce do financování z EU. V době sestavování rozpočtu však nejsou splněny některé administrativní náležitosti (chybí stavební povolení).

5.5 Operační program Doprava 2007 - 2013

Pro dočerpání veškeré disponibilní alokace OP Doprava 2007 - 2013 je potřeba v roce 2015 realizovat výdaje v objemu 36 852 mil. Kč a následujícím rozdělení dle jednotlivých prioritních os.

v mil. Kč

OP Doprava	Alokace pro dočerpání v roce 2015
PO1	19 599
PO2	11 200
PO3	4 372
PO4	1 371
PO6.2	310
Celkem	36 852

Tyto hodnoty jsou platné za předpokladu čerpání prostředků v roce 2014 dle upraveného rozpočtu SFDI k 1. červenci 2014.

Pro modelování dočerpání OP Doprava 2007 - 2013 byly rozhodující následující zásady:

- u všech prioritních os financovaných z Fondu soudržnosti (část OPD) je v indikativním rozpise uvažováno s 5% přezávazkováním. Těchto 5 % má krýt jednak pohyb směnného kurzu EUR/CZK a dále pokrývat čerpání v případě, že SFDI nebo MD vyřadí na konci roku některé výdaje z financování,
- i když velmi pravděpodobně nedojde k plnému čerpání dle plánovaného rozpočtu v jednotlivých prioritních osách, díky 10% flexibilitě mezi prioritními osami, zejména díky přesunům mezi železnicemi a silnicemi, je reálný předpoklad plného čerpání,
- v případě prostředků ERDF (prioritní osa 4 a 6.2) je plánováno pouze 1,5 % přezávazkování s tím, že existuje určitý objem výdajů hrazených z národních zdrojů, který by bylo možné případně ex post platbou refundovat.

Při stanovení směrných čísel pro rok 2015, MF omezilo rámec pro prostředky OPD 2007 - 2013 na 5,6 mld. Kč bez nároků, s tím, že tato částka může být podle potřeb v roce 2015 navyšována. Po vyčerpání většiny alokovaných zdrojů z fondů EU (v předstihu, aby nedošlo k ohrožení financování jednotlivých akcí) požádá SFDI ve spolupráci s MD Ministerstvo financí o souvztažné navýšení příjmů a výdajů.

5.6 Zapojení dodatečných zdrojů SFDI

SFDI zapojí primárně zůstatky na účtech SFDI k 31. 12. 2014, které odhaduje na téměř 6 mld. Kč. Jedná se o odhad nedočerpání některých položek rozpočtu, např. oprav nebo přípravy akcí a dále zpětnou refundací prostředků díky zařazování již realizovaných akcí do financování z EU. Objem zůstatků prostředků vzniká, nebo naopak je snižován i konečnou hodnotou výběru spotřební daně, silniční daně, výší příjmů z mýta a dálničních kuponů.

5.7 Nová finanční perspektiva 2014 - 2020

Zahájení programového období 2014 - 2020

Evropská unie provádí kohezní politiku v rámci sedmiletých cyklů, takzvaných programových období, přičemž cíle kohezní politiky Evropské unie se v čase mění a reagují na potřeby stávajících a přistupujících členů a celkového prostředí EU.

Evropská komise zveřejnila dne 6. října 2011 balíček šesti nových nařízení. Vyjednávání jejich definitivní podoby probíhalo déle než dva roky. Jejich finální verze byla schválena 17. prosince 2013. V programovém období 2014 - 2020 budou tvořit legislativní základ pro podporu z Evropských strukturálních a investičních fondů pro období 2014 - 2020.

Klíčové dokumenty pro financování dopravní infrastruktury jsou:

- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013 ze dne 17. prosince 2013 o společných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu, Fondu soudržnosti, Evropském zemědělském fondu pro rozvoj venkova a Evropském námořním a rybářském fondu, o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu, Fondu soudržnosti a Evropském námořním a rybářském fondu a o zrušení nařízení (ES) č. 1083/2006,
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1301/2013 ze dne 17. prosince 2013 o Evropském fondu pro regionální rozvoj, o zvláštních ustanoveních týkajících se cíle Investice pro růst a zaměstnanost a o zrušení nařízení (ES) č. 1080/2006,
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1300/2013 ze dne 17. prosince 2013 o Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení Rady (ES) č. 1084/2006.

Programy pro programové období 2014 - 2020 byly vymezeny usnesením vlády ČR č. 867 ze dne 28. listopadu 2012, zastřešujícím dokumentem je Dohoda o partnerství. Finální podoba Dohody o partnerství, obsahující mimo jiné alokace jednotlivých operačních programů, byla vládě předložena ke schválení dne 9. dubna 2014. Vláda ji schválila svým usnesením 242/2014, následně byl dokument formálně předložen Evropské komisi. Na základě výsledků formálního vyjednávání byla v srpnu 2014 schválena Dohoda o partnerství ze strany Evropské komise.

V rámci sektoru doprava reagovala ČR na tyto skutečnosti přípravou OPD 2014 - 2020, který svým zaměřením navazuje na OPD 2007 - 2013.

Přípravou a řízením Operačního programu Doprava na léta 2014 - 2020 bylo Usnesením vlády ČR č. 867 ze dne 28. listopadu 2012 pověřeno Ministerstvo dopravy. Východiskem pro formulaci OPD byla Dopravní politika ČR pro období 2014 - 2020 s výhledem do roku 2050 a její návazné strategické dokumenty, především Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem do roku 2050).

Vláda ČR projednala a schválila Operační program Doprava svým usnesením č. 558/2014, dalším krokem je zahájení formálního vyjednávání podoby operačního programu s Evropskou komisí. Schválení Operačního programu Doprava ze strany Evropské komise se předpokládá do konce roku 2014 tak, aby na počátku roku 2015 mohly být vyhlášeny první výzvy k předkládání a projektů a mohl být zahájen proces hodnocení projektů a jejich následná realizace. Zahájení financování prvních projektů lze tedy předpokládat v roce 2015.

OPD s celkovou alokací prostředků FS a EFRR 4 695 769 435 EUR obsahuje následující 3 věcné prioritní osy pro čerpání prostředků EU (čtvrtou osou bude Technická pomoc), které se dále člení na specifické cíle:

Tabulka 11 – Přehled specifických cílů podpory OPD 2014 - 2020

Prioritní osa (PO)	Specifický cíl (SC)	Podíl celkového příspěvku EU pro OPD dle fondu		Navrhovaná alokace v EUR (předložená EK k vyjednávání)
		EFRR	FS	
PO1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu	1.1 - Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy	0 %	52,2 %	2 449 507 639
	1.2 - Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití vnitrozemské vodní dopravy v hlavní síti TEN-T			
	1.3 - Vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy			
	1.4 - Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci			
	1.5 - Zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu ve městech			
	1.6 - Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku			
PO 2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T	2.1 - Zlepšení propojení center a regionů a zvýšení bezpečnosti a efektivnosti silniční dopravy prostřednictvím výstavby, obnovy a modernizace dálnic, rychlostních silnic a silnic sítě TEN-T včetně rozvoje systémů ITS	0 %	27,1 %	1 273 508 115
	2.2 - Vytvoření podmínek pro širší využití vozidel na alternativní pohon na silniční síti			
PO 3 - Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T	3.1 - Zlepšení dostupnosti regionů, zvýšení bezpečnosti a plynulosti a snížení dopadů dopravy na veřejné zdraví prostřednictvím výstavby, obnovy a zlepšení parametrů dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo síť TEN-T	19,2 %	0 %	902 317 139

Spolufinancování ze zdrojů SFDI se předpokládá v rámci SC 1.1, 1.2, 1.3, 2.1 a 3.1. SFDI bude i nadále plnit roli Zprostředkujícího subjektu pro implementaci OPD.

Předpokládaná výše národního spolufinancování ze zdrojů SFDI za celé programové období při využití míry podpory kalkulované za pomoci, tzv. flat rate v případě PO 1 a PO 2 (Příloha V nařízení č. 1303/2013) bude činit 1,877 mld. EUR.

Dalším významným nástrojem by měl být Nástroj pro propojení Evropy - Connecting Europe Facility (CEF), jehož podpora bude realizována na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění nařízení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010.

Alokace tzv. kohezního CEF (národní obálky pro léta 2014-2016) pro ČR činí 1,1 mld. EUR a její čerpání se předpokládá z 90 % na projekty železniční infrastruktury a z 10% na projekty vodní dopravy. Předpokládaná výše národního spolufinancování ze zdrojů SFDI pro tyto projekty při využití míry podpory kalkulované za pomoci, tzv. flat rate (Příloha V nařízení č. 1303/2013) bude činit 336 mil. EUR.

Tento nástroj bude mít částečně odlišná pravidla oproti podpoře prostřednictvím kohezní politiky, tj. OP Doprava.

Z pohledu ČR je asi nejdůležitější, že jen v letech 2014 - 2016 budou existovat, tzv. národní obálky a po roce 2016 bude u nevyčerpaných částek docházet k mezinárodní soutěži o prostředky. V důsledku to tedy znamená nutnost mít kvalitně připravené projekty, které uspějí až již do roku 2016 nebo poté v konkurenci s ostatními státy. Právě období po roce 2016 je jednak hrozbou neboť by ČR mohla o část prostředků přijít, ale zároveň příležitostí, protože by ČR mohla dosáhnout na prostředky nevyčerpané jinými státy.

Tzv. národní obálky by měly být realizovány v rámci tří výzev vyhlašovaných Evropskou komisí v letech 2014, 2015 a 2016. Je však pravděpodobné, že výzva pro rok 2014 bude vyhlášena opožděně, pravděpodobně až na konci roku 2014 se schválením projektů k podpoře na konci roku 2015. Samotná realizace projektů je tedy reálná až v roce 2016, v roce 2015 bude nutné soustředit se na pečlivou přípravu projektů na straně investorů a bude nutné vyjasnit na národní úrovni finanční toky, které budou v projektech podpořených CEF realizovány.

5.7.1 Projekty Operačního programu Doprava 2014 - 2020

Při definování projektů OPD 2014 - 2020 bylo vycházeno z vládou schváleného textu OP Doprava z července 2014 včetně jeho finančních alokací.

Akce jsou rozpočtovány pomocí agregovaných, resp. globálních položek, tj. akce OPD byly zahrnuty do agregovaných položek dle jednotlivých prioritních os tak, aby bylo možné jejich pružné zařazení k financování v okamžiku jejich schválení pro operační program. S ohledem na posunutí výzev je předpoklad nízkého čerpání u těchto akcí.

5.8 Problematika silnic II. a III. tříd

Velmi specifickou záležitostí z pohledu uživatele celkové dopravní sítě je tzv. problém „last mile“, tedy návaznost silnic II. a III. tříd, na nadřazenou dopravní síť (dálnice, rychlostní silnice a silnice I. tříd). Z důvodů podfinancování oprav a údržby těchto silnic (II. a III. třídy), které jsou financovány z rozpočtů jednotlivých krajů, dochází k paradoxní situaci, kdy průběžně vylepšovaná nadřazená páteřní síť končí z pohledu uživatele na málo kvalitní infrastruktuře silnic II. a III. třídy. Dlouhodobé podfinancování komunikací nižšího řádu má negativní vliv na celkovou efektivitu

dopravní cesty a do určité míry znehodnocuje prostředky vložené do výstavby páteřní infrastruktury.

Obdobná situace jako na silnicích II. a III. tříd je i u vybraných komunikací hl.m. Prahy, jenž přenášejí tranzitní dopravu, resp. nahrazují Silniční okruh kolem Prahy, které jsou připraveny k realizaci, ale nemají dostatek finančních zdrojů.

SFDI vnímá tuto záležitost jako velmi podstatnou z pohledu uživatele dopravní sítě, nicméně nemá finanční zdroje pro podporu řešení této situace. V ideálním případě by bylo vhodné vyčlenit prostředky z úrovně státu na investice zejména tam, kde se výstavbou nadřazené infrastruktury zásadním způsobem mění přepravní vztahy v území a vyvolávají tak potřebu investic z úrovně krajů. Vhodné by bylo vyčlenit i speciální program na umělé stavby (mosty, propustky) s vysokou finanční náročností.

5.9 Kontrolní činnost SFDI

SFDI na základě zjištění z ukončených kontrol podává podnět na finanční úřad (resp. specializovaný finanční úřad) na prošetření možného porušení rozpočtové kázně. U zjištění na projektech spolufinancovaných z prostředků OPD předává Řídicímu orgánu OPD hlášení podezření na nesrovnalost, na základě kterého dále ŘO OPD podává podněty na možné porušení rozpočtové kázně. Případné odvody za porušení rozpočtové kázně, vyměřené finančním úřadem, bude třeba hradit z rozpočtu SFDI, protože příjemci dotace (ŘSD, SŽDC, RVC) nemají dostatečné vlastní finanční prostředky na provedení vyměřeného odvodu.

Celkový objem finančních prostředků, u kterých bylo v roce 2013 hlášeno podezření na porušení rozpočtové kázně, činí cca 3,6 mld. Kč. Ke konci roku 2013 se **finanční úřady zabývaly podněty vyplývajícími z kontrol SFDI v celkové výši cca 3,9 mld. Kč.**

Jedná se převážně o možné porušení rozpočtové kázně z titulu porušení podmínek zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách. Ze strany SFDI byly předány podněty na porušení zákona o veřejných zakázkách na Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS). Lze předpokládat, že po případném potvrzení porušení zákona o veřejných zakázkách ÚOHSem příslušný finanční úřad při svém šetření potvrdí stanovisko ÚOHSu a vyměří odvod.

Pro ilustraci od roku 2014 ÚOHS ve správním šetření **potvrdil svým rozhodnutím, že u deseti veřejných zakázek, které byly kontrolovány SFDI (a u nichž SFDI na základě provedených zjištění podal podnět na finanční úřad a na ÚOHS), došlo k porušení Zákona o veřejných zakázkách a vyměřil pokutu.** Následně bude možné porušení rozpočtové kázně posuzováno finančním úřadem.

Je však potřebné zdůraznit, že případné odvody příjemci nemohou hradit ze svých prostředků, neboť volné prostředky v takovéto výši nemají. Bude-li tedy nařízen odvod, bude na tyto odvody muset nalézt prostředky zřizovatel, tj. MD. S ohledem na omezené možnosti rozpočtu MD je nejpravděpodobnější snížení dotace pro SFDI na krytí deficitu rozpočtu a tudíž snížení prostředků rozpočtu SFDI. Navržený rozpočet SFDI s těmito výdaji nepočítá.

6 Operativní řízení rozpočtu SFDI

6.1 Poskytování prostředků

Finanční prostředky jsou poskytovány příjemcům na základě smluv o poskytnutí finančních prostředků z rozpočtu SFDI. Dle schváleného rozpočtu dojde k zasmulvnění všech akcí, u kterých se předpokládá spolufinancování z fondů EU, tj. i těch akcí, které budou kryty na základě následného souvztažného navýšení příjmů a výdajů.

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 2015. 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 případné prostředky ze státem přijatých úvěrů na spolufinancování prostředků EU. Finanční toky z fondů EU a z přijatých úvěrů jsou do celkového rámce rozpočtu SFDI zahrnovány. Uvolňování finančních prostředků u akcí spolufinancovaných z fondů EU bude realizováno v průběhu roku 2015 pouze do výše schváleného rozpočtu SFDI, resp. do výše schválené dotace ze státního rozpočtu na projekty EU. V dostatečném předstihu před vyčerpáním prostředků z fondů EU požádá SFDI o souvztažné navýšení příjmů a výdajů rozpočtu SFDI tak, aby nedošlo k ohrožení plynulého čerpání prostředků z fondů EU. V opačném případě by bylo nutné přikročit k zastavování jednotlivých rozestavěných akcí.

6.2 Rozpočtová opatření

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

Vzhledem k volatilitě vývoje čerpání zdrojů u akcí spolufinancovaných z fondů EU je potřebné průběžně zařazovat financování nových akcí a upravovat rozpočet jednotlivých dílčích zdrojů, tj. i u národních zdrojů. Pravomoc zařazovat akce spolufinancované z fondů EU (schválené Ministerstvem dopravy) a provádět rozpočtovou úpravu všech finančních prostředků u akcí spolufinancovaných z fondů EU mezi jednotlivými zdroji financování v rámci celkového rozpočtu (včetně možnosti zapojení disponibilních prostředků SFDI) je v gesci ředitele SFDI a provádí se interním rozpočtovým opatřením (změnovým řízením). Tyto dílčí přesuny mezi zdroji se nezapočítávají do limitu 15 % (viz předchozí pasáž textu).

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 změnách indikativních rozpisů globálních položek, změně charakteru akce z investiční na neinvestiční a naopak. 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. Pro rozpočtové období 2014 - 2020 bude postupováno analogicky podle aktuálně platných metodických dokumentů.

V případě dočerpání prostředků EU v roce 2015, 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 Regionální operační programy a ostatní nástroje EU financované na úrovni regionů soudržnosti NUTS II a III (krajů)

Vzhledem k úpravě pravidel pro státní fondy nelze v dalším období poskytovat finanční prostředky na předfinancování výdajů krytých prostředky z fondů EU na silnice ve vlastnictví krajů.

6.5 Příspěvkové programy

Na základě zkušeností z předchozích let, bude SFDI v roce 2015 uzavírat smlouvy na poskytnutí příspěvků v rámci svých příspěvkových programů na dva roky. Dosavadní systém jednoletých smluv byl pro obce (hlavní příjemce příspěvků) velmi nekomfortní, neboť zejména díky dlouhým průtahům při výběrových řízeních se samotné stavby odehrávaly až na samém konci stavební sezóny. V případě nedodržení termínu konce roku se pak obce mnohdy dostávaly do neřešitelných finančních problémů. Nedostatek času měl také negativní vliv na realizační ceny staveb. Od prodloužení času na čerpání finančních prostředků tak lze očekávat i finanční úsporu.

7 Soulad návrhu rozpočtu s Dopravními sektorovými strategiemi

Usnesením vlády č. 850/2013 byly schváleny Dopravní sektorové strategie, 2. fáze. Vláda v tomto svém usnesení uložila každoročně v návrhu rozpočtu SFDI zhodnotit, do jaké míry návrh rozpočtu odpovídá předpokladům Dopravních sektorových strategií a jak návrh rozpočtu přispívá k plnění cílů tohoto koncepčního dokumentu.

Návrh rozpočtu v maximální možné míře reflektuje zásadní principy Dopravních sektorových strategií, při jeho tvorbě se vycházelo z tohoto koncepčního dokumentu.

Především je nutné konstatovat, že návrh rozpočtu zajišťuje požadovaný objem prostředků na zajištění provozu a údržby v současnosti existujících částí dopravní infrastruktury, a to i ve svém střednědobém výhledu. U příjemce SŽDC je mírně nižší výše požadavků na tyto výdaje v globálních položkách odůvodněna skutečností, že v současné době je k realizaci v krátkodobém a střednědobém horizontu připravován zvýšený objem prací, které jsou sice investičního charakteru, avšak u nichž je předmětnou investicí zajišťováno zlepšení parametrů existujících částí železniční dopravní infrastruktury.

V oblasti větších investičních projektů, předpokládaných Dopravními sektorovými strategiemi, dochází k mírnému opožďování dat zahájení možné realizace, avšak jedná se o zpoždění převážně pouze v řádu měsíců. Potřeba zajištění plnohodnotného dočerpání alokace OPD 2007 - 2013 do konce roku 2015 tak vede k potřebě realizace zvýšeného objemu menších investičních akcí, které však věcně nejsou v rozporu se základními principy Dopravních sektorových strategií.

Závěrem je nutné konstatovat, že návrh rozpočtu zajišťuje dostatečný objem finančních prostředků určených na přípravu staveb. Nedostatečná připravenost staveb tak je způsobena především problémy věcnými (území plánování, EIA, majetkoprávní vypořádání), administrativními na straně investorů a do určité míry i kapacitními na straně projekčních společností (zejména v oblasti železniční infrastruktury). Pro všechny činnosti v přípravě staveb je již od roku 2012 zajišťován dostatek finančních prostředků.

Seznam tabulek

Tabulka 1 – Přehled celkových požadavků	5
Tabulka 2 – Požadavky žadatelů na rok 2015.....	5
Tabulka 3 – Příjmy rozpočtu.....	6
Tabulka 4 – Přehled celkových národních výdajů podle užití dle zákona o SFDI	7
Tabulka 5 – Dopravní infrastruktura – I. účetní okruh.....	8
Tabulka 6 – Náklady na činnost SFDI v roce 2015 – II. účetní okruh.....	8
Tabulka 7 – Výdaje SFDI hrazené v rámci technické pomoci OPD v roce 2015.....	9
Tabulka 8 – Rozdělení výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců v roce 2015	10
Tabulka 9 – Analytický rozklad akcí ŘSD - součet za všechny zdroje.....	11
Tabulka 10 – Analytický rozklad akcí SŽDC - součet za všechny zdroje	11
Tabulka 11 – Přehled specifických cílů podpory OPD 2014 - 2020.....	16

Seznam příloh

Příloha č. 1.....	Bilance příjmů a výdajů SFDI
Příloha č. 2.....	Příjmy SFDI
Příloha č. 3.....	Legenda k přílohám č. 4 - 6
Příloha č. 4.....	Databáze akcí včetně prostředků na činnost SFDI
Příloha č. 5.....	Akce spolufinancované z EU
Příloha č. 6.....	Popis rizik akcí dle investorů