

V l á d n í n á v r h

ZÁKON

ze dne 2015,

**kterým se mění zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury,
ve znění pozdějších předpisů**

Parlament se usnesl na tomto zákoně České republiky:

Čl. I

Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, ve znění zákona č. 482/2004 Sb., zákona č. 179/2005 Sb., zákona č. 80/2006 Sb., zákona č. 347/2009 Sb., zákona č. 152/2011 Sb., zákona č. 196/2012 Sb., zákona č. 239/2012 Sb. a zákona č. 250/2014 Sb., se mění takto:

1. V § 1 odst. 2 se slova „podřízenou Ministerstvu dopravy“ nahrazují slovy „v působnosti Ministerstva dopravy“.

2. V § 2 odstavec 1 včetně poznámek pod čarou č. 2, 11 a 12 zní:

„(1) Finanční prostředky, s nimiž Fond hospodaří, lze použít na financování nebo předfinancování

a) výstavby, modernizace, oprav, údržby nebo správy silnic nebo dálnic¹⁾,

b) výstavby nebo modernizace drah, s výjimkou lanových drah, které neslouží k zajišťování dopravní obslužnosti, výstavby nebo modernizace zařízení služeb nebo oprav, údržby nebo provozování celostátních nebo regionálních drah nebo zařízení služeb²⁾,

c) výstavby, modernizace, oprav, údržby nebo správy dopravně významných vnitrozemských vodních cest³⁾ nebo movitých nebo nemovitých věcí užívaných za účelem provozování přístavu ve Spolkové republice Německo ve městě Hamburk, které jsou ve vlastnictví České republiky nebo které má Česká republika v pronájmu na dobu delší než 10 let,

d) průzkumných nebo projektových prací anebo studijních nebo expertních činností v oblasti výstavby, modernizace nebo oprav dopravní infrastruktury uvedené v písmenech a) až c),

e) opatření ke zvýšení bezpečnosti dopravy nebo opatření ke zpřístupňování dopravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace,

f) výstavby nebo oprav cyklistických stezek,

g) zavedení nebo provozování systému elektronického mýtného,

h) úhrady koncesionářům podle zákona o pozemních komunikacích nebo nákladů souvisejících s uzavřením koncesionářské smlouvy,

- i) nákladů souvisejících s pořízením, zabudováním nebo provozem kontrolních vah na pozemních komunikacích ve vlastnictví státu,
- j) nákladů souvisejících se získáním vlastnických práv nebo se zřízením a trváním věcného břemene k pozemkům, na nichž se nachází dopravní infrastruktura ve vlastnictví státu, nebo pozemkům sloužícím účelům ochrany nebo údržby dopravní infrastruktury ve vlastnictví státu,
- k) nákladů souvisejících se získáním vlastnických práv nebo se zřízením nebo trváním věcných břemen k pozemkům, na nichž se nachází dopravní infrastruktura ve vlastnictví kraje, přešlo-li vlastnictví dopravní infrastruktury na kraj ze státu na základě rozhodnutí ústředního správního úřadu podle zvláštního právního předpisu¹¹⁾, nebo k pozemkům sloužícím účelům ochrany nebo údržby takové dopravní infrastruktury,
- l) výstavby nebo modernizace multimodálních překladišť nebo jejich napojení na dálnice, silnice, celostátní nebo regionální dráhy nebo dopravně významné vnitrozemské vodní cesty,
- m) výstavby, modernizace, oprav nebo údržby místních komunikací v místech, kde stavební objekty těchto místních komunikací kříží dálnice, silnice, celostátní nebo regionální dráhy nebo dopravně významné vnitrozemské vodní cesty,
- n) nákladů souvisejících s nabytím strojů nebo zařízení nezbytných pro výstavbu, modernizaci, opravy nebo údržbu dálnic, silnic, celostátních nebo regionálních drah nebo dopravně významných vodních cest do vlastnictví státu nebo s opravami nebo provozem takových strojů nebo zařízení, jsou-li ve vlastnictví státu, nebo
- o) nákladů souvisejících s vybavením drážních vozidel palubními součástmi systému řízení a zabezpečení železniční dopravy podle rozhodnutí Evropské komise o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů pro řízení a zabezpečení transevropského železničního systému¹²⁾.

²⁾ § 2 odst. 9 a § 3 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů.

¹¹⁾ Zákon č. 157/2000 Sb., o přechodu některých věcí, práv a závazků z majetku České republiky do majetku krajů, ve znění pozdějších předpisů.

¹²⁾ Rozhodnutí Komise č. 2012/88/EU ze dne 25. ledna 2012 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů pro řízení a zabezpečení transevropského železničního systému, ve znění rozhodnutí komise 2012/696/EU a rozhodnutí Komise (EU) 2015/14.“.

3. V § 2 se za odstavec 1 vkládá nový odstavec 2, který zní:

„(2) Finanční prostředky, s nimiž Fond hospodaří, lze dále použít

- a) na úhradu splátek Fondem přijatých úvěrů nebo úroků z těchto úvěrů nebo dalších výdajů s tím spojených, nebo
- b) na úhradu nákladů na činnost Fondu.“.

Dosavadní odstavec 2 se označuje jako odstavec 3.

4. V § 2 odst. 3 se slovo „Peněžní“ nahrazuje slovem „Finanční“ a slova „a dalším“ se nahrazují slovem „dalším“.

5. V § 2 se na konci textu odstavce 3 doplňují slova „a, jde-li o účel podle odstavce 1 písm.

- o), provozovatelům drážní dopravy provozujícím drážní vozidla, která mají být vybavena palubními součástmi systému řízení a zabezpečení železniční dopravy“.

6. V § 2 se na konci odstavce 3 doplňuje věta „Na poskytnutí prostředků z Fondu není právní nárok.“.

7. V § 3 odstavec 1 zní:

„(1) Fond zajišťuje efektivní využití poskytovaných prostředků podle schváleného rozpočtu. Fond poskytuje příjemcům finanční prostředky z Fondu na základě veřejnoprávní smlouvy, která obsahuje alespoň

- a) určení výše poskytovaných finančních prostředků,
- b) specifikaci účelu, pro který se finanční prostředky poskytují, a
- c) podmínky, za kterých se finanční prostředky poskytují.“.

Poznámka pod čarou č. 4 se zrušuje.

8. V § 3 se za odstavec 1 vkládají nové odstavce 2 až 4, které znějí:

„(2) Pro financování víceletých akcí spolufinancovaných z rozpočtu Evropské unie se uzavírá smlouva na celou dobu realizace akce.

(3) Je-li předmětem smlouvy financování provozování, oprav nebo údržby celostátních nebo regionálních drah, uzavírá se smlouva s příjemcem finančních prostředků z Fondu na dobu 5 let. Smlouva obsahuje alespoň

- a) vymezení celostátní nebo regionální dráhy a vymezení činností, které jsou předmětem financování, a jejich rozsahu,
- b) způsob vymezení výše a struktury poskytovaných finančních prostředků a způsob poskytování finančních prostředků příjemci po dobu platnosti smlouvy,
- c) vymezení cílů, které mají být dosaženy poskytnutím finančních prostředků, a kritérií pro hodnocení jejich dosažení,
- d) vymezení možných průtahů, zpoždění nebo jiných nedostatků při údržbě dráhy, které mohou mít vliv na provoz dráhy a strukturu poskytovaných finančních prostředků,
- e) ujednání podporující snižování nákladů příjemce při výkonu financovaných činností a snižování ceny za užití dráhy,
- f) vymezení údajů, které příjemce Fondu poskytuje, způsobu a četnosti jejich poskytování,
- g) úpravu postupu při mimořádných situacích týkajících se financovaných činností,
- h) úpravu postupu při neplnění povinností některou ze smluvních stran, včetně nápravných opatření,
- i) ujednání o výpovědi smlouvy, včetně důvodů výpovědi a výpovědní lhůty, a
- j) dobu platnosti.

(4) Návrh smlouvy podle odstavce 3 zveřejní Fond způsobem umožňujícím dálkový přístup. Každý může k návrhu smlouvy uplatnit odůvodněné připomínky. Za tím účelem Fond stanoví přiměřenou lhůtu, kterou oznámí spolu se zpřístupněním návrhu. Uzavřenou smlouvu zveřejní Fond způsobem umožňujícím dálkový přístup do 30 dnů ode dne jejího uzavření.“.

Dosavadní odstavce 2 a 3 se označují jako odstavce 5 a 6.

9. V § 3 odst. 5 se slova „smluv uzavřených podle odstavce 1“ nahrazují slovy „uzavřených smluv“.

10. V § 3 odst. 6 se slova „a spojů“ zrušují.

11. V § 4 odst. 1 písm. i) se slova „prostřednictvím příslušných Evropských fondů“ nahrazují slovy „z rozpočtu Evropské unie“.

12. V § 5 odst. 1 úvodní části ustanovení se slova „31. srpna“ nahrazují slovy „30. září“.

13. V § 5 odst. 1 písm. d) se za slovo „úroků“ vkládá slovo „Fondem“.

14. V § 5 odst. 2 se za slovo „financování“ vkládají slova „národního podílu“.

15. V § 5 se doplňují odstavce 3 a 4, které znějí:

„(3) Finanční prostředky Fondu jsou vedeny na účtech u České národní banky. Fond může zřizovat u jiných bank účty, ze kterých lze uskutečňovat výdaje související s pracovní cestou prostřednictvím platebních karet. Prostřednictvím platebních karet lze z těchto účtů uskutečňovat další výdaje na činnost fondu, jejichž úhradu není možné provést jiným způsobem.

(4) V průběhu rozpočtového roku mohou být prováděny změny ve schváleném rozpočtu Fondu

a) v rámci limitu stanoveného Poslaneckou sněmovnou Parlamentu České republiky při schvalování rozpočtu výborem Fondu, nebo

b) nad rámec limitu podle písmene a) hospodářským výborem Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky.“.

16. V § 5a se odstavec 3 zrušuje.

Dosavadní odstavec 4 se označuje jako odstavec 3.

17. V § 5a odst. 3 se slova „odstavce 1“ nahrazují slovy „§ 5 odst. 1“.

18. V § 5b odst. 1 se slovo „tří“ nahrazuje slovem „šesti“.

19. V § 5b odst. 2 se slova „podle § 2 písm. a) až k)“ nahrazují slovy „podle § 2 odst. 1 a 2“ a slovo „investičních“ se zrušuje.

20. V § 5b odst. 3 se slova „odstavce 1“ nahrazují slovy „§ 5 odst. 1“.

21. V § 5c se za slova „do doby schválení rozpočtu“ vkládá slovo „Fondu“ a slova „objemem příjmů a výdajů Fondu schváleným pro předchozí rozpočtový rok“ se nahrazují slovy „ukazateli rozpočtového provizoria stanovenými ministerstvem podle předpokládaných příjmů Fondu v tomto období.“.

22. Na konci § 5c se doplňuje věta „V souladu se stanovenými ukazateli používá Fond prostředky na účely podle § 2 odst. 1 a 2 pouze do výše svých příjmů v tomto období a převedeného zůstatku příjmů z předchozího roku.“.

23. V § 7 odst. 4 se slova „podle § 2 písm. i)“ zrušují.

24. V § 8 odst. 2 se na konci textu písmene a) doplňují slova „a změny schváleného rozpočtu Fondu podle § 5 odst. 4 písm. a)“.

25. V § 8 odst. 2 písmena f) až h) znějí:

„f) vyhlášené programy pro financování z Fondu,

g) roční plán kontrolních akcí a

h) vyhodnocení kontrolních akcí.“.

26. V § 8 odst. 2 se písmeno i) zrušuje.

27. V § 8 odst. 3 se slova „ministerstvo ve Věstníku dopravy“ nahrazují slovy „Fond způsobem umožňujícím dálkový přístup“.

28. V § 9 odst. 2 se věta poslední zrušuje.

29. V § 9 odst. 5 se slova „podle § 2 odst. 1 písm. k)“ zrušují.

30. V § 10 se na konci odstavce 2 tečka nahrazuje slovem „a“ a doplňuje se písmeno d), které zní:

„d) rozhoduje o struktuře výdajů na činnost Fondu.“.

31. V § 11 odst. 1 se za slovo „byly“ vkládají slova „nebo mají být“.

Čl. II

Účinnost

Tento zákon nabývá účinnosti patnáctým dnem po jeho vyhlášení.

Důvodová zpráva

I. Obecná část

SHRNUTÍ ZÁVĚREČNÉ ZPRÁVY RIA

1. Základní identifikační údaje

Název návrhu zákona: Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů	
Zpracovatel / zástupce předkladatele: Ministerstvo dopravy	Předpokládaný termín nabytí účinnosti, v případě dělené účinnosti rozveďte: Patnáctým dnem po vyhlášení zákona
Implementace práva EU: Ano	
2. Cíl návrhu zákona	
Základním cílem návrhu je rozšíření účelu Státního fondu dopravní infrastruktury, tedy okruhu činností, které může Fond ze svého rozpočtu financovat, a to zejména za účelem zefektivnění procesu vícezdrojového financování dopravní infrastruktury. Návrh dále reaguje na některé dílčí procedurální a organizační problémy spojené s vnitřní činností Státního fondu dopravní infrastruktury a na potřebu implementace směrnice 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru.	
3. Agregované dopady návrhu zákona	
3.1. Dopady na státní rozpočet a ostatní veřejné rozpočty: Ne	
Rozšířením účelu Fondu dojde k rozšíření okruhu činností, které je možné financovat, čímž se rozšíří okruh kvalitních projektů, na které je možné čerpat prostředky z rozpočtu Evropské unie, v důsledku čehož dojde k efektivnějšímu čerpání těchto prostředků. Celkové objemy prostředků, s nimiž Fond hospodaří, však touto změnou právní úpravy nebudou ovlivněny.	
3.2. Dopady na podnikatelské subjekty: Ne	
3.3. Dopady na územní samosprávné celky (obce, kraje): Ne	
3.4 Sociální dopady: Ne	
3.5. Dopady na životní prostředí: Ne	

A) Závěrečná zpráva z hodnocení dopadů regulace

1. Důvod předložení a cíle

1.1 Název

Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů.

1.2 Definice problému

Navrhované úpravy reagují zejména na ne zcela adekvátně nastavený rozsah účelů, na které lze poskytnout finanční prostředky ze Státního fondu dopravní infrastruktury (dále jen „Fond“) a s tím spojené problémy při čerpání prostředků z Fondu i z unijních zdrojů, a dále na některé dílčí procedurální a organizační problémy spojené s vnitřní činností Státního fondu dopravní infrastruktury.

Předkládaný návrh zákona tak rozšiřuje účel Fondu, tedy okruh činností, které může Fond ze svého rozpočtu financovat, a to zejména za účelem zefektivnění procesu vícezdrojového financování dopravní infrastruktury.

Současně návrh zákona reaguje na potřebu implementace směrnice 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru.

Dále byla identifikována nutnost výslovného zákonného zakotvení možnosti provádět v průběhu rozpočtového roku změny ve schváleném rozpočtu.

Návrh zákona rovněž stanoví možnost zřizování účtů i v jiných bankách než v České národní bance v souvislosti s potřebou hradit některé výdaje prostřednictvím platebních karet.

Návrh zákona dále obsahuje některé drobné změny vycházející z potřeb praxe.

1.3 Popis stávajícího právního stavu

Zákon o Státním fondu dopravní infrastruktury vymezuje účel Fondu v ustanovení § 2 odst. 1. Toto ustanovení nebylo od doby nabytí účinnosti předmětného zákona, tj. o roku 2000, nijak významně změněno. Vzhledem k tomu, že Fond může poskytovat finanční prostředky, s nimiž hospodaří, pouze k účelu vymezenému v § 2 odst. 1, jeví se současný rozsah účelu nedostatečným, a to zejména s ohledem na skutečnost, že Fond plní úlohu Zprostředkujícího subjektu v Operačním programu Doprava. Kvůli nedostatečnému rozsahu účelu Fondu nemůže probíhat financování z Operačního programu Doprava efektivně.

Právní úprava před 1. 1. 2013 umožňovala Fondu mít finanční prostředky, s nimiž hospodaří, uloženy nejen u České národní banky, ale i na účtech u jiných bank, které k těmto účtům Fondu poskytovaly platební karty. Novelou zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla), účinnou od 1. ledna 2013 došlo ke změně, v důsledku které mají možnost zřizovat účty u jiných bank než České národní banky pouze organizační složky státu (§ 45 odst. 7 rozpočtových pravidel), nikoliv však i státní fondy. Vzhledem k tomu, že Česká národní banka platební karty k jí vedeným účtům neposkytuje, nemá Fond v současnosti možnost hradit své výdaje prostřednictvím platebních karet, což činí značné problémy zejména v souvislosti s pracovními cestami (nákup jízdenek, letenek, rezervace ubytování, atd.).

1.4 Identifikace dotčených subjektů

Dotčenými subjekty navrhované právní úpravy (pro účely hodnocení dopadů regulace) jsou zejména Státní fond dopravní infrastruktury, Ministerstvo dopravy a příjemci poskytovaných finančních prostředků.

1.5 Popis cílového stavu

Cílem navrhované právní úpravy je zefektivnit průběh financování dopravní infrastruktury tak, aby nemusely být paralelně vytvářeny implementační struktury na Ministerstvu dopravy a Fondu pro věcně obdobné investice. Tohoto cíle lze dosáhnout rozšířením účelu Fondu.

Dále je cílem navrhované právní úpravy umožnit Fondu hradit výdaje zejména na pracovní cesty prostřednictvím platebních karet. Tohoto cíle lze dosáhnout stanovením možnosti vedení účtů i u jiných bank než pouze u České národní banky.

2. Návrh variant řešení

V oblasti rozšíření účelu Fondu bylo provedeno hodnocení možných variant řešení, tzn. byly posouzeny možné variantní postupy při úpravách rozsahu § 2 vymezujícího účely, na něž lze poskytnout finanční prostředky Fondu. Jde o následující varianty:

Varianta 0:

Zachování stávajícího rozsahu účelů, na které lze poskytnout finanční prostředky ze Státního fondu dopravní infrastruktury.

Varianta 1:

Rozšíření možností financování u stávajících oblastí financování

Tato varianta předpokládá rozšíření možností financování u stávajících oblastí financování.

V oblasti pozemních komunikací se předpokládá rozšíření možností financování o financování správy silnic a dálnic.

V oblasti drah se předpokládá rozšíření možností financování investičního charakteru na všechny druhy drah a zařízení služeb a rozšíření o financování provozování celostátních a regionálních drah a nákladů souvisejících s pořízením palubních částí vlakového zabezpečovacího systému ERTMS.

V oblasti vnitrozemských vodních cest se předpokládá rozšíření možností financování i o financování jejich oprav, údržby a správy.

U opatření ke zvýšení bezpečnosti dopravy a opatření ke zpřístupňování dopravy osobám s omezenou schopností pohybu a orientace se předpokládá možnost financování každého z těchto opatření samostatně, nikoliv již pouze v případech jejich současné existence.

Varianta 2:

Rozšíření možností financování u stávajících oblastí financování a zakotvení nových oblastí financování

Tato varianta předpokládá nejen rozšíření možností financování u stávajících oblastí financování (viz varianta 1), ale i zakotvení nových oblastí financování, kterými by měly být:

- financování výstavby, modernizace, oprav, údržby a správy movitých a nemovitých věcí užívaných za účelem provozování přístavu ve Spolkové republice Německo ve městě Hamburk, které jsou ve vlastnictví České republiky nebo které má Česká republika v dlouhodobém pronájmu
- financování výstavby a modernizace multimodálních překladišť a jejich napojení na dopravní infrastrukturu
- financování výstavby, modernizace, oprav a údržby místních komunikací v místech, kde kříží dálnice, silnice, celostátní nebo regionální dráhy nebo dopravně významné vnitrozemské vodní cesty
- financování nabývání strojů a zařízení nezbytných pro výstavbu, modernizaci, opravy nebo údržbu dálnic, silnic, celostátních nebo regionálních drah nebo dopravně významných vodních cest do vlastnictví státu a financování oprav a provozu takových strojů a zařízení, jsou-li ve vlastnictví státu.

3. Vyhodnocení nákladů a přínosů jednotlivých variant

Varianta 0:

Zachováním současné právní úpravy nedojde k zefektivnění průběhu financování dopravní infrastruktury.

Varianta 1:

V souvislosti s rozšířením možností financování pozemních komunikací o financování správy silnic a dálnic se předpokládá navýšení objemu poskytovaných prostředků o cca 50 mil. Kč.

V souvislosti s rozšířením možností financování investičního charakteru na všechny druhy drah a zařízení služeb se předpokládá navýšení objemu finančních prostředků poskytovaných na tuto oblast financování o cca 1,3 miliard Kč. Tyto výdaje by měly být pokryty zejména zdroji z rozpočtu Evropské unie, tj. z Operačního programu doprava 2014 – 2020 a CEF (Connecting Europe Facility).

Na financování provozování celostátních a regionálních drah se předpokládá poskytování finančních prostředků ve výši cca 800 - 900 mil. Kč ročně.

Na opravy, údržbu a správu vnitrozemských vodních cest neposkytuje Fond v současné době žádné finanční prostředky. Přijetím této varianty by byly tyto činnosti zahrnuty do oblastí financovaných Fondem, přičemž se v této souvislosti předpokládá roční alokace cca 60 mil. Kč.

U změny v úpravě financování opatření ke zvýšení bezpečnosti dopravy a opatření ke zpřístupňování dopravy osobám s omezenou schopností pohybu a orientace se nepředpokládá žádné navýšení objemu poskytovaných finančních prostředků. Dojde tak pouze k rozšíření okruhu projektů, které budou moci být financovány Fondem, přičemž celkový objem finančních prostředků, které bude mít Fond vyčleněn na danou oblast financování, zůstane nedotčen.

Rozšířením možností financování u stávajících oblastí financování dojde ke sjednocení postupů financování v daných oblastech, což přinese výhody jak na straně subjektů poskytujících finanční prostředky (Fond, Ministerstvo dopravy, atd.), tak na straně příjemců těchto finančních prostředků.

Varianta 2:

Přijetí této varianty předpokládá rozšíření možností financování u stávajících oblastí financování (viz varianta 1) a dále zakotvení nových oblastí financování.

U úprav u stávajících oblastí financování jsou očekávané objemy poskytovaných finančních prostředků totožné jako u varianty 1.

U zakotvení nových oblastí financování se předpokládají následující finanční dopady:

Na financování výstavby, modernizace, oprav, údržby a správy movitých a nemovitých věcí užívaných za účelem provozování přístavu ve Spolkové republice Německo ve městě Hamburk, které jsou ve vlastnictví České republiky nebo které má Česká republika v dlouhodobém pronájmu, poskytne Fond jednorázovou investici ve výši cca 200 mil. Kč.

Na financování výstavby a modernizace multimodálních překladišť a jejich napojení na dopravní infrastrukturu se předpokládá, že bude Fond poskytovat ročně cca 525 mil. Kč.

Na financování výstavby, modernizace, oprav a údržby místních komunikací v místech, kde kříží dálnice, silnice, celostátní nebo regionální dráhy nebo dopravně významné vnitrozemské vodní cesty se předpokládá, že bude Fond poskytovat ročně cca 100 mil. Kč.

Na financování nabývání strojů a zařízení nezbytných pro výstavbu, modernizaci, opravy nebo údržbu dálnic, silnic, celostátních nebo regionálních drah nebo dopravně významných vodních cest do vlastnictví státu a financování oprav a provozu takových strojů a zařízení, jsou-li ve vlastnictví státu, se předpokládá, že bude Fond poskytovat ročně cca 150 mil. Kč.

Souhrnně lze konstatovat, že rozšíření účelu Fondu o financování investičního charakteru bude pokryto zejména zdroji z rozpočtu Evropské unie, tj. Operačního programu doprava 2014 – 2020 a CEF, kde je celkově (bez rozlišení účelu) alokováno pro Českou republiku 5,8 miliard EUR (v přepočtu při současné kurzu cca 160 miliard Kč). Ostatní výdaje budou kryty ze stávajícího objemu rozpočtu SFDI, kde výdaje spojené s rozšířením účelu Fondu budou tvořit cca 0,64 % neinvestičních výdajů Fondu.

Rozšířením účelu Fondu i o nové oblasti financování dojde jednak ke zefektivnění procesu financování dopravní infrastruktury a dále dojde k lepší využitelnosti úlohy Fondu jako Zprostředkujícího subjektu.

4. Stanovení pořadí variant a výběr nejvhodnější varianty

Varianta 0 nepovede k dosažení cíle, kterým je zefektivnění průběhu financování dopravní infrastruktury.

Varianta 1 povede k dosažení cíle pouze částečně. V případě jejího přijetí nebude i nadále do účelu Fondu zahrnuta řada činností, které tak nebude možné financovat z Operačního programu Doprava 2014 – 2020 a CEF prostřednictvím Fondu jakožto Zprostředkujícího subjektu.

Varianta 2 představuje komplexní řešení, které povede k dosažení cíle v plném rozsahu. Přijetím této varianty dojde ke sjednocení postupů financování v daných oblastech a dojde ke zefektivnění úlohy Fondu jako Zprostředkujícího subjektu. Zároveň se rozšířením okruhu činností, které je možné financovat z prostředků, se kterými Fond hospodaří, rozšíří okruh kvalitních projektů, na které je možné čerpat prostředky z rozpočtu Evropské unie, a dojde tak k efektivnějšímu čerpání těchto prostředků. Na celkové objemy finančních prostředků poskytovaných z rozpočtu Fondu nemá přijetí této varianty žádný podstatný vliv.

S ohledem na výše uvedené byla k dalšímu zpracování vybrána varianta 2.

5. Implementace a vynucování

Implementace a vynucování navrhované právní úpravy bude probíhat v rámci standardní činnosti Fondu.

6. Přezkum účinnosti

Přezkum účinnosti bude provádět Státní fond dopravní infrastruktury a Ministerstvo dopravy.

7. Konzultace a zdroje dat

Při přípravě návrhů změn zákona o Státním fondu dopravní infrastruktury byly vedeny pravidelné konzultace se zástupci Fondu, kteří rovněž poskytli relevantní údaje zejména ohledně předpokládaných objemů finančních prostředků.

8. Kontakt na zpracovatele RIA

Osoba, která zpracovala závěrečnou zprávu z hodnocení dopadů regulace:

Mgr. Jana Budíková, tel.: 225 131 201, jana.budikova@mdcr.cz

B) Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s ústavním pořádkem České republiky

Předkládaný návrh je v souladu s ústavním zákonem č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, ve znění pozdějších předpisů, a dalšími ústavními zákony. Návrh respektuje obecné zásady ústavního pořádku České republiky a není v rozporu s nálezy Ústavního soudu České republiky. Navrhovaná právní úprava je tedy v souladu s ústavním pořádkem České republiky.

C) Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána

Navrhovaná právní úprava je v souladu s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána.

D) Zhodnocení slučitelnosti navrhované právní úpravy s právem Evropské unie

Navrhovaná právní úprava představuje v oblasti stanovení povinných náležitostí smlouvy dílčí úpravu transpozice směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru. Navrhovaná úprava je tedy v souladu s právem Evropské unie.

E) Zhodnocení předpokládaného hospodářského a finančního dosahu navrhované právní úpravy na státní rozpočet, ostatní veřejné rozpočty,

na podnikatelské prostředí České republiky, dále sociální dopady, včetně dopadů na specifické skupiny obyvatel a dopady na životní prostředí

Hospodářský a finanční dopad

S přijetím navrhované právní úpravy není spojeno zvýšení nákladů státního rozpočtu.

Rozšířením účelu Fondu dojde k rozšíření okruhu činností, které je možné financovat z prostředků, s nimiž Fond hospodaří, čímž se rozšíří okruh kvalitních projektů, na které je možné čerpat prostředky z rozpočtu Evropské unie, v důsledku čehož dojde k efektivnějšímu čerpání těchto prostředků. Celkové objemy prostředků, s nimiž Fond hospodaří, však touto změnou právní úpravy nebudou ovlivněny.

Dopad na podnikatelské prostředí, na životní prostředí a na specifické skupiny obyvatel

U návrhu se nepředpokládají dopady na podnikatelské prostředí, životní prostředí ani sociální dopady.

F) Zhodnocení dopadů ve vztahu k zákazu diskriminace

Navrhovaná právní úprava nemá diskriminační dopady.

G) Zhodnocení dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k ochraně soukromí a osobních údajů

Navrhovaná právní úprava nemá dopady do problematiky ochrany soukromí a osobních údajů.

H) Zhodnocení korupčních rizik

Navrhovaná právní úprava nezvyšuje korupční rizika.

II. Zvláštní část

K čl. I

K bodu 1:

Navrhovanou úpravou se naplňuje požadavek vyplývající z ustanovení § 28 zákona č. 218/2000 Sb., zákon o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla), v platném znění, které stanoví, že v zákoně, na jehož základě se státní fond zřizuje, musí být stanoven orgán, do jehož působnosti státní fond patří. Dále se aktualizuje název Ministerstva dopravy.

K bodům 2 a 3:

Navrhuje se rozšíření účelu Fondu, tedy rozšíření okruhu činností, které může Fond ze svého rozpočtu financovat. Potřeba financovat i další činnosti vyplývá jednak ze společenskoekonomického vývoje a zejména z administrace Operačního programu Doprava, vůči kterému vykonává Fond roli Zprostředkujícího subjektu. Dále se sjednocuje označení poskytování finančních prostředků z Fondu a nadále se ve všech případech jedná o financování (nikoli poskytování příspěvku) a výslovně se zakotvuje možnost předfinancování uvedeného okruhu činností. K předfinancování dochází u výdajů, které mají být kryté prostředky z Evropské unie.

Formálně dochází k rozdělení výčtu možností použití finančních prostředků, s nimiž Fond hospodaří, do dvou odstavců. V prvním odstavci je obsažen výčet činností, které Fond může financovat či předfinancovat, tzn. účely, pro které Fond poskytuje finanční prostředky jejich příjemcům. V druhém odstavci je konkretizováno použití finančních prostředků na vlastní činnost Fondu.

Konkrétně dochází k následujícím úpravám:

- u silnic a dálnic se možnost financování rozšiřuje i na jejich správu (písm. a)),
- dochází k vypuštění původního písm. b), neboť financování výstavby a modernizace průjezdních úseků silnic a dálnic je plně obsaženo v písm. a) a úprava by tak byla duplicitní. Původní rozdělení mělo svůj význam, neboť u průjezdních úseků silnic a dálnic se jednalo pouze o poskytování příspěvků, zatímco u silnic a dálnic jako takových se jednalo o financování, nyní však v souvislosti se sjednocením na financování ve všech případech se tento význam ztrácí.
- okruh drah, u nichž lze financovat investiční výstavbu, se rozšiřuje na všechny druhy drah a zařízení služeb, s výjimkou lanových drah, které neslouží k zajišťování dopravní obslužnosti. U celostátních a regionálních drah a zařízení služeb se doplňuje i financování jejich provozování. Pojem „zařízení služeb“ je v právním řádu již užíván (vyhláška č. 351/2004 Sb.) a je definován souběžně projednávanou novelou zákona o drahách.
- u dopravně významných vnitrozemských vodních cest se rozšiřuje možnost financování i na jejich opravy, údržbu a správu a dále se zakotvuje možnost financování výstavby, modernizace, oprav, údržby a správy i u přístavní infrastruktury ve městě Hamburk ve Spolkové republice Německo, která je v majetku České republiky (písm. c)),
- u opatření ke zvýšení bezpečnosti dopravy dochází k upřesnění textu tak, aby bylo zřejmé, že lze financovat jak opatření ke zvýšení bezpečnosti, tak opatření ke zpřístupňování dopravní infrastruktury osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, (písm. e))

- namísto financování údržby cyklistických stezek se navrhuje financování jejich oprav, (písm. f))
- u financování zavedení a provozování systému elektronického mýtného zůstává zachováno stávající pojetí. Novelou zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (příslušná ustanovení zákona č. 347/2009 Sb.) se měl změnit způsob prokazování úhrady časového poplatku za užití vybraných pozemních komunikací, a to z papírové dálniční známky na elektronické zařízení, tzv. elektronický kupón, a současně se mělo souběžnou novelou zákona č. 104/2000 Sb. umožnit Státnímu fondu dopravní infrastruktury financovat zavádění a provozování tohoto systému. Předmětná novela – vybraná ustanovení zákona č. 347/2009 Sb. – měla nabýt účinnosti 1. ledna 2016, avšak vzhledem k tomu, že se v mezidobí upustilo od zavedení elektronického kupónu a bude ponechána stávající úprava časového zpoplatnění, dochází v souvislosti s novelou zákona o pozemních komunikacích, která je v současné době projednávána Poslaneckou sněmovnou, i ke zrušení této již platné, avšak dosud neúčinné novely zákona o pozemních komunikacích a zákona o Státním fondu dopravní infrastruktury (vybraných ustanovení zákona č. 347/2009 Sb.). Vzhledem k tomu, že je celý § 2 odst. 1 uváděn v novém znění, je písm. g) uvedeno již bez financování systému časového zpoplatnění, tedy obdobně jako v nyní platné a účinné verzi zákona. (písm. g))
- zavádí se možnost financování nabytí vlastnictví nebo zřízení a trvání věcných břemen k pozemkům, které jsou pod dopravní infrastrukturou, u níž došlo k přechodu vlastnictví ze státu na kraj na základě rozhodnutí ústředního správního úřadu podle zákona č. 157/2000 Sb., o přechodu některých věcí, práv a závazků z majetku České republiky do majetku krajů, ve znění pozdějších předpisů, a k pozemkům, které slouží k ochraně nebo údržbě takové dopravní infrastruktury. Tímto ustanovením má být umožněno financování vypořádání vlastnictví k pozemkům, ke kterým nepřešlo vlastnictví na kraje spolu s vlastnictvím k dopravní infrastruktuře, která se na nich nachází. (písm. k))
- možnost užití finančních prostředků Fondu se rozšiřuje i na financování výstavby a modernizace multimodálních překladišť, a to včetně jejich napojení na dopravní infrastrukturu financovanou v souladu s účelem Fondu. Multimodální překladiště jsou neoddelitelnou součástí vytvářeného komplexního moderního dopravního systému. Toto rozšíření odpovídá schválené dopravní strategii, která počítá s propojením různých druhů dopravy jako prvkem, který efektivním způsobem umožní regulovat vytíženost jednotlivých druhů dopravy i s akcentem na ochranu životního prostředí. (písm. l))
- možnost užití finančních prostředků Fondu se dále rozšiřuje i na financování místních komunikací v místech, kde stavební objekty těchto místních komunikací kříží Fondem financovanou dopravní infrastrukturu. Tímto rozšířením má být zejména umožněno v případech, kdy dochází např. k opravám silnice či dálnice financovaným Fondem, současné financování oprav i jejich mimoúrovňového křížení místními komunikacemi, které jsou v nevyhovujícím stavu majícím v řadě případů negativní vliv na bezpečnost dopravy na opravované dálnici či silnici. (písm. m))
- možnost užití finančních prostředků Fondu se rozšiřuje i na financování nákupu mechanizace nezbytné pro výstavbu, modernizaci, opravy a údržbu vyjmenované dopravní infrastruktury, nabývá-li se do vlastnictví státu, a provozu a oprav takové mechanizace, pokud je ve vlastnictví státu, (písm. n))
- zavádí se možnost financování nákladů souvisejících s vybavením drážních vozidel palubními součástmi vlakového zabezpečovacího systému ERTMS. Traťové součásti tohoto systému jsou již v současnosti Fondem financovány, neboť jsou součástí dráhy

(§ 9 odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb.). Financovat palubní součásti tohoto systému nyní platná právní úprava Fondu neumožňuje, protože jsou pouze součástí drážních vozidel. Provozovatelé drážních vozidel by měli tyto palubní součásti pořizovat ze svých prostředků, avšak v praxi tak nečiní a drážní vozidla nejsou těmito součástmi zabezpečovacího systému vůbec osazována. Bez palubních součástí zabezpečovacího systému je však tento systém nefunkční a nevyužitelný. Navrhuje se proto výslovné stanovení možnosti financování nákladů souvisejících s pořízením palubních součástí vlakového zabezpečovacího systému ERTMS, tak aby mohl Fond financovat vybudování tohoto systému v plném rozsahu, což výsledně povede k plnému využití tohoto zabezpečovacího systému. (písm. o))

- upřesňuje se možnost použití finančních prostředků, s nimiž Fond hospodaří, na úhradu splátek úvěrů tak, aby bylo zřejmé, že se jedná pouze o splátky úvěrů, které Fond sám přijal, nikoliv úvěrů přijatých třetími osobami (odst. 2 písm. a))
- drobným upřesněním textu.

K bodu 4:

Jedná se o sjednocení terminologie s ostatními ustanoveními tohoto zákona. Dále se jedná o legislativně technickou úpravu v souvislosti se změnami dle bodu 5.

K bodu 5:

V souvislosti s rozšířením účelu Fondu o financování nákladů na vybavení drážních vozidel palubními součástmi zabezpečovacího systému ERTMS se rozšiřuje okruh možných příjemců prostředků Fondu o provozovatele drážní dopravy provozující drážní vozidla, která mají být vybavena těmito palubními součástmi zabezpečovacího systému ERTMS.

K bodu 6:

Výslovně se stanoví, že financování z prostředků Fondu není nárokovou záležitostí.

K bodu 7:

Navrhuje se zařadit do normativního textu výslovnou úpravu povahy smlouvy, na jejímž základě jsou poskytovány prostředky Fondu. Dle stávající judikatury se standardně bude jednat o smlouvu veřejnoprávní. Dále se navrhuje zavedení základních povinných náležitostí smlouvy (nad rámec obecné úpravy).

K bodu 8:

Návrhem se zejm. zavádí speciální požadavek na dobu trvání smlouvy a dále jsou v návaznosti na směrnici 2012/34/EU stanoveny povinné náležitosti smlouvy.

K bodu 9:

Jedná se o legislativně technickou úpravu vyvolanou změnami dle bodu 7.

K bodu 10:

Jedná se o formulační zpřesnění s ohledem na aktuální název Ministerstva dopravy.

K bodu 11:

Jedná se o formulační upřesnění v návaznosti na aktuálně používanou terminologii.

K bodu 12:

Úprava směřuje k posunutí termínu pro předkládání návrhu rozpočtu Fondu vládě o jeden měsíc. Posunutí termínu pro předkládání návrhu rozpočtu Fondu vládě je potřebné s ohledem na stávající praxi, kdy Fond nemívá ani v červenci k dispozici výdajové rámce pro sestavení návrhu svého rozpočtu a následně s ohledem na současnou platnou právní úpravu není dostatečný časový prostor pro řádné zpracování návrhu rozpočtu, který musí být ještě před předložením vládě schválen výborem Fondu a projednán v mezirezortním připomínkovém řízení. Podle současného znění zákona má Fond povinnost předložit návrh rozpočtu a střednědobého výhledu vládě do 31. srpna běžného roku. V tomto termínu však nemůže v návrhu zohlednit návrh zákona o státním rozpočtu včetně prostředků, které budou zapracovány do kapitoly 327 – Ministerstva dopravy. Tato skutečnost se stává každoročně předmětem připomínek Ministerstva financí k předkládanému návrhu rozpočtu Fondu. Posunutím termínu pro předložení návrhu rozpočtu Fondu vládě do 30. září bude tento nesoulad odstraněn.

K bodu 13:

Jde o formulační upřesnění tak, aby bylo zřejmé, že se jedná jen o úvěry přijaté Fondem, nikoliv třetími osobami.

K bodu 14:

Jedná se o upřesnění stávajícího textu, které je potřebné z důvodu, že národní podíl u projektů spolufinancovaných z rozpočtu Evropské unie je hrazen zejména z úvěru EIB, který je v rozpočtu uváděn nad rámec částky celkových výdajů stanovených podle věty první § 5 odst. 2.

K bodu 15:**K § 5 odst. 3:**

Právní úprava před 1. 1. 2013 umožňovala Fondu mít finanční prostředky, s nimiž hospodář, uloženy nejen u České národní banky, ale i na účtech u jiných bank, které k těmto účtům Fondu poskytovaly platební karty. Novelou zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla), účinnou od 1. ledna 2013 došlo ke změně, v důsledku které mají možnost zřizovat účty u jiných bank než České národní banky pouze organizační složky státu (§ 45 odst. 7 rozpočtových pravidel), nikoliv však i státní fondy. Vzhledem k tomu, že Česká národní banka platební karty k jí vedeným účtům neposkytuje, nemá Fond v současnosti možnost hradit své výdaje prostřednictvím platebních karet, což činí značné problémy zejména v souvislosti s pracovními cestami (nákup jízdenek, letenek, rezervace ubytování, atd.).

Navrhovanou úpravou se zachovává vedení finančních prostředků Fondu na účtech u České národní banky a přidává se možnost zřizovat účty i u jiných bank, tak aby bylo Fondu umožněno hradit zejména výdaje související s pracovními cestami prostřednictvím platebních karet. Jedná se o obdobnou úpravu, jako je obsažena v ustanovení § 45 odst. 7 rozpočtových pravidel, které umožňuje takové zřizování účtů organizačním složkám státu.

K § 5 odst. 4:

Při schvalování rozpočtu Fondu Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky zmocňuje výbor Fondu k provádění úprav ve schváleném rozpočtu Fondu v průběhu rozpočtového roku formou rozpočtových opatření, zpravidla v rozsahu nejvýše 15 % objemu výdajového rámce rozpočtu Fondu pro daný rozpočtový rok. Ke schválení úprav přesahujících

tento limit je zmocňován Hospodářský výbor Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky. Pro tento postup však chybí zákonný podklad. Navrhuje se proto výslovné zakotvení tohoto postupu v zákoně.

K bodu 16:

Navrhuje se zrušení zmocnění k vydání vyhlášky, která měla stanovit termín pro předání podkladů pro vypracování střednědobého výhledu, jejich rozsah a strukturu. S ohledem na zákonnou úpravu sestavování a schvalování rozpočtu a střednědobého výhledu Fondu není bližší úprava v prováděcím právním předpisu potřebná, taková úprava by působila zmatečně, dosud žádná taková vyhláška nebyla vydána a s jejím vydáním se ani nepočítá. Předmětné ustanovení je tedy nadbytečné a proto se navrhuje jeho vypuštění.

K bodu 17:

Jedná se o legislativně technickou opravu chybného odkazu.

K bodu 18:

Navrhuje se posunutí termínu pro předložení roční účetní závěrky Fondu a výroční zprávy o činnosti Fondu o tři měsíce, a to v souvislosti s novými povinnostmi danými právními předpisy, které upravují vedení účetnictví a sestavování účetních závěrek vybranými účetními jednotkami, zejména pokud jde o proces související s povinností schvalování účetních závěrek.

K bodu 19:

Jedná se o legislativně technickou úpravu související se změnami v § 2.

K bodu 20:

Jedná se o legislativně technickou opravu chybného odkazu.

K bodům 21 a 22:

Navržená úprava upravuje rozpočtové hospodaření Fondu v případě, kdy by před prvním dnem nového rozpočtového roku nebyl v Poslanecké sněmovně schválen rozpočet fondu. Stávající úprava neodpovídá potřebám Fondu, neboť v případě Fondu nelze postupovat podle objemu příjmů a výdajů Fondu schváleným pro předchozí rok, ale je potřeba se vždy řídit aktuální výší prostředků, které má Fond k dispozici. Fond má například již na začátku rozpočtového roku k dispozici nevyčerpané prostředky z předchozího roku, s nimiž může okamžitě hospodařit. Dále pak Fond získává již od počátku rozpočtového roku průběžně prostředky, které tvoří jeho příjmy, s nimiž může rovněž okamžitě hospodařit. V zákoně se výslovně stanoví, že v případě rozpočtového provizoria může Fond použít finanční prostředky pouze do výše svých příjmů v tomto období a převedeného zůstatku příjmů z předchozího roku.

K bodu 23:

Jedná se o legislativně technickou úpravu související se změnami v § 2.

K bodu 24:

V návaznosti na výslovné zákonné zakotvení postupu schvalování změn rozpočtu v průběhu rozpočtového roku (§ 5 odst. 4) se rozšiřují schvalovací kompetence výboru Fondu.

K bodům 25 a 26:

V návaznosti na současnou praxi se navrhuje úprava výčtu výborem schvalovaných dokumentů.

K bodu 27:

Namísto zveřejňování rozhodnutí výboru ve Věstníku dopravy, které není v praxi realizováno, se navrhuje rozhodnutí výboru zveřejňovat způsobem umožňujícím dálkový přístup, tedy na webových stránkách Fondu, tak aby byla rozhodnutí výboru přístupná co nejširší veřejnosti.

K bodu 28:

Navrhuje se vypuštění úpravy, jejíž zařazení do zákona je nesystematické, neboť obsahově náleží do jednacího řádu dozorčí rady.

K bodu 29:

Jedná se o legislativně technickou úpravu související se změnami v § 2.

K bodu 30:

Do demonstrativního výčtu pravomocí ředitele Fondu se doplňuje rozhodování o struktuře výdajů na činnost Fondu, tak aby byla tato pravomoc ředitele Fondu výslovně zakotvena v zákoně.

K bodu 31:

Jedná se o zpřísnění úpravy střetu zájmů tak, aby funkce v orgánech Fondu byly neslučitelné nejen s funkcemi v řídicích a dozorčích orgánech právnických osob, kterým byly poskytnuty prostředky Fondu, ale i právnických osob, kterým prostředky Fondu teprve mají být poskytnuty.

K čl. II

Navrhuje se standardní délka legisvakanční lhůty.

V Praze dne 26. srpna 2015

předseda vlády
Mgr. Bohuslav Sobotka, v.r.

ministr dopravy
Ing. Dan Ťok, v.r.