

Rozpočet
Státního fondu dopravní infrastruktury
na rok 2017
a střednědobý výhled na roky 2018 a 2019

Září 2016

OBSAH

1	ÚVOD - MANAŽERSKÉ SHRUTÍ	4
1.1	STRATEGICKÝ RÁMEC SESTAVENÍ ROZPOČTU A STŘEDNĚDOBÉHO VÝHLEDU	5
2	VÝCHOZÍ POŽADAVKY NA FINANCOVÁNÍ Z ROZPOČTU SFDI	6
3	SHRUTÍ ROZPOČTU SFDI	7
3.1	PŘÍJMOVÁ STRANA ROZPOČTU	7
3.2	VÝDAJOVÁ STRANA ROZPOČTU	8
3.3	ROZDĚLENÍ VÝDAJŮ DLE OBJEMOVĚ NEJVÝZNAMNĚJŠÍCH PŘÍJEMCŮ	11
3.4	ANALYTICKÝ ROZKLAD AKCÍ ROZPOČTU	11
4	DŮLEŽITÉ OBLASTI FINANCOVÁNÍ	13
4.1	PŘÍPRAVA AKCÍ A PODMÍNKY FINANČNÍHO PLÁNOVÁNÍ	13
4.2	RIZIKA ROZPOČTU VČETNĚ PROBLEMATIKY EIA	13
4.3	STŘEDNĚDOBÝ VÝHLED	14
4.4	ZAPOJENÍ DODATEČNÝCH ZDROJŮ SFDI	14
5	FINANČNÍ PERSPEKTIVA 2014 – 2020	15
5.1	OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA 2014 – 2020	15
5.2	NÁSTROJ PRO PROPOJENÍ EVROPY	17
5.3	PŘÍPRAVA PROJEKTU PPP D4	18
5.4	PROBLEMATIKA OPRAV SILNIC II. A III. TŘÍD	19
6	SUPERVIZE A KONTROLNÍ ČINNOST SFDI	19
6.1	KONTROLNÍ ČINNOST SFDI	19
6.2	SUPERVIZE STAVEB	20
6.3	SUPERVIZE PROJEKTOVÝCH DOKUMENTACÍ	20
7	NOVELA ZÁKONA O SFDI	21
8	OPERATIVNÍ ŘÍZENÍ ROZPOČTU SFDI	22
8.1	POSKYTOVÁNÍ PROSTŘEDKŮ	22
8.2	ROZPOČTOVÁ OPATŘENÍ	22
8.3	PŘÍSPĚVKY SFDI	23
9	SOULAD ROZPOČTU S DOPRAVNÍMI SEKTOROVÝMI STRATEGIEMI	23
10	SEZNAM TABULEK	25
11	SEZNAM PŘÍLOH	25

Seznam zkratk a vysvětlivky pojmů

CEF	Connecting Europe Facility
DSS2	Dopravní sektorové strategie, 2. fáze
EFRR	Evropský fond pro regionální rozvoj
EIA	Environmental Impact Assessment
EU	Evropská unie
FS	Fond soudržnosti
MF	Ministerstvo financí ČR
MD	Ministerstvo dopravy ČR
OP	Operační program
OPD	Operační program Doprava (obecně)
OPD 2014-2020	Operační program Doprava 2014-2020
PPP	Public Private Partnership
ŘO	Řídící orgán
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
ÚOHS	Úřad pro ochranu hospodářské soutěže

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 2017 - 2019 vychází z finančních rámců stanovených vládou ČR, přičemž rozpočet je připraven jako vybilancovaný se zapojením odhadovaných převodů finančních prostředků SFDI k 31.12.2016.

Rozpočet je sestaven v souladu s oblastmi financování dle novely zákona o SFDI č. 104/2000 Sb. v aktuálním znění. V zákoně uvedené oblasti financování přináší možnost financovat podstatně širší okruh dopravních projektů a odstraňují dosavadní omezení některých oblastí financování.

Rozpočet roku 2017 vychází ze směrných čísel Ministerstva financí ČR v celkové výši 49 mld. Kč národních zdrojů. Při zapojení předpokládaného převodu finančních prostředků SFDI ke konci roku 2016 rozpočet pracuje s celkovými národními zdroji ve výši 52 mld. Kč. Převody prostředků vzniknou především díky dodatečné dotaci z Ministerstva financí na konci roku 2016, kterou bude možné zapojit do výdajové strany rozpočtu až v roce 2017.

Se zapojením prostředků EU ve výši 30,1 mld. Kč (včetně souvztažného navýšení příjmů a výdajů ve výši 10,6 mld. Kč) činí pro rok 2017 celková výše navrženého rozpočtu 82,1 mld. Kč, a to včetně souvztažného navýšení příjmů a výdajů OPD 2014-2020.

Rozhodujícím faktorem pro sestavení rozpočtu je nutnost v maximální možné míře respektovat následující požadavky:

- na mandatorní výdaje, tj. zejména na opravy, údržbu a správu sítě,
- na přípravu akcí dle vládou schváleného dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem),
- na zajištění financování již rozestavěných akcí včetně dofinancování dobíhajících projektů,
- na zahajování nově připravených akcí, tedy na zajištění dostatečného čerpání OPD 2014-2020 pro splnění konkrétních milníků, tedy předem stanovených a sledovaných cílů v OPD 2014-2020 tak, aby České republice nebyly kráceny prostředky z OPD.

Celkový rozpočet SFDI ve výši 82,1 mld. Kč umožňuje financovat výše uvedené požadavky. Současně byl do rozpočtu zařazen seznam potenciálních projektů ŘSD a SŽDC s možností zahájení v roce 2017 v případě úspěšného dokončení jejich přípravy. Jednotlivé akce budou v průběhu roku 2017 zařazovány do rozpočtu SFDI za podmínky existence disponibilních prostředků. Tyto zdroje mohou být vygenerovány, např. díky nižším realizačním cenám u jednotlivých soutěžených akcí nebo dosažením vyšších než předpokládaných daňových příjmů. V případě další potřeby finančních prostředků budou vedena jednání s Ministerstvem financí v návaznosti na vývoj státního rozpočtu s cílem navýšit rozpočet SFDI na pokrytí těchto akcí.

Významným limitujícím faktorem při sestavování rozpočtu byla problematika povolovacích procesů ve vazbě na plánovaná data realizace a povinnost ověřování stanovisek EIA vydaných v minulých obdobích a z toho plynoucí riziko, že i v tzv. zrychleném povolovacím procesu může dojít k zdržení celého procesu povolení konkrétní stavby, resp. její odložení (viz kapitola 4.2).

Celkový objem finančních zdrojů rozpočtu SFDI může být negativně ovlivněn nutností pokrýt odvody nařízené z důvodu možného porušení rozpočtové kázně státních investorů. Jelikož hlavní příjemci nedisponují volnými zdroji pro pokrytí těchto sankcí za porušení rozpočtové kázně, tak může nastat situace, kdy bude nutné tyto sankce uhradit z prostředků kapitoly Ministerstva dopravy (viz kapitola 6.1).

1.1 Strategický rámec sestavení rozpočtu a střednědobého výhledu

Za základ pro sestavování rozpočtu roku 2017 a střednědobého výhledu na období 2018 a 2019 byly použity strategické závěry obsažené ve schválené Dopravní politice a Dopravních sektorových strategiích schválených vládou ČR. Rozpočet respektuje stejně jako v posledních letech principiální zásadu směřování zdrojů primárně na krytí finančních potřeb především spojených s mandatorními výdaji sítě, tj. s opravami, údržbou, správou, přípravou nových projektů a dále s realizací výstavby dopravní infrastruktury spolufinancované ze zdrojů EU.

Prioritami při sestavování rozpočtu SFDI bylo pokrýt následující oblasti:

- mandatorní výdaje - jejich výše se řídí reálnou schopností efektivního využití prostředků a je nastavena zejména dle Dopravních sektorových strategií, 2. fáze - materiál zpracovaný Ministerstvem dopravy a schválený vládou ČR, tj.:
 - opravy a údržba sítě, nově včetně nemovitostí - osobních nádraží a dopravně významných vnitrozemských vodních cest,
 - globální položky spojené zejména s bezpečnostními opatřeními a realizací akcí menšího rozsahu (zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech, protihluková opatření, vybavení letišť technickými nebo obdobnými prostředky sloužícími k ochraně civilního letectví před protiprávními činy, vypořádání staveb po dokončení, pozemní objekty a železniční zastávky, atd.),
 - správní výdaje investorů,
 - mýto a telematika,
 - příprava akcí (zajištění projektové a majetkoprávní přípravy akcí),
- akce v realizaci včetně akcí, u kterých je předpokládáno jejich dofinancování v roce 2017,
- nově zahajované akce s ohledem na možnost vydání stanovisek EIA pro 9 projektů ve zrychleném režimu,
- nově zahajované akce s ohledem na jejich připravenost a reálnost data zahájení.

2 Výchozí požadavky na financování z rozpočtu SFDI

V květnu 2016 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.

Předložené výchozí podklady pro sestavení návrhu rozpočtu SFDI projednal SFDI s žadateli a zástupci MD, resp. byla posouzena přiměřenost, opodstatněnost a reálnost předložených požadavků. Níže je uveden souhrn žadateli předložených požadavků.

Tabulka 1 – Přehled celkových výchozích požadavků - za všechny zdroje

v mil. Kč

Zdroj	2017 požadavky celkem
Národní zdroje	51 359
OPD 2014-2020	26 125
Spolufinancování OPD 2014-2020	9 321
CEF	4 571
Spolufinancování CEF	672
Ostatní fondy	9
Celkem	92 057

Tabulka 2 – Výchozí požadavky žadatelů a příspěvky SFDI – národní zdroje

v mil. Kč

Žadatel	2017 požadavky	2018 požadavky	2019 požadavky
ŘSD	32 927	39 089	49 091
SŽDC	25 110	26 681	24 882
ŘVC	564	837	723
Vodní cesty opravy a údržba (Povodí)	70	70	70
Regionální dráhy	192	434	319
TSK – hl.m. Praha	1 011	385	316
SFDI*	1 283	1 005	1 008
Středočeský kraj	118	180	178
Pardubický kraj	25	139	233
Královéhradecký kraj	52	63	281
Žadatelé celkem	61 352	68 883	77 101

*Příspěvky poskytované SFDI zahrnují výdaje na poskytování příspěvků včetně dodatečně zařazených nových oblastí financování SFDI - nové technologie, bezpečnost a zklidnění dopravy, cyklostezky, multimodální překladiště, tzv. křížení účelových komunikací s nadřazenou sítí, vybavení letišť technickými prostředky k ochraně před protiprávními činy, zlepšení řízení dopravního provozu, dále pak na tisk a distribuci dálničních kupónů a ostatní provozní výdaje SFDI včetně přípravy PPP projektů.

Výše uvedené výchozí požadavky žadatelů představují souhrn možných akcí u všech investorů, kteří předložili svoje požadavky s vyčíslením finančních objemů. Jednotlivé požadavky byly po projednání korigovány zejména s ohledem na stav jejich připravenosti.

3 Shrnutí rozpočtu SFDI

Rozpočet SFDI pro rok 2017 a pro oba roky střednědobého výhledu je sestaven jako vyrovnaný. Pro rok 2017 jsou zahrnuty předpokládané finanční převody k 31.12.2016 s uvedením dalších potencionálních projektů, které budou realizovány v případě dokončení přípravy ve výši národních zdrojů 886 mil. Kč, což umožní zapojení EU zdrojů ve výši 3 007 mil. Kč.

SFDI nevykazuje žádné pohledávky (mimo předfinancování) ani závazky, které by nebyly v souladu s upraveným rozpočtem SFDI na rok 2016. V současné době není SFDI příjemcem žádného úvěru a ani nepředpokládá přijetí úvěru pro rok 2017.

Podrobné údaje o plánovaných příjmech a výdajích v letech 2017, 2018 a 2019 jsou uvedeny v přílohách.

3.1 Příjmová strana rozpočtu

Při sestavování příjmové strany rozpočtu a střednědobého výhledu SFDI vycházelo ze směrných čísel MF.

Tabulka 3 – Příjmy rozpočtu

v mil. Kč

Druh příjmu	Směrná čísla MF		
	rozpočet 2017	výhled rozpočtu 2018	výhled rozpočtu 2019
převody výnosů silniční daně	5 900	6 000	6 000
převody podílu z výnosů spotřební daně	7 800	8 000	8 000
poplatky za užívání dálnic a rychlostních silnic	4 500	4 500	4 500
převody výnosů z mýtného	9 200	9 200	9 200
dotace ze státního rozpočtu	21 600	21 300	22 300
Příjmy SFDI	49 000	49 000	50 000
Předpoklad celkových převodů k 31.12.2016	3 000	x	x
Předpoklad zdrojů k 1.1.2017	52 000	49 000	50 000

SFDI předpokládá, že výše uvedená predikce příjmů Ministerstva financí bude naplněna při pokračování stávajících systémových podmínek, a to bez výrazných negativních výkyvů.

3.2 Výdajová strana rozpočtu

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).

Přehled výdajů SFDI podle kategorií užití finančních prostředků je uveden v následujících tabulkách.

Tabulka 4 – Přehled celkových národních výdajů podle užití dle zákona o SFDI v roce 2017

Níže uvedená tabulka uvádí předpokládané výdaje rozpočtu SFDI v členění ve shodě s účelem fondu a podle jednotlivých akcí v relevantních oblastech pro období roku 2017.

v mil. Kč

Výdaje rozpočtu	
Celkem:	52 000
běžné výdaje	28 093
kapitálové výdaje	23 907
Dle účelu fondu	
z toho:	
výstavba, modernizace, opravy, údržba nebo správa silnic nebo dálnic	26 539
výstavba nebo modernizace drah, s výjimkou lanových drah, které neslouží k zajišťování dopravní obslužnosti, výstavba nebo modernizace zařízení služeb nebo oprav, údržba nebo provozování celostátních nebo regionálních drah nebo zařízení služeb	20 430
výstavba, modernizace, opravy, údržba nebo správa dopravně významných vnitrozemských vodních cest 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,	555
průzkumné nebo projektové práce anebo studijní nebo expertní činnosti v oblasti výstavby, modernizace nebo oprav dopravní infrastruktury uvedené výše,	129
opatření ke zvýšení bezpečnosti nebo plynulosti dopravy nebo opatření ke zpřístupňování dopravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace	250
výstavba nebo opravy cyklistických stezek nebo zřizování jízdních pruhů pro cyklisty na místních komunikacích	150
zavedení nebo provozování systému elektronického mýtného	3 164
výstavba, modernizace nebo opravy multimodálních překladišť nebo jejich napojení na dálnice, silnice, celostátní nebo regionální dráhy nebo dopravně významné vnitrozemské vodní cesty	70

výstavba, modernizace, nebo opravy místních komunikací nebo veřejně přístupných účelových komunikací v místech, kde stavební objekty těchto místních komunikací nebo veřejně přístupných účelových komunikací kříží dálnice, silnice, celostátní nebo regionální dráhy nebo dopravně významné vnitrozemské vodní cesty, nebo opravy staveb vodních děl, jimiž bylo v souvislosti s výstavbou, modernizací nebo opravou dálnice, silnice nebo celostátní nebo regionální dráhy upraveno, změněno nebo zřízeno koryto vodního toku	200
náklady související s vybavením letišť technickými nebo obdobnými prostředky sloužícími k ochraně civilního letectví před protiprávními činy	20
náklady na činnost SFDI – např. emise a distribuce dálničních kuponů	304
ostatní náklady na činnost SFDI vč. přípravy PPP projektů	189

Tabulka 5 – Dopravní infrastruktura v roce 2017 – I. účetní okruh

v mil. Kč

Dopravní infrastruktura – I. účetní okruh	
	Národní výdaje celkem
Celkem	51 507
Pozemní komunikace	29 703
Dráhy	20 430
Vodní cesty	555
Příspěvky SFDI*	819

*Příspěvky poskytované SFDI zahrnují výdaje na poskytování příspěvků včetně dodatečně zařazených nových oblastí financování SFDI - nové technologie, bezpečnost a zklidnění dopravy, cyklostezky, multimodální překladiště, tzv. křížení účelových komunikací s nadřazenou sítí, vybavení letišť technickými prostředky k ochraně před protiprávními činy, zlepšení řízení dopravního provozu.

Tabulka 6 – Náklady na činnost SFDI v roce 2017 – 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	485	8,1	493,1
Běžné výdaje, z toho:			
Emise dálničních kuponů	48,5		48,5
Provize za prodej dálničních kuponů	256		256
Příprava PPP	60		60
Výdaje na platy včetně sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	85,7		85,7

Ostatní výdaje (opravy, energie, telekomunikační a ostatní služby, ostatní drobné výdaje)	34,8		34,8
Kapitálové výdaje, z toho:			
Budova SFDI		2	2
Programové vybavení		0,6	0,6
Ostatní nehmotný majetek		4,5	4,5
Výpočetní technika		0,5	0,5
Dopravní prostředky		0,5	0,5

Tabulka 7 – Výdaje SFDI hrazené v rámci technické pomoci OPD v roce 2017 a CEF

v mil. Kč

Prostředky EU	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
Celkem	53,9	1,3	55,2
Běžné výdaje, z toho:			
Výdaje na platy včetně sociálního zabezpečení	45,2		45,2
Školení a vzdělávání vč. CEF	1,6		1,6
Ostatní výdaje	7,1		7,1
Kapitálové výdaje, z toho:			
Programové vybavení		0,7	0,7
Dopravní prostředky		0,6	0,6

V druhém okruhu rozpočtu SFDI na rok 2017 jsou rozpočtovány částky především na tisk emise dálničních kuponů a provize spojené s prodejem dálničních kuponů; v části Výdaje na platy včetně sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění je zahrnuto také předpokládané navýšení objemu mezd v souladu s pokynem Ministerstva financí.

SFDI plní na základě smlouvy s Ministerstvem dopravy ČR roli zprostředkujícího subjektu v rámci OPD 2014-2020. Po novelizaci zákona o SFDI se rozšířil rozsah financovaných oblastí. Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem je ze strany Řídícího orgánu (Ministerstva dopravy) požadováno zajištění širšího okruhu činností ze strany SFDI, což má dopad i na výši provozního rozpočtu. Význam a dopad novely zákona o SFDI je předmětem samostatné části textu rozpočtu, viz kapitola 7.

V části Příprava PPP jsou také rozpočtovány zdroje zejména pro zajištění poradenských služeb (ve výši 60 mil. Kč), na základě vládou ČR schváleného záměru realizovat projekt PPP, viz kapitola 5.3.

3.3 Rozdělení výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců

Tabulka 8 – Rozdělení výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců v roce 2017

v mil. Kč

Členění výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců pro rok 2017					
Příjemce	Národní	OPD 2014-2020	CEF	Ostatní fondy EU	Celkem
ŘSD	29 213	16 495	0	43	45 751
SŽDC	20 335	7 960	4 056	0	32 350
ŘVC	474	0	403	6	883
Ostatní příjemci	1 978	1 130	1	0	3 109
Výdaje celkem*	52 000	25 585	4 460	49	82 093

*zaokrouhleno

3.4 Analytický rozklad akcí rozpočtu

V příloze č. 4 je uveden analytický rozklad akcí obsažených v rozpočtu SFDI. U příjemců ŘSD, SŽDC a ŘVC jsou pro přehlednost vyčleněny zejména 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),
- příprava akcí,
- akce v realizaci - jedná se o akce, u nichž v rozpočtovém roce pokračuje významná stavební činnost,
- nově zahajované akce.

Pro zpřehlednění struktury rozpočtu, byla příprava akcí převedena plně do rozpisu přípravy, jenž je pravidelně aktualizován a zveřejňován na webu Ministerstva dopravy. Výjimkou jsou pouze akce, na nichž se dokončuje příprava a zároveň se v daném roce zahajuje stavební činnost.

V příloze číslo 5 je uveden stav přípravy staveb se stavebními náklady nad 300 mil. Kč.

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

v mil. Kč

Druh výdaje	2017 celkové výdaje	2018 celkové výdaje	2019 celkové výdaje
Celkem opravy, údržba a provozní výdaje vč. mýta	15 427	15 586	16 299
z toho: Opravy a údržba	10 000	10 500	10 900
z toho: Mýto a telematika	3 648	3 307	3 620
z toho: Provozní výdaje	1 779	1 779	1 779
Doplatky probíhajících akcí	3 019	80	0
Ostatní programy (globální položky)	1 176	1 137	1 120
Příprava akcí	2 780	2 780	2 780
Akce v realizaci	11 954	10 024	4 363
Akce nově zahajované	11 395	22 499	35 642
Celkem*	45 751	52 105	60 204

*zaokrouhleno

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

v mil. Kč

Druh výdaje*	2017 celkové výdaje	2018 celkové výdaje	2019 celkové výdaje
Celkem opravy, údržba a provozní výdaje	12 629	12 799	13 654
Doplatky probíhajících akcí	693	0	0
Ostatní programy (globální položky)	2 757	3 147	2 696
Příprava akcí	1 048	1 055	1 055
Akce v realizaci	11 198	5 146	1 436
Akce nově zahajované	4 026	17 413	18 812
Celkem	32 350	39 559	37 653

*částky jsou uvedeny bez DPH – SŽDC je plátcem DPH

Tabulka 11 – Vyčíslení finančních potřeb potenciálních projektů v roce 2017

Vyčíslení finančních potřeb potenciálních projektů představuje akce, u kterých v současném období probíhá investorská příprava a po jejím úspěšném dokončení budou jednotlivé akce postupně zařazovány do rozpočtu SFDI dle disponibilních finančních možností. V případě potřeby dalších zdrojů bude dle příslibu MF požádáno o navýšení prostředků pro SFDI ze zdrojů státního rozpočtu.

v mil. Kč

	Národní	EU 2014-2020	Celkem
ŘSD – Akce nově zahajované	177	788	965
SŽDC - Akce nově zahajované	709	2 219	2 928
Celkem	886	3 007	3 893

4 Důležité oblasti financování

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

4.1 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, které budou financovány primárně ze zdrojů EU v období 2014 - 2020, 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 a V-2/2012.

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

4.2 Rizika rozpočtu včetně problematiky EIA

Nejrizikovější oblastí sestaveného rozpočtu SFDI je nutnost předjímat včasné ukončení povolovacích procesů ve vazbě na plánovaná data zahájení jednotlivých investičních akcí, které následně determinují, spolu se zajištěním výběru stavebního zhotovitele, možnost fyzického zahájení prací a zahájení čerpání přidělených finančních prostředků.

V oblasti povolovacích procesů jsou největším rizikem pro rok 2017 a střednědobý výhled roku 2018 a 2019 procesy spojené s novelizovaným zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu staveb na životní prostředí.

Novela tohoto zákona č. 39/2015 Sb. zavedla od 1.4.2015 povinnost ověřování stanovisek EIA vydaných před datem účinnosti tohoto zákona. Následný vývoj v jednání s Evropskou komisí ohledně funkční implementace takto novelizovaného zákona vedl k nemožnosti ověřovat stanoviska EIA vydaná dle předstupního zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. V přípravě se dosud o tato stanoviska opíralo celkem 105 dopravních záměrů. V červnu 2016 dojednala ČR s Evropskou komisí možnost vydání stanovisek EIA pro celkem 10 nejvíce připravených staveb v rámci transevropské dopravní sítě TEN-T ve zrychleném režimu. Za účelem umožnění tohoto zrychleného režimu byla ve velmi krátkém čase projednána a schválena novela zákona o EIA, která tento zrychlený režim umožní v praxi aplikovat. Do navazujícího nařízení vlády bylo zařazeno 9 prioritních dopravních záměrů, které se mají dle plánu zahajovat v roce 2017, resp. 2018. Stanoviska EIA vydaná v tomto zrychleném režimu budou následně využívána pro dokončení povolovacích procesů, přičemž nelze vyloučit, že v rámci odvolání některých z účastníků těchto navazujících řízení může být žádán jejich přezkum, což by následně vedlo k oddálení vydání stavebních povolení. Stejně tak nelze vyloučit ani možnost soudního přezkumu věc. možnosti přiznání odkladného účinku vydaného rozhodnutí soudem (soud by měl dle zákona rozhodnout ve věci do 90 dní). U projektů, které nespádají pod tento zrychlený režim, bude muset být opakováno zjišťovací řízení, resp. případně posouzení formou „velké EIA“. Vláda dne 11.5.2016 přijala své usnesení č. 430 k materiálu Ministerstva dopravy, kterým byl stanoven jednoznačný postup pro další kroky resortních investorských organizací. Tyto kroky jsou postupně realizovány ve snaze

minimalizovat časové zdržení v přípravě těchto staveb. Menším, avšak existujícím, rizikem s časovým dopadem je povinnost příslušného úřadu EIA vydávat do jednotlivých zahajovaných navazujících řízení stanovisko dle §9a zákona o EIA (tzv. coherence stamp), kde nelze vyloučit časové zdržení při jeho vydávání, resp. nelze vyloučit potřebu ověřit dopad některých změn ve zjišťovacím řízení, což poté znamená časové zdržení výraznější.

Dalším významným rizikem z pohledu MD je skutečnost, že s účinností od 1.10.2016 vstupuje v platnost nový zákon č. 134/2016 Sb. o zadávání veřejných zakázek. Tento zákon znamená výraznou koncepční změnu v procesu veřejného zadávání, přičemž postupy dle tohoto zákona si budou muset resortní investorské organizace urychleně osvojit tak, aby minimalizovaly chyby při zadávání jednotlivých poptávaných prací i služeb. Existence této nové právní úpravy tak především v počátku její platnosti může znamenat určitá zdržení v přípravě jednotlivých akcí k realizaci.

Samostatnou kapitolou, která do značné míry předurčuje schopnost resortních investorských organizací čerpat přidělené finanční prostředky, je personální zajištění jednotlivých činností. Za dobře prováděnou práci v resortních investorských organizacích je samozřejmě nezbytné zaplatit adekvátní finanční ohodnocení. Uplynulé období je možné hodnotit v tomto ohledu převážně pozitivně a do budoucna je třeba eliminovat nesystémové zásahy, které následně mají výrazný dopad do kontinuity prováděných činností.

4.3 Střednědobý výhled

V souladu s § 5a zákona č. 104/2000 Sb. v platném znění je součástí rozpočtu pro rok 2017 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 2018 a 2019 eviduje SFDI zvýšené požadavky na národní zdroje zejména na spolufinancování OPD 2014-2020 a CEF. V případě, že se podaří v roce 2017 realizovat veškeré předpokládané akce, bude nutné i přes stávající navýšení zdrojů, v roce 2018 na 49 mld. Kč a 50 mld. Kč v roce 2019, posílit při sestavování rozpočtu pro další období národní zdroje na investiční výstavbu. Střednědobý výhled je nutno brát jako indikativní. Po dokončení přípravy jednotlivých akcí budou tyto postupně zařazovány do rozpočtu SFDI a střednědobého výhledu.

SFDI ve spolupráci s ministerstvem dopravy a ministerstvem financí bude jednat o možnostech stabilizace a zvýšení příjmové stránky rozpočtu SFDI i ve střednědobém výhledu. Cílem je vytvořit v systému financování dopravní infrastruktury takové podmínky, které umožní investorům i dodavatelům lépe plánovat své zdroje a kapacity i ve střednědobém výhledu.

Při přípravě indikativního střednědobého výhledu na období let 2018 a 2019 se vycházelo primárně z předpokladu, že dojde v roce 2017 a v následujících letech k realizaci všech plánovaných akcí, tedy i k navýšení zdrojů rozpočtu SFDI, což umožní pokrýt nové akce v jednotlivých letech a od dalšího roku bude pokračováno v plynulém financování výstavby dopravní infrastruktury.

4.4 Zapojení dodatečných zdrojů SFDI

SFDI počítá v roce 2017 se zapojením zůstatků národních zdrojů, resp. nároků, jež budou převedeny do následujícího roku. Disponibilní zdroje jsou ovlivněny i konečnou hodnotou výběru

spotřební a silniční daně a výše příjmů z mýta a dálničních kuponů. Z těchto důvodů je velmi obtížné výši dodatečných zdrojů zcela přesně stanovit v době přípravy rozpočtu.

SFDI nicméně predikuje v roce 2017 primárně zapojení národních prostředků ve výši 3 mld. Kč. Převody prostředků vzniknou především díky dodatečné dotaci z Ministerstva financí na konci roku 2016, kterou bude možné zapojit do výdajové strany rozpočtu až v roce 2017.

V této souvislosti je nutné rozlišovat neúčelové zůstatky, tj. zůstatky vzniklé posunutím akcí nebo například vyšším výběrem daní a zůstatky účelové, vzniklé tam, kde došlo pouze k posunu úhrady nákladů – např. odmítnutím fakturace pro věcné chyby. Účelové zůstatky je pak nutno v lednu následujícího roku převést pouze na konkrétní akce.

5 Finanční perspektiva 2014 – 2020

5.1 Operační program Doprava 2014 – 2020

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

Programy pro programové období 2014-2020 byly vymezeny usnesením vlády ČR č. 867 ze dne 28. listopadu 2012, zastřešujícím strategickým dokumentem je tzv. Dohoda o partnerství. **Dohoda o partnerství** byla schválena Evropskou komisí dne 26. srpna 2014 a stanovila alokace pro jednotlivé operační programy v rámci ČR.

Operační program Doprava 2014-2020 svým zaměřením navazuje na OPD 2007-2013. Přípravou a řízením OPD na léta 2014-2020 bylo Usnesením vlády ČR č. 867 ze dne 28. listopadu 2012 pověřeno Ministerstvo dopravy. Ministerstvo dopravy následně úspěšně absolvovalo takzvaný audit designace pro OPD 2014-2020, který měl ověřit, zda je správně nastaven systém řízení a kontroly operačního programu, a který provedlo Ministerstvo financí, auditní orgán, v období červen 2015 - červenec 2016.

OPD 2014-2020 vychází z Dopravní politiky ČR pro období 2014 - 2020 s výhledem do roku 2050 a jejích návazných strategických dokumentů, především Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem do roku 2050).

Evropská komise schválila OPD 2014-2020 dne 11. 5. 2015. První výzvy k předkládání projektů byly Ministerstvem dopravy vyhlášeny v listopadu 2015. Souhrnně se v rámci těchto výzev umožnilo žádat až o 84 mld. Kč. Tato částka představuje 66% z celkové alokace OPD, vyhlášené výzvy jsou průběžné, s plánovaným datem ukončení příjmů žádostí o podporu ke dni 30. 6. 2023. Nyní probíhá proces hodnocení projektů tak, aby mohly být jednotlivé projekty schváleny k financování. Hlavními příjemci podpory v těchto výzvách budou ŘSD ČR a SŽDC, s. o. Další výzvy pro zbývající specifické cíle OPD jsou ze strany Řídicího orgánu postupně vyhlašovány.

Celková alokace OPD prostředků FS a EFRR činí 4 695 769 435 EUR, tj. cca 126,785 mld. Kč (při kurzu 27Kč/EUR). V průběhu 3. čtvrtletí 2016 požádal řídicí orgán OPD o realokaci finančních prostředků FS z prioritní osy 2 ve výši 2 mld. Kč z OPD do OP Životní prostředí na základě usnesení vlády ČR č. 650 ze dne 20. července 2016.

OPD obsahuje 3 věcné prioritní osy pro čerpání prostředků EU (čtvrtou osou je Technická pomoc), které se dále člení na specifické cíle (údaje před realokací), viz níže uvedená tabulka.

Tabulka 12 – Přehled alokace 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 %	51,0 %	2 395 964 680* (64 691 046 360)
	1.2 - Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití vnitrozemské vodní dopravy v hlavní síti TEN-T ¹			
	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 - Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku			
PO 2 - Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu	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 %	28,3 %	1 327 051 074* (35 830 378 998)
	2.2 - Vytvoření podmínek pro širší využití vozidel na alternativní pohon na silniční síti			
	2.3 - Zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu ve městech			
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* (24 362 562 753)
PO 4 – Technická pomoc	SC 4.1 - Podpora a zajištění implementace OP Doprava	0 %	1,5 %	70 436 542* (1 901 786 634)

* hodnoty v závorkách uvedeny v Kč, přepočteno kurzem 27Kč/EUR

Přehled specifických cílů, u kterých bude spolufinancování ze zdrojů SFDI a u kterých bude SFDI plnit roli Zprostředkujícího subjektu pro implementaci OPD shrnuje následující tabulka:

¹ V souladu s článkem 65 odst. 9 Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013 nemá pro tento program oprávnění žádná investice do infrastruktury vnitrozemských vodních cest, s výjimkou akcí v oblasti budování kapacit a projektové přípravy, a sice do doby, než bude podána žádost o změnu programu, jak je uvedeno níže.
V souladu s článkem 30 Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013 je česká vláda oprávněna podat u Evropské komise žádost o změnu programu týkající se způsobilosti infrastruktury vnitrozemských vodních cest nejdříve po 30. 6. 2016. Žádost musí mj. obsahovat zprávu o akcích prováděných v souladu s výše uvedeným a zprávu o výsledcích těchto akcí, podrobný přehled infrastrukturních projektů připravených k realizaci v rámci programu do konce období 2014 – 2020, včetně dokladů o zajištění souladu s právními předpisy na ochranu životního prostředí a odkazů na příslušná povolení orgánů ochrany přírody, územní a stavební povolení, i včetně dokladů o ekonomické proveditelnosti projektů. Všechny plánované studie budou respektovat požadavky směrnice Evropského parlamentu a rady č. 200/60/ES ze dne 23. října 2000, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky (především čl. 4.7). Komise žádost posoudí v souladu s postupy stanovenými v článku 30 Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013.

Tabulka 13 – Přehled specifických cílů podpory OPD 2014-2020

Specifické cíle (SC)	Zdroje národního spolufinancování	SFDI jako ZS
SC 1.1 - Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy	SFDI	ano
SC 1.2 - Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití vnitrozemské vodní dopravy	SFDI	ano
SC 1.3 - Vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy	SFDI/příjemci	ano
SC 1.4 - Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci	příjemci - města	ano
SC 1.5 - Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku	příjemci	ne
SC 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	SFDI	ano
SC 2.2 - Vytvoření podmínek pro širší využití vozidel na alternativní pohon na silniční síti	vlastníci vozidel	ne
SC 2.3 Zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu	SFDI/příjemci	ano
SC 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	SFDI	ano
SC 4.1 - Podpora a zajištění implementace OP Doprava	příjemci	SFDI je příjemcem

Předpokládaná výše národního spolufinancování ze zdrojů SFDI za celé programové období bude činit 2,187 mld. EUR, tj. cca 58,806 mld. Kč (přepočteno při kurzu 27Kč/EUR).

5.2 Nástroj pro propojení Evropy

V oblasti podpory výstavby transevropských dopravních sítí je neméně významný tzv. Nástroj pro propojení Evropy - Connecting Europe Facility (CEF), jehož podpora je realizována na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1316/2013².

Alokace tzv. kohezního CEF (národní obálky pro léta 2014-2016) pro ČR činí 1,1 mld. EUR, (při kurzu 27Kč/EUR cca 29,7 mld. Kč) a její čerpání se předpokládá zejména na projekty železniční infrastruktury. Předpokládaná výše národního spolufinancování ze zdrojů SFDI pro tyto projekty bude činit 366 mil. EUR (při kurzu 27Kč/EUR cca 9,882 mld. Kč). Projekty realizované z těchto prostředků byly v polovině roku 2016 z velké části na straně EK schváleny k podpoře, byly uzavřeny tzv. grantové dohody a postupně je zahajována realizace jednotlivých akcí tak, aby mohly být uvedené prostředky v příštích letech vyčerpány.

Tento nástroj má odlišná implementační pravidla a strukturu oproti podpoře poskytované v rámci OPD 2014-2020. Prostředky jsou poskytovány na jednotlivé projekty přímo Evropskou komisí.

² 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

Z pohledu ČR je asi nejdůležitější skutečností to, že pouze v letech 2014 - 2016 existují v rámci CEF, tzv. národní obálky, ve kterých jsou vyhlašovány výzvy zaměřené pouze na tyto státy. V důsledku to tedy znamená nutnost zajistit kvalitně připravené projekty, které uspějí v hodnocení a umožní tyto prostředky v případě bezproblémové realizace čerpat.

Tzv. národní obálky byly realizovány v rámci několika výzev vyhlašovaných Evropskou komisí.

První výzva pro podávání projektových žádostí v dopravním sektoru v rámci kohezní obálky byla vyhlášena v září 2014 a ukončena 3. března 2015. Druhá výzva byla vyhlášena 5. listopadu 2015 a ukončena byla 16. února 2016.

Ve výzvě z roku 2014 uspělo celkem 11 projektů s českou účastí. Celkový objem prostředků, kterými se CEF bude na realizaci těchto projektů podílet je 283,9 mil. EUR (při kurzu 27Kč/EUR cca 7,665 mld. Kč).

Z kohezní části CEF bylo v rámci těchto projektů smluvně zavázáno 251,7 mil. EUR (při kurzu 27Kč/EUR cca 6,796 mld. Kč), což představuje přibližně 23 % z vyčleněné alokace pro ČR ve výši 1 117 mil. EUR (při kurzu 27Kč/EUR cca 30,159 mld. Kč)

Ve výzvě vyhlášené v roce 2015 se o podporu z kohezní části CEF hlásilo celkem 32 subjektů s českou účastí a dvě mezinárodní organizace. V hodnocení uspělo celkem 26 žádostí, pro které byla vyčleněna alokace CEF ve výši 589,1 mil. EUR (při kurzu 27Kč/EUR cca 15,906 mld. Kč).

Ve výzvách z let 2014 a 2015 se podařilo smluvně zavázat přibližně 840,8 mil. EUR (při kurzu 27Kč/EUR cca 22,702 mld. Kč).

Pro třetí výzvu, jejíž otevření je naplánováno na říjen 2016, tak nadále zbývá smluvně zavázat zhruba 25 % národní obálky (cca 276 mil. EUR, tedy při kurzu 27Kč/EUR cca 7,452 mld. Kč).

V období po roce 2016 bude ČR dále o prostředky CEF žádat společně s ostatními členskými státy v rámci dalších vyhlašovaných soutěžních výzev.

5.3 Příprava projektu PPP D4

MD oznámilo v roce 2015 záměr realizovat pilotní projekt formou PPP - partnerství veřejného a soukromého sektoru z důvodů potřeby realizace pilotního projektu pro získání zkušeností s tímto typem zajištění veřejné infrastruktury pro vyhodnocení vhodnosti jeho širší využitelnosti v budoucím období.

Na úsek D4 mezi Prahou a Pískem byla vyhotovena studie proveditelnosti, která doporučila k realizaci formou PPP úsek II/118 – Mirovice, rozšíření spolu se zahrnutím do provozu a údržby úseku Skalka – II/118 a Mirovice – Krašovice (na I/20 před Pískem).

Vláda svým usnesením č. 4 z 13.1.2016 schválila odůvodnění významné veřejné zakázky pro realizaci tohoto projektu formou PPP. V návaznosti na toto rozhodnutí vlády byly učiněny kroky pro akceleraci investorské přípravy jednotlivých stavebních úseků. MD paralelně ve spolupráci se SFDI vyhlásilo otevřené výběrové řízení pro zajištění poradenských služeb souvisejících s přípravou a realizací výběrového řízení na samotného koncesionáře. Tato veřejná zakázka byla v červenci 2016 pravomocně zrušena rozhodnutím ÚOHS.

Zájmem MD je tendr na poradenské služby zopakovat do konce roku 2017 při současné úpravě ÚOHSem kritizovaných kvalifikačních kritérií. MD od projektu PPP očekává zejména zajištění výstavby a provozování ucelených celků dopravní infrastruktury a vyšší kvalitu provedených prací bez okamžitého požadavku na krytí investičních nákladů z národních zdrojů. Činnost poradce i budoucí platby soukromému partnerovi budou hrazeny ze zdrojů SFDI. Pro rok 2017 jsou rozpočtovány prostředky na přípravu PPP projektu v celkové výši 60 mil. Kč.

5.4 Problematika oprav 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.

SFDI vnímá tuto záležitost jako velmi podstatnou z pohledu uživatele dopravní sítě a díky disponibilním zdrojům v letech 2015 a 2016 poskytl dodatečně na tento účel finanční prostředky ve výši 4,4 mld. Kč, resp. 3 mld. Kč v průběhu rozpočtového roku. V rámci přípravy rozpočtu SFDI pro rok 2017 byl uplatněn požadavek na vyčlenění prostředků ve výši 3 mld. Kč na financování oprav, rekonstrukce a modernizace silnic II. a III. tříd. Disponibilní zdroje SFDI pro rok 2017 však neumožňují alokovat finanční prostředky na opravu a údržbu silnic II. a III. tříd do rozpočtu a střednědobého výhledu SFDI. Situace bude řešena obdobně jako v roce 2016, tj. ministr dopravy do 15. února 2017 předloží návrh na zajištění financování oprav, rekonstrukce a modernizace silnic II. a III. tříd v roce 2017.

6 Supervize a kontrolní činnost SFDI

6.1 Kontrolní činnost SFDI

SFDI na základě zjištění z ukončených kontrol, v souladu se zákonem č. 104/2000 Sb., o Státní fondu dopravní infrastruktury, vyzývá příjemce dotace k vrácení dotace nebo její části, případně při nevyužití tohoto institutu 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. 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 Úřad 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.

Je však potřebné zdůraznit, že případné odvody vybraní příjemci (ŘSD, SŽDC a ŘVC) nemohou hradit ze svých prostředků, neboť volnými prostředky v takovéto výši nedisponují. Bude-li tedy nařízen odvod, pak to paradoxně může pro rozpočet SFDI znamenat nutnost poskytnout prostředky na tyto odvody jednotlivým příjemcům z kapitoly MD.

6.2 Supervize staveb

Činnost supervize byla v minulosti zajišťována externě Ministerstvem dopravy. Na základě požadavku Ministerstva dopravy je pro projekty financované z prostředků OPD 2014-2020 supervize prováděna vlastními zaměstnanci SFDI. V případě volných kapacit (např. při zpoždění zahájení projektu, mimo stavební sezónu) jsou tito zaměstnanci využíváni při provádění veřejnosprávních kontrol SFDI na dalších projektech OPD 2014-2020, eventuálně na projektech financovaných z národních zdrojů.

Supervize probíhá přímo v místě realizace stavby v režimu pravidelného každodenního dohledu – pracovníci supervize mají na místě stavby zajištěnu místnost včetně vybavení a veškerého zázemí. Každý pracovník má na starosti cca 1-2 projekty v dojezdové vzdálenosti. Podmínkou pro úspěšnou aplikaci tohoto modelu je získání dostatečného počtu vysoce kvalifikovaných pracovníků – zejména stavebních inženýrů s delší praxí.

V případě, že bude problém s najmutím dostatečně kvalifikovaných pracovníků, budou potřebné kapacity zajištěny externě.

Do poloviny roku 2016 prováděli 3 pracovníci SFDI činnost supervize na 5ti velkých projektech OPD.

Jedná se o následující stavby:

- Silnice I/11 Nebory – Oldřichovice,
- Silnice I/11 Oldřichovice – Bystřice,
- Dálnice D1, úsek 0137 Přerov – Lipník,
- Dálnice D3 0309 Ševětín – Borek,
- Modernizace trati Rokycany – Plzeň.

Provádění činnosti supervize zaměstnanci SFDI přináší lepší přehled o stavu realizace projektů, posouzení správnosti a oprávněnosti fakturace ještě před provedením úhrady ze zdrojů SFDI, resp. zdrojů EU, posouzení správnosti a oprávněnosti a způsobilosti změn během výstavby již v průběhu jejich projednávání. Supervize je mnohem lépe seznámena s podrobnostmi realizace dané stavby a ověřování výdajů je prováděno na výrazně větším vzorku výdajů než v případě veřejnosprávních kontrol a v reálném čase.

Skutečnost nasazení pracovníků supervize v roce 2016 je výrazně nižší než původní předpoklad, a to s ohledem na postup přípravy u velkých projektů a z toho vyplývající nezahajování velkých staveb.

V průběhu roku 2017 se předpokládá další obsazování pozic supervize v závislosti na postupu schvalování projektů, u kterých bude činnost supervize prováděna, celkově se v průběhu programového období 2014 – 2020 předpokládá až 26 pracovníků supervize.

6.3 Supervize projektových dokumentací

Vedle zajišťování zpracování oponentních posudků záměrů projektů bude SFDI nadále vykonávat vlastními zaměstnanci kontrolu předprojektové a projektové přípravy staveb, tzv. supervize projektových dokumentací nebo supervize přípravy akcí.

Jejich cílem je odborné posouzení připravovaných projektů staveb dopravní infrastruktury financovaných SFDI s cílem eliminovat předem jejich případné vady a optimalizovat navrhovaná řešení zejména pokud jde o efektivitu a hospodárnost jejich provedení.

Vlastní realizace je popsána směrnicí MD. Po schválení rozpisu přípravy staveb odborem strategie MD sestaví SFDI plán supervizí, tzn. seznam akcí, ke kterým vykoná supervizi projektové dokumentace. Tento seznam zašle SFDI příslušným investorům jako podklad pro zasílání pozvánek na výrobní výbory a pro zasílání příslušných podkladů pro výkon supervize.

Supervizi přípravy akcí se rozumí účast zástupce SFDI na výrobních výborech, průběžné připomínkování a kontrola dokumentací. Výstupem této supervize je doporučující stanovisko SFDI. Po vypořádání připomínek obsažených v tomto stanovisku může příslušný investor zahájit zpracovávání dalšího stupně přípravy akce.

V současné době vykonávají supervizi přípravy 3 stavební inženýři s dostatečnou praxí při přípravě staveb dopravní infrastruktury a s autorizací v oboru mosty a inženýrské konstrukce a dopravní stavby dle zákona č. 360/1992 Sb., o výkonu povolání autorizovaných architektů a o výkonu povolání autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě. Problematickým je doposud získání odborníků na železniční stavby.

Pro supervizi přípravy akcí bylo vybráno cca 50 prioritních staveb, zejména ve fázi před započítím prací na dokumentaci pro územní rozhodnutí. K nejdůležitějším stavbám, ke kterým je supervize aktuálně prováděna, patří např. všech pět připravovaných úseků dálnice D3 na území Středočeského kraje v úseku Praha – Nová Hospoda, některé z úseků dálnice D35 mezi Ostrovem a Mohelnicí či dva úseky dálnice D11 mezi Jaroměří a česko-polskou státní hranicí.

7 Novela zákona o SFDI

Novela zákona o SFDI podstatně rozšiřuje okruh činností, které je možné financovat ze SFDI.

Rozšíření činností především pokrývá související typ dopravně investičních akcí, které pozitivně redefinuje kategorie původního rozsahu zákona. Novela zákona tak umožňuje například financovat doplňující části budované infrastruktury, například jde o stroje a zařízení spojené s provozováním celostátních nebo regionálních drah nebo zařízení služeb, dále pak akce týkající se výstavby modernizace, oprav, údržby nebo správy dopravně významných vnitrozemských cest a provozování přístavu ve Spolkové republice Německo ve městě Hamburk, také náklady spojené s výstavbou, modernizací a opravami multimodálních překladišť. Další významnou změnou je i možnost financovat tzv. „křížení“ místní infrastruktury s nadřazenou státní dopravní infrastrukturou a náklady související s vybavením letišť technickými nebo obdobnými prostředky sloužícími k ochraně civilního letectví před protiprávními činy.

Novela zákona také zakotvuje víceleté smlouvy pro víceleté akce financované z rozpočtu EU.

8 Operativní řízení rozpočtu SFDI

8.1 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, na který se připravuje rozpočet SFDI. 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 v souladu s operativními rozhodnutími MD (například změny alokací prioritních os) a případné prostředky ze státu přijatých úvěrů na spolufinancování prostředků EU. Finanční toky z fondů EU a z přijatých úvěrů jsou do celkového rámce rozpočtu SFDI zahrnovány.

8.2 Rozpočtová opatření

Výbor SFDI může v odůvodněných případech upravit objem schválených výdajů (včetně zařazení nových projektů, schválených Ministerstvem dopravy) o zdroje nevyčerpané v předchozím roce a strukturu schválených výdajů v rámci limitu 15% základu, přičemž základem se rozumí celková výše schváleného výdajového rámce národních zdrojů. Úpravy přesahující limit 15% schvaluje Hospodářský výbor Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR a současně je informován Výbor SFDI.

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. Pravomoc zařazovat akce spolufinancované z fondů EU a provádět rozpočtovou úpravu 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 se nezapočítávají do limitu 15 % (viz předchozí pasáž textu).

Do výše uvedeného limitu a základu se nezapočítávají prostředky určené na 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 charakter 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.

8.3 Příspěvky SFDI

Označení příspěvky SFDI se používá v souladu s návrhem Statutu předloženého Vládě ke schválení.

Na základě zkušeností z předchozích let, bude SFDI i v roce 2017 uzavírat smlouvy na poskytnutí příspěvků v rámci svých rozpočtových zdrojů a možností 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.

9 Soulad 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 rozpočtu SFDI zhodnotit, do jaké míry návrh rozpočtu odpovídá předpokladům Dopravních sektorových strategií a jak návrh rozpočtu přispívá k plnění cílů tohoto koncepčního dokumentu.

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

Především je nutné konstatovat, že rozpočet 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 v současném období připravována řada akcí, resp. postupně dochází ke krátkodobému zvýšení objemu rekonstrukčních prací, které jsou sice investičního charakteru, avšak u nichž je předmětnou investicí zajišťováno zlepšení parametrů existujících částí železniční dopravní infrastruktury primárně s využitím zdrojů EU. Tímto dochází k potřebnému zrychlení obnovy hluboce „podudržované“ železniční infrastruktury nad rámec minimálních potřebných částek.

V roce 2017 a střednědobém výhledu na roky 2018 a 2019 téměř dosahuje navrhovaná výše národních zdrojů financování minimalistických hodnot stanovených v tzv. Návrhové variantě financování dle DSS2. Návrhová varianta financování byla přitom v DSS2 stanovena velmi konzervativně s ohledem na výhledové rozpočtové možnosti státu, avšak zároveň jako varianta financování, která by umožnila zajištění dostatečného objemu finančních zdrojů nutných pro plynulé čerpání zdrojů EU a jejich kofinancování, při současné realizaci omezeného portfolia národních akcí. Stabilita rozpočtu SFDI na úrovni Návrhové varianty financování dle DSS2 by přitom zároveň zajistila stabilitu objemu stavebních prací v čase pro eliminaci výkyvů nabídkových cen. Potřeba národních zdrojů dle Návrhové varianty financování DSS2 pro rok 2017 byla stanovena na úrovni 52,6 mld. Kč v cenové úrovni roku 2012.

Závěrem je nutné konstatovat, že rozpočet zajišťuje dostatečný objem finančních prostředků určených na přípravu staveb. Nedostatečná připravenost staveb tak je způsobena především problémy věcnými (území plánování, EIA, nedokončené majetkoprávní vypořádání, rozsáhlé požadavky na archeologické průzkumy v trase, zadávací řízení), administrativními na straně investorů a do určité míry i kapacitními na straně projekčních společností, kde se také velmi negativně projevují výkyvy v objemu poptávaného objemu prací. Pro všechny činnosti v přípravě staveb je již od roku 2012 zajišťován dostatek finančních prostředků.

Vlivem nedokončenosti přípravy vybraných prioritních investičních akcí dle DSS2 (objektivní problémy, viz výše) tak také dochází ke zpoždění v termínu možného zahájení realizace. Investorské organizace jsou nicméně úkolovány tak, aby příprava těchto klíčových akcí byla zdárně dokončena v nejbližším možném horizontu.

Ke konci roku 2016 se předpokládá, v souladu s usnesením vlády č. 850/2013, kterým byly Dopravní sektorové strategie schváleny, jejich aktualizace.

10 Seznam tabulek

Tabulka 1 – Přehled celkových výchozích požadavků - za všechny zdroje	6
Tabulka 2 – Výchozí požadavky žadatelů a příspěvky SFDI – národní zdroje	6
Tabulka 3 – Příjmy rozpočtu	7
Tabulka 4 – Přehled celkových národních výdajů podle užití dle zákona o SFDI v roce 2017	8
Tabulka 5 – Dopravní infrastruktura v roce 2017 – I. účetní okruh.....	9
Tabulka 6 – Náklady na činnost SFDI v roce 2017 – II. účetní okruh.....	9
Tabulka 7 – Výdaje SFDI hrazené v rámci technické pomoci OPD v roce 2017 a CEF.....	10
Tabulka 8 – Rozdělení výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců v roce 2017	11
Tabulka 9 – Analytický rozklad akcí ŘSD - součet za všechny zdroje	12
Tabulka 10 – Analytický rozklad akcí SŽDC - součet za všechny zdroje	12
Tabulka 11 – Vyčíslení finančních potřeb potenciálních projektů v roce 2017.....	12
Tabulka 12 – Přehled alokace OPD 2014 - 2020	16
Tabulka 13 – Přehled specifických cílů podpory OPD 2014-2020.....	17

11 Seznam příloh

Příloha č. 1.....	Bilance příjmů a výdajů SFDI
Příloha č. 2.....	Příjmy SFDI
Příloha č. 3.....	Legenda k přílohám
Příloha č. 4.....	Databáze akcí včetně prostředků na činnost SFDI
Příloha č. 5.....	Přehled přípravy staveb s plánovaným zahájením 2016 – 2018 a stavebními náklady nad 300 mil. Kč k 11.9.2016 (materiál MD)