

Rozpočet
Státního fondu dopravní infrastruktury
na rok 2016
a střednědobý výhled na roky 2017 a 2018

Srpen 2015

OBSAH

1	ÚVOD - MANAŽERSKÉ SHRNTÍ	4
	STRATEGICKÝ RÁMEC SESTAVENÍ ROZPOČTU A STŘEDNĚDOBÉHO VÝHLEDU	5
2	POŽADAVKY NA FINANCOVÁNÍ Z ROZPOČTU SFDI	6
3	ANALYTICKÝ ROZKLAD ROZPOČTU SFDI	8
3.1	PŘÍJMOVÁ STRANA ROZPOČTU	8
4	VÝDAJE ROZPOČTU SFDI	9
	TABULKA 7 – NÁKLADY NA ČINNOST SFDI V ROCE 2016 – II. ÚČETNÍ OKRUH	10
4.1	ROZDĚLENÍ VÝDAJŮ DLE OBJEMOVĚ NEJVÝZNAMNĚJŠÍCH PŘÍJEMCŮ	12
4.2	ANALYTICKÝ ROZKLAD AKCÍ ROZPOČTU SFDI	12
4.3	FINANCOVÁNÍ REGIONÁLNÍCH DRAH	14
5	DŮLEŽITÉ OBLASTI FINANCOVÁNÍ VČETNĚ ZMĚNY ZÁKONA O SFDI	15
5.1	PŘÍPRAVA AKCÍ A PODMÍNKY FINANČNÍHO PLÁNOVÁNÍ	15
5.2	NEDOSTATEK FINANCOVÁNÍ NA JEDNOTLIVÉ SKUPINY AKCÍ V PŘÍPADĚ ZACHOVÁNÍ LIMITU	15
5.3	STŘEDNĚDOBÝ VÝHLED	15
5.4	OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA 2007-2013	16
5.5	ZAPOJENÍ DODATEČNÝCH ZDROJŮ SFDI	16
5.6	NOVÁ FINANČNÍ PERSPEKTIVA 2014 - 2020	16
5.6.1	<i>Zahájení realizace Operačního programu Doprava 2014-2020</i>	16
5.7	NÁSTROJ PRO PROPOJENÍ EVROPY	19
5.8	PŘÍPRAVA PROJEKTU PPP R4	19
5.9	PROBLEMATIKA SILNIC II. A III. TŘÍD	20
5.10	SUPERVIZE A KONTROLNÍ ČINNOST SFDI	20
5.10.1	<i>Kontrolní činnost SFDI</i>	20
5.10.2	<i>Supervize staveb</i>	20
5.10.3	<i>Supervize projektových dokumentací</i>	21
5.11	NOVELA ZÁKONA O SFDI	22
6	OPERATIVNÍ ŘÍZENÍ ROZPOČTU SFDI	23
6.1	POSKYTOVÁNÍ PROSTŘEDKŮ	23
6.2	ROZPOČTOVÁ OPATŘENÍ	23
6.3	PŘÍSPĚVKOVÉ PROGRAMY	24
7	SOULAD NÁVRHU ROZPOČTU S DOPRAVNÍMI SEKTOROVÝMI STRATEGIEMI	25
8	SEZNAM TABULEK	26
9	SEZNAM PŘÍLOH	26

Seznam zkratk a vysvětlivky pojmů

CEF	Connecting Europe Facility
DSS2	Dopravní sektorové strategie, 2. fáze
EFRR, ERDF	Evropský fond pro regionální rozvoj
EIA	Environmental Impact Assessment
EIB	Evropská investiční banka
EU	Evropská unie
FS	Fond soudržnosti
MF	Ministerstvo financí ČR
MD	Ministerstvo dopravy ČR
OP	Operační program
OPD	Operační program Doprava (obecně)
OPD 2007-2013	Operační program Doprava 2007-2013
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 2016 - 2018 vychází z finančních rámců stanovených vládou ČR pro rok 2016 a střednědobý výhled pro roky 2017 a 2018, přičemž rozpočet je připraven jako vybilancovaný se zapojením odhadovaných zůstatků finančních prostředků SFDI k 31.12.2015.

Rozpočet roku 2016 vychází z navýšených směrných čísel Ministerstva financí ČR v celkové výši 47,1 mld. Kč národních zdrojů a při zapojení předpokládaného zůstatku finančních prostředků SFDI ke konci roku 2015 pracuje s celkovými národními zdroji ve výši 51,3 mld. Kč.

Se zapojením prostředků EU ve výši 14,3 mld. Kč činí pro rok 2016 celková výše navrženého rozpočtu téměř 65,7 mld. Kč.

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

- na opravy a údržbu sítě a přípravu akcí dle vládou schváleného dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem),
- na zajištění dofinancování projektů financovaných z OPD 2007-2013,
- na zajištění dostatečného čerpání OPD 2014-2020 pro splnění konkrétních milníků, tedy předem stanovených a sledovaných cílů v programu OPD 2014-2010, aby České republice nebyly kráceny prostředky z OPD,
- na zajištění financování již rozestavěných akcí a na zahajování nově připravených akcí.

Finanční rámec národních zdrojů ve výši 51,3 mld. Kč umožňuje financovat opravy a údržbu, přípravu akcí, dofinancovat dokončování akcí národních i spolufinancovaných z EU, realizaci akcí a pokrýt část nově zahajovaných akcí podle stavu jejich připravenosti.

Rozpočet v tabulkové části dále uvádí tzv. „Nepokryté potřeby“, tedy nově zahajované akce, které jsou vedeny v „Zásobníku akcí“.

Celkový objem nepokrytých potřeb činí 2,5 mld. Kč pro rok 2016. Pokud by došlo k uspokojení tohoto požadavku, bylo by možné zahájit zejména další nové projekty EU a čerpat tak 2,8 mld. Kč ze zdrojů EU, což by znamenalo navýšení celkové výdajové strany rozpočtu SFDI na výši cca 71 mld. Kč.

Po úspěšném dokončení přípravy budou v průběhu roku 2016 jednotlivé akce 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 budou vedena jednání s Ministerstvem financí v návaznosti na vývoj státního rozpočtu s cílem navýšit rozpočet SFDI na pokrytí těchto akcí.

Celkový objem finančních zdrojů může být negativně ovlivněn nutností pokrýt odvody nařízené z důvodu možného porušení rozpočtové kázně, resp. sankce finančních úřadů vůči příjemcům, protože hlavní příjemci nedisponují volnými zdroji pro pokrytí těchto sankcí za porušení rozpočtové kázně (viz kapitola 5.10.1).

Strategický rámec sestavení rozpočtu a střednědobého výhledu

Za základ pro sestavování rozpočtu roku 2016 a střednědobého výhledu na období 2017 a 2018 byly použity strategické závěry obsažené ve schválené Dopravní politice a Dopravních sektorových strategiích schválených vládou ČR. Rozpočet respektuje principiální zásadu směřování zdrojů pro primárně krytí finančních potřeb především spojených s mandatorními výdaji sítě, tj. s opravami, údržbou, přípravou nových projektů a dále realizací výstavby dopravní infrastruktury ze zdrojů EU.

Priority 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,
 - globální položky bezpečnostního charakteru (protihluková opatření, vypořádání staveb po dokončení, pozemní objekty a železniční zastávky, atd.),
 - provozní výdaje investorů,
 - mýto a telematika,
 - příprava akcí (zajištění projektové a majetkoprávní přípravy akcí),
- akce, u kterých je předpokládáno jejich dofinancování v roce 2016,
- akce v realizaci,
- nově zahajované akce,
- financování oprav silnic II. a III. tříd.

2 Požadavky na financování z rozpočtu SFDI

V květnu 2015 předložili žadatelé SFDI výchozí podklady, resp. požadavky pro sestavení návrhu rozpočtu SFDI. Tyto požadavky se zakládaly na potřebách příjemců a nezohledňovaly finanční limity. O požadavcích příjemců byl informován podvýbor pro dopravu Hospodářského výboru Poslanecké sněmovny ČR dne 9. června 2015. 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. Níže je uvedeno souhrnné vyhodnocení žadateli předložených požadavků.

Tabulka 1 – Přehled celkových výchozích požadavků - za všechny zdroje (květen 2015)

v mil. Kč

Zdroj	2016 požadavky celkem
Národní zdroje (národní akce)	49 499
OPD 2014-2020	19 327
Spolufinancování OPD 2014-2020	8 765
CEF	1 208
Spolufinancování CEF	409
SFDI*	1 023
Silnice II. a III. tříd – kraje	3 000
Celkem	83 231

* Výše uvedené hodnoty zahrnují předpokládané výdaje SFDI na příspěvkové programy (výstavba cyklistických stezek, zvyšování bezpečnosti a zpřístupňování dopravy, projekty a expertní činnost a aplikace nových technologií), dále pak na emise a distribuci dálničních kuponů a ostatní provozní výdaje SFDI včetně přípravy PPP projektů.

Tabulka 2 – Výchozí požadavky žadatelů a SFDI na rok 2016 (květen 2015) – národní zdroje

v mil. Kč

Žadatel	2015 schválený rozpočet	2016 požadavky	2017 požadavky	2018 požadavky
ŘSD	29 453	33 741	36 762	46 014
SŽDC	19 844	23 497	20 902	19 454
ŘVC	526	524	766	925
Regionální dráhy	240	155	234	104
TSK – hl.m. Praha	227	702	512	1 165
Projekty	100	100	100	100
Bezpečnost	150	150	150	150
Bezpečnost – zklidnění dopravy	100	100	100	100
Cyklostezky	150	150	150	150
Středočeský kraj	122	0	0	0
Moravskoslezský kraj	7	0	0	0
OMI	0	55	0	0
Žadatelé celkem	50 919	59 174	59 676	68 162

Emise a distribuce dálničních kupónů	267	272	272	272
Provozní výdaje SFDI vč. PPP	95	251	232	231
SFDI celkem	362	523	504	503
Požadavek na opravy II. a III. tříd	0	3 000	3 000	3 000
CELKEM	51 281	62 697	63 180	71 665
Limity rozpočtu k 31.7.2015*	51 281	49 202	46 000	47 000
Rozdíl	0	- 13 495	- 17 180	- 24 665

*zahrnuje zůstatky účtu a nároků

Výše uvedené výchozí požadavky žadatelů byly následně upravovány ve smyslu dosažení souladu mezi disponibilními finančními prostředky a potřebou realizace akcí. Výsledkem je níže uvedený přehled o potřebě národních zdrojů.

Tabulka 3 – Potřeba národních zdrojů v roce 2016

v mil. Kč

	2016 Národní prostředky
Výdajový rámec včetně očekávaného zůstatku	51 302
Ostatní žadatelé – ŘVC, TSK, SFDI, regionální dráhy,	1 748
Zbývá na ŘSD a SŽDC	49 554
Žádosti žadatelů ŘSD a SŽDC na rok 2016	
Mandatorní výdaje	29 896
Opravy a údržba	18 003
Provozní výdaje ŘSD	1 749
Mýto a telematika ŘSD	3 872
Příprava akcí SŽDC a ŘSD	3 653
Ostatní programy SŽDC a ŘSD	2 619
Jmenovité akce finančně kryté	19 659
Doplatky akcí Národní a OPD 2014-2020	711
Doplatky akcí OPD 2007-2013	4 671
Akce v realizaci Národní	5 789
Akce v realizaci EU	6 135
Akce nově zahajované EU	1 572
Akce nově zahajované Národní	781
Akce finančně nekryté	2 492
Akce nově zahajované nad limit EU	2 328
Akce nově zahajované nad limit Národní	164

V rámci stanoveného výdajové rámce a se zapojením odhadovaných zůstatků SFDI k 31.12.2015 jsou pokryty mandatorní výdaje, akce dokončované v roce 2016, akce v realizaci a částečně nově zahajované akce. Rozpočet v tabulkové části dále uvádí nepokryté nově zahajované akce v roce 2016 ve výši 2 492 mil. Kč, které jsou uvedeny v „Zásobníku akcí“.

3 Analytický rozklad rozpočtu SFDI

Rozpočet SFDI pro rok 2016 a pro oba roky střednědobého výhledu je sestaven jako vyrovnaný se zahrnutím předpokládaného zůstatku účtu SFDI k 31.12.2015 s uvedením nepokrytých potřeb ve výši 2 492 mil. Kč.

SFDI nevykazuje žádné pohledávky (mimo předfinancování) ani závazky, které by nebyly v souladu s upraveným rozpočtem SFDI na rok 2015 a v současné době není příjemcem žádného úvěru.

Podrobné údaje o plánovaných příjmech a výdajích v letech 2016, 2017 a 2018 jsou uvedeny v přílohách.

3.1 Příjmová strana rozpočtu

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

Tabulka 4 – Příjmy rozpočtu

v mil. Kč

Druh příjmu	Směrná čísla MF		
	rozpočet 2016	výhled rozpočtu 2017	výhled rozpočtu 2018
převody výnosů silniční daně	5 700	5 800	5 800
převody podílu z výnosů spotřební daně	7 400	7 400	7 600
poplatky za užívání dálnic a rychlostních silnic	4 200	4 200	4 300
převody výnosů z mýtného	9 000	8 400	8 400
dotace ze státního rozpočtu	20 800	18 200	21 900
dotace z kapitoly Ministerstva dopravy ČR na projekty spolufinancované EIB	0	3 000	0
Příjmy SFDI	47 100	47 000	48 000
Odhad zůstatku účtu SFDI k 31.12.2015	4 202	x	x
Předpoklad zdrojů k 1.1.2016	51 302	47 000	48 000
Požadavek na navýšení dotace ze státního rozpočtu na krytí deficitu	2 492	16 093	26 597
Příjmy včetně běžné a navýšené dotace ze státního rozpočtu	53 794	63 093	74 597

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

4 Výdaje rozpočtu SFDI

Přehled výdajů SFDI podle kategorií užití finančních prostředků

Tabulka 5 – Přehled celkových národních výdajů podle užití dle zákona o SFDI v roce 2016

v mil. Kč

Výdaje rozpočtu dle § 2 odst. 1 zákona č. 104/2000 Sb. v platném znění	
Celkem:	51 302
běžné výdaje	25 289
kapitálové výdaje	26 013
Dle § 2 odst. 1 zákona č. 104/2000 Sb., v platném znění:	
z toho:	
a) financování výstavby a modernizace, oprav a údržby silnic a dálnic a poskytování příspěvků na výstavbu a modernizaci průjezdných úseků silnic a dálnic	25 536
b) financování výstavby, modernizace, oprav a údržby celostátních a regionálních drah	20 374
c) financování výstavby a modernizace dopravně významných vnitrozemských vodních cest	517
d) úhrada splátek úvěrů a úroků z úvěrů a dalších výdajů spojených se zajištěním dluhové služby (k akcím spojeným s dopravní infrastrukturou - uvedenou v části II. okruhu rozpočtu)	0
e) financování nákladů na zavedení a provozování systému elektronického mýta a telematiky	3 872
f) poskytování příspěvků na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na výstavbu, modernizaci a opravy silnic a dálnic, dopravně významných vodních cest a staveb celostátních a regionálních drah	142
g) poskytování příspěvků pro naplňování programů zaměřených ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace	250
h) poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek	150
i) financování úhrady koncesionářům na základě uzavřené koncesionářské smlouvy na výstavbu, provozování a údržbu dopravní infrastruktury a financování nákladů souvisejících s uzavřením koncesionářské smlouvy	0
j) náklady na činnost SFDI – emise a distribuce dálničních kuponů	269
k) ostatní náklady na činnost SFDI vč. přípravy PPP projektů	193

Přehled výdajů dle účetních okruhů

Ve smyslu § 5b odst. 5 zákona č. 104/2000 Sb. je hospodaření SFDI rozděleno do dvou účetně oddělených okruhů tak, aby byly sledovány samostatně náklady na dopravní infrastrukturu (I. účetní okruh) a vlastní činnost SFDI (II. účetní okruh).

Tabulka 6 – Dopravní infrastruktura v roce 2016 – I. účetní okruh

v mil. Kč

Dopravní infrastruktura – I. účetní okruh	
	Výdaje celkem
Celkem	50 841
Pozemní komunikace	29 408
Dráhy	20 374
Vodní cesty	517
Příspěvky na zvyšování bezpečnosti a zpřístupňování dopravy	250
Příspěvky na výstavbu cyklistických stezek	150
Příspěvky na projekty a expertní činnost	142

Tabulka 7 – Náklady na činnost SFDI v roce 2016 – 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	453,7	8,0	461,7
Běžné výdaje, z toho:	453,7		453,7
Emise dálničních kuponů	28,9		28,9
Provize za prodej dálničních kuponů	240,1		240,1
Příprava PPP	60,0		60,0
Výdaje na platy včetně sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění	78,3		78,3
Ostatní výdaje (opravy, energie, telekomunikační a ostatní služby, ostatní drobné výdaje)	46,4		46,4
Kapitálové výdaje, z toho:		8,0	8,0
Budova SFDI		2,0	2,0
Programové vybavení		1,0	1,0
Ostatní nehmotný majetek		3,0	3,0
Stroje, přístroje, zařízení		0,5	0,5

Výpočetní technika		0,5	0,5
Dopravní prostředky		1,0	1,0

Tabulka 8 – Výdaje SFDI hrazené v rámci technické pomoci OPD v roce 2016 a CEF

v mil. Kč

Prostředky EU	Běžné výdaje	Kapitálové výdaje	Celkem
Celkem	63,8	0,7	64,5
Běžné výdaje, z toho:	63,8		63,8
Výdaje na platy včetně sociálního zabezpečení	55,4		55,4
Školení a vzdělávání vč. CEF (1,666 mil. Kč)	2,2		2,2
Ostatní výdaje	6,2		6,2
Kapitálové výdaje, z toho:		0,7	0,7
Programové vybavení		0,6	0,6
Výpočetní technika		0,1	0,1

V druhém okruhu rozpočtu SFDI na rok 2016 jsou rozpočtovány částky především na emisi dálničních kuponů a provize spojené s prodejem dálničních kuponů (celkem 269 mil. Kč); v části Výdaje na platy včetně sociálního zabezpečení a zdravotního pojištění (celkem 78,3 mil. Kč) je zahrnuto jak navýšení počtu pracovníků Supervize (viz kapitola Supervize a kontrola), tak i zákonné navýšení objemu mezd ve výši 3%.

SFDI plní na základě smlouvy s Ministerstvem dopravy ČR roli zprostředkujícího subjektu v rámci OPD 2014-2020 a vzhledem k požadavku na rozšíření rozsahu financovaných oblastí se předpokládá, že dojde k novelizaci zákona o SFDI s předpokládanou účinností od 1.1.2016. Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem je ze strany Řídícího orgánu (Ministerstva dopravy) požadován širší okruh činností SFDI, což má dopad i na výši provozního rozpočtu. Význam a dopad novely zákona o SFDI je předmětem samostatné části textu rozpočtu, viz kapitola 5.11.

V části Příprava PPP jsou také rozpočtovány zdroje pro tuto aktivitu (ve výši 60 mil. Kč), podmínkou využití těchto prostředků je schválení projektů PPP vládou ČR. SFDI bude postupovat v souladu s rozhodnutím vlády ČR.

4.1 Rozdělení výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců

Tabulka 9 – Rozdělení výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců v roce 2016

v mil. Kč

Členění výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců pro rok 2016					
Příjemce	Národní	OPD 2014-2020	CEF	Ostatní fondy EU	Celkem
ŘSD	29 285	8 670	0	3	37 958
SŽDC	20 270	4 815	430	0	25 515
ŘVC	517	0	366	0	883
Ostatní příjemci	1 230	63	2	0	1 295
Výdaje celkem	51 302	13 548	798	3	65 651

4.2 Analytický rozklad akcí rozpočtu SFDI

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

U ŘSD a SŽDC jsou samostatně vyčleněny následující kategorie:

- položky oprav a údržby a provozní výdaje včetně mýta,
- doplatky probíhajících akcí - jedná se o akce, u kterých probíhá pouze dofinancování nebo o akce, u nichž se předpokládá v průběhu rozpočtového roku zprovoznění,
- ostatní programy (globální položky),
- akce v realizaci - jedná se o akce, u nichž v rozpočtovém roce pokračuje významná stavební činnost,
- příprava akcí,
- nově zahajované akce - nepokryté akce jsou uvedeny v zásobníku akcí (viz tabulka 12).

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.

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

v mil. Kč

Druh výdaje	2015 schválený rozpočet	2016 celkové výdaje	2017 celkové výdaje	2018 celkové výdaje
Celkem opravy, údržba a provozní výdaje vč. mýta	14 522	14 424	13 762	14 264
z toho: Opravy a údržba	9 600	8 800	9 000	9 500
z toho: Mýto a telematika	3 527	3 875	2 838	2 648
z toho: Provozní výdaje	1 395	1 749	1 924	2 116
Doplatky probíhajících akcí Národní a OPD 2014-2020	75	777	0	0
Doplatky akcí OPD 2007-2013	0	331	0	0
Ostatní programy (globální položky)	945	1 487	1 000	1 025
Akce v realizaci	28 679	14 168	7 957	3 087
Akce nově zahajované		4 187	15 325	25 839
Příprava akcí	2 388	2 584	2 358	2 358
Celkem	46 609	37 958	40 402	46 573

Rozpočtované prostředky na Mýto a telematiku jsou po předpokládaném skončení smlouvy se současným dodavatelem (po roce 2016) navrhovány ve stejné výši, přičemž SFDI předpokládá, že se upraví dle skutečnosti po ukončení výběrového řízení na nového dodavatele.

Tabulka 11 – Analytický rozklad akcí SŽDC - součet za všechny zdroje

v mil. Kč

Druh výdaje	2015 schválený rozpočet	2016 celkové výdaje	2017 celkové výdaje	2018 celkové výdaje
Celkem opravy, údržba a provozní výdaje	8 210	9 203	10 003	10 503
Ostatní programy (globální položky)	445	1 401	942	1 427
Doplatky probíhajících akcí Národní a OPD 2014-2020	10	0	0	0
Doplatky akcí OPD 2007-2013	0	4 986	25	1 067
Akce v realizaci	34 072	7 571	4 323	1 165
Akce nově zahajované		1 283	12 041	6 651
Příprava akcí	1 200	1 071	967	1 043
Celkem	43 937	25 515	28 301	21 856

Tabulka 12 – Zásobník akcí

v mil. Kč

Zásobník akcí - požadavky bez EU prostředků	
ŘSD	2 152
Akce nově zahajované v roce 2016 – národní	103
Akce nově zahajované v roce 2016 – spolufin. evropských zdrojů	2 049
SŽDC	322
Akce nově zahajované v roce 2016 – národní	46
Akce nově zahajované v roce 2016 – spolufin. evropských zdrojů	276
Celkem*	2 474

* 18 mil. Kč v roce 2016 připadá na akce zahajované v roce 2017 (celková částka 2 492 mil. Kč viz příloha Databáze akcí)

4.3 Financování regionálních drah

Financování regionálních drah se v investiční i neinvestiční dotaci přidělované ze SFDI řídí jednotným vzorcem. Dílčí kritéria a váhy pro výpočet jsou následující: rozvinutá délka tratí v km (40 %),

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

5 Důležité oblasti financování včetně změny zákona o SFDI

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

5.1 Příprava akcí a podmínky finančního plánování

Vzhledem ke složitosti procesů přípravy projektů a nejistotě délky trvání zadávacích řízení dochází k navyšování počtu připravovaných nových akcí u investorů nad předpokládané limity realizačních prostředků. Tyto akce pak mají nahrazovat buď nedočerpané finanční prostředky z důvodu finančních úspor, nebo z hlediska administrativního projednání výběrových řízení na Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Postup přípravy projektů je upraven směrnicí Ministerstva dopravy číslo V-1/2012 a V-2/2012.

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

5.2 Nedostatek financování na jednotlivé skupiny akcí v případě zachování limitu

Limitujícím faktorem pro výstavbu je i nedostatek finančních zdrojů. Obecně vnímaný přetlak finančních prostředků do určité míry platí pouze pro zdroje EU na síti TEN-T. Ani pro tyto projekty však není dostatek zdrojů na spolufinancování. Existuje také významný objem projektů zejména na silnicích I. tříd a komunikacích hl. m. Prahy, které přenáší tranzitní dopravu, jsou připraveny k realizaci, ale nemají dostatek finančních zdrojů.

5.3 Střednědobý výhled

V souladu s § 5a zákona č. 104/2000 Sb. v platném znění je součástí rozpočtu pro rok 2016 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 2017 a 2018 eviduje SFDI rovněž nepokryté požadavky na národní zdroje zejména na spolufinancování OPD 2014-2020 a CEF. I přes navýšení zdrojů v roce 2017 na 47 mld. Kč a 48 mld. Kč v roce 2018 není tento nárůst dostatečný a nepokrývá zcela investiční potřeby příjemců financované z rozpočtu SFDI. Dále bude pokračováno v diskuzích s ministerstvy dopravy a financí o možnostech stabilizace příjmové části rozpočtu SFDI ve střednědobém výhledu.

Při přípravě indikativního střednědobého výhledu na období let 2017 a 2018 bylo vycházeno primárně z předpokladu, že dojde v roce 2016 a v následujících letech 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. Tento přístup ale znamená nedostatek

národních zdrojů ve výši 2,5 mld. Kč v roce 2016, 16,1 mld. Kč v roce 2017 a 26,6 mld. Kč v roce 2018.

5.4 Operační program Doprava 2007-2013

Prostředky OPD 2007-2013 je možno čerpat na výdaje uskutečněné do 31. 12. 2015¹.

Projekty, které byly zařazeny do financování OPD 2007-2013, a jejichž realizace nebyla ukončena do 31. 12. 2015, budou spadat některé do těchto kategorií:

- **Fázované projekty** - druhá fáze projektu je způsobilá pro financování ze strukturálních fondů a/nebo z Fondu soudržnosti v období 2014-2020 a dokončení projektu bude realizováno za podpory OPD 2014-2020,
- **Nedokončené projekty** - členský stát se může ve výjimečných a ojedinělých případech, za předpokladu, že existuje náležité odůvodnění, rozhodnout, že do závěrečného výkazu výdajů zahrne i výdaje vyplacené na nedokončené projekty. Tím, že členský stát do závěrečného výkazu výdajů zahrne i výdaje vyplacené na nedokončené projekty, přebírá na sebe závazek dokončit všechny takové nedokončené projekty nejpozději do dvou let od konce lhůty pro předložení závěrečných dokumentů z vlastních zdrojů² a v případě nedokončení takových projektů ve stanovené lhůtě dvou let vrátit Unii prostředky, které byly z její strany na projekt mezitím vyplaceny.

5.5 Zapojení dodatečných zdrojů SFDI

Vzhledem k definovanému nedostatku prostředků pro realizaci akcí financovaných z EU a národních akcí, bude SFDI hledat rezervy primárně v zůstatcích, jež budou převedeny do následujícího roku. Tyto zdroje budou vygenerovány zejména zpětnou refundací prostředků díky zařazování již realizovaných akcí do financování z EU. Disponibilní zdroje jsou ovlivněny i konečnou hodnotou výběru spotřební a silniční daně a výše příjmů z mýta a dálničních kuponů. Z těchto důvodů nelze výši zdrojů zcela přesně stanovit v době přípravy rozpočtu. SFDI nicméně predikuje v roce 2016 primárně zapojení národních prostředků ve výši 4,2 mld. Kč. V této souvislosti je nutné rozlišovat neúčelové zůstatky, tj. zůstatky vzniklé zrušením akcí, refundacemi nebo např. 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.

5.6 Nová finanční perspektiva 2014 - 2020

5.6.1 Zahájení realizace Operačního programu Doprava 2014-2020

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

¹ Podle čl. 56 odst. 1 obecného nařízení končí období způsobilosti výdajů, které příjemci vynaloží, dne 31. prosince 2015. V souladu s čl. 78 odst. 1 obecného nařízení jsou za způsobilé považovány takové výdaje, které příjemci vynaloží při provádění operací, a odpovídající příspěvek z veřejných zdrojů, který byl nebo má být vyplacen příjemcům v souladu s podmínkami pro příspěvky z veřejných zdrojů.

² Závěrečné dokumenty by měly být předloženy do 31. března 2017, jak je stanoveno v čl. 89 odst. 1 obecného nařízení

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

OPD 2014-2020 svým zaměřením navazuje na OPD 2007-2013. Přípravou a řízením Operačního programu Doprava na léta 2014-2020 bylo Usnesením vlády ČR č. 867 ze dne 28. listopadu 2012 pověřeno Ministerstvo dopravy. 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).

Evropské komise schválila OPD 2014-2020 dne 11. 5. 2015. Předpokládá se, že první výzvy k předkládání projektů budou vyhlášeny ve 3. či 4. čtvrtletí 2015 tak aby mohl být zahájen proces hodnocení projektů a jejich následná realizace. Zahájení financování prvních projektů lze tedy předpokládat v roce 2016.

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

Tabulka 13 – 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
	1.2 - Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití vnitrozemské vodní dopravy v hlavní síti TEN-T ³			
	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	2.1 - Zlepšení propojení center a regionů a zvýšení	0 %	28,3 %	1 327 051 074

³ 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.

infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu	bezpečnosti a efektivnosti silniční dopravy prostřednictvím výstavby, obnovy a modernizace dálnic, rychlostních silnic a silnic sítě TEN-T včetně rozvoje systémů ITS			
	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
PO 4 – Technická pomoc	SC 4.1 - Podpora a zajištění implementace OP Doprava	0 %	1,5 %	70 436 542

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

Tabulka 14 – 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.

5.7 Nástroj pro propojení Evropy

Dalším významným nástrojem je Nástroj pro propojení Evropy - Connecting Europe Facility, jehož podpora bude realizována na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1316/2013⁴. Alokace tzv. kohezního CEF (národní obálky pro léta 2014-2016) pro ČR činí 1,1 mld. EUR a její čerpání se předpokládá z 90 % na projekty železniční infrastruktury a z 10% případně na projekty vodní dopravy (pro ČR podmíněno splněním dalších podmínek, především získání kladného posouzení EIA na plavební stupeň Děčín). Předpokládaná výše národního spolufinancování ze zdrojů SFDI pro tyto projekty bude činit 366 mil. EUR.

Tento nástroj bude mít částečně odlišná implementační pravidla oproti podpoře poskytované v rámci OPD 2014-2020.

Z pohledu ČR je asi nejdůležitější skutečností to, že pouze v letech 2014 - 2016 existují v rámci CEF, tzv. národní obálky. Po roce 2016 bude u nevyčerpaných částek docházet k mezinárodní soutěži o prostředky mezi kohezními státy. V důsledku to tedy znamená nutnost zajistit kvalitně připravené projekty, které uspějí v hodnocení a umožní tyto prostředky čerpat (ať již do konce roku 2016 nebo poté v konkurenci s ostatními státy). Právě období po roce 2016 je jednak hrozbou, neboť by ČR mohla o část prostředků přijít, ale zároveň příležitostí, protože by ČR mohla dosáhnout na prostředky nevyčerpané jinými státy.

Tzv. národní obálky jsou realizovány v rámci několika výzev vyhlašovaných Evropskou komisí. První výzva byla vyhlášena koncem roku 2014 a vyhodnocena v létě 2015. Další dvě výzvy se budou vyhlášeny v letech 2015 a 2016.

5.8 Příprava projektu PPP R4

MD oznámilo v roce 2015 záměr realizovat pilotní projekt formou PPP - Partnerství veřejného a soukromého sektoru z důvodů nedostatku národních prostředků v nejbližším období.

Na úsek R4 mezi Prahou – Skalkou (Příbramí) a Pískem realizuje MD veřejnou zakázku na studii proveditelnosti, která porovná variantu financování formou PPP a tradiční model financování. MD od 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.

Pro pilotní projekt PPP zvažuje ministerstvo dostavbu dosud nedokončených úseků rychlostní silnice R4 mezi Příbramí a Pískem v celkové délce 32 km plus rozšíření údržby na vhodný rozsah existující R4. Bude-li realizace formou PPP shledána jako výhodná a schválí-li celý postup vláda, výstavba zbylé části R4 by mohla začít v roce 2017. V roce 2016 by pak probíhalo zadávací řízení, které by MD ve spolupráci se SFDI zajišťovalo ve spolupráci s technickým, právním a ekonomickým poradcem. Činnost poradce i budoucí platby soukromému partnerovi budou hrazeny ze zdrojů SFDI. Pro rok 2016 jsou rozpočtovány prostředky na přípravu PPP projektu v celkové výši 60 mil. Kč.

⁴ 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

5.9 Problematika silnic II. a III. tříd

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

Obdobná situace jako na silnicích II. a III. tříd je u komunikací hl. m. Prahy, jenž přenáší tranzitní dopravu, které jsou připraveny k realizaci, ale nemají dostatek finančních zdrojů.

SFDI vnímá tuto záležitost jako velmi podstatnou z pohledu uživatele dopravní sítě. Při přípravě rozpočtu SFDI byl vznesen návrh na financování silnic II. a III. tříd ve výši 3 mld. Kč ročně. Limitované finanční zdrojové prostředky SFDI však neumožňují alokovat tuto částku do rozpočtu a střednědobého výhledu SFDI.

5.10 Supervize a kontrolní činnost SFDI

5.10.1 Kontrolní činnost SFDI

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

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 příjemci nemohou hradit ze svých prostředků, neboť volnými prostředky v takovéto výši nedisponují. Bude-li tedy nařízen odvod, pak to paradoxně může pro SFDI znamenat nutnost poskytnout prostřednictvím MD prostředky na tyto odvody jednotlivým příjemcům.

5.10.2 Supervize staveb

Činnost supervize byla v minulosti zajišťována externě Ministerstvem dopravy. Na základě požadavku Ministerstva dopravy bude 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) budou 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.

Předpokládá se, že každý pracovník bude mít 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.

Výhody

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

Nevýhody

- navýšení počtu pracovníků aparátu SFDI,
- vyšší nároky na řízení a koordinaci.

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

Na začátku roku 2016 dojde k překlopení fázovaných projektů do financování z OPD 2014-2020 a u relevantních projektů bude zajišťována supervize. Předpoklad nasazení pracovníků supervize na přelomu roku 2015 – 2016 je cca 10 pracovníků, celkově v letech 2016 – 2017 se předpokládá až 25 pracovníků supervize (i v závislosti na postupu schvalování projektů, u kterých bude činnost supervize prováděna).

5.10.3 Supervize projektových dokumentací

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

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 a je rozdělena na dva typy – supervizi průběžnou a závěrečnou. Po schválení rozpisu přípravy staveb odborem strategie MD sestaví SFDI plán supervizí projektových dokumentací, tzn. seznam akcí, ke kterým vykoná průběžnou nebo závěrečnou supervizi projektové dokumentace. Tento seznam se stane podkladem příslušným investorům pro zasílání pozvánek k účasti na výrobních výborech nebo pro zaslání projektové dokumentace.

Průběžnou supervizi projektové dokumentace se rozumí účast zástupce SFDI na výrobních výborech při zpracovávání projektové dokumentace a jejich průběžné připomínkování.

Závěrečnou supervizi projektové dokumentace se rozumí kontrola zpracované projektové dokumentace. Výstupem této supervize bude stanovisko SFDI. Po vypořádání připomínek obsažených v tomto stanovisku může příslušný investor zahájit zpracovávání dalšího stupně projektové dokumentace.

Podmínkou pro úspěšnou aplikaci tohoto modelu je získání dostatečného počtu vysoce kvalifikovaných pracovníků – zejména stavebních inženýrů s dostatečnou praxí v oboru projektování staveb dopravní infrastruktury a s případnou autorizací jako autorizovaný inženýr dle zákona č. 360/1992 Sb., o výkonu povolání autorizovaných architektů a o výkonu povolání autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě.

5.11 Novela zákona o SFDI

Novela zákona o SFDI podstatně rozšiřuje okruh činností, které bude možné financovat ze SFDI. Jedná se o:

- výstavbu a modernizaci všech drah s výjimkou lanových, které neslouží k dopravní obslužnosti, tj. zejména o metro, dráhy tramvajové a trolejbusové;
- výstavbu, modernizaci, opravu a údržbu zařízení služeb, kterými, dle novelizovaného zákona o drahách, budou železniční stanice, odstavné koleje, čerpací stanice a jiná technická zařízení;
- modernizaci, opravu a údržbu movitých a nemovitých věcí, které jsou ve vlastnictví či nájmu ČR a jsou užívané za účelem provozování přístavu v městě Hamburk;
- výstavbu nebo modernizaci multimodálních překladišť (nebo jejich napojení na další financovatelnou infrastrukturu);
- výstavbu, modernizaci, opravu a údržbu místních komunikací v místech, kde kříží další financovatelnou infrastrukturu;
- stroje a zařízení nezbytné pro výstavbu, modernizaci, opravu a údržbu financovatelné infrastruktury;
- palubní jednotky ERTMS pro drážní vozidla.

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

Dle požadavku Evropské komise stanovuje, že smlouvy na provozování a provozuschopnost regionálních a celostátních drah se uzavírají na dobu 5 let a upravuje jejich minimální povinné náležitosti (vymezení dráhy a činností, které jsou předmětem financování, vymezení výše a struktury poskytovaných finančních prostředků, vymezení cílů, které mají být poskytnutím finančních prostředků dosaženy, ujednání podporující snižování nákladů příjemce při výkonu financovaných činností, atd.).

Předpokládaná účinnost novelizovaného zákona o SFDI je 1. 1. 2016.

6 Operativní řízení rozpočtu SFDI

6.1 Poskytování prostředků

Finanční prostředky jsou poskytovány příjemcům na základě smluv o poskytnutí finančních prostředků z rozpočtu SFDI. Zůstatky příjmů SFDI se na konci každého kalendářního roku převádějí do kalendářního roku následujícího. Příjemci mají možnost požádat o převod nevyčerpaných finančních prostředků vyčleněných v rozpočtu SFDI pro daný rozpočtový rok a poskytnutých jim na základě uzavřené smlouvy za předpokladu, že trvá potřeba financování jmenovité akce, pro kterou by měly být finanční prostředky poskytnuty i v roce následujícím.

Mechanismus finančních převodů upravují Pravidla pro financování programů, staveb a akcí z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury. Předpokládá se, že tento mechanismus bude platný i pro rok 2016. 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.

6.2 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 zálohové financování akcí spolufinancovaných z prostředků EU a prováděná rozpočtová opatření (změnová řízení) na akce a programy, kde jsou SFDI poskytovány prostředky účelově vázané např. formou rozhodnutí, dotací nebo finančních memorand z Evropské komise, kapitoly MD nebo MF a obsahují jmenovitý výčet akcí, na které musí být prostředky použity. SFDI v takovém případě o užití prostředků nemůže rozhodovat a slouží pouze jako finanční manažer těchto zdrojů. Tyto finanční prostředky budou přidělovány interním rozpočtovým opatřením (změnovým řízením) SFDI. Stejným způsobem bude postupováno při změnách indikativních rozpisů globálních položek, změně charakteru akce z investiční na neinvestiční a naopak. Interním rozpočtovým opatřením budou do rozpočtu rovněž zapracovávány úpravy samostatně schválené Hospodářským výborem Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR.

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

6.3 Příspěvkové programy

Na základě zkušeností z předchozích let, bude SFDI v roce 2016 uzavírat smlouvy na poskytnutí příspěvků v rámci svých příspěvkových programů na dva roky. Dosavadní systém jednoletých smluv byl pro obce (hlavní příjemce příspěvků) velmi nekomfortní, neboť zejména díky dlouhým průtahům při výběrových řízeních se samotné stavby odehrávaly až na samém konci stavební sezóny. V případě nedodržení termínu konce roku se pak obce mnohdy dostávaly do neřešitelných finančních problémů. Nedostatek času měl také negativní vliv na realizační ceny staveb. Od prodloužení času na čerpání finančních prostředků tak lze očekávat i finanční úsporu.

7 Soulad návrhu rozpočtu s Dopravními sektorovými strategiemi

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

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

Především je nutné konstatovat, že návrh rozpočtu zajišťuje požadovaný objem prostředků na zajištění provozu a údržby v současnosti existujících částí dopravní infrastruktury, a to i ve svém střednědobém výhledu (v cenách roku 2012, bez započtení vlivu dosud nízké inflace). 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 2016 a střednědobém výhledu na roky 2017 a 2018 **nedosahuje 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 2016 byla stanovena na úrovni 52,3 mld. Kč** v cenové úrovni roku 2012. Této výše není dosahováno, což vede k nutnosti navrhovat omezení investiční výstavby.

Závěrem je nutné konstatovat, že návrh rozpočtu zajišťuje dostatečný objem finančních prostředků určených na přípravu staveb. Nedostatečná připravenost staveb tak je způsobena především problémy věcnými (území plánování, EIA, nedokončené majetkoprávní vypořádání, rozsáhlé požadavky na archeologické průzkumy v trase), 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.

8 Seznam tabulek

Tabulka 1 – Přehled celkových výchozích požadavků - za všechny zdroje (květen 2015)	6
Tabulka 2 – Výchozí požadavky žadatelů a SFDI na rok 2016 (květen 2015) – národní zdroje	6
Tabulka 3 – Potřeba národních zdrojů v roce 2016	7
Tabulka 4 – Příjmy rozpočtu	8
Tabulka 5 – Přehled celkových národních výdajů podle užití dle zákona o SFDI v roce 2016	9
Tabulka 6 – Dopravní infrastruktura v roce 2016 – I. účetní okruh.....	10
Tabulka 8 – Výdaje SFDI hrazené v rámci technické pomoci OPD v roce 2016 a CEF.....	11
Tabulka 9 – Rozdělení výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců v roce 2016	12
Tabulka 10 – Analytický rozklad akcí ŘSD - součet za všechny zdroje	13
Tabulka 11 – Analytický rozklad akcí SŽDC - součet za všechny zdroje	13
Tabulka 12 – Zásobník akcí	14
Tabulka 13 – Přehled alokace OPD 2014 - 2020	17
Tabulka 14 – Přehled specifických cílů podpory OPD 2014-2020.....	18

9 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 a zásobníku akcí
Příloha č. 5.....	Popis rizik jmenovitých akcí investorů ŘSD, SŽDC a ŘVC
Příloha č. 6.....	Legenda k rizikům