

*Parlament České republiky*

**POSLANECKÁ SNĚMOVNA**

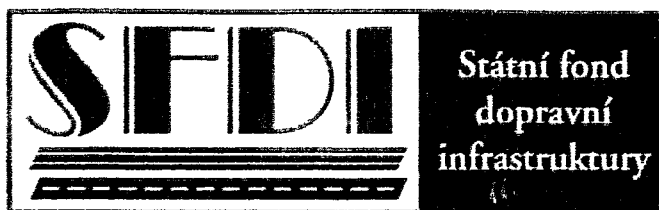
**2004**

*4. volební období*

---

**785**

**Návrh rozpočtu  
Státního fondu dopravní infrastruktury  
na rok 2005**



# **Návrh rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2005**

**Předkládá:**

Ing. Milan Šimonovský  
místopředseda vlády, ministr dopravy  
a předseda výboru SFDI

**Obsah materiálu:**

- I. Předkládací zpráva
- II. Návrh rozpočtu SFDI na rok 2005
- III. Přílohy

## Předkládací zpráva

Návrh rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) pro rok 2005 je v souladu s návrhem Státního rozpočtu na rok 2005, který schválila vláda dne 21.9.2004, sestaven pro výdajový rámec SFDI ve výši 50,1 mld. Kč. Současně tento návrh reaguje na Konvergenční program České republiky schválený vládou usnesením č. 446 ze dne 12.5.2004 a na Programové prohlášení vlády schválené usnesením č. 784 ze dne 19.8.2004. Návrh rozpočtu vychází ze Strategie financování a obnovy dopravních sítí v letech 2003 až 2007, kterou vláda 25.2.2004 vzala svým usnesením č. 164 na vědomí a koresponduje se střednědobým rozpočtovým výhledem SFDI a s bilancí zdrojů a výdajů z rozpočtu SFDI v letech 2005 - 2006 potvrzenou MF ČR.

Ve vazbě na Konvergenční program České republiky schválený usnesením vlády č. 446 dne 12.5.2004 počítá rozpočet s předfinancováním akcí hrazených z fondů EU. Pro tyto účely předpokládá 6,17 mld. Kč.

Předkládaný návrh rozpočtu předpokládá financování silnic II. a III. tříd i pro rok 2005 prostřednictvím rozpočtu SFDI. Pokud by došlo ke změně financování, budou investice krajů z rozpočtu vypuštěny. K financování silnic II. a III. tříd proběhla dne 22.6.2004 koordinační schůzka náměstků hejtmanů zodpovědných na krajích za dopravu. Výsledkem bylo projednání objemu prostředků pro jednotlivé kraje. Následně byly projednány jednotlivé stavby podle požadavků na zařazení do rozpočtu SFDI. Předložený návrh je připraven podle kritérií přijatých náměstků hejtmanů na této poradě avšak s výhradou, že celkový objem finančních prostředků je nedostatečný.

Základem pro přípravu rozpočtu SFDI pro rok 2005 byla databáze požadavků od jednotlivých příjemců, která byla porovnávána s databází informačního systému ISPROFIN/ISPROFOND z června 2004 a s databází čerpání investičních a běžných prostředků ze SFDI podle smluv uzavřených ke dni 15.9.2004. Priority akcí byly stanoveny tak, že nejvyšší prioritu mají akce rozestavěné, především pak ty, které mají být ukončeny v roce 2005. Následně byly posuzovány ostatní rozestavěné akce individuálně a ve vazbě na usnesení vlády a mezistátní smlouvy. Stav roku 2004 byl doplněn podle schválených rozpočtových opatření k 15.9.2004

Pečlivě byly posuzovány návrhy na zařazení nových akcí. Ty do rozpočtu prakticky nebyly zařazeny s ohledem na příjmovou část rozpočtu, která nepokrývá plně ani požadavky akcí rozestavěných. Výjimkou byly akce, které vznikly rozdělením staveb, nebo akce, které se periodicky opakují v jednotlivých letech a rozsah jednoho roku přesahují pouze výjimečně.

**Rozpočet na rok 2005 předpokládá celkové příjmy ve výši 52,1 mld. Kč a celkové výdaje ve výši 50,1 mld. Kč.** Vzhledem k výši výdajů zabezpečuje návrh rozpočtu pouze základní funkce dopravní infrastruktury, což má za následek omezení nové investiční výstavby včetně její přípravy.

Projednávání návrhu rozpočtu probíhalo s aktivní účastí Ministerstva dopravy a Ministerstva financí. Navržený rozpočet SFDI byl průběžně konzultován s odbornými útvary těchto ministerstev a je výsledkem snahy zajistit optimální podmínky pro funkčnost a rozvoj dopravní infrastruktury.

K reálnému snížení investic vkládaných do dopravní infrastruktury dochází nejen z důvodů cenových pohybů, ale také v důsledku zvýšení sazby DPH za stavební práce. Proto by bylo vhodné najít takové řešení, aby vliv této daně byl směrem k investicím do dopravní infrastruktury neutrální. Podle vyčíslení u jednotlivých akcí a zohlednění nákladů na údržbu a opravy je dopad DPH 5,64 mld. Kč.

Návrh rozpočtu SFDI na rok 2005 projednal Výbor SFDI na svém 43. zasedání dne 31.8.2004 a doporučil předsedovi Výboru SFDI, místopředsedovi vlády a ministru dopravy předložit rozpočet k projednání vládě ČR. Vyhodnocení připomínek mezirezortního připomínkového řízení proběhlo dne 21.9.2004.

Vláda projednala předložený návrh rozpočtu SFDI 29.9.2004 a uložila:

**místopředsedovi vlády a ministru dopravy**

- a) předložit tento návrh předsedovi Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR ke schválení Poslaneckou sněmovnou Parlamentu ČR;
- b) odůvodnit tento návrh v Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR;
- c) ve spolupráci s ředitelem SFDI preferovat v průběhu roku 2005 při provádění rozpočtových opatření rozvoj dálniční sítě.

**ministru financí**

převést finanční prostředky ve výši 24,3 mld. Kč z Fondu národního majetku ČR do rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury pro rok 2005 (§18 odst. 2 písm. b/ bod 8 zákona č.171/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky ve věcech převodů majetku státu na jiné osoby a o Fondu národního majetku ČR, ve znění pozdějších předpisů).

Na příjmové straně se kromě převodu finančních prostředků z Fondu národního majetku, předpokládají stávající daňové zdroje, v souladu s podklady Ministerstva financí pro přípravu státního rozpočtu pro rok 2005, a podíl SFDI na spotřební dani z minerálních olejů ve výši 20%.

Závěrem je třeba uvést, že stejně jako v rozpočtu SFDI na rok 2004 je návrh rozpočtu sestaven v souladu se základním legislativním rámcem, Zásadami dopravní politiky, Návrhem rozvoje dopravních sítí do roku 2010 a dalšími výchozími materiály. Ani v roce 2005 však nemohou být s ohledem na finanční možnosti respektovány všechny požadavky v plném rozsahu.

## **Návrh rozpočtu**

### **Státního fondu dopravní infrastruktury pro rok 2005**

Nezbytnost budování a zkvalitňování dopravní infrastruktury předurčuje také finanční potřeby Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI). Současně i samotná výstavba dopravních sítí má výrazný ekonomický multiplikační efekt a působí na hospodářství státu pozitivně. Kromě toho je také nutné dopravní infrastrukturu udržovat, opravovat a modernizovat. Stav dopravních cest je v České republice dlouhodobě nepříznivě ovlivňován nedostatkem vkládaných finančních prostředků.

V souladu se základním legislativním rámcem a v souladu se zásadami Dopravní politiky (schválené usnesením vlády č. 413/1998), Návrhem rozvoje dopravních sítí do roku 2010 (schváleném usnesením vlády č. 741/1999 a 1006/1999), Harmonogramem a finančním zajištěním realizace Návrhu rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010 (schváleném usnesením vlády č. 145/2001), Strategií financování a obnovy dopravních sítí v letech 2003 až 2007 projednanou vládou v únoru 2004 (usnesení č. 164 z 25.2.2004) a dalšími výchozími materiály jsou v rozpočtu SFDI na rok 2005 řešeny finanční potřeby a požadavky na provozní parametry i potřebný rozvoj dopravních sítí v ČR v nezbytně nutné míře.

Mezi prioritní záměry rozvoje dopravní infrastruktury ČR obecně patří dobudování sítě dálnic a rychlostních komunikací, výstavba obchvatů městských aglomerací, modernizace III. a IV. tranzitního železničního koridoru a modernizace významných železničních uzlů, v případě vnitrozemských vodních cest pak zajišťování jejich kvalitních parametrů. V neposlední řadě je prioritou také zvyšování bezpečnosti dopravy a minimalizace dopadů na životní prostředí.

Specifikace rozvojových potřeb vyplývá také ze začlenění dopravní infrastruktury ČR do budované transevropské dopravní sítě. Společný evropský záměr vytvoření kvalitní dopravní sítě, efektivně fungující z hlediska technických parametrů a dílčí propojitelnosti, vymezuje pro náš stát prioritní projekty a určuje základní rámec alokace zdrojů.

Vzhledem k tomu, že ČR je členem EU, musí od roku 2005 vynakládat více finančních prostředků na kofinancování investičních akcí než v předcházejících letech. Proto je pro rok 2005 nezbytně nutné zajistit dostatečné prostředky na zálohové financování akcí hrazených z fondů Evropské unie.

V návrhu rozpočtu jsou zohledněny jak základní potřeby, tak i napojení na dopravní síť sousedních států s vazbou na evropské dopravní síť. S ohledem na současnou situaci a finanční možnosti však nemohou být respektovány všechny oprávněné požadavky v plném rozsahu a to ve všech oblastech dopravní infrastruktury financovaných z rozpočtu SFDI.

Návrh rozpočtu na rok 2005 je sestaven v souladu se zákonem č. 104/2000 Sb., ze dne 4. dubna 2000, o Státním fondu dopravní infrastruktury a vyhláškou Ministerstva financí č. 131/2001 Sb., ze dne 4.4.2001, kterou se stanoví rozsah a struktura výdajů pro vypracování návrhu zákona o státním rozpočtu a termíny jejich předkládání.

Návrh rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) pro rok 2005 je v souladu s návrhem Státního rozpočtu na rok 2005, který schválila vláda dne 21.9.2004, sestaven pro výdajový rámec SFDI ve výši 50,1 mld. Kč. Současně tento návrh reaguje na Konvergenční program České republiky schválený vládou usnesením č. 446 ze dne 12.5.2004 a na Programové prohlášení vlády schválené usnesením č. 784 ze dne 19.8.2004. Návrh rozpočtu vychází ze Strategie financování a obnovy dopravních sítí v letech 2003 až 2007, kterou vláda 25.2.2004 vzala svým usnesením č. 164 na vědomí a koresponduje se střednědobým rozpočtovým výhledem SFDI a s bilancí zdrojů a výdajů z rozpočtu SFDI v letech 2005 - 2006 potvrzenou MF ČR.

Z hlediska definovaných rozvojových záměrů je zřejmé, že potřeby financování rostou zpravidla rychleji než zdroje pro jejich krytí. Tím je dána potřeba v prostoru a čase systémově řídit alokaci omezeného rozsahu finančních zdrojů. Při sestavování návrhu rozpočtu SFDI na rok 2005 bylo nutné řešit negativní **východiska a dopady plynoucí z níže uvedených rizik**, jejichž důsledky lze předpokládat nejen pro rok 2005, ale i ve střednědobém horizontu:

- a) **výrazný nesoulad mezi potřebami a očekávanými zdroji financování**, vytvářející potřebu redukce výdajů, případně definování doplňujících zdrojů financování,
- b) **dopad změny sazby daně z přidané hodnoty (DPH) z 5% na 19% od 1.5.2004**, kdy příjemcům finančních prostředků z rozpočtu SFDI, kteří nejsou plátcí DPH, je prováděna úhrada včetně DPH, čímž dochází účetně k růstu nákladů jednotlivých akcí a protože tento dopad nebyl ve zdrojích bilancován, je nezbytné měnit časové harmonogramy akcí, respektive omezovat jejich rozsah,
- c) **postupně končící zdroje plynoucí z privatizace**, a s tím související snížení poskytovaných dotací z Fondu národního majetku ČR do rozpočtu SFDI,
- d) **restriktivní politika při přijímání nových úvěrů pro dopravní infrastrukturu ve vazbě na probíhající reformu veřejných financí**, jejíž podstatou je stanovení fiskálních cílů definujících trajektorii vývoje výsledku hospodaření veřejných rozpočtů. Z tohoto pohledu je nežádoucí růst úvěrové angažovanosti segmentu dopravní infrastruktury. Prozatímní nejasnost financování u programů modernizace III. a IV. tranzitního železničního koridoru, ale i u programu rekonstrukce a výstavby mezinárodních silnic a dalších dopravně významných tahů v ČR (tzv. E-roads III), kam byly plánovány významné silniční stavby, představuje významnou determinantu pro plánování zařazování nových staveb většího i menšího rozsahu k realizaci,
- e) **potřeba plynulého zálohového financování akcí spolufinancovaných z fondů Evropské unie**, kdy zálohové financování těchto staveb znamená hradit náklady v plné výši z rozpočtu SFDI, přičemž prostředky z fondů EU budou uvolněny konečným příjemcům až s časovým posunem. Tento faktor znamená potřebu vytvoření zdrojové rezervy, která by umožnila plynulé financování těchto akcí v čase bez negativních dopadů na zhotovitele.

Působení všech výše uvedených rizik bylo při sestavování návrhu rozpočtu na rok 2005 zohledněno, přičemž eliminace kombinace jednotlivých faktorů zpravidla vedla k požadavku SFDI směrem k příjemcům prostředků z jeho rozpočtu rebalancovat věcné, časové a finanční harmonogramy jednotlivých akcí navržených do rozpočtu. V řadě případů bylo nutné přistoupit k prodloužení celkové očekávané doby realizace financovaných akcí, případně zpomalení jejich přípravy. Důraz byl kladen na plynulé financování akcí již rozestavěných. Cílem je vytvoření stabilizovaného systému financování dopravní infrastruktury v rámci vládou stanoveného výdajového limitu.

Důsledkem restrikce je však také postupné zreálnování harmonogramů výstavby dopravních děl a v případě, že nebudou zdroje financování posíleny o dodatečné zdroje, nelze předpokládat, že do roku 2010 bude základní dopravní infrastruktura dobudována.

V další části textu jsou blíže specifikovány v rámci jednotlivých oblastí financování z rozpočtu SFDI východiska, resp. důsledky, vyplývající ze sestavení návrhu financování pro rok 2005.

Účelem SFDI, podle § 2 zákona č. 104/2000 Sb., je používat svých příjmů ve prospěch rozvoje, výstavby, údržby modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest v tomto rozsahu:

- financování výstavby, modernizace, oprav a údržby silnic a dálnic,
- poskytování příspěvků na výstavbu a modernizaci průjezdních úseků silnic a dálnic,
- financování výstavby, modernizace, oprav a údržby celostátních a regionálních drah,
- financování výstavby a modernizace dopravně významných vnitrozemských vodních cest,
- úhrada splátek úvěrů a úroků z úvěrů a dalších výdajů spojených se zajištěním dluhové služby,
- 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,
- poskytování příspěvků pro naplňování programů zaměřených ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace,
- poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek,
- náklady na činnost SFDI.

K naplnění svého účelu může SFDI využívat příjmy SFDI v souladu s § 4 zákona č. 104/2000 Sb., které tvoří:

- převody prostředků z Fondu národního majetku ČR,
- převody výnosů silniční daně,
- převody podílu z výnosů spotřební daně z minerálních olejů,
- převody výnosů z poplatků za použití vybraných druhů dálnic a rychlostních silnic,
- výnosy z cenných papírů nebo veřejných sbírek organizovaných SFDI,
- úvěry, úroky z vkladů, penále, pojistná plnění a jiné platby od fyzických a právnických osob,
- příspěvky z Evropské komise poskytované prostřednictvím příslušných Evropských fondů,
- dary a dědictví,
- dotace ze státního rozpočtu.

Zůstatky příjmů SFDI se na konci každého kalendářního roku převádějí do kalendářního roku následujícího. Finanční prostředky jsou poskytovány příjemcům na základě smlouvy, jejíž předmětem je dosažení účelu SFDI podle § 2 zákona č. 104/2000 Sb.

Příjemce má možnost požádat o převod nevyčerpaných finančních prostředků vyčleněných v rozpočtu SFDI pro daný rozpočtový rok a poskytnutých mu na základě uzavřené smlouvy do rozpočtového roku následujícího za předpokladu, že trvá potřeba financování jmenovité akce, pro kterou by měly být finanční prostředky poskytnuty i v roce následujícím.

Mechanismus převodu upravují **Pravidla pro financování programů, staveb a akcí z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury**. Předpokládá se, že tento mechanismus bude platný i pro rok 2005. Převod nevyčerpaných finančních prostředků je možné uskutečnit až do výše zůstatku příjmů z roku 2004. Za efektivní použití finančních prostředků podle schváleného rozpočtu je zodpovědný SFDI.

Vzhledem k potřebě výraznějšího posílení financování rozestavěných staveb budou finanční prostředky z převodů prioritně použity na posílení rozestavěných akcí, zejména dálnic.

Kromě prostředků z rozpočtu SFDI budou pro dopravní infrastrukturu využívány i prostředky z fondů Evropské unie a prostředky ze státem přijatých úvěrů od Evropské investiční banky (EIB) na prioritní akce především v oblasti pozemních komunikací a celostátních drah. V rozpočtu SFDI jsou zahrnuty prostředky na potřebnou úhradu smluvně stanoveného národního podílu a daně z přidané hodnoty u těch příjemců, kteří nejsou plátcí této daně. Bilančně je zahrnut do rozpočtu SFDI i finanční tok z fondů EU a to z toho důvodu, že SFDI zabezpečuje zálohové financování a výdaj na těchto akcích je s časovým posunem kryt příjmem SFDI cestou konečného příjemce prostředků z EU (tj. např. ŘSD, SŽDC, kraj). O takto chápané finanční prostředky lze v souladu s konvergenčním programem ČR zvýšit vládou schválený výdajový rámec.

Prostředky z úvěrů přijatých Českou republikou nejsou součástí rozpočtu SFDI a jejich úhrada je prováděna zpravidla cestou státního rozpočtu. SFDI není v současné době příjemcem žádného úvěru.

#### **Zajištění průběžného financování akcí spolufinancovaných z fondů Evropské unie**

Otázka potřeby zálohového financování akcí spolufinancovaných z fondů Evropské unie v roce 2005 byla významným momentem při sestavování návrhu rozpočtu SFDI. Vzhledem k rostoucímu objemu těchto dotací je potřebné systémové řešení. SFDI v rozpočtu pro rok 2004 nerozpočtoval na straně příjmů ani výdajů prostředky čerpané z fondů Evropské unie (přičemž, jak je výše uvedeno, zákon č. 104/2000 Sb. takový příjem SFDI využívat umožňuje), ale kofinancování těchto akcí zajišťoval. Pro rok 2005 lze podle očekávání příjemců, především pak Ředitelstvím silnic a dálnic ČR (dálnice a silnice I. třídy), Správy železniční dopravní cesty, s.o. (železniční infrastruktura), Ředitelstvím vodních cest ČR (vnitrozemská vodní cesta) a kraji (silnice II. a III. tříd), předpokládat realizaci finančních toků spojených s čerpáním finančních prostředků z příslušných fondů Evropské unie ve výši 6,1 mld. Kč.

Z tohoto důvodu byly po dohodě s Ministerstvem financí do návrhu rozpočtu SFDI na rok 2005 také na stranu příjmů zahrnuty ve shodném objemu finanční prostředky, které by měly být z příslušných fondů Evropské unie také uvolněny na úhradu faktur dle finančních memorand a prostřednictvím konečných příjemců vráceny do rozpočtu SFDI.

SFDI tak uvolní na základě uzavřené smlouvy konečnému příjemci finanční prostředky na úhradu celkových nákladů akce a po poskytnutí finančních prostředků z fondů Evropské unie cestou konečných příjemců se tyto prostředky stanou součástí příjmů SFDI. Současně budou tyto prostředky věcně a účelově identifikovány. Podmínky a povinnosti příjemce budou smluvně zakotveny.



Podmínkou pro čerpání zálohového financování z rozpočtu SFDI bude schválení poskytnutí příspěvku na danou akci z příslušného fondu Evropské unie a schválení veškeré související dokumentace dle vyhlášky č. 40/2001 Sb. Uvedený postup je rozpočtově neutrální a neznamena zvýšení deficitu veřejných rozpočtů.

Proto, aby bylo možné průběžné financování plynule zajistit z hlediska stavu hotovosti na účtu SFDI, bude v rozpočtu alokována částka 2 mld. Kč která bude kryta z dotace FNM.

*Návrh rozpočtu SFDI na rok 2005 je sestavován v metodice platné pro rok 2004, tj. zahrnuje rovněž výdaje na běžné a kapitálové výdaje na silnice II. a III. tříd, jejichž příjemcem jsou kraje, resp. organizace krajem pověřené k výkonu správy, údržby, oprav a modernizace těchto silnic. Vládní návrh zákona, kterým se mění zákon č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení výnosů některých daní územním samosprávným celkům a některým státním fondům (zákon o rozpočtovém určení daní), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony (sněmovní tisk 747) předpokládá kompletní přesun financování běžných i kapitálových výdajů silnic II. a III. tříd na kraje. V případě jeho přijetí bude adekvátně upraven i rozpočet SFDI, tj. dojde k úpravě příjmů ve vazbě na přijaté % podílu SFDI na spotřební dani z minerálních olejů, a k vyloučení v návrhu zahrnutých výdajů na financování silnic II. a III. tříd ve prospěch krajů, vč. hl. m. Prahy.*

***Návrh bilance příjmů a výdajů je v tabulce č. 1.***

**Příjmy rozpočtu SFDI jsou pro rok 2005 navrženy ve výši 46 000 mil. Kč.**

Vzhledem k tomu, že vlastní daňové zdroje SFDI nejsou dostatečné, je nezbytné pro krytí potřeb jednotlivých oblastí dopravní infrastruktury posílení příjmové stránky rozpočtu SFDI a proto se v souladu s předpokladem Ministerstva financí navrhuje pro rok 2005 **převod finančních prostředků z Fondu národního majetku ČR v celkové výši 24 300 mil. Kč.**

Příjmové zdroje jsou až do výše stanoveného rámce SFDI plně kryty z vlastních daňových příjmů a z dotace z Fondu národního majetku (FNM).

**Předpoklady naplnění příjmové stránky rozpočtu SFDI pro rok 2005:**

- podíl SFDI na spotřební dani z minerálních olejů (DMO) 20% (tj. zachování stavu platného pro rok 2004),
- financování výstavby, oprav a údržby silnic II. a III. tříd i pro rok 2005 z rozpočtu SFDI.

Vedle uvedených příjmů tak, jak je komentováno výše, jsou do návrhu rozpočtu SFDI na rok 2005 zahrnuty finanční prostředky ve výši 6 100 mil. Kč, které se předpokládají k čerpání z fondů Evropské unie v roce 2005.

**Pro rok 2005 se tedy předpokládají následující příjmy SFDI:**

<b>daňové příjmy</b>	<b>21 700 mil. Kč</b>
<b>dotace z FNM</b>	<b>24 300 mil. Kč</b>

**Na krytí zálohových výdajů na akce financované z fondů EU se pak předpokládají příjmy od konečných příjemců dotací z fondů EU ve výši 6 100 mil. Kč**

**Celkem se bilancuje na straně příjmů 52 100 mil. Kč**

*Rozpočet pro rok 2005 bilancuje na straně příjmů o 2 mld. Kč více, než na straně výdajů. Částka 2 mld. Kč je určena ke krytí zálohového financování především akcí hrazených z fondů EU.*

***Specifikace návrhu příjmů pro rok 2005 je uvedena v tabulce č. 2.***

*V případě schválení návrhu změny zákona č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení výnosů některých daní územním samosprávným celkům a některým státním fondům (zákon o rozpočtovém určení daní), sněmovní tisk č. 747, by došlo ke snížení příjmů SFDI na rok 2005 dle návrhu o 7,5 mld Kč (podíl SFDI na výnosu spotřební daně z minerálních olejů je v návrhu stanoven na 9,1 % oproti současným 20%). Adekvátně by byly sníženy i rozpočtové výdaje určené na financování akcí hrazených z fondů EU na silnice II. a III. třídy. Celkové příjmy by pak činily 38,5 mld. Kč.*

S ohledem na výši příjmové stránky SFDI navržený rozpočet roku 2005 nezajišťuje ani plné financování prioritních akcí dle programů souvisejících mimo jiné s usnesením vlády č. 145 ze dne 14.2.2001, o rozvoji dopravních sítí. Rámec rozpočtu SFDI vychází ze Strategie financování a obnovy dopravních sítí v letech 2003 až 2007, kterou projednala vláda 25.2.2004. Proto bylo nutné přistoupit v oblasti pozemních komunikací, drah i vnitrozemských vodních cest ke snížení původně plánovaných nákladů na stavby rozestavěné i k redukci počtu nově navrhovaných zahajovaných staveb. Kráceny byly i požadované finanční prostředky na odstranění havarijních stavů způsobených zchátralostí dopravní sítě i nepředvídanými událostmi. Požadavky na snížení hladiny hluku a odhlučnění dopravních cest rovněž nemohly být plně pokryty. V případě, že refundace zálohově uvolněných finančních prostředků na akce financované ze zdrojů EU (poskytnutých návratných finančních výpomocí) bude plynulá, předpokládá se možnost dodatečného uvolnění zdrojů vázaných na toto předfinancování. V tomto případě se navrhuje na základě rozhodnutí Výboru SFDI po projednání v Dozorčí radě tyto finanční prostředky alokovat prioritně do staveb rozestavěných, případně na přednostní zahajování nových úseků dálnic na území České republiky. V takto úzce vymezeném případě tyto úpravy rozpočtu nebudou podléhat PSP ČR stanovenému limitu pro rozpočtová opatření.

Investice vložené státem prostřednictvím SFDI do budování dopravní infrastruktury mají jednoznačně prorůstový charakter a současně stabilizují ekonomický rozvoj. Multiplikační efekt vyplývající z financování dopravní infrastruktury je nezanedbatelný. Dostupnost a kvalita dopravního spojení je pak základním faktorem při rozhodování o alokaci investic v území a funkční dopravní napojení je logickým požadavkem investorů.

SFDI financuje běžné opravy a údržbu v oblasti pozemních komunikací prostřednictvím Ředitelství silnic a dálnic, s.p.o. (ŘSD) a krajských organizací správ a údržeb silnic a v oblasti železnic prostřednictvím Správy železniční dopravní cesty, s.o. (SŽDC), pro kterou část činností zajišťují pracovníci ČD a také přímo v případě financování těchto činností na regionálních tratích. Celkově tyto činnosti zajišťuje prostřednictvím těchto organizací cca 29 tis. pracovníků. Rozhodující vliv na ekonomický rozvoj má oblast investiční, tj. modernizace a výstavba nových dopravních staveb.

**Dostupné studie vyčíslují multiplikační efekt na zaměstnanost koeficientem 3 - 5, tj. 1 mil. Kč investovaný do stavebnictví generuje potřebu 3 - 5 pracovníků ve stavebnictví, v návazných činnostech v průmyslu, v projekci a v souvisejících činnostech.**

Dá se odhadnout, že investice SFDI plánované v rozpočtu na rok 2005 včetně disponibilních prostředků ze schválených úvěrů EIB a ze zdrojů EU vytvářejí minimálně 123 tis. pracovních míst. Po zahrnutí pracovníků zajišťujících údržbu a opravy stabilizuje navržený rozpočet SFDI minimálně zhruba 150 tis. pracovních míst. Neméně významné jsou přínosy a úspory multiplikačních efektů na 1 mil. Kč stavební produkce. Podle podkladů Ministerstva průmyslu a studie ÚRS Praha z roku 2003 činí úspory a přínosy pro státní rozpočet, fond zaměstnanosti a zdravotní a sociální pojišťovny z každého 1 mil. Kč investovaného do dopravní infrastruktury až 55 %. Jde tedy o oblast, která je významná nejen pro stabilitu ekonomiky, ale i jako nezanedbatelný zdroj příjmů do veřejných rozpočtů. Současně je potřebné upozornit na fakt, že z rozpočtu SFDI je organizacím, které nejsou plátcem daně z přidané hodnoty, poskytována úhrada včetně DPH. Jde např. o ŘSD, Krajské správy a údržby silnic ale i o Ředitelství vodních cest (ŘVC). DPH je v konečném výsledku příjmem státního rozpočtu. Při daňové sazbě na stavební práce a služby ve výši 19 % dosahují předpokládané odvody této daně z prostředků uvolněných z rozpočtu SFDI na rok 2005 přibližně 5,64 mld. Kč.

***Předpoklad dopadu DPH na rozpočet SFDI pro rok 2005 je uveden v tabulce č. 7.***

Změna sazby DPH má vliv i na podíl financovaný z úvěrů a ze zdrojů EU. V případě schválení nových úvěrových programů bude tento dopad ještě vyšší. O tyto finanční prostředky je rozpočet SFDI ve skutečnosti snížen, tj. v praxi dochází ke snížení vlastního rozsahu stavebních prací.

Požadavky konečných příjemců finančních prostředků z rozpočtu SFDI, ze kterých je sestaven soubor jmenovitých akcí (*příloha č. 1*), byly předkládány s ohledem na čerpání prostředků v minulých letech a po stanovení priorit jednotlivých akcí. Vzhledem k nezbytnosti dodržení střednědobého výdajového rámce i pro roky 2005 - 2006 bylo nutné předložené požadavky výrazně redukovat, protože pouze na investice překročily požadavky 65 mld. Kč.

Ve smyslu odst. (6) § 5 zákona č. 104/2000 Sb., je hospodaření SFDI rozděleno do dvou účetně oddělených okruhů tak, aby byly sledovány samostatně náklady na vlastní činnost SFDI a ostatní činnosti.

**Výdaje pro oba okruhy rozpočtu SFDI jsou navrhovány ve výši 44 000 mil. Kč**

v tom:	<b>běžné výdaje</b>	<b>16 407 mil. Kč</b>
	<b>kapitálové výdaje</b>	<b>27 593 mil. Kč</b>

V souladu s § 2 zákona č. 104/2000 Sb., jsou výdaje SFDI pro rok 2005 rozčleněny na:

- a) financování výstavby a modernizace oprav a údržby silnic a dálnic a poskytování příspěvků na výstavbu a modernizaci průjezdných úseků silnic a dálnic  
**27 354 mil. Kč**

b) financování výstavby, modernizace, oprav a údržby celostátních a regionálních drah  
**14 943 mil. Kč**

c) financování výstavby a modernizace dopravně významných vnitrozemských vodních cest  
**893 mil. Kč**

d) úhrada splátek úvěrů a úroků z úvěrů a dalších výdajů spojených se zajištěním dluhové služby  
**275 mil. Kč**

e) 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  
**119 mil. Kč**

f) poskytování příspěvků pro naplňování programů zaměřených ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace  
**95 mil. Kč**

g) poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek  
**60 mil. Kč**

h) náklady na činnost SFDI  
**261 mil. Kč**

**Celkem body a) až h) 44 000 mil. Kč**

**Vedle uvedených výdajů se navrhuje do rozpočtu SFDI na rok 2005 zahrnout zálohové uvolnění finančních prostředků v bilanční výši 6 100 mil. Kč, které se předpokládají k čerpání z fondů Evropské unie v roce 2005.**

**Celkem se bilancuje na straně výdajů 50 100 mil. Kč**

Čerpání úvěrových zdrojů na prioritní programy a akce dopravní infrastruktury se předpokládá v roce 2005 podle podkladů příjemců předložených při sestavování rozpočtu SFDI ve výši cca 9,1 mld. Kč. Rozhodující podíl budou mít dálnice a rychlostní silnice cca 8,4 mld. Kč Příjemcem těchto prostředků bude český stát, resp. ministerstvo financí. Financování akcí z takto přijatých úvěrů EIB se zpravidla navrhuje cestou ČMZRB a.s., tj. způsobem obvyklým i v roce 2004 a prolongace mechanismu financování se předpokládá i v příštím období. Rozpočet SFDI nezahrnuje financování dálnice D47.

V návrhu rozpočtu SFDI je zahrnuto i předpokládané kofinancování ze zdrojů SFDI akcí zařazených do těchto programů. Zejména jde o dokončení obchvatu Plzně, výstavbu dálnice D8 Trmice – st. hranice ČR/SRN, výstavbu dálnice D11 Praha - Hradec Králové, stavbu silničního okruhu kolem hlavního města Prahy a dostavbu druhého železničního koridoru Přerov - Česká Třebová.

**SFDI nevykazuje žádné pohledávky a závazky, které by nebyly v souladu se schváleným rozpočtem SFDI na rok 2004.**

I pro rok 2005 se navrhuje prolongování existence běžného účtu s možností debetního zůstatku (kontokorentní účet) až do výše 5 mld. Kč se lhůtou splatnosti k 31. prosinci 2005 s cílem řešit časový nesoulad mezi rozpočtovanými příjmy a výdaji SFDI. Ke krytí úroků z debetního čerpání se navrhuje vázat v rozpočtu částku 275 mil. Kč. Běžný účet s možností kontokorentu bude prolongován u Českomoravské záruční a rozvojové banky a.s. (ve výši do 1 mld. Kč) a u České spořitelny a.s. (ve výši do 4 mld. Kč).

*V případě schválení návrhu změny zákona č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení výnosů některých daní územním samosprávným celkům a některým státním fondům (zákon o rozpočtovém určení daní), sněmovní tisk č. 747, by SFDI v roce 2005 nefinancoval žádné výdaje spojené s opravami, údržbou, modernizací a výstavbou silnic II. a III. třídy (vč. výdajů určených pro Technickou správu komunikací hlavního města Prahy), vyjma výdajů na silnice II. a III. třídy, jejichž investorem bude v roce 2005 Ředitelství silnic a dálnic ČR. Konkrétně se jedná o akci II/328 Ovčáry - Jestřabí Lhota - D 11 pro rok 2005 ve výši 269,8 mil. Kč a dofinancování globálních položek určených na vypořádání staveb ve výši 0,6 mil. Kč.*

### **Specifikace návrhu výdajů SFDI je uvedena v tabulce č. 3**

V souladu s platnou rozpočtovou skladbou jsou výdaje SFDI členěny na výdaje běžné a kapitálové.

## **I. Okruh rozpočtu**

### **A. Běžné výdaje**

Běžné výdaje v celkovém rozsahu **15 912 mil. Kč** jsou navrhovány k rozdělení následovně:

#### **Pozemní komunikace**

**Finanční prostředky na údržbu a opravy pozemních komunikací jsou určeny pro:**

##### **a) Ředitelství silnic a dálnic, s.p.o.**

Celkový rozpočet běžných výdajů v roce 2004 pro ŘSD činil celkem 2 902 mil. Kč. Pro rok 2005 se navrhuje vázat v rozpočtu SFDI ve prospěch této organizace celkem **2 952 mil. Kč** určených na opravy a údržbu dálnic a silnic I. tříd. Z toho je určeno na samotný výkon činností stanovených zřizovací listinou (tj. správa, oprava a údržba dálnic a silnic a další činnosti, krytí ostatních provozních nákladů organizace v souladu se zřizovací listinou Ředitelství silnic a dálnic) a opravy a údržbu dálnic **1 100 mil. Kč**.

Na opravy a údržbu silnic I. třídy je účelově určena částka **1 852 mil. Kč**. Vzhledem k dlouhotrvajícímu a obecně známému stavu v podudržovanosti pozemních komunikací je možno návrh těchto výdajů považovat za minimálně akceptovatelný. Svědčí o tom i průběh roku 2004, kdy bylo nutné částku schválenou v rozpočtu SFDI navyšovat.

Dále se předpokládají výdaje na opravy jmenovitých akcí evidovaných v systému ISPROFIN v oblasti rychlostních silnic a dálnic ve výši **304 mil. Kč** a silnic I tříd ve výši **965 mil. Kč**.

#### **b) Správy a údržby silnic – krajské organizace**

V souladu s § 3 zákona č. 104/2000 Sb. bude SFDI uzavírat smlouvy s cílem dosažení účelu smlouvy (správa, oprava a údržba silnic II. a III. tříd) s příspěvkovými organizacemi k tomu určenými jednotlivými kraji.

Celkový rozpočet běžných výdajů na opravy a údržbu silnic II. – III. tříd činil v roce 2004 celkem 5 398 mil. Kč. V rozpočtu na rok 2005 se navrhuje částka **5 548 mil. Kč**, tj. částka navýšená z obdobných důvodů, jako u silnic I. třídy. Jde o prostředky určené na opravy a údržbu (včetně správy) komunikací II. a III. tříd ve prospěch krajských organizací správ a údržeb silnic.

Výdaje na opravy jmenovitých akcí na silnicích II. a III. tříd evidovaných v systému ISPROFOND se pak navrhuje ve výši **138 mil. Kč**.

I přes navýšení je příjemci všeobecně konstatována nedostatečná výše navrhovaných prostředků. Při projednávání návrhu rozpočtu s náměstký hejtmánů zodpovědnými za dopravu v krajích bylo konstatováno obecně, že nedostatek finančních prostředků na rekonstrukce a výstavbu dopravní infrastruktury znamená růst vnitřní zadluženosti v této oblasti.

Na opravy a údržbu silnic I. – III. tříd je tak pro rok 2005 navrhováno zvýšení oproti roku 2004 o 200 mil. Kč na **7 400 mil. Kč**. Alokace těchto finančních prostředků mezi komunikace I. třídy v majetku státu a komunikace II. a III. tříd v majetku krajů byla provedena stejným mechanismem jako pro rok 2004, tedy expertně v poměru 25 % ve prospěch silnic I. tříd a 75 % pro silnice II. a III. třídy. Expertní rozdělení zohledňuje nejenom délky a šířky silnic, počty mostů, opěrných zdí, ale rovněž náročnost zimní údržby a údržbu ovlivňující další specifické regionální podmínky. Toto rozdělení je i pro rok 2005 akceptováno souhlasným stanoviskem Dopravní komise Asociace krajů. Je však třeba zdůraznit, že i zde byla konstatována nedostatečná výše prostředků určených na běžné opravy a údržbu silnic II. a III. tříd, ale i silnic I. tříd. Mechanismus financování cestou SFDI pokud nedojde ke změně modelu financování změnou zákona o rozpočtovém určení daní, se předpokládá shodný s rokem 2004.

Rozdělení příspěvku na opravy a údržbu silnic II. a III. tříd mezi příslušné kraje již v návrhu respektuje zákon č. 387/2004 Sb., kterým došlo ke změnám hranic kraje Vysočina, Jihomoravského, Moravskoslezského a Olomouckého kraje.

***Návrh rozdělení neinvestičního příspěvku na správu, opravy a údržbu silnic I. – III. tříd je uveden v tabulce č. 4.***

#### **c) Magistrát hlavního města Prahy**

S ohledem na potřebu zajištění údržby silniční sítě pro tranzitní dopravu na území hl. města Prahy, byly Technické správě komunikací pro rok 2004 schváleny finanční prostředky ve výši 150 mil. Kč. Stejná výše je navrhována i pro rozpočet SFDI pro rok 2005.

Příspěvek z rozpočtu SFDI je účelově určen na údržbu silnic na území hl. města Prahy odpovídajících kategorizaci I. – III. tříd a navrhuje se pro rok 2005 ve výši **150 mil. Kč**.

## **Dráhy**

**Finanční prostředky na údržbu a opravy celostátních a regionálních drah** se navrhuje poskytovat v celkové výši **5 465 mil. Kč** (shodně s rokem 2004), a to pro

- Správu železniční dopravní cesty, s.o. **5 400 mil. Kč**
- další příjemce **65 mil. Kč**

### **a) Správa železniční dopravní cesty, s.o.**

Navrhovaný rozpočet SFDI na rok 2005 předpokládá krytí běžných nákladů na údržbu železnice ve výši **5 400 mil. Kč**. Jde o financování nákladů na opravy a údržbu železnic zajišťovaných na základě smlouvy mezi Správou železniční dopravní cesty s.o. (SŽDC) a Českými drahami, a.s. (ČD), kdy pro SŽDC budou i v roce 2005 zajišťovat opravy a údržbu železnice ČD. Vzhledem k rozpočtovým možnostem SFDI je navrhovaná částka pro rok 2005 na tyto opravy a údržbu stejná jako v roce 2004.

### **b) Další společnosti**

Vedle SŽDC, které mají největší rozsah železniční dopravní cesty, se navrhuje poskytování neinvestičního příspěvku na opravy a údržbu regionálních drah.

Jde o společnosti, které vlastní železniční dopravní cestu (Jindřichohradecké místní dráhy, a.s. a Svazek obcí Desná), nebo ji mají pronajatou od SŽDC k provozování a zajišťují na ní i opravy a údržbu (VIAMONT, a.s., OKD-Doprava, a.s., příp. další provozovatelé).

Podmínkou pro poskytnutí finančního příspěvku na výstavbu, opravy a údržbu je prokazatelné provozování regionální dráhy a oprávněnost požadovaného příspěvku. Celkově návrh rozpočtu SFDI na rok 2005 předpokládá uvolnit pro provozovatele regionálních drah částku 80 mil. Kč. Z toho připadá **na opravy a údržbu regionálních drah** provozovaných regionálními provozovateli 65 mil. Kč, a zbývajících 15 mil. Kč, které jsou zařazeny do kapitálových výdajů, jsou určeny na požadavky na výstavbu a modernizaci těchto drah. Celkově je navrhovaný příspěvek shodný s rokem 2004, tedy v minimálně možné výši.

### **Tabulka nájemců a vlastníků železničních tratí**

<b>Vlastník / nájemce</b>	<b>kilometry tratí</b>
Jindřichohradecké místní dráhy, a.s	79 km tratí
Viamont, a.s.	37 km tratí
OKD – Doprava, a.s.	20 km tratí
Svazek obcí Desná	22 km tratí

Konkrétní rozdělení příspěvku ve výši **65 mil. Kč** na opravy a údržbu regionálních drah a **15 mil. Kč** na výstavbu a modernizaci bude upřesněno v návaznosti na jednotlivé žádosti ve spolupráci s odborem drah MD ČR na základě obdobné metodiky jako v roce 2004.

## B. Kapitálové výdaje

Celkem činí kapitálové výdaje určené v souladu s účelem SFDI ve prospěch výstavby a modernizace dopravní infrastruktury **27 552 mil. Kč**.

Kapitálové výdaje určené pro výstavbu a modernizaci dopravní infrastruktury v souladu s § 2 zákona č. 104/2000 Sb. jsou navrhovány pro oblast dálnic, silnic I. - III. tříd ve výši **17 110 mil. Kč**, pro oblast celostátních a regionálních drah **9 478 mil. Kč** a pro dopravně významné vnitrozemské vodní cesty ve výši **893 mil. Kč**.

Návrh rozpočtu SFDI pro rok 2005 zabezpečuje spoluúčast státu v programech s účastí fondů EU (PHARE, Kohezní, Strukturální), nebo z úvěrových zdrojů, které vyžadují kofinancování, včetně nově zahajovaných staveb. Rovněž jsou pokryty nejnutnější potřeby u rozestavěných staveb. Prostředky na přípravu akcí zahajovaných v dalších letech a na vypořádání již dokončených staveb jsou v rozpočtu minimalizovány.

Pro nově připravované stavby, nebo pro stavby již připravené k realizaci, jsou však možnosti značně omezeny. **S ohledem na limit výdajové stránky SFDI pro rok 2005 nebylo možné akceptovat v plném rozsahu požadavky rozhodujících příjemců a dochází tak k významné restrikci ve výstavbě nové i v rekonstrukci a modernizaci stávající dopravní infrastruktury.**

Z návrhu rozpočtu je zřejmé, že limit výdajové stránky rozpočtu SFDI neumožňuje plně zabezpečit rozvoj sítě dálnic, rychlostních silnic a dalších železničních koridorů.

V důsledku omezené výše finančních prostředků je návrh rozpočtu v oblasti dálnic a silnic ve správě ŘSD zaměřen zejména na zabezpečení realizace rozestavěných staveb dálnic, silnic I. třídy, zabezpečení výstavby dálnic a silnic I. třídy realizovaných s účastí prostředků Evropské unie či úvěru od EIB, zabezpečení přípravy staveb silničního okruhu kolem Prahy, zabezpečení nezbytné přípravy nových staveb, i když ve velmi omezeném rozsahu. Výše návrhu rozpočtu nedovoluje zahájení řady nových staveb, ani rekonstrukci mostů ve špatném stavebním stavu, rekonstrukci závadných křižovatek v zájmu zvýšení bezpečnosti dopravy (zejména okružní) i realizace protihlukových opatření ve smyslu požadavku zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně zdraví. Vzhledem k potřebě realizace těchto akcí a limitu výdajů v příštích letech lze předpokládat výraznou restrikci i v dalších letech. Oproti schválenému rozpočtu na rok 2004 však dochází k posílení rozpočtu dálnic a rychlostních silnic o cca 820 mil. Kč. Toto navýšení v této kategorii je nedostatečné s ohledem na potřebu kvalitního propojení jednotlivých regionů. Proto se k dokončování rozestavěných akcí na dálniční síti a plynulému zahajování navazujících nových úseků předpokládá posílení rozpočtu v roce 2005 i z návratných finančních výpomocí poskytnutých příjemcům v roce 2004..

Rovněž v oblasti silnic II. a III. tříd je představiteli krajů konstatován trvalý nedostatek finančních prostředků na zajištění potřebných rekonstrukcí a větších oprav. Kapitálové výdaje v této oblasti jsou určeny především na realizaci příslušným krajem schválených prioritních akcí, především rekonstrukce mostů a závadových míst. Součástí rozpočtu je také pokračování v odstraňování povodňových škod v dotčených krajích.

Obdobně jako u silniční sítě dochází i k redukci investičních potřeb v oblasti železnic. Tato redukce má značný dopad do přípravy a realizace velmi důležitých staveb i z pohledu evropského kontextu, jako např. stavby III. a IV. tranzitního železničního koridoru.



Dále má omezení investiční činnosti vliv na plánované přestavby železničních uzlů, včetně dopadu do celé řady drobných staveb, které přispívají především k celkovému zabezpečení železničního provozu. Návrh rozpočtu zohledňuje požadavek na zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech a potřebu realizace modernizačních akcí zajišťujících rozvoj železnice. Navrhované finanční prostředky je potřebné i v této oblasti považovat za minimální. Jejich další snižování by se negativně projevilo v kvalitě dopravní cesty.

Navrhovaný limit výdajové stránky se také dotkl přípravy, zajišťování a realizace investičních akcí vodní infrastruktury. Přesto je nezbytně nutné dokončit v roce 2005 vybrané akce sloužící k využívání vodní cesty a přístavní infrastruktury, zajišťující bezpečnost provozu lodní dopravy a dokončení velkých staveb rekonstrukce plavebních komor. V rozpočtu je podle požadavků ministerstva dopravy předpokládána alokace finančních prostředků na dvě významné akce, a to „Stupeň Přelouč II“ a „Zlepšení plavebních podmínek na Labi – Ústí nad Labem – st. hranice“.

Vzhledem k tomu, že s ohledem na limitní finanční prostředky dochází a bude s největší pravděpodobností i v dalším období docházet k časovému posunu realizace akcí ve všech segmentech dopravní infrastruktury oproti původně schváleným investičním záměrům MD ČR, lze očekávat nejen růst požadavků jednotlivých regionů na zajištění optimální úrovně dopravní infrastruktury, ale také růst nákladů na jejich zabezpečení daný inflací u stavebních prací díky časovému posunu realizace. V krizovém případě, kdy by bylo nutné přistoupit k rozvolnění již uzavřených smluvních vztahů, je třeba vzít v úvahu úhradu škod a sankcí plynoucích z nedodržení smluv se zhotoviteli staveb.

**Proto je potřebné z hlediska řízení optimálního vynakládání veřejných financí zvýšení kontrolní úlohy SFDI směrem k efektivitě vynakládání výdajů v průběhu přípravy i realizace jednotlivých akcí. Zvýšení důrazu na kvalitu předkládaných investičních záměrů a důslednější posuzování priorit jednotlivých akcí, v souladu se státem schválenou dopravní politikou, musí být v tomto kontextu samozřejmostí.**

Podle uzavřených mezinárodních smluv, příslušných usnesení vlády a koncepčních materiálů Ministerstva dopravy a Strategie financování rozvoje a obnovy dopravních sítí v letech 2003 až 2007, ale i připravenosti jednotlivých akcí k realizaci, by optimální výše kapitálových výdajů pro rok 2005 činila **65 302 mil. Kč**, což výrazně překračuje stávající výši kapitálových výdajů v návrhu rozpočtu SFDI pro rok 2005.

Podobně jako v roce 2004, není pro rok 2005 v návrhu rozpočtu vyčleněna samostatná položka pro krytí odstraňování škod po povodních v roce 2002. V průběhu roku 2004 pokračovalo odstraňování těchto škod a podle předpokladu by v roce 2005 měly být všechny povodňové škody na dopravní infrastrukturu eliminovány.

***Financování jednotlivých programů dle ISPROFIN/ISPROFOND v návrhu rozpočtu na rok 2005 je uvedeno v tabulce č. 5***

**V příloze č. 1 je uveden v souladu s § 5 odst. 1a zákona č. 104/2000 Sb. celkový přehled akcí navržených k realizaci v roce 2005. V dalších přílohách jsou akce rozříděny podle druhu infrastruktury a účelu financování.**

Z celkových 28,6 mld. Kč se předpokládá alokace **3,7 mld. Kč** na financování programů a projektů spolufinancovaných z fondů EU.

## **Podpora programů vypisovaných SFDI podle zákona č. 104/2000 Sb.**

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 je v rozpočtu SFDI na rok 2005 vyčleněno **119 mil. Kč**. Z těchto finančních prostředků je již **89 mil. Kč** po dohodě s ministerstvem dopravy určeno k zajištění pravidelného sčítání dopravy, které se koná v pětiletých cyklech. Na zajištění sčítání dopravy na dálnicích a silnicích I. tříd se předpokládá vynaložit 57 mil. Kč a na zajištění sčítání dopravy na silnicích II. a III. tříd pak 32 mil. Kč. (Pokud nebude rozpočtovým určením daní převedena povinnost úhrady nákladů na silnice II. a III. třídy na kraje.)

### ***Rozdělení je v příloze č. 10***

Zbývajících **30 mil. Kč** bude rozděleno dle „**Pravidel pro poskytování příspěvků z rozpočtu SFDI v souladu s § 2, písm. f) zákona č. 104/2000 Sb.** 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 v roce 2005“.

V souladu s usnesením vlády č. 706 ze 14.7.2004 je v návrhu rozpočtu navržena částka **95 mil. Kč** na poskytování příspěvků pro **naplňování programů zaměřených ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace**. Charakter akcí a podmínky pro získání příspěvku upraví „**Pravidla pro poskytování příspěvků z rozpočtu SFDI v souladu s § 2, písm. g) zákona č. 104/2000 Sb.** pro naplňování programů ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace v roce 2005“.

Na **poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek** je v rozpočtu SFDI na rok 2005 navrženo vynaložit **60 mil. Kč**. Charakter akcí a podmínky pro získání příspěvku upraví „**Pravidla pro poskytování příspěvků z rozpočtu SFDI v souladu s § 2, písm. h) zákona č. 104/2000 Sb.** na výstavbu a údržbu cyklistických stezek v roce 2005“.

Pravidla podle kterých je možné žádat o příspěvek z programů vyhlášených SFDI, budou zveřejněny na internetových stránkách SFDI po schválení Výborem SFDI.

## II. Okruh rozpočtu

### Náklady na činnost SFDI

V souladu se zákonem č. 104/2000 Sb., § 5 (6) Fond hospodaří ve dvou účetně oddělených okruzích tak, aby byly samostatně sledovány náklady na vlastní činnost od ostatních činností SFDI.

Návrh rozpočtu aparátu na rok 2005 se oproti roku 2004 zvýší celkem o 200 mil. Kč. Tyto finanční prostředky jsou určeny na zvýšené výdaje spojené s organizačními změnami SFDI. Jedná se o rozšíření vykonávané činnosti a s tím spojený nárůst zaměstnanců. Organizační změny, které byly schváleny výborem SFDI dne 29. 6. 2004 usnesením č. 410, lze rozdělit do dvou částí:

**1. Organizační změny z důvodu přípravy a zavedení výkonového zpoplatnění na základě usnesení vlády č. 481 ze dne 19.5.2004,** kterým vláda odsouhlasila vytvoření projektového týmu v gesci SFDI, který zabezpečí činnosti související s přípravou a zavedením výkonového zpoplatnění. Činnosti, které mají být zajišťovány, jsou svým zaměřením natolik specifické, že není vhodné a účelné je zařazovat do stávajících útvarů SFDI. Proto bude zřízen nový odbor výkonového zpoplatnění, ve kterém bude zaměstnáno cca 17 zaměstnanců. Navýšení finančních prostředků pro rok 2005 proti schválenému rozpočtu na rok 2004 se na základě rozšíření výše uvedených činností předpokládá ve výši 175 mil. Kč.

Zvýšené finanční prostředky budou použity zejména na zpracování potřebných studií a analýz od společností majících praktické zkušenosti s problematikou elektronického mytného. Finanční prostředky budou dále využity na vybavení nového odboru výpočetní a kancelářskou technikou. Předpokládá se nárůst finančních prostředků na cestovné jak tuzemské tak hlavně na zahraniční pracovní cesty, zvýšené provozní a mzdové náklady plynoucí z nárůstu počtu zaměstnanců. Z uvedených prostředků budou hrazeny také poradenské činnosti pro implementaci výkonového zpoplatnění provozu vybraných vozidel na dálniční a vybrané silniční síti v České republice.

**2. Organizační změny v důsledku zajištění provozu budovy, kterou SFDI zakoupil** a tím i nutností zajistit s péčí řádného hospodáře odpovídajícím způsobem organizační, finanční a personální předpoklady pro zajištění řádného plnění uvedených úkolů. Navýšení finančních prostředků pro rok 2005 proti schválenému rozpočtu na rok 2004 se na základě rozšíření výše uvedených činností předpokládá o 25 mil. Kč. Zvýšené finanční prostředky budou použity zejména na opravy a údržbu objektu a na zajištění jeho provozuschopnosti. Vlastní sanace budovy předpokládá provedení výměny oken, střešní krytiny, opravy a rekonstrukce technického vybavení (datové a telekomunikační sítě, bezpečnostní vybavení apod.).

Návrh rozpočtu vnitřního aparátu SFDI stanoví výši rozpočtových prostředků v celkovém objemu 261 mil. Kč, v tom: běžné výdaje ve výši 220 mil. Kč a kapitálové výdaje 41 mil. Kč.

Kromě toho je pro tento rozpočet uvažováno, stejně jako v roce 2004, s nákladem na krytí úroků kontokorentního úvěru ve výši 275 mil. Kč, což je na stejné úrovni jako ve schváleném rozpočtu na rok 2004. Potřeba tohoto úvěru je dána časovým nesouladem mezi příjmy a výdaji SFDI.

S ohledem na specifika příjmové a výdajové stránky SFDI v čase a na potřebu průběžného financování dle předpokládaných požadavků příjemců finančních prostředků je tato forma vhodným nástrojem k řešení tohoto problému. Uvedená částka ve výši 275 mil. Kč je rozpočtově zahrnuta dle účelu SFDI do § 2 odst. e) úhrada splátek úvěrů a úroků z úvěrů. Kontokorentní úvěr může být otevřen max. v limitu 5 000 mil. Kč. Smlouva na otevření kontokorentního účtu s rámcem do 4 000 mil. Kč je uzavřena u České spořitelny, a.s., možnost další 1 000 mil. Kč je dána u Českomoravské záruční a rozvojové banky, a.s., a předpokládá se její prolongace i pro rok 2005. Kontokorentní úvěr v této podobě je splatný do konce roku 2005 a jeho užití tak nenarušuje výdajovou bilanci SFDI.

Finanční prostředky, které jsou zapracovány do **běžných výdajů** budou použity zejména na úhradu zvýšených výdajů spojených se zavedením výkonového zpoplatnění, řešení podmínek pro zajištění provozu a správy budovy, dále pak s kontrolní činností SFDI s cílem zvýšení tlaku na kontrolu efektivity výdajů z rozpočtu. Také v roce 2005 se předpokládá vyšší míra zapojení expertní kontrolní činnosti zaměřené na komplexní hodnocení efektivity a účelnosti čerpání finančních prostředků z rozpočtu SFDI. Do položek nákupy služeb jsou zahrnuty finanční prostředky na úhradu expertíz a odborných činností, cestovného, zejména zahraniční pracovní cesty, dále pak školení a konzultační, právní a poradenská činnost, jakož i provoz a rozšíření informačního systému.

Do nákupu materiálu se promítá zejména vyšší náklady na nákup drobného hmotného majetku, kancelářského materiálu a materiálu pro kancelářskou techniku.

Dále jsou zde promítnuty mzdové náklady včetně povinného pojistného placeného zaměstnavatelem. Objem mzdových prostředků je pro rok 2005 stanoven pro celkový systemizovaný počet 73 zaměstnanců, tj. nárůst proti roku 2004 o 24 zaměstnanců. Změny v systemizaci jsou v kompetenci Výboru SFDI. Zaměstnanci jsou odměňováni v souladu se zákonem č.143/1992 Sb., ve znění pozdějších zákonů.

**Kapitálové výdaje** v návrhu rozpočtu na rok 2005 budou použity na pořízení hmotného i nehmotného investičního majetku, na modernizaci administrativní budovy, na pořízení výpočetní a informační techniky, včetně programového vybavení, reprografické a dopravní techniky, související s vybavováním SFDI v důsledku organizačních změn.

*Specifikace nákladů na činnost aparátu SFDI je uvedena v tabulce č. 6*