



STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

**VÝROČNÍ ZPRÁVA
2005**
zkrácená verze



**ANNUAL REPORT
2005**
abbreviated version

STATE FUND OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE

Úvodní slovo

Doprava a dopravní infrastruktura se staly součástí našeho života. Hospodářský růst, globalizace, zaměstnanost, ale také rozvoj cestovního ruchu vytvářejí stále větší poptávku po dopravních a přepravních službách. Výrazný růst této poptávky v posledních letech je zřetelný také z výsledků sčítání dopravy, které proběhlo v roce 2005. Moderní dopravní infrastruktura musí být nejen bezpečná a umístěna v území tak, aby odváděla dopravu mimo hustě obydlená území, ale nutností jsou další prvky, jako jsou protihlukové bariéry, či migrační přechody pro zvířata s cílem ochrany životního prostředí a udržitelného rozvoje. Cílem Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) je podpora rozvoje právě takové dopravní infrastruktury a to jak v oblasti dálnic, silnic, nebo železnice, či vnitrozemské vodní cesty.

V roce 2005 došlo k významné změně financování v oblasti pozemních komunikací. V souvislosti s novelou zákona č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení daní, začaly být investiční i neinvestiční potřeby silnic II. a III. třídy hrazeny místo z rozpočtu SFDI přímo z rozpočtu jednotlivých krajů.

I v šestém roce působení SFDI se podařilo udržet trend zvyšování finančních prostředků určených pro rozvoj dopravní infrastruktury. Ve srovnání s předchozím rokem 2004 došlo (po odečtení finančních prostředků určených pro silnice II. a III. tříd) k nárůstu investovaných prostředků ze SFDI o 11%. Stále však v České republice nemůžeme hovořit o stavu, kdy by rozhodující dopravní infrastruktura byla zprovozněna, stále jsou potřeby v oblasti oprav a údržby pozemních komunikací, železničních tratí, ale i požadavky na rozvojové investice do dálnic, obchvatů měst, modernizace stávajících silnic I. tříd, modernizace železnice a rozvoje vnitrozemských vodních cest výrazně vyšší, než naše finanční možnosti. I v následujících letech proto bude nutné hledat další

Introductory word

Transport and transport infrastructure have become a part of our life. Economic growth, globalization, employment and also development of tourism generate ever greater demand for transportation and shipping services. Strong growth of this demand in recent years is obvious also from results of traffic census that was carried out in 2005. Modern transport infrastructure has to be not only secure and located in territory in a way to divert transport out of densely populated areas, but other elements are necessary, e.g. sound barriers, passages for animals, to achieve environmental protection and sustainable development. The aim of the State Fund of Transport Infrastructure (SFDI) is to foster development of such an infrastructure both in the segment of motorways, roads and railways and inland waterways.

An important change in financing of roads took place in 2005. Both investment and non-investment needs of class II and III roads started to be funded directly from the budgets of respective regions instead of the budget of the SFDI.

Trend of increase of financial means earmarked for transport infrastructure development continued also in the sixth year of functioning of the SFDI. Means invested from the SFDI increased by 11 % in comparison with the previous year 2004 (after deduction of funds earmarked for class II and III roads). However, it still cannot be said that decisive part of transport infrastructure has been put into operation, needs in the segment of repairs and maintenance of roads, railway tracks, but also demands for development investments in motorways, town by-passes, modernization of existing class I roads, railways and inland waterways significantly exceed our financial resources. That is why it will be necessary also in the following years to look for further financial sources with the goal of speeding up of completion of transport infrastructure in compliance with

finanční zdroje s cílem zrychlit dobudování dopravní infrastruktury v souladu s rozvojovými záměry a strategickými koncepty Vlády České republiky.

Rok 2005 byl ve znamení významných rozpočtových změn. K původně plánovaným příjmům ve výši 38,6 mld. Kč byly na základě rozhodnutí Vlády České republiky získány další prostředky, především z privatizace. Příjmy v roce 2005 tak dosáhly rekordní výše 51,1 mld. Kč. Bez podpory Vlády a Parlamentu České republiky, zejména pak jeho Hospodářského výboru, by nebylo možné dodatečné finanční prostředky nalézt.

I v loňském roce zajišťoval SFDI předfinancování akcí spolufinancovaných ze zdrojů EU. Celkem bylo na tento účel uvolněno 3,4 mld. Kč. Toto předfinancování je kromě státní infrastruktury poskytováno také na silnice II. a III. třídy, což krajům umožňuje rychleji a levněji modernizovat také jejich infrastrukturu. SFDI tak představuje s jistou nadsázkou „banku“ pro dopravní infrastrukturu.

Rok 2005 byl z mého pohledu pro rozvoj dopravní infrastruktury rokem úspěšným. Současně jsme se snažili vytvořit dobré organizační předpoklady pro naplnění účelu SFDI i pro rok 2006. Děkuji všem spolupracovníkům na SFDI, ale zejména členům Výboru SFDI a jeho Dozorčí rady za podporu našich aktivit a výraznou pomoc při plnění našich cílů.

development plans and strategic concepts of the Czech government.

Significant budget adjustments were characteristic for the year 2005. Further means were added to the originally planned income at the amount of € 1 331 mil., mainly from privatization, based on the decision of the Czech government. The income in 2005 thus reached a record level of € 1 762 mil. It would not be possible to find additional financial means without support of the government and the Parliament of the Czech Republic, namely its Economic Committee.

Also in the last year the SFDI provided for pre-financing of projects co-financed from EU sources. In the aggregate € 117 mil. was released for this purpose. Pre-financing is besides state infrastructure provided also for class II and III roads, which enables the regions to modernize also their infrastructure more quickly and more cheaply. The SFDI thus constitutes, with some degree of exaggeration, a “bank” for transport infrastructure.

Year 2005 was from my point of view successful for transport infrastructure development. At the same time we endeavoured to form sound organizational conditions for fulfillment of the purpose of the SFDI also for 2006. I thank all my workmates in the SFDI but especially members of the Committee of the SFDI and its Supervisory Board for their support to our activities and significant help in performing our goals.



Ing. Pavel Švagr, CSc.
Ředitel SFDI / Director of the SFDI

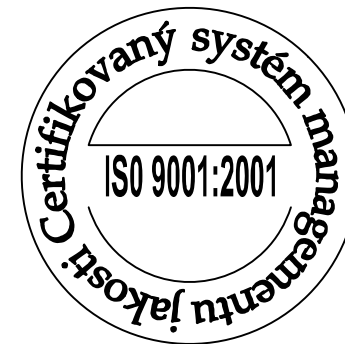
Rating a certifikace SFDI

Rating and Certification of the SFDI



A+ / czAaa

czP-1



ČSN EN ISO
9001:2001

Organizační struktura / *Organizational Structure*

Výbor / *Committee*

Předseda / *Chairman*

Ing. Milan Šimonovský

Místopředseda / *Deputy Chairman*

Doc. Ing. Jiří Volf, CSc.

Členové / *Members*

Ing. Vojtěch Kocourek

Václav Krása

Ing. Jiří Kubínek

Ing. Jaromír Schling

Ladislav Šustr

Ing. Miroslav Václavek

František Vnouček



Ing. Pavel Švagr, CSc.

Ředitel SFDI

Director of the SFDI

Dozorčí rada / *Supervisory Body*

Předseda / *Chairman*

Ing. Pavel Hojda

Místopředseda / *Deputy Chairman*

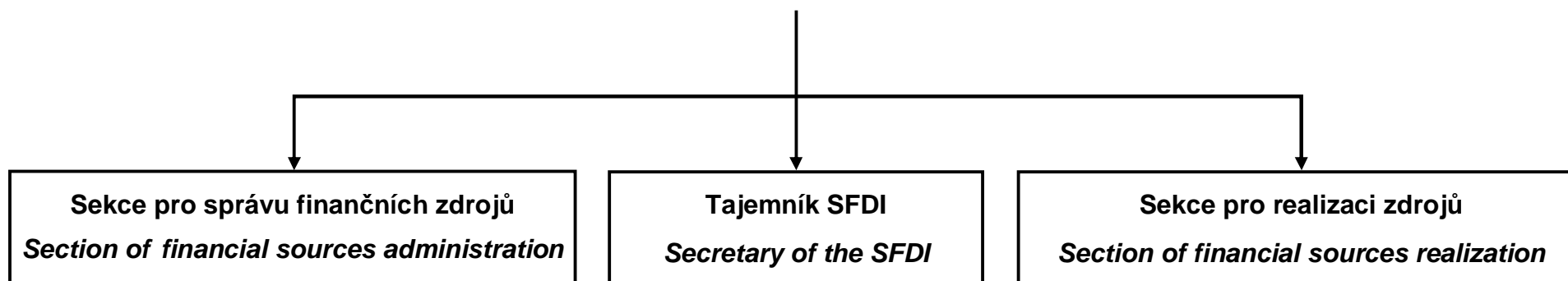
Ing. Karel Sehoř

Členové / *Members*

Miroslav Kapoun

Antonín Sýkora

Ing. Pavel Šustr



Charakteristika Státního fondu dopravní infrastruktury

Státní fond dopravní infrastruktury (dále jen SFDI) byl zřízen zákonem č. 104/2000 Sb., ze dne 4. dubna 2000, o Státním fondu dopravní infrastruktury a o změně zákona č. 171/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky ve věcech převodu majetku státu na jiné osoby a o Fondu národního majetku České republiky (dále jen FNM ČR), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), který nabyl účinnosti 1. července 2000 a který upravuje postavení SFDI, účel SFDI, jeho příjmy a zásady jeho činnosti. SFDI je právnickou osobou v působnosti Ministerstva dopravy, která hospodář s majetkem ve vlastnictví státu a v souladu se zákonem a svým Statutem, který byl schválen usnesením vlády ČR č. 701/2000 ze dne 12. července 2000, zajišťuje financování dopravní infrastruktury v rozsahu uvedeném v § 2 zákona a hospodář s prostředky pro tento účel určenými.

Characteristics of the State Fund of Transport Infrastructure

The State Fund of Transport Infrastructure (thereinafter “SFDI”) was established by the Act No. 104/2000 Coll. of 4 April 2000, on the State Fund of Transport Infrastructure and on an amendment to the Act No. 171/1991 Coll., on the Powers of Authorities of the Czech Republic in Matters Regarding the Transfer of State Assets to Other Persons and on the National Property Fund of the Czech Republic (thereinafter “NPF”), as amended (thereinafter “Act”), that came into force on 1 July 2000 and sets out legal status of the SFDI, purpose of the SFDI, its income and principles of its activities. The SFDI is a legal entity subordinate to the Ministry of Transport, manages assets in state proprietorship and provides for transport infrastructure financing in scope set in the article 2 of the Act and manages means earmarked for this purpose in compliance with the Act and its Statute approved by the resolution of the Government of the Czech Republic No. 701/2000 of 12 July 2000.

Základní údaje / *Basic Information*

Název / <i>Name:</i>	Státní fond dopravní infrastruktury
Identifikační číslo / <i>Identification number:</i>	70856508
Adresa sídla / <i>Headquarters:</i>	Sokolovská 278, 190 00 Praha 9
Telefonní spojení / <i>Telephone numbers:</i>	(+420) 266 097 298 (+420) 266 312 561
Faxové spojení / <i>Fax number:</i>	(+420) 266 312 560
Bankovní spojení – čísla účtů / <i>Numbers of bank accounts:</i>	9324001/0710 10006-9324001/0710
www stránky / <i>website:</i>	http://www.sfdi.cz

Organizační struktura

Podle § 6 zákona orgány SFDI tvoří výbor SFDI, dozorčí rada SFDI a ředitel SFDI. Statutárním orgánem SFDI je ředitel SFDI.

Výbor SFDI jedná o věcech, které jsou účelem SFDI nebo předmětem jeho činnosti. Členové Výboru jsou jmenováni vládou České republiky.

Dozorčí rada SFDI je kontrolním orgánem SFDI, který dozírá na jeho činnost a hospodaření. Členové Dozorčí rady jsou voleni Poslaneckou sněmovnou Parlamentu České republiky.

Vnitřní uspořádání SFDI je upraveno Organizačním řádem SFDI, který je základním vnitřním předpisem SFDI. Definuje subjekty řízení, jejich věcnou působnost a vzájemné vztahy, hlavní činnosti a stanoví zásady organizace řízení SFDI tak, aby bylo optimálním způsobem zajištěno naplňování účelu SFDI v souladu se zákonem a Statutem SFDI.

Ředitel SFDI řídí činnost aparátu SFDI, zastupuje SFDI navenek, provádí rozhodnutí výboru SFDI, je nadřízen všem zaměstnancům SFDI a může si vyhradit rozhodování ve všech záležitostech v působnosti SFDI s výjimkou těch, které podle zákona náleží k rozhodnutí výboru SFDI.



Organizational Structure

By virtue of the article 6 of the Act are bodies of the SFDI composed of the Committee of the SFDI, the Supervisory Board of the SFDI and the Director of the SFDI. The director of the SFDI is the statutory body of the SFDI.

The Committee of the SFDI deals with matters that are the purpose of the SFDI or subject of its activities. Members of the Committee are appointed by the government of the Czech Republic.

The Supervisory Body of the SFDI is the control body of the SFDI that supervises its activities and management. Members of the Supervisory Body are elected by the Chamber of Deputies of the Parliament of the Czech Republic.

The organizational structure of the SFDI is settled by the Organization Manual of the SFDI that is a fundamental internal regulation of the SFDI. It defines managing entities, their material competence and mutual relations, main activities and determines principles of the organizational management of the SFDI to ensure optimally fulfillment of the purpose of the SFDI in compliance with the Act and the Statute of the SFDI.

The director of the SFDI manages activities of the administration of the SFDI, represents the SFDI in public, carries out decisions of the Committee of the SFDI, is superior to all employees of the SFDI and is allowed to reserve decision making in all matters in scope of the SFDI's activities with exception of those that, according to the Act, belong to decision making of the Committee of the SFDI.

V přímé řídicí působnosti ředitele SFDI je útvar interního auditu, který zajišťuje výkon finančního auditu a prozkoumává výběrovým způsobem hospodárnost, efektivnost a účelnost systému řídicích a kontrolních mechanismů a naplňování účelu SFDI dle zákona.

Základními organizačními útvary SFDI pro zajištění výkonu vlastní činnosti SFDI jsou dvě sekce: sekce pro správu finančních zdrojů a sekce pro realizaci zdrojů, které řídí náměstci ředitele SFDI jmenovaní ředitelem SFDI. Každá sekce sdružuje dva odbory s věcně blízkým zaměřením činností, prostřednictvím kterých komplexně zajišťuje úkoly SFDI při realizaci účelu SFDI a při tvorbě a správě finančních zdrojů SFDI.

Samostatné oddělení kontroly zajišťuje výkon kontroly užití poskytnutých finančních prostředků z rozpočtu SFDI u příjemců těchto prostředků ve smyslu § 3 odst. 2 zákona a podle zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole, ve znění pozdějších předpisů.



Personální, správní a provozně technické záležitosti SFDI, včetně výkonu správy majetku, s nímž SFDI hospodaří, zajišťuje odbor vnitřní správy, který je řízen tajemníkem SFDI. V rámci odboru vnitřní správy je začleněno samostatné oddělení správy budovy, do jehož působnosti náleží činnosti související se zabezpečením movitého a nemovitého majetku SFDI a agenda požární ochrany, bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

A unit of internal audit, that provides for performance of financial audit and inspects selectively economy, effectiveness and expediency of managing and control mechanism systems and fulfillment of the purpose of the SFDI pursuant to the Act, is in direct managing competence of the director of the SFDI.

Fundamental organizational units of the SFDI for provision of performance of the inherent activities of the SFDI are two sections: the Section of Administration of Financial Sources and the Section of Realization of Financial Sources that are managed by deputy directors of the SFDI appointed by the director of the SFDI. Each

section associates two departments with materially close scope of activities, through which are comprehensively provided for the tasks of the SFDI in realization of the purpose of the SFDI and in creation and management of financial sources of the SFDI.

Independent control division provides for exercise of control of use of financial means granted from the budget of the SFDI at the recipients of these means by course of the article 3 paragraph 2 of the Act and in compliance with the act No. 320/2001 Coll., on the Financial Control, as amended.

Personal, administrative and operation-technical matters of the SFDI, including exercise of assets administration, that is managed by the SFDI, is provided by the department of internal administration, that is managed by the secretary of the SFDI. Independent division of building administration, whose competence covers activities relating to administration of movable and immovable assets of the SFDI and agenda of fire protection, safety and protection of health work, is incorporated in the department of internal administration.

V návaznosti na usnesení č. 456 ze 49. zasedání výboru SFDI ze dne 22. února 2005 byly provedeny organizační změny. S účinností od 1. března 2005 byl zrušen odbor výkonového zpoplatnění, protože další postup prací při přípravě a zavedení výkonového zpoplatnění v České republice se rozhodlo Ministerstvo dopravy realizovat v rámci své působnosti.

Ke konci roku 2005 měl SFDI celkem 42 zaměstnanců.

K zajištění řádného chodu SFDI jsou vydávány, v souladu s obecně platnými právními předpisy, interní předpisy formou rozhodnutí ředitele SFDI a pokynů vedoucích zaměstnanců. Tyto stanovují pravidla a zásady pro zajištění účelu SFDI v zákoně stanoveném rozsahu a upravují základní vztahy, činnosti a postupy, jejichž dodržování umožňuje SFDI fungovat jako řízený, vnitřně provázaný a integrovaný systém.

V roce 2005 bylo provedeno posouzení systému managementu jakosti v rámci dozoru k vydanému certifikátu č. 654/2003 ze dne 26. května 2003 a ve “Zprávě č. D2 654/2005 o výsledku posuzování v rámci provedeného dozorového auditu systému managementu jakosti ve smyslu ČSN EN ISO 9001:2001“ bylo konstatováno, že zavedený systém managementu jakosti SFDI je v souladu s požadavky normy ČSN EN ISO 9001:2001 a nevykazuje systémové neshody a že SFDI je nadále způsobilý k držení certifikátu ve smyslu ČSN EN ISO 9001:2001.



Organizational changes were carried out pursuant to the resolution No. 456 from the 49th meeting of the Committee of the SFDI of 22 February 2005. The Department of performance payment was dissolved with the effect from 1 March 2005, because the Ministry of Transport decided to realize preparation and introduction of performance payment within its competence.

The SFDI employed 42 employees at the end of 2005.

Internal regulations in form of decisions of the director of the SFDI and instructions of the executives are issued in compliance with generally applicable legal regulations to safeguard proper functioning of the SFDI. The internal regulations set rules and principles for safeguarding the purpose of the SFDI in scope defined by the Act and determine basic relations, activities and procedures, whose observing enables the SFDI to function as a managed, inwardly linked and integrated system.

An examination of the quality management system within the supervision of the issued certificate No. 654/2003 of 26 May 2003 was carried out in 2005 and in “the Report No. D2 654/2005 on the result of the examination within the accomplished quality management system supervision audit in terms of ČSN EN ISO 9001:2001” was stated, that the established quality management system of the SFDI complies with the requirements of the ČSN EN ISO 9001:2001 standard and does not show system discrepancies and that the SFDI remains to be eligible for possessing of the certificate in terms of ČSN EN ISO 9001:2001.

Účel a příjmy SFDI

Výdajová stránka SFDI a její struktura odpovídá účelu SFDI stanovenému v § 2 zákona, podle kterého SFDI používá svých příjmů ve prospěch rozvoje, výstavby, údržby a 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.

Purpose and income of the SFDI

The expenditure side of the SFDI and its structure comply with the purpose of the SFDI set in the article 2 of the Act, according to which the SFDI uses its income for the benefit of development, construction, maintenance and modernization of roads and motorways, railways and inland waterways in this scope:

- § financing of construction, modernization, repairs and maintenance of roads and motorways,
- § providing financial contributions to construction and modernization of individual sections of roads and motorways,
- § financing of construction, modernization, repairs and maintenance of national and regional railways,
- § financing of construction and modernization of inland waterways significant for transport,
- § payment of instalments on loans and other expenditure related to debt service,
- § providing financial contributions to research and design works, studies and specialist activities aimed at construction, modernization and repairs of roads and motorways, waterways significant for transport and national and regional railways,
- § providing financial contributions to programs aimed at increasing of transport safety and accessibility of transport to persons with reduced ability of movement and orientation,
- § providing financial contributions to construction and maintenance of cycling paths,
- § operating expenses of the SFDI.

Příjmy SFDI jsou určeny v § 4 zákona takto:

- § převody prostředků z Fondu národního majetku,
- § převody výnosů silniční daně,
- § převody podílu z výnosu 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.

The income of the SFDI is set in the article 4 of the Act as follows:

- § transfers of financial means from the National Property Fund,
- § transfers of road tax revenue,
- § transfers of a share in mineral oils excise tax revenue,
- § transfers of revenues from fees for use of selected types of motorways and expressways,
- § revenues on securities and public collections organized by the SFDI,
- § loans, deposit interest, penalties, insurance benefits and other payments from individuals and legal entities,
- § contributions from the European Commission provided through corresponding European funds,
- § gifts and inheritance,
- § state budget subsidies.

Souhrnné údaje o financování SFDI v roce 2005

Rozpočet SFDI na rok 2005, schválený usnesením PSP ČR č. 1419 ze dne 15.12.2004, byl na straně příjmů sestaven ve výši 38 600 mil. Kč a na straně výdajů ve výši 36 600 mil. Kč. Rozpočtovaný přebytek ve výši 2 000 mil. Kč byl určen na krytí zálohového financování především akcí hrazených z příslušných fondů Evropské unie.

Na straně příjmů a výdajů byly dále bilancovány finanční prostředky na zálohové předfinancování akcí spolufinancovaných z fondů Evropské unie v celkové výši 6 100 mil. Kč.

Příjmová stránka rozpočtu

Příjmová stránka schváleného rozpočtu SFDI na rok 2005, bez zahrnutí prostředků na zálohové předfinancování akcí spolufinancovaných z fondů EU, byla tvořena:

- § daňovými příjmy ve výši 14 300 mil. Kč,
- § dotací z FNM ČR ve výši 24 300 mil. Kč.

Do upraveného rozpočtu příjmů SFDI na rok 2005 byla dále zahrnuta pohledávka za FNM ČR, z titulu nenaplnění rozpočtované dotace z FNM ČR v rozpočtu SFDI na rok 2004, ve výši 2 000 mil. Kč. Tato pohledávka byla v roce 2005 řádně splacena. Rozpočet příjmů byl dále upraven o dotaci ze státního rozpočtu ve výši 1 129 mil. Kč, představující vrácení finančních prostředků uvolněných

Summary Information on Financing of the SFDI in 2005

The budget of the SFDI, approved by the resolution of the Chamber of Deputies of the Czech Republic No. 1419 of 15 December 2004, was drawn up on the income side at the amount of €1 331 mil. and on the expenditure side at the amount of €1 262 mil. The budgeted surplus at the amount of €69 mil. was earmarked for pre-financing mainly of projects financed from the respective European funds.

Financial means for pre-financing of projects co-financed from the European funds at the amount of €210 mil. were further balanced on the income and the expenditure sides.

Income Side of the Budget

The income side of the approved budget of the SFDI for 2005, excluding funds for pre-financing of projects co-financed from the EU funds, was composed of:

- § tax income at the amount of €493 mil.,
- § NPF subsidy at the amount of €838 mil.

The adjusted income budget of the SFDI for 2005 further included receivables from the NPF at the amount of €69 mil. by virtue of unfulfilled budgeted NPF subsidy in the budget of the SFDI for 2004. The receivables were duly paid off in 2005. The income budget was further adjusted by a state budget subsidy at the amount of €39 mil., representing repayment of financial means released

z rozpočtu SFDI v roce 2004 na financování výstavby dálnice D8, a to zálohově do doby poskytnutí úvěru od Evropské investiční banky. V souladu s usnesením vlády č. 977 ze dne 20.7.2005 ve znění usnesení vlády č. 1243 ze dne 21.9.2005 byl posílen rozpočet SFDI na rok 2005 o částku ve výši 8 500 mil. Kč z prostředků FNM ČR. Po tomto posílení rozpočtu činila celková výše dotace FNM ČR 34 800 mil. Kč.

Do příjmové stránky rozpočtu SFDI na rok 2005 byly kromě rozpočtovaných příjmů (tj. daňové příjmy, dotace z FNM ČR a ze státního rozpočtu) zahrnuty i ostatní (nedaňové) příjmy:

- § nevyčerpané finanční prostředky, které byly konečnými příjemci dotací vráceny v rámci zúčtování a finančního vypořádání za rok 2004,
- § připsané úroky na účtech SFDI k 31.12.2005,
- § vrácené finanční prostředky z minulých období.

Rozpočtované příjmy a výdaje související se zálohovým předfinancováním akcí spolufinancovaných z fondů Evropské unie byly, na základě upřesnění potřeb konečnými příjemci, upraveny v průběhu roku na částku ve výši 5 060 mil. Kč.

Přehled příjmů rozpočtu SFDI na rok 2005 včetně jejich plnění je uveden v následující tabulce:

from the budget of the SFDI in 2004 for financing of D8 motorway construction as an advance payment until credit from the European Investment Bank was granted. The budget of the SFDI for 2005 was strengthened by the amount of € 293 mil. from NPF funds in accordance with the government resolution No. 977 of 20 July 2005 as amended by the government resolution No. 1243 of 21 September 2005. Total NPF subsidy thus increased to €1 200 mil.

Other (non-tax) income was included in the income side of the budget of the SFDI for 2005 besides the budgeted income (i.e. tax income, NPF and state budget subsidies):

- § unused financial means returned by final recipients within the annual account and financial settlement for 2004,
- § received interest on the accounts of the SFDI to 31 December 2005,
- § returned funds from previous periods.

The budgeted income and expenditure related to pre-financing of projects co-financed from the European funds were adjusted pursuant to needs specified by final recipients to the amount of €174 mil. in the course of the year.

Survey of income of the budget of the SFDI for 2005, including its fulfillment, is given in the following table:

mil. Kč / mil. €	2004	2005	2005	%	%
	skutečnost <i>actual income</i>	upravený rozpočet <i>adjusted budget</i>	skutečnost <i>actual income</i>		
	1	2	3	3/2	3/1
spotřební daň z minerálních olejů *) <i>mineral oils excise tax</i>	13 052 450	6 200 214	6 934 239	111,8%	53,1%
silniční daň <i>road tax</i>	5 514 190	5 900 203	5 183 179	87,8%	94,0%
dálniční známky <i>vignettes</i>	2 681 92	2 200 76	3 052 105	138,7%	113,8%
Daňové příjmy celkem <i>Total tax income</i>	21 247 733	14 300 493	15 169 523	106,1%	71,4%
dotace z FNM ČR <i>NPF subsidy</i>	18 000 621	34 800 1 200	34 800 1 200	100,0%	193,3%
dotace ze státního rozpočtu <i>state budget subsidy</i>	2 800 97	1 129 39	1 129 39	100,0%	40,3%
Rozpočtované příjmy <i>Budgeted income</i>	42 047 1 450	50 229 1 732	51 098 1 762	101,7%	121,5%
přijaté vratky z finančního zúčtování <i>funds returned within financial settlement</i>	50 1,7	30 1,0	30 1,0	100,0%	60,0%
ostatní (nedaňové) příjmy <i>other (non-tax) income</i>	343 11,8	x	963 33,2	x	280,8%
PŘÍJMY CELKEM <i>TOTAL INCOME</i>	42 440 1 463	50 259 1 733	52 091 1 796	103,6%	122,7%
předfinancování EU - splátky půjček <i>pre-financing – repaid loans</i>	x	5 060 174	262 9	5,2%	x
PŘÍJMY CELKEM, vč. předfinancování EU <i>TOTAL INCOME, incl. EU pre-financing</i>	42 440 1 463	55 319 1 908	52 353 1 805	94,6%	123,4%

*) Od roku 2005 snížen podíl SFDI na výnosu spotřební daně z minerálních olejů z 20 % na 9,1 % v souvislosti s přechodem financování silnic II. a III. třídy na kraje.
Share of the SFDI in mineral oils excise tax revenue decreased from 20 % to 9,1 % and class II and III roads are financed by regions since 2005.

Plnění daňových příjmů SFDI přesáhlo rozpočtované příjmy celkem o částku 869 mil. Kč (6,1 %). Rozdíly plnění daňových příjmů oproti upravenému rozpočtu byly následující:

- § převod výnosů spotřební daně z minerálních olejů +734 mil. Kč,
- § převod výnosů silniční daně -717 mil. Kč,
- § převod výnosů z poplatků za použití vybraných druhů dálnic a rychlostních silnic +852 mil. Kč.

Výdajová stránka rozpočtu

Z rozpočtu SFDI na rok 2005 bylo k 31.12.2005 uvolněno celkem 48 527 mil. Kč, z toho na zálohové předfinancování akcí spolufinancovaných z fondů EU připadá 3 385 mil. Kč. V rámci finančního zúčtování za rok 2005 byly počátkem roku 2006 vráceny na účet SFDI finanční prostředky ve výši 15 mil. Kč, takže skutečné výdaje SFDI činily 48 512 mil. Kč.

Přehled výdajů z rozpočtu SFDI z hlediska účelového určení je uveden v následující tabulce:

The actual tax income exceeded the budgeted income by € 30 mil. (6,1%). The differences between the actual and the adjusted budget were following:

- § transfer of mineral oils excise tax revenue + €25,3 mil.,
- § transfer of road tax revenue – €24,7 mil.,
- § transfer of vignettes revenue + €29,4 mil.

Expenditure Side of the Budget

€ 1 673,3 mil. was released to 31 December 2005 from the budget of the SFDI for 2005, out of which €117 mil. falls to pre-financing of projects co-financed from the EU funds. At the beginning of 2006 € 0,5 mil. was returned to the account of the SFDI within the financial settlement for 2005, so that actual expenditure of the SFDI reached €1 672,8 mil.

Survey of expenditure of the budget of the SFDI according to its purpose is given in the following table:

mil. Kč / mil. €	2004 skutečnost <i>actual expenditure</i>	2005 skutečnost <i>actual expenditure</i>	index 05/04
	1	2	2/1
Dálnice a rychlostní komunikace <i>Motorways and expressways</i>	13 945 481	16 782 579	120,3%
z toho: předfinancování EU <i>incl. pre-financing of EU funds</i>	824 28	1 506 52	182,8%
Silnice I. třídy <i>Class I roads</i>	11 920 411	11 073 382	92,9%
z toho: předfinancování EU <i>incl. pre-financing of EU funds</i>	0 0	150 5,2	x
Silnice II. a III. třídy *) <i>Class II and III roads</i>	9 311 321	1 296 45	13,9%
z toho: předfinancování EU <i>incl. pre-financing of EU funds</i>	0 0	586 20	x
Celostátní a regionální dráhy <i>National and regional railways</i>	16 194 558	18 808 649	116,1%
z toho: předfinancování EU <i>incl. pre-financing of EU funds</i>	785 27	1 079 37	137,5%
Vnitrozemské vodní cesty <i>Inland waterways</i>	312 10,8	302 10,4	96,8%
z toho: předfinancování EU <i>incl. pre-financing of EU funds</i>	0 0	64 2,2	x
Projektové práce <i>Research and design works</i>	40 1,4	24 0,8	60,0%
Bezpečnost dopravy <i>Transport safety and accessibility</i>	77 2,7	94 3,2	122,1%

Cyklostezky <i>Cycling paths</i>	70 2,4	87 3,0	124,3%
CELKEM TOTAL	51 869 1 789	48 466 1 671	93,4%

CELKEM, bez silnic II. a III. třídy <i>TOTAL, excluding class II and III roads</i>	42 558 1 468	47 170 1 627	110,8%
--	------------------------	------------------------	---------------

Aparát SFDI <i>Operating expenses of SFDI</i>	168 5,8	46 1,6	27,4%
---	-------------------	------------------	--------------

VÝDAJE CELKEM TOTAL EXPENDITURE	52 037 1 794	48 512 1 673	93,2%
--	------------------------	------------------------	--------------

*) Od roku 2005 přešlo financování silnic II. a III. třídy na kraje.
Class II and III roads are financed by regions since 2005.

Celkem byly k 31.12.2005 s konečnými příjemci dotací zesmluvněny finanční prostředky v objemu 52 256 mil. Kč, z toho na zálohové předfinancování akcí spolufinancovaných z fondů Evropské unie připadá objem 5 150 mil. Kč (vč. zesmluvněného převodu na zálohové předfinancování z roku 2004 ve výši 90 mil. Kč).

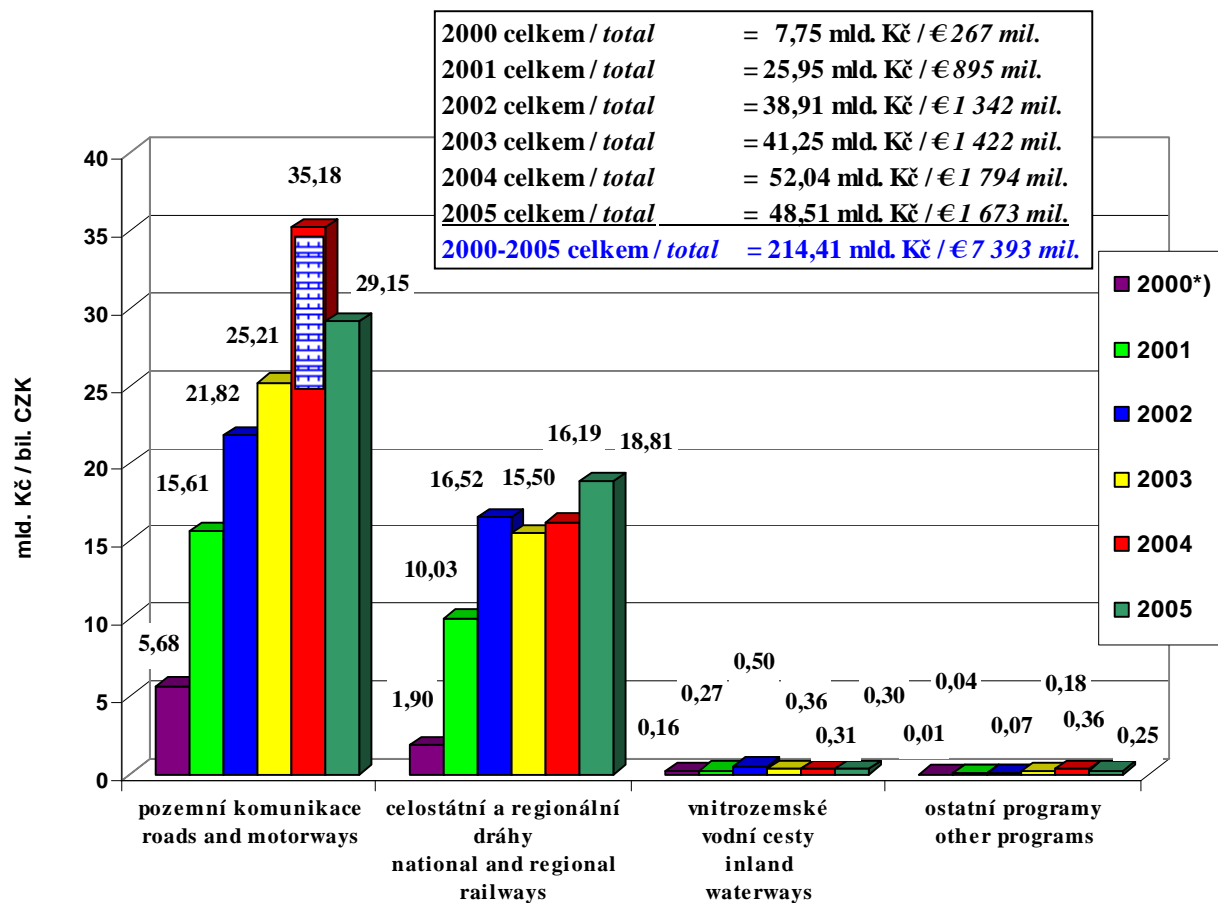
V rámci finančních prostředků uvolněných z rozpočtu SFDI na rok 2005 na zálohové předfinancování akcí spolufinancovaných z fondů Evropské unie ve výše uvedeném objemu 3 385 mil. Kč bylo v průběhu roku příjemci vráceno celkem 262 mil. Kč.

Přehled financování z rozpočtu SFDI v letech 2000 až 2005 podle jednotlivých oblastí financování je uveden v následujícím grafu:

Total amount contracted with final recipients reached € 1 802 mil. to 31 December 2005, out of which €178 mil. falls to pre-financing of projects co-financed from the European Union funds (including contracted transfer of pre-financing from 2004 at the amount of €3,1 mil.).

€9,0 mil. was returned by final recipients in the course of the year out of the amount of € 117 mil. noted above allocated for pre-financing of projects co-financed from the European Union funds from the budget of the SFDI for 2005.

Survey of financing from the budget of the SFDI in 2000-2005 according to respective fields of financing is given in the following diagram:



 silnice II. a III. třídy, od roku 2005 financované z rozpočtů krajů
class II and III roads financed by regions since 2005

*) SFDI zřízen od 1.7.2000
SFDI founded on 1 July 2000

Po odečtení výdajů na financování silnic II. a III. třídy a výdajů určených na činnost aparátu z rozpočtu SFDI v letech 2004 a 2005 dosáhly výdaje SFDI v roce 2004 částky ve výši 42,56 mld. Kč a v roce 2005 částky 47,17 mld. Kč, což znamená nárůst o 11 %.

Na akce financované z rozpočtu SFDI byly vloženy také finanční prostředky z dalších zdrojů v celkové výši 10 106 mil. Kč. Celkem tak byly do dopravní infrastruktury na akcích jmenovitě uvedených v rozpočtu SFDI v roce 2005 vloženy a proinvestovány finanční prostředky v úhrnné výši 58 310 mil. Kč (po očištění refundovaných finančních prostředků v průběhu roku 2005 z příslušných fondů EU ve výši 262 mil. Kč). Struktura výše uvedených zdrojů je v následující tabulce:

Expenditure on financing of class II and III roads and expenditure on operating expenses from the budget of the SFDI in 2004 and 2005 being excluded, the expenditure of the SFDI reached € 1 468 mil. in 2004 and €1 627 mil. in 2005, which represents increase by 11%.

The projects financed from the budget of the SFDI were financed also from other sources at the amount of € 348 mil. Transport infrastructure projects enumerated in the budget of the SFDI were thus altogether financed at the amount of €2 011 mil. (adjusted for the returned financial means from the respective EU funds in the course of 2005 at the amount €9,0 mil.). Structure of the resources noted above is given in the following table:

mld. Kč / mil. €	2002	2003	2004	2005¹⁾
SFDI	38,88	41,21	51,87	48,20
SFDI	1 341	1 421	1 789	1 662
Spolufinancující zdroje celkem²⁾	7,57	9,36	9,58	10,11
Total co-financing sources	261	323	330	349
v tom: Zdroje z EU	0,37	0,7	0,74	0,46
incl.: EU sources	12,8	24,1	25,5	15,9
Úvěry (EIB+komerční)	6,9	8,05	7,92	8,16
Credits (EIB+commercial)	238	278	273	281
Ost. zdroje příjemců	0,3	0,61	0,92	1,49
Other sources of recipients	10,3	21,0	31,7	51,4
CELKEM	46,45	50,57	61,45	58,31
TOTAL	1 602	1 744	2 119	2 011

- 1) V roce 2005 jsou výdaje SFDI očištěny o refundované finanční prostředky z příslušných fondů EU, které byly z rozpočtu SFDI na rok 2005 předfinancovány. Tyto finanční prostředky jsou uvedeny ve zdrojích EU jako jejich reálné čerpání.
Expenditure of the SFDI in 2005 is adjusted for the returned financial means from the respective EU funds, that were pre-financed from the budget of the SFDI for 2005. These financial means are included in the EU sources as their actual drawing.
- 2) V letech 2004 a 2005 není zahrnuto financování výstavby dálnice D47, které probíhalo přímo ze státního rozpočtu.
Financing of D47 motorway construction in 2004 and 2005, having been realized directly from the state budget, is not included.

Významné akce v roce 2005

Dálnice D1 Praha – Brno – Přerov – Lipník nad Bečvou, jejíž celková délka je 297 km, z toho v provozu je 247 km. Nejdelším

stavebním úsekem v roce 2005 byl úsek Vyškov – Mořice v délce 16,1 km, který byl dne 24. října 2005 zprovozněn. Stavba zahrnuje tři výjezdy, středisko správy a údržby dálnice, areál Policie ČR, 120 stavebních objektů a 7 protihlukových stěn v celkové délce přes pět kilometrů.

Bylo postaveno celkem 22 mostních objektů o celkové délce cca 1,3 km. Současně byl v roce 2005 zprovozněn další úsek dálnice D1, a to Mořice – Kojetín, I. etapa v délce 15 km, který je ukončen provizorním sjezdem na silnici I/47

u Vrchoslavic. Stavba dálnice D1 má vazbu jak na výstavbu dálnice D47, tak i na rychlostní silnice R55 a R49 a tím i na dopravní napojení celé východní části ČR.



Important Projects in 2005

D1 Motorway Praha – Brno – Přerov – Lipník nad Bečvou is of total length of 297 km, of which 247 km are in operation. The section

Vyškov – Mořice of length 16,1 km, put into operation on 24 August 2005, was the longest construction section in 2005. The construction encompasses three exits, a center of administration and maintenance of the motorway, premises of the Police of the Czech Republic, 120 construction objects and 7 sound protection barriers in total length of over 5 km. Total of 22 bridge objects in total length of c. 1,3 km was constructed. Another D1 motorway section (Mořice-Kojetín, the 1st phase) in length of 15 km, terminated by a temporary slip-road to I/47 road at Vrchoslavice, was also put into operation in 2005. Construction of D1 motorway is linked both to the construction of D47 motorway

and R55 and R49 expressways and thus also to transport connection of the whole eastern part of the Czech Republic.

Dálnice D8 Praha - Ústí n. L. - státní hranice ČR/SRN je připravena podle koncepce rozvoje dopravních sítí schválené vládou ČR.

Dálnice je z velké části zprovozněna. V současnosti chybí ještě dva úseky k tomu, aby dálnice D8 vedla z Prahy až na hranice s Německem. Jedná se o úsek přes CHKO České Středohoří (stavba 0805) a od Ústí nad Labem k německým hranicím (stavba 0807).

V červnu 2005 došlo k proražení tunelu Libouchec na stavbě dálnice D8 mezi Ústím n. L. a Německem. Tunel bude dlouhý 535 m, ražené části jsou dlouhé 380 a 480 m. Kromě tunelu Libouchec je součástí stavby 0807 i budoucí nejdelší tunel Panenská (2 km).

Program 327 220 Výstavba dálnice D8 Trmice – st. hranice ČR/SRN byl zařazen do programů EU a některé stavby jsou spolu-financovány z úvěrů z Evropské investiční banky.



D8 Motorway Praha – Ústí n.L. – state borders with Germany is prepared in compliance with the conception of transport networks

development approved by the government of the Czech Republic. The motorway is from major part in operation. Currently are still two sections missing for the D8 motorway to run from Prague to German borders. These are a section across the protected landscape area Czech Middlemountains (construction 0805) and a section from Ústí nad Labem to German borders (construction 0807).

Tunnel Libouchec was cut in June 2005 as a part of construction of D8 motorway between Ústí n.L. and Germany. The tunnel will be 535 m long, the sections cut are 380 and 480 m long. The longest tunnel Panenská (2 km) is also a part of the 0807 construction besides the tunnel Libouchec.

The program 327 220 Construction of D8 motorway Trmice – state borders with Germany was included in EU programs and some constructions are co-financed from the European Investment Bank credits.

Rychlostní silnice R35 Hrádek n. N. – Liberec – Hradec Králové –

Olomouc – Valašské Meziříčí – hranice Slovenska je jednou z nejvýznamnějších páteřních komunikací v ČR. Má úzkou vazbu na rychlostní silnici R10, dálnici D11, rychlostní silnici R46 a dálnici D47. Část je již provozována (Mohelnice – Olomouc), další část je ve výstavbě. V prosinci 2005 byla uvedena do provozu stavba Bílý Kostel – Liberec (6,84 km). Práce budou pokračovat i v roce 2006, kdy by měla být dokončena stavba MÚK Stráž nad Nisou.



R35 Expressway Hrádek n.N. – Liberec – Hradec Králové –

Olomouc – Valašské Meziříčí – borders with Slovakia is one of the most important backbone roads in the Czech Republic. It is closely linked to R10 expressway, D11 motorway, R6 expressway and D47 motorway. One part is already in operation (Mohelnice – Olomouc), another one is in construction. The section Bílý Kostel – Liberec (6,84 km) was put into operation in December 2005. The works will continue also in 2006, when construction of flyover junction Stráž nad Nisou should be finished.

Optimalizace traťového úseku Břeclav – státní hranice

Jedná se o rekonstrukci 11 km dvoukolejné železniční trati mezi Břeclaví a Lanžhotem až ke státní hranici ČR/SR na rychlost 160 km/h, včetně zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, železničního spodku a svršku, mostů, pozemních objektů, trakčního vedení a silnoproudých zařízení. Celkové investiční náklady stavby jsou 1 742 400 tis. Kč a v roce 2005 byly z rozpočtu SFDI prostavěny investiční prostředky poskytnuté v úhrnné výši 613 118 tis. Kč, včetně předfinancování ve výši 90 000 tis. Kč na zdroje z fondu Trans-European Network for Transport (TEN-T). Akce bude dokončena v roce 2007.



Optimalization of railway section Břeclav - state borders

The project concerns reconstruction of 11 km of a double-line railway between Břeclav and Lanžhot to as far as state border with Slovakia for speed of 160 km/h, including security and communications equipment, railway sub- and superstructure, bridges, ground objects, traction mains and heavy-current equipment. Total investment construction costs are € 60 083 th. and €21 142 th. of investment means from the budget of the SFDI was used for the construction in 2005, including pre-financing of Trans-European Network for Transport (TEN-T) fund at the amount of € 3 103 th. The project will be completed in 2007.

Optimalizace trati Zábřeh – Krasíkov

Jedná se o optimalizaci 14,636 km dlouhého úseku dvoukolejné železniční trati. Stavba zahrnuje rekonstrukci dvou mezistaničních úseků, dvou železničních stanic - Hoštejn a Zábřeh na Moravě a jedné zastávky - Lupěné. Součástí stavby jsou rovněž dvě významné přeložky trati v délkách 1 800 m a 2 570 m a tři tunely v souhrnné délce 964 m, z nichž tunel Malá Huba byl v roce 2005 zprovozněn. Cílem optimalizace je zvýšení traťové rychlosti na rychlost 120 km/h pro klasické soupravy. Součástí prací je i rozsáhlá modernizace žel. uzlu Zábřeh na Moravě. Celkové investiční náklady stavby jsou 4 314 458 tis. Kč. V roce 2005 byly prostavěny investiční prostředky v úhrnné výši 1 499 611 tis. Kč, z toho předfinancování dotací z Kohezního fondu EU činilo 678 194 tis. Kč. Stavba bude ukončena v roce 2007.



Optimalization of railway section Zábřeh – Krasíkov

The project concerns optimalization of a 14,636 km long double-line railway section. The construction involves reconstruction of two inter-station sections, of two railway stations – Hoštejn and Zábřeh na Moravě and of one railway stop – Lupěné. Two important shiftings of tracks in length of 1 800 m and 2 570 m and three tunnels in total length of 964 m, of which the tunnel Malá Huba was put into operation in 2005, are also part of the construction. The aim of the optimalization is to increase track speed to 120 km/h for common train sets. Extensive modernization of rail junction Zábřeh na Moravě is also part of the works. Total construction investment costs are €148 774 th. Investment means at the amount of €51 711 th. were used for the construction in 2005, out of which pre-financing of EU Cohesion Fund grants reached €23 386 th. The construction will be completed in 2007.

Modernizace trati Červenka – Zábřeh (1. část)

Stavba 24,4 km dlouhého úseku byla zahájena v roce 2005. Modernizace úseku obsahuje 4 stanice (Červenka, Moravičany, Mohelnice a Lukavice na Moravě). Její dokončení je plánováno na rok 2008. Stavba začala v roce 2005 přestavbou stanice Mohelnice a přilehlého traťového úseku do Moravičan. Traťový úsek bude moci být po celé délce projížděn rychlostí 130 - 160 km/h klasickými soupravami. V roce 2005 byly na 1. část toho úseku s celkovými investičními náklady 565 853 tis. Kč prostavěny investiční prostředky ve výši 318 858 tis. Kč.



Modernization of railway section Červenka – Zábřeh (1st phase)

Construction of a 24,4 km long section was launched in 2005. Modernization of the section involves 4 stations (Červenka, Moravičany, Mohelnice and Lukavice na Moravě). Its completion is planned for 2008. The construction began in 2005 by reconstruction of Mohelnice station and of the adjoining railway section to Moravičany. It will be possible to pass the section at speed of 130-160 km/h by common train sets. Investments means at the amount of €10 995 th. were used for the first part of the section with total costs of €19 512 th. in 2005.

Rozšíření plavební dráhy Labe km 103-108,3

Cílem stavby je zlepšení technických parametrů na Labi v úseku Chvaletice – Přelouč na minimální parametry V.a třídy evropské klasifikace vodních cest, které odpovídají parametrům provozované labské vodní cesty Mělník – Chvaletice.

Trasa plavební dráhy je vedena ve stávajícím korytě řeky Labe. V uvažovaném úseku úprav je koryto dostatečně široké, aby umožnilo úpravy k zajištění dvouodního provozu až do km 106,071. V následujícím úseku délky 2,3 km poměry již neumožňují vybudovat dvouodní dráhu a proto je zde navržen pouze jednolodní profil s výhybnami.



Extension of the fairway on the river Labe in 103-108,3 km

The aim of the construction is to improve technical parameters on the river Labe in the section Chvaletice – Přelouč, at least to parameters of V.a category of the European classification of waterways, that comply with parameters of the operated waterway Labe between Mělník – Chvaletice.

The fairway route is led in the existing watercourse of the river Labe. The watercourse is wide enough in the section considered for adjustments to enable adjustments that would safeguard two-way operation up to km 106,071. The situation does not allow for building of a two-way fairway in the successive 2,3 km long section, that is why only one-way operation with shunting loops is proposed.

Přístav Děčín - Rozbělesy - povodňová ochrana

Projekt je spolufinancován Evropskou unií z Evropského regionálního rozvojového fondu prostřednictvím Operačního programu infrastruktura. Cílem stavby je ochrana a vyvazování plavidel za velkých vod a bezpečnost vlastních plavidel v chráněném přístavu, hlídkujícího personálu na plavidlech a bezpečnost staveb nacházejících se v korytě vodního toku a v jeho bezprostřední blízkosti.



Port Děčín – Rozbělesy – flood protection

The project is co-financed by the European union from the European Regional Development Fund through the Operational Programme Infrastructure. The aim of the construction is protection and untying of vessels by high water levels and security of vessels in a protected port, of patrolling staff on the vessels and security of constructions in the watercourse and in its immediate vicinity.

Úplná verze výroční zprávy za rok 2005 a výroční zprávy za roky 2001-2004 jsou k dispozici na www.sfdi.cz.

Příjmy i výdaje SFDI jsou realizovány v českých korunách. Pro přepočítání na eura byl použit směnný kurz 29 Kč/EUR.

Full version of the Annual Report 2005 and Annual Reports 2001-2004 are available at www.sfdi.cz (only in Czech language).

Both income and expenditure of the SFDI are realized in CZK. Exchange rate 29 CZK/EUR was used for conversion in this document.