

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Přístup ke strukturálním fondům EU v rámci financování dopravních systémů

Tomáš Mikas

Bakalářská práce

2009

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky  
Akademický rok: 2008/2009

## **ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE**

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Tomáš MIKAS**  
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**  
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**

Název tématu: **Přístup ke strukturálním fondům EU v rámci financování  
dopravních systémů**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Členství České republiky v EU
2. Strukturální fondy EU
3. Operační program doprava (2007 - 2013)
4. Regionální operační program NUTS II Jihozápad (2007 - 2013)
5. Zhodnocení možností čerpání finančních prostředků z jednotlivých zdrojů

Závěr

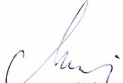
Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí**  
Rozsah pracovní zprávy: **40 - 50 stran**  
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**  
Seznam odborné literatury:  
**dle pokynů vedoucí práce**

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Nina Kudláčková, Ph.D.**  
Katedra dopravního managementu, marketingu  
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **28. listopadu 2008**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **1. června 2009**

  
prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.  
děkan

L.S.

  
prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 28. listopadu 2008

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 22. 5. 2009



Tomáš Mikas

Na tomto místě bych chtěl poděkovat paní Ing. Nině Kudláčkové, Ph.D. za ochotu a čas, které mi věnovala při poskytování informací a rad nezbytných pro zpracování bakalářské práce.

## **ANOTACE**

Bakalářská práce se zabývá spolufinancováním dopravních systémů České republiky z rozpočtu EU prostřednictvím vybraných fondů EU. V teoretické části je rozebráno členství České republiky v EU a problematika strukturálních fondů a Fondu soudržnosti. V analytické části jsou rozebrány dva vybrané operační programy – Operační program Doprava a Regionální operační program NUTS II Jihozápad. V závěrečné kapitole jsou oba tyto programy zhodnoceny a porovnány.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

financování dopravy, operační program, strukturální fondy, Fond soudržnosti

## **TITLE**

Access to the EU structural funds within the frame of financing transport systems

## **ANNOTATION**

The bachelor thesis deals with the transport systems in the Czech Republic, which are co-financed from the EU budget through selected structural funds. The theoretical part of the thesis deals with the membership of the Czech Republic in the EU and the problems of structural funds and the Cohesion Fund. The practical part analyses two Operational Programmes – Operational Programme Transport and Regional Operational Programme NUTS II Southwest. Both of these programmes are assessed and compared in the final chapter.

## **KEYWORDS**

transport financing, operational programme, structural funds, Cohesion Fund

# Obsah

<b>Úvod</b> .....	<b>9</b>
<b>1 Členství České republiky v EU</b> .....	<b>11</b>
1.1 Vstup České republiky do EU .....	11
1.1.1 Historie EU .....	11
1.1.2 Historie České republiky před vstupem do EU .....	17
1.2 Pozice České republiky v EU .....	18
1.3 Přínos pro Českou republiku v podobě přístupu k fondům EU .....	20
<b>2 Strukturální fondy EU</b> .....	<b>22</b>
2.1 Programové období 2007 – 2013 .....	22
2.1.1 Operační programy .....	24
2.1.2 Evropský fond pro regionální rozvoj .....	25
2.1.3 Evropský sociální fond .....	26
2.1.4 Fond soudržnosti .....	26
2.2 Regionální politika EU .....	27
2.2.1 Klíčové strategické programové dokumenty regionální politiky EU .....	28
2.2.2 Regionální politika České republiky v rámci EU .....	29
2.2.3 Cíle regionální politiky EU v programovém období 2007 – 2013 aplikované na prostředí České republiky .....	31
<b>3 Operační program Doprava (2007 – 2013)</b> .....	<b>34</b>
3.1 Správa Operačního programu Doprava .....	34
3.1.1 Státní fond dopravní infrastruktury .....	35
3.2 Financování Operačního programu Doprava .....	36
3.2.1 Postup financování projektů v rámci Operačního programu Doprava .....	37
3.3 Projekty financované z Operačního programu Doprava .....	38
3.3.1 Prioritní osa 1: Modernizace železniční sítě TEN-T .....	39
3.3.2 Prioritní osa 2: Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T .....	40
3.3.3 Prioritní osa 3: Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T .....	41
3.3.4 Prioritní osa 4: Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T .....	41
3.3.5 Prioritní osa 5: Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze .....	42
3.3.6 Prioritní osa 6: Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy .....	42
3.3.7 Prioritní osa 7: Technická pomoc OP Doprava .....	43
3.4 Žádosti o podporu .....	45

3.4.1	Informace pro žadatele Operačního programu Doprava .....	46
3.4.2	Informace pro příjemce Operačního programu Doprava .....	46
3.5	Projekty Operačního programu Doprava.....	47
<b>4</b>	<b>Regionální operační program NUTS II Jihozápad (2007 – 2013).....</b>	<b>49</b>
4.1	Správa Regionálního operačního programu NUTS II Jihozápad .....	49
4.2	Financování Regionálního operačního programu NUTS II Jihozápad .....	50
4.2.1	Postup financování projektů v rámci Regionálního operačního programu NUTS II Jihozápad .....	51
4.3	Projekty financované z Regionálního operačního programu NUTS II Jihozápad .....	52
4.3.1	Prioritní osa 1: Dostupnost center .....	52
4.3.2	Prioritní osa 2: Stabilizace a rozvoj měst a obcí.....	54
4.3.3	Prioritní osa 3: Rozvoj cestovního ruchu .....	55
4.3.4	Prioritní osa 4: Technická pomoc .....	56
4.4	Žádosti o podporu .....	58
4.4.1	Informace pro žadatele Regionálního operačního programu NUTS II Jihozápad .....	58
4.4.2	Informace pro příjemce Regionálního operačního programu NUTS II Jihozápad .....	59
4.5	Projekty Regionálního operačního programu NUTS II Jihozápad.....	59
<b>5</b>	<b>Zhodnocení možností čerpání finančních prostředků z jednotlivých zdrojů .....</b>	<b>60</b>
5.1	Hodnocení Operačního programu Doprava.....	60
5.1.1	Hodnocení stavu čerpání prostředků EU v rámci Operačního programu Doprava z hlediska prioritních os.....	60
5.1.2	Hodnocení stavu čerpání prostředků EU v rámci Operačního programu Doprava z hlediska příjemců.....	63
5.1.3	Hodnocení stavu čerpání prostředků EU v rámci Operačního programu Doprava z hlediska oblastí realizace projektů.....	64
5.2	Hodnocení Regionálního operačního programu NUTS II Jihozápad.....	66
5.3	Vyhodnocení možností čerpání finančních prostředků z jednotlivých zdrojů .....	68
<b>Závěr .....</b>	<b>72</b>	
<b>Použitá literatura .....</b>	<b>74</b>	
<b>Seznam tabulek .....</b>	<b>76</b>	
<b>Seznam obrázků.....</b>	<b>77</b>	
<b>Seznam zkratk.....</b>	<b>78</b>	
<b>Seznam příloh .....</b>	<b>80</b>	



# Úvod

Téma mé bakalářské práce „Přístup ke strukturálním fondům EU v rámci financování dopravních systémů“ jsem si zvolil proto, že si myslím, že toto téma je, vzhledem k poměrně čerstvému členství České republiky v Evropské unii, aktuální a hlavně dosti podstatné z hlediska ekonomického růstu a rozvoje naší země.

Jakožto občan jednoho ze současných sedmadvaceti členských států EU mě zajímá, jaké přínosy mohou z tohoto členství plynout našemu státu. Proto bude práce zaměřena na přístup k výše zmíněným fondům z pohledu České republiky.

Cílem této práce je zhodnocení možností čerpání finančních prostředků z rozpočtu EU na financování dopravních systémů České republiky, a to prostřednictvím dvou vybraných operačních programů – Operačního programu Doprava a Regionálního operačního programu NUTS II Jihozápad.

První kapitola práce je zaměřena na teoretickou část problematiky týkající se vlastního členství České republiky v Evropské unii. Je zde popsána historie samotné Evropské unie a také historie naší země před přistoupením České republiky k Evropské unii. Dále je v této kapitole stručně nastíněna současná pozice České republiky vzhledem k EU a také přínos plynoucí ze členství České republiky v EU v souvislosti s přístupem ke strukturálním fondům.

V další kapitole teoretické části práce je rozebrána problematika strukturálních fondů Evropské unie jako možných zdrojů financí, ke kterým má Česká republika přístup, ať už se jedná o čerpání finančních prostředků z těchto fondů či z Fondu soudržnosti, jenž sice mezi strukturálními fondy přímo nepatří, avšak velice úzce s nimi souvisí a je především v oblasti dopravy neméně významný.

Dále je již práce zaměřena na dva vybrané operační programy. Třetí kapitola se zabývá prvním z nich, Operačním programem Doprava, a to zejména s ohledem na přístup k finančním zdrojům a možnostem jejich čerpání v rámci jednotlivých prioritních os a jim příslušných oblastí podpory. Také je zde stručně popsán praktický přístup k žádostem o finanční podporu v rámci tohoto operačního programu.

Čtvrtá kapitola, jež je zaměřena na druhý vybraný operační program, Regionální operační program NUTS II Jihozápad, se zabývá problematikou konkrétní územní oblasti České republiky zvané Jihozápad. Obdobně jako v předešlé kapitole je zde rozebrán

především přístup k finančním zdrojům a možnostem jejich čerpání v rámci jednotlivých prioritních os. Jelikož se tento operační program na rozdíl od Operačního programu Doprava zabývá i jinými oblastmi než je doprava, jsou v rámci jeho prioritních os rozebrány podrobněji pouze ty oblasti podpory, jež s financováním dopravních systémů alespoň částečně souvisí. Rovněž je zde stručně popsán praktický přístup k žádostem o finanční podporu v rámci tohoto operačního programu.

Poslední kapitola je zaměřena na vlastní zhodnocení možností čerpání finančních prostředků z rozpočtu Evropské unie na financování dopravních systémů České republiky prostřednictvím Operačního programu Doprava a Regionálního operačního programu NUTS II Jihozápad. Především se jedná o srovnání z hlediska již vyčerpaných a stále ještě volných finančních prostředků k jednotnému datu 31. prosince 2008.

# 1 Členství České republiky v EU

## 1.1 Vstup České republiky do EU

Česká republika (dále ČR) vstoupila, spolu s dalšími devíti státy, do Evropské unie (dále EU) 1. května 2004, čímž se počet členů tohoto společenství rozšířil na 25. V současné době tvoří Evropskou unii 27 členských států<sup>1</sup> s přibližným počtem 495 milionů obyvatel<sup>2</sup> (zhruba 7,4 % celkové světové populace), sdílejících v rámci této unie společné politiky. Toto společenství však nevzniklo ze dne na den z popudu několika málo státníků evropských zemí, ale předcházelo tomu zejména historický vývoj Evropy. Rovněž přistoupení České republiky do EU předcházely historické události, jež měly vliv na tento, z pohledu mezinárodních vztahů významný, mezník v dějinách naší země.

### 1.1.1 Historie EU

Myšlenky týkající se sjednocené Evropy jsou velmi staré, objevovaly se již ve středověku. Například český král Jiří z Poděbrad se během období své vlády (1458 – 1471) pokoušel o vytvoření jakéhosi mírového společenství evropských zemí. „Tehdejšímu papeži Piovi II. čelil rozsáhlými projekty, které měly za cíl nedopustit izolaci českého státu a oslabit tehdejší mezinárodní vliv papežské kurie.“<sup>3</sup> Kupříkladu text návrhu na zřízení institucí, připomínajících svým způsobem novověké projekty typu dnešních Organizace spojených národů, Rady bezpečnosti a Evropských společenství, se nesetkal s pozitivním ohlasem. Při jednání s českou delegací jej odmítl i francouzský král Ludvík XI. (vládl 1461 – 1483), v něhož vkládal Jiří určité naděje.“<sup>4</sup> Tyto a jiné snahy však byly neúspěšné, a tak realizace myšlenek týkajících se integrace Evropy musela vyčkat do období dvou zatím největších a nejkrvavějších konfliktů, jaké Evropa, a v podstatě i celý svět, poznaly.

---

<sup>1</sup> Česká republika, Belgické království, Bulharská republika, Dánské království, Estonská republika, Finská republika, Francouzská republika, Irsko, Italská republika, Kyperská republika, Litevská republika, Lotyšská republika, Lucemburské velkovévodství, Maďarská republika, Republika Malta, Spolková republika Německo, Nizozemské království, Polská republika, Portugalská republika, Rakouská republika, Rumunsko, Řecká republika, Slovenská republika, Slovinská republika, Španělské království, Švédské království, Spojené království Velké Británie a Severního Irska (toto jsou oficiální názvy členských států EU, dále budou v práci spíše užívány názvy běžně používané, tedy např. Francie, Německo, Velká Británie apod.)

<sup>2</sup> Neternity Group. *Euroskop.cz - Evropská unie* [online]. c2008, 14. 4. 2009 [cit. 2009-04-17]. Dostupný z WWW: <<http://www.euroskop.cz/8/sekce/evropska-unie/>>.

<sup>3</sup> Papežský dvůr, papežská stolice

<sup>4</sup> ČORNEJ, Petr, et al. *Dějiny země Koruny české I.* 1. vyd. Praha : Paseka, 1992. 303 s. ISBN 80-85192-29-2. s. 183

„I. světová válka vznikla v roce 1914 jako kontinentálně globální selhání politiky. Bylo však opět na sféře politiky, aby tuto novou situaci poznala a vytvořila hráze a regulativy, které by znemožnily, aby se podobné katastrofy opakovaly.“<sup>5</sup> Vítězství států Dohody<sup>6</sup> v této válce (1914 – 1918) vedlo k sepsání Versailleské smlouvy<sup>7</sup>, jež oficiálně ukončila tuto válku. Období míru v Evropě však nemělo příliš dlouhého trvání, jelikož politická sféra opět selhala. „Svědčí o tom i ta skutečnost, že za jiných, ale v mnohém velmi podobných okolností došlo v letech 1939 – 1945 k ještě krvavější repríze předešlé války, tedy k II. světové válce.“<sup>8</sup>

Bylo tedy zřejmé, že II. světová válka byla přímým důsledkem chyb, kterých se dopustily vítězné mocnosti po I. světové válce, a proto politici poválečné generace usilovali o to, aby se stejné chyby neopakovaly, aby poražené Německo nebylo opět izolováno. Krátce po ukončení této války se tedy politici zainteresovaných států navracejí k myšlenkám spojené Evropy z důvodu zajištění míru a bezpečnosti, avšak zprvu se nedaří prosadit představy o tom, že dalšímu možnému krveprolití se dá zabránit jedině politickým sjednocením kontinentu.

Z prvních pokusů orientovaných zprvu na obranu vzešla Západní unie,<sup>9</sup> jež byla nasměrována proti možnému opětovnému vzniku německé agresivity. Později, po přistoupení Itálie a Spolkové republiky Německo (dále SRN),<sup>10</sup> byla Západní unie přeměněna na dodnes existující Západoevropskou unii (ZEU). Dalším pokusem byl vznik Organizace pro evropskou hospodářskou spolupráci (OEEC) v dubnu roku 1948, jejímž úkolem byla koordinace rozdělování finanční pomoci Marshallova plánu.<sup>11</sup> Po splnění tohoto úkolu byla 30. září 1961 přeměněna na Organizaci pro hospodářskou spolupráci a rozvoj (dále OECD) rovněž fungující do dnešní doby.

Skutečný zvrat v evropských integračních snahách však přichází až v podobě návrhu tehdejšího francouzského ministra zahraničí Roberta Schumana. Ten představil veřejnosti dne 9. května 1950 plán hlubší spolupráce v oblasti trhu těžkého průmyslu, tzv. „Schumanův plán“, jež vypracoval spolu s tehdejším předsedou francouzského Vysokého plánovacího

---

<sup>5</sup> MENCL, Vojtěch, et al. *Křížovatky 20. století*. 1. vyd. Praha : Naše vojsko, 1990. 400 s. ISBN 80-206-0180-5. s. 60

<sup>6</sup> Francie, Velká Británie a Spojené státy americké (dále USA)

<sup>7</sup> Na Pařížské mírové konferenci v roce 1919

<sup>8</sup> MENCL, Vojtěch, et al. *Křížovatky 20. století*. 1. vyd. Praha : Naše vojsko, 1990. 400 s. ISBN 80-206-0180-5. s. 26

<sup>9</sup> Vojensko-politický blok Belgie, Francie, Lucemburska, Nizozemska a Velké Británie, jež vznikl na základě Bruselského paktu 17. března 1948

<sup>10</sup> Dnešní Spolková republika Německo bez tehdejší Německé demokratické republiky, která byla po poválečném oddělení od SRN s ní zpět sjednocena až 3. října 1990

<sup>11</sup> Program hospodářské pomoci USA válkou poznamenaným státům Evropy

úřadu Jeanem Monnetem. Plán se setkal s kladnou odezvou a na základě toho byla 18. dubna 1951 Belgií, Francií, Itálií, Lucemburskem, Nizozemskem a SRN podepsána Pařížská smlouva zakládající Evropské společenství uhlí a oceli (dále ESUO), nazývané též Montánní unie, jež zahájilo svou činnost 23. července 1952. ESUO tedy mělo skrze tento společný trh přispívat k ekonomickému rozvoji, růstu zaměstnanosti a životní úrovně a racionalizaci výroby členských států. A časem se ukázalo, že ESUO skutečně své cíle naplňuje.

„Jelikož Velká Británie nebyla válkou poznamenána tolik, jako jiné evropské země, a také jí připadalo ESUO příliš nadnárodní, svou účast zatím odmítla.“<sup>12</sup> S myšlenkou volného trhu se však také ztotožňovala, takže na základě smlouvy podepsané 4. ledna 1960 ve Stockholmu založila 3. května 1960 spolu s Dánskem, Norskem, Portugalskem, Rakouskem a Švýcarskem Evropské sdružení volného obchodu (dále ESVO) jako alternativu pro ty státy, které buď nemohly z nějakého důvodu vstoupit do ESUO anebo nechtěly.

Vzhledem k úspěšnému fungování ESUO a objevujícím se obavám o další osud integrace byly zeměmi Beneluxu<sup>13</sup> předloženy ostatním členům ESUO dne 20. května 1955 návrhy na další rozvoj integrace v podobě rozšíření režimu platného pro uhlí a ocel i na další hospodářské oblasti. Výsledkem bylo přijetí dvou tzv. Římských smluv, zakládajících Evropské hospodářské společenství (dále EHS) a Evropské společenství atomové energie (dále Euratom), jež byly tzv. „šestkou“<sup>14</sup> podepsány 25. března 1957 a v platnost vstoupily od začátku následujícího roku (od 1. ledna 1958 také zahájila svou činnost Evropská investiční banka). „Hlavním smyslem EHS byl vznik společného trhu založeného na celní unii a čtyřech svobodách – volný pohyb zboží, služeb, kapitálu a osob, tedy naprostá svoboda uvnitř Společenství kompenzovaná ochrannými bariérami na jeho hranicích.“<sup>15</sup> U Euratomu to byla podpora atomového výzkumu a dohled na bezpečnost atomových zařízení. „V té době se také začaly formovat sektorální politiky, zprvu v zemědělství, zahraničním obchodě a dopravě.“<sup>16</sup> Tato doba byla velice významná z hlediska vzniku strukturálních fondů. Součástí smlouvy o EHS bylo totiž mimo jiné založení prvního strukturálního fondu, a to Evropského sociálního fondu.

---

<sup>12</sup> BARTÁK, Karel. *Průvodce Evropskou unií*. 1. vyd. Praha : Ediční oddělení Ústavu mezinárodních vztahů, 1999. 88 s. ISBN 80-85865-74-6. s. 10 – 11

<sup>13</sup> Belgie, Nizozemsko, Lucembursko

<sup>14</sup> Šest zakládajících států ESUO – Belgie, Francie, Itálie, Lucembursko, Nizozemsko, SRN

<sup>15</sup> BARTÁK, Karel. *Průvodce Evropskou unií*. 1. vyd. Praha : Ediční oddělení Ústavu mezinárodních vztahů, 1999. 88 s. ISBN 80-85865-74-6. s. 12

<sup>16</sup> BARTÁK, Karel. *Průvodce Evropskou unií*. 1. vyd. Praha : Ediční oddělení Ústavu mezinárodních vztahů, 1999. 88 s. ISBN 80-85865-74-6. s. 12

V roce 1961 vznikl Evropský záruční a orientační fond (rovněž nazýván Evropský zemědělský garanční a podpůrný fond), což byl další ze strukturálních fondů EU. Oddělení orientace bylo založeno v roce 1962 a v roce 1964 se z něho vyčlenilo záruční oddělení.

I přesto, že měla všechna tři vzniklá společenství stejnou členskou základnu a instituce založené na stejném principu, byly tyto instituce pro každé společenství zatím samostatné. Změna přišla až v podobě tzv. Slučovací smlouvy. „Na jejím základě ze dne 8. dubna 1965 vznikly společné orgány pro Evropské atomové společenství, Evropské společenství uhlí a oceli a Evropské hospodářské společenství. Dne 1. července 1967 vstoupila v platnost Smlouva o zřízení společné Rady a společné Komise Evropských společenství. Evropský parlament a Evropský soudní dvůr byly od založení EHS a Evropského atomového společenství příslušné pro všechna tři společenství.“<sup>17</sup>

V polovině roku 1968 mezi sebou členské státy Evropských společenství (dále ES)<sup>18</sup> zrušily cla na dovoz zboží, čímž poprvé umožnily volný přeshraniční obchod v rámci ES. Na dovoz zboží z okolních států byla od této doby ukládána jednotná cla. Těmito kroky tedy vznikla v rámci ES tzv. „celní unie“, čímž se oživily obchodní vztahy jak vnitřní, tedy mezi členskými státy ES, tak vnější, tedy mezi ES a ostatními státy.

1. ledna 1973 je poprvé v historii rozšířena členská základna ES. Po složitých jednáních přistoupily Dánsko, Irsko a také Velká Británie. Norsko i přesto, že jeho vláda vstup vyjednala, po vůli svých obyvatel vyjádřené v referendu do ES nepřistoupilo. O dva roky později, v roce 1975, byl založen Evropský fond regionálního rozvoje, což byl v pořadí již třetí strukturální fond EU.

Po dvacetiletém jednání byl 1. ledna 1981 umožněn vstup do ES Řecku. V roce 1979 získalo Grónsko autonomii na Dánsku a na základě referenda z ES jako zatím jediný stát v historii 23. února 1985 vystoupilo. „14. června téhož roku podepisují členské státy takzvanou Schengenskou dohodu, ve které se zavazují k odstranění kontrol na vnitřních hranicích, ke sladění azylové a vízové politiky a k založení Schengenského informačního systému (SIS). Ten je hlavním informačním systémem Schengenu a zajišťuje přístupnost důležitých informací policejním i celním orgánům jednotlivých členských států.“<sup>19</sup> Následující rok, 1. ledna 1986, se po osmi letech obtížných vyjednávání k ES připojily

---

<sup>17</sup> Logos. *Slučovací smlouva - BusinessInfo.cz* [online]. c1997 , 4. 9. 2003 [cit. 2009-04-19]. Dostupný z WWW: <<http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/s/slucovaci-smlouva/1000711/6424/>>.

<sup>18</sup> Evropská společenství = společný název pro ESÚO, EHS a Euratom

<sup>19</sup> Úřad vlády ČR. *EU2009.cz - Historie a současnost* [online]. c2009 , 11.2.2009 [cit. 2009-04-19]. Dostupný z WWW: <<http://www.eu2009.cz/cz/about-the-eu/history-and-present/historie-a-soucasnost-527/>>.

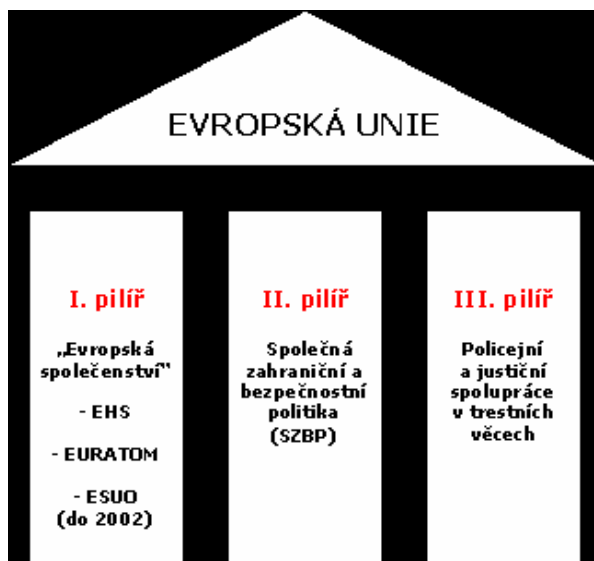
Portugalsko a Španělsko a v témže roce byl podepsán Jednotný evropský akt, představující první významnou revizi Římských smluv, jenž vstoupil v platnost 1. července 1987 a jehož cílem bylo vytvoření skutečného vnitřního trhu bez hranic.

V roce 1989 vznikl program Phare, představující hlavní kanál finanční a technické spolupráce, s cílem pomoci zemím střední a východní Evropy v přípravě na jejich vstup do Evropské unie. Původně byl tento program určen pouze pro Maďarsko a Polsko, později byl však otevřen i dalším zemím střední a východní Evropy.

V květnu 1990 byl dohodnut statut Evropské banky pro obnovu a rozvoj. Bulharsko, Československo, Maďarsko, Polsko, Rumunsko, Jugoslávie a Svaz sovětských socialistických republik získaly právo dostávat z tohoto institutu půjčky.

Evropská unie vznikla 1. listopadu 1993. Tomuto předcházelo podepsání Smlouvy o Evropské unii, takzvané Maastrichtské smlouvy, dne 7. února 1992 v nizozemském městě Maastrichtu. „Smlouva o Evropské unii obsahuje jednak ustanovení, která doplňují a rozšiřují dosavadní smluvní systém Evropských společenství, tj. Smlouvu o Evropském hospodářském společenství, Smlouvu o Evropském společenství uhlí a oceli a Smlouvu o Evropském společenství atomové energie, jednak ustanovení nová, která se týkají společné zahraniční a bezpečnostní politiky, spolupráce v oblasti soudnictví a vnitřních věcí a občanství Unie.“<sup>20</sup> EU tedy funguje na principu tří pilířů (viz následující obrázek).

**Obr. 1** Maastrichtský chrám - pilířová struktura EU



Zdroj: Generation Europe. *Evropa 2045* [online]. 2008 , 13. 1. 2009 [cit. 2009-04-17]. Dostupný z WWW: <<http://www.evropa2045.cz/hra/napoveda.php?kategorie=6&tema=44>>.

<sup>20</sup> Smlouva o Evropské unii : (Pracovní překlad). 1. vyd. Jarmila Soldánová. Praha : Ústav mezinárodních vztahů, 1992. 207 s. ISBN 80-901301-1-9. s. 1.

V roce 1993 byl vytvořen čtvrtý strukturální fond, nazvaný Finanční nástroj pro řízení rybolovu (nebo též Finanční nástroj na podporu rybolovu), a také Kohezní fond, neboli Fond soudržnosti. „V červnu téhož roku uznala Evropská rada na svém zasedání v Kodani právo zemí střední a východní Evropy vstoupit do Evropské unie po splnění tří kritérií:

- politického: stabilní instituce garantující demokracii, právní stát, ochrana lidských práv a respektování menšin.
- hospodářského: fungující tržní hospodářství.
- zavádění *acquis*<sup>21</sup>: věrnost politickým, hospodářským a měnovým cílům Unie.<sup>22</sup>

1. ledna 1995 byla EU rozšířena o další tři státy, Finsko, Rakousko a Švédsko, jež byly v minulosti členy ESVO. Norsko za obdobné situace jako v roce 1973 nepřistoupilo.

15. července 1997 byl Evropskou komisí přijat akční program Agenda 2000. Tento dokument obsahoval, vedle finančního rámce EU po 31. prosinci 1999, též rozšíření a reformy dosavadních společných politik. „Agenda 2000 se dotýká všech otázek, s nimiž se unie musí vyrovnávat na počátku 21. století. Součástí dokumentu jsou posudky zemí, které se v té době ucházely o členství v Unii.“<sup>23</sup> Součástí byly také dva nové typy předvstupní pomoci: program Ispa, určený pro pomoc v oblasti ochrany životního prostředí, a program Sapard, určený pro pomoc v oblasti zemědělství.

Na přelomu 20. a 21. století byly ještě uzavřeny v rámci EU dvě důležité smlouvy. První z nich, Amsterodamská smlouva, vstoupila v platnost 1. května 1999. „Na základě Amsterodamské smlouvy byla přečíslována, doplněna a zjednodušena jak ustanovení Smlouvy o Evropské unii, tak ustanovení Smlouvy o založení Evropského společenství, Smlouvy o založení Evropského společenství uhlí a oceli a Smlouvy o založení Evropského společenství pro atomovou energii.“<sup>24</sup> Druhá, Smlouva z Nice, vstoupila v platnost 1. února 2003. „Ta řeší institucionální reformu po rozšíření EU v roce 2004.“<sup>25</sup>

Od 1. května 2004 se EU rozrostla o dalších deset členů, Českou republiku, Estonsko, Kypr, Litvu, Lotyšsko, Maďarsko, Maltu, Polsko, Slovensko a Slovinsko.

---

<sup>21</sup> Zákony EU a systém jejich uplatňování

<sup>22</sup> Zastoupení Evropské komise v ČR. *Kodaňská kritéria* [online]. [2004] , 19. 7. 2008 [cit. 2009-04-20]. Dostupný z WWW: <[http://ec.europa.eu/ceskarepublika/information/glossary/term\\_182\\_cs.htm](http://ec.europa.eu/ceskarepublika/information/glossary/term_182_cs.htm)>.

<sup>23</sup> Neternity Group. *Euroskop.cz - A-B* [online]. c2008 , 14. 4. 2009 [cit. 2009-04-17]. Dostupný z WWW: <<http://www.euroskop.cz/282/sekce/a-b/>>.

<sup>24</sup> MASOPUST, Zdeněk. *Amsterodamská smlouva*. 1. vyd. Praha : Decibel Production, 1999. 277 s. ISBN 80-85864-73-8. s. 5

<sup>25</sup> Úřad vlády ČR. *EU2009.cz - Historie a současnost* [online]. c2009 , 11.2.2009 [cit. 2009-04-19]. Dostupný z WWW: <<http://www.eu2009.cz/cz/about-the-eu/history-and-present/historie-a-soucasnost-527/>>.



Zatím posledním rozšířením EU bylo připojení Bulharska a Rumunska 1. ledna 2007. „13. prosince 2007 podepisují nejvyšší představitelé členských států EU Lisabonskou smlouvu. Ta má po neúspěchu Smlouvy o Ústavě pro Evropu zajistit efektivní fungování EU v budoucnu. 21. prosince téhož roku se Schengenský prostor rozšiřuje o Českou republiku, Estonsko, Litvu, Lotyšsko, Maďarsko, Maltu, Polsko, Slovensko a Slovinsko.“<sup>26</sup>

V současné době probíhá vyjednávání o vstupu do EU s Chorvatskem, Makedonií a Tureckem. Zároveň probíhá v jednotlivých členských státech ratifikace Lisabonské smlouvy.

### 1.1.2 Historie České republiky před vstupem do EU

Historie českých zemí trvá již více než deset století. Česká republika však jako samostatný stát vznikla 1. ledna 1993, tedy poměrně nedávno. Její formování však začalo již ve 20. letech 20. století.

„Do roku 1918 byly české země součástí Rakouska-Uherska. Na konci první světové války 28. října 1918, se tehdejší Země Koruny české spojily s územím dnešní Slovenské republiky v Československou republiku. Prvním prezidentem se stal Tomáš Garrigue Masaryk. 14. března 1939 se slovenská část republiky osamostatnila a o den později byl vyhlášen Protektorát Čechy a Morava. Po válce byla Československá republika obnovena. Čtyřicet let trvající komunistický režim, jenž začal rokem 1948, změnil kromě jiného také název státu na Československou socialistickou republiku (v roce 1960).“<sup>27</sup> V tomto historickém období se Československá socialistická republika (dále ČSSR) mimo jiné účastnila založení Rady vzájemné hospodářské pomoci<sup>28</sup> (v lednu roku 1949) a dále se podílela na založení Varšavského paktu<sup>29</sup> (v roce 1955).

„V Československu skončilo 17. listopadu 1989 tzv. „Sametovou revolucí“ období dogmatických modelů a vzorů.“<sup>30</sup> Následujícího roku byla ČSSR přejmenována na Českou a Slovenskou Federativní Republiku (dále ČSFR). Po dvou letech byla rozpuštěna Rada vzájemné hospodářské pomoci a byla ukončena platnost Varšavského paktu, čímž se tehdejší

<sup>26</sup> Úřad vlády ČR. *EU2009.cz - Historie a současnost* [online]. c2009 , 11.2.2009 [cit. 2009-04-19]. Dostupný z WWW: <<http://www.eu2009.cz/cz/about-the-eu/history-and-present/historie-a-soucasnost-527/>>.

<sup>27</sup> Úřad vlády ČR. *EU2009.cz - Historie* [online]. c2009 , 13.11.2008 [cit. 2009-04-20]. Dostupný z WWW: <<http://www.eu2009.cz/cz/czech-republic/cr-in-brief/history/historie-382/>>.

<sup>28</sup> Založená na principu socialistického internacionalismu – každý členský stát měl mít nárok na poskytnutí ekonomické i vojenské pomoci od ostatních členů

<sup>29</sup> Formálně byl reakcí na zřízení Západoevropské unie

<sup>30</sup> MENCL, Vojtěch, et al. *Křižovatky 20. století*. 1. vyd. Praha : Naše vojsko, 1990. 400 s. ISBN 80-206-0180-5. s. 396

ČSFR otevřela cesta k obnovení kulturních, politických a hospodářských styků a vazeb, které po staletí utvářely dějiny českých zemí.

„V prosinci 1990 zahájilo Československo s ES rozhovory o uzavření asociační dohody. O rok později ji Československo, spolu s Maďarskem a Polskem, podepsalo.“<sup>31</sup> Evropská dohoda mezi ES a ČSFR nevstoupila před rozdělením státu v platnost.

V listopadu 1992 přijal federální parlament ČSFR zákon o rozdělení státu a 1. ledna 1993 se Česká a Slovenská republika rozdělily na zcela samostatné státy. V říjnu tohoto roku proto uzavřela EU s Českou republikou novou Evropskou dohodu, která vstoupila v platnost 1. února 1995 (do tohoto data se vzájemné vztahy řídily Prozatímní dohodou). A o necelý rok později v lednu 1996 podala ČR oficiální žádost o vstup do EU.

Počátkem dubna 1998 začala technická část jednání, kdy došlo k prověřování schopnosti ČR převzít veškeré závazky z členství vyplývající. K tomuto se ČR zavázala v memorandu, které bylo součástí oficiální žádosti o členství České republiky v EU.

Od roku 2000 se zintenzivnila všestranná příprava ČR na vstup do EU a za tři roky, konkrétně 13. a 14. června 2003, proběhlo v České republice referendum o vstupu do EU. Volební účast byla zhruba 55 %, tedy potřebná nadpoloviční většina, a pro vstup hlasovalo 77,33 % účastníků.<sup>32</sup> ČR se tak na základě výsledků tohoto referenda stala od 1. května 2004 členským státem EU (byla podepsána Smlouva o přistoupení k EU platná od 1. května 2004).

## ***1.2 Pozice České republiky v EU***

Jak již bylo uvedeno výše, Česká republika je řádným členem EU od 1. května 2004. Díky tomu má ČR stejně jako ostatní členské státy zastoupení v orgánech EU. V současné době je Česká republika v institucích EU zastoupena nejméně 870 lidmi, z toho například v Evropském parlamentu ji zastupuje 24 poslanců.<sup>33</sup>

Významně svou pozici upevnila Česká republika 21. prosince 2007, kdy vstoupila na základě rozhodnutí Rady (fakticky na základě Smlouvy o přistoupení k EU – schengenské předpisy jsou od roku 1999 součástí právního rámce EU) spolu s Estonskem, Litvou, Lotyšskem, Maďarskem, Maltou, Polskem, Slovenskem a Slovinskem do tzv. Schengenského

<sup>31</sup> Neternity Group. *Euroskop.cz - Vstup ČR do EU* [online]. c2008 , 14. 4. 2009 [cit. 2009-04-17]. Dostupný z WWW: <<http://www.euroskop.cz/803/sekce/vstup-cr-do-eu/>>.

<sup>32</sup> Neternity Group. *Euroskop.cz - Referendum* [online]. c2008 , 14. 4. 2009 [cit. 2009-04-17]. Dostupný z WWW: <<http://www.euroskop.cz/187/sekce/referendum/>>.

<sup>33</sup> MAREŠ, Filip. *Stálé zastoupení ČR při Evropské unii* [online]. c2005 , 18. 2. 2009 [cit. 2009-04-17]. Dostupný z WWW: <<http://old.mzv.cz/www/default.asp?id=37504&ido=17433&idj=1&amb=3>>.

prostoru, čímž byla členská základna tohoto prostoru rozšířena z někdejších 15 na 24 států. ČR tak dále pokročila ve svém začlenění do EU. V rámci tohoto prostoru totiž nejsou vykonávány hraniční kontroly, čímž je zajištěn volný pohyb zboží a osob. Od 30. března 2008 byly zrušeny hraniční kontroly také na mezinárodních letištích při letech uvnitř Schengenského prostoru. „Absenci hraničních kontrol na vnitřních hranicích kompenzuje rozsáhlá spolupráce a vysoké schengenské standardy, které stanovují pravidla v mnoha oblastech, sahajících od policejní a justiční spolupráce přes vízové a konzulární záležitosti až po ochranu osobních údajů. Z hlediska bezpečnostního mají všechna tato opatření znemožnit zneužívání svobody pohybu ke kriminálním aktivitám.“<sup>34</sup>

Významným mezníkem z hlediska pozice České republiky v EU je 1. leden 2009. Od tohoto data totiž ČR převzala po Francii předsednictví v Radě EU, jehož doba trvání je vždy na půl roku (v tomto případě tedy do 30. června 2009). Předsedající stát má za úkol stanovit programové priority svého předsednictví, jež se částečně skládají z cílů týkajících se vlastních zájmů státu a dále ze záležitostí vyplývajících z aktuální situace a ze zajištění kontinuity ve vztahu k agendám předchozích předsednictví. Z tohoto důvodu předsedající země spolupracuje se svým předchůdcem a nástupcem.<sup>35</sup> „Hlavní priority českého předsednictví lze shrnout do sloganu „3E“ – ekonomika, energetika a Evropa a svět (Economy, Energy, External Relations).“<sup>36</sup> Samotný pracovní program českého předsednictví je rozdělen do několika tematických oblastí, z nichž jednou je také oblast Doprava, jež je dále členěna do čtyř částí (Optimalizace fungování vnitřního trhu v dopravě, Odstraňování administrativních překážek pro podnikání v dopravě, Konkurenceschopnost dopravního systému EU, Bezpečnost silničního provozu). Z hlediska významového je předsednická pozice v tomto orgánu EU pro každý stát, tedy i pro ČR, dosti důležitá. Předsednictví v Radě EU je totiž velice významným nástrojem prosazování zájmů jednotlivých členských zemí,<sup>37</sup> jelikož jeho prostřednictvím může předsedající stát mimo jiné zvýšit svoji prestiž v rámci EU a také zviditelnit problematiku integrace ve své zemi. Toto se však České republice zkomplikovalo vyslovením nedůvěry vládě 2. dubna 2009 a následným jmenováním vlády úřednické. „Britský *The Economist* obvinil české politiky z „provinční krátkozrakosti“. Zdůraznil, že pokud nastoupí vláda technokratů, bude české předsednictví politicky mrtvé, i když Češi

---

<sup>34</sup> Neternity Group. *Euroskop.cz - Co je Schengen?* [online]. c2008 , 14. 4. 2009 [cit. 2009-04-17]. Dostupný z WWW: <<http://www.euroskop.cz/300/sekce/co-je-schengen/>>.

<sup>35</sup> ČR tak spolupracuje s Francií a Švédskem

<sup>36</sup> Úřad vlády ČR. *EU2009.cz - Úvodní slovo předsedy vlády ČR Mirka Topolánka* [online]. c2009 , 25.2.2009 [cit. 2009-04-20]. Dostupný z WWW: <<http://www.eu2009.cz/cz/czech-presidency/ceske-predsednictvi-4013/>>.

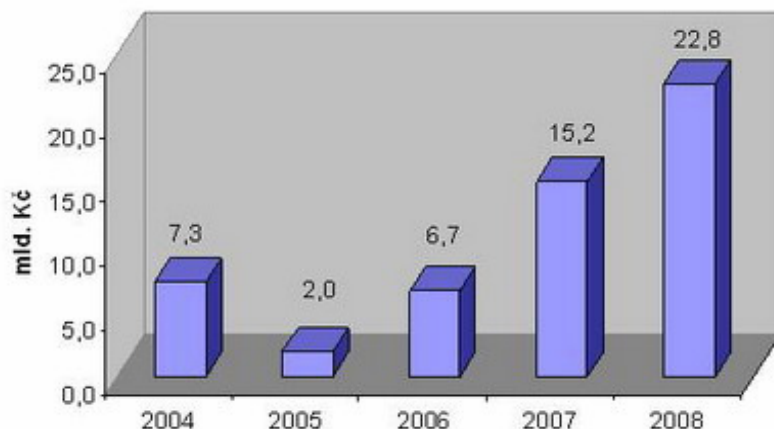
<sup>37</sup> Z tohoto důvodu se členské státy v předsednictví pravidelně střídají podle předem stanoveného harmonogramu

budou fyzicky předsedat unijním schůzím. Uprostřed světové krize dalších 26 vlád nedovolí jmenovaným byrokratům, aby určovali program.“<sup>38</sup> Je tedy otázkou, z jak velké části dokáže Česká republika v této nastalé nepříznivé situaci prosadit svůj předsednický program.

### 1.3 Přínos pro Českou republiku v podobě přístupu k fondům EU

Díky statutu řádného člena EU má Česká republika stejně jako všechny ostatní členské státy právo a povinnost účastnit se společných politik EU. Z toho vyplývá, že ČR má na základě stejných principů jako všechny ostatní členské státy vedle povinnosti odvádět určité finanční prostředky do rozpočtu EU rovněž nárok na čerpání finančních prostředků z tohoto rozpočtu. Doposud ze svého členství ČR poměrně značně profitovala, jelikož v období od 1. května 2004 do 31. prosince 2008 zaplatila do rozpočtu EU v přepočtu cca 146,6 mld. Kč a získala cca 200,6 mld. Kč.<sup>39</sup> Z toho plyne, že za toto období činí kladné saldo čisté pozice České republiky ve vztahu k rozpočtu EU celkově cca 54 mld. Kč. Vývoj čisté pozice ČR vůči rozpočtu EU nebyl konstantní, v posledních letech však kladné saldo stále narůstalo (viz následující graf).

**Obr. 2** Vývoj čisté pozice ČR vůči rozpočtu EU v letech 2004 – 2008  
Vývoj čisté pozice ČR vůči rozpočtu EU v letech 2004-2008  
(v mld. Kč)



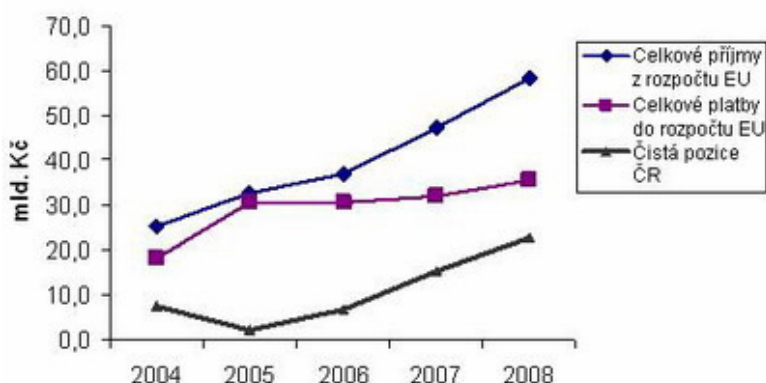
Zdroj: Ministerstvo financí ČR. *Ministerstvo financí České republiky : Čistá pozice ČR vůči rozpočtu EU v roce 2008 opět rekordní* [online]. c2005 , 29. 1. 2009 [cit. 2009-04-21]. Dostupný z WWW: <[http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/tiskove\\_zpravy\\_45297.html?year=2009](http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/tiskove_zpravy_45297.html?year=2009)>.

<sup>38</sup> The Economist: Čeští politici jsou krátkozrací provinciálové. *Právo*. 10.4.2009, roč. 19, č. 85, s. 3.

<sup>39</sup> Ministerstvo financí ČR. *Ministerstvo financí České republiky : Čistá pozice ČR vůči rozpočtu EU v roce 2008 opět rekordní* [online]. c2005 , 29. 1. 2009 [cit. 2009-04-21]. Dostupný z WWW: <[http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/tiskove\\_zpravy\\_45297.html?year=2009](http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/tiskove_zpravy_45297.html?year=2009)>.

Za tímto nárůstem stojí především dynamický nárůst příjmů ČR z rozpočtu EU a zároveň mírné zvyšování tempa odvodů finančních prostředků ČR do tohoto rozpočtu (viz následující graf).

**Obr. 3** Vývoj příjmů z rozpočtu EU a plateb do rozpočtu EU v letech 2004 – 2008 (v mld. Kč)  
**Vývoj příjmů z rozpočtu EU a plateb do rozpočtu EU v jednotlivých letech od přistoupení ČR k EU (v mld. Kč)**



Zdroj: Ministerstvo financí ČR. *Ministerstvo financí České republiky : Čistá pozice ČR vůči rozpočtu EU v roce 2008 opět rekordní* [online]. c2005 , 29. 1. 2009 [cit. 2009-04-21]. Dostupný z WWW: <[http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/tiskove\\_zpravy\\_45297.html?year=2009](http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/tiskove_zpravy_45297.html?year=2009)>.

Jednotlivé finanční prostředky mohou členské státy ze společného rozpočtu Evropské unie získávat formou půjček<sup>40</sup> či dotací. Tyto dotace lze získávat v nejrůznějších oblastech, k nimž patří i oblast dopravy, prostřednictvím fondů EU. „Klíčovou úlohu v pozitivní bilanci ČR ve vztahu k rozpočtu EU za rok 2008 sehrály příjmy ze strukturálních fondů a Fondu soudržnosti EU, které dosáhly celkem 41,9 mld. Kč a tvořily tak téměř tři čtvrtiny celkových příjmů ČR z rozpočtu Unie (viz následující graf).“<sup>41</sup>

**Obr. 4** Struktura příjmů ČR z rozpočtu EU v roce 2008  
**Struktura příjmů ČR z rozpočtu EU v roce 2008**



Zdroj: Ministerstvo financí ČR. *Ministerstvo financí České republiky : Čistá pozice ČR vůči rozpočtu EU v roce 2008 opět rekordní* [online]. c2005 , 29. 1. 2009 [cit. 2009-04-21]. Dostupný z WWW: <[http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/tiskove\\_zpravy\\_45297.html?year=2009](http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/tiskove_zpravy_45297.html?year=2009)>.

<sup>40</sup> Evropská investiční banka poskytuje dlouhodobé úvěry na projekty v evropském zájmu

<sup>41</sup> Ministerstvo financí ČR. *Ministerstvo financí České republiky : Čistá pozice ČR vůči rozpočtu EU v roce 2008 opět rekordní* [online]. c2005 , 29. 1. 2009 [cit. 2009-04-21]. Dostupný z WWW: <[http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/tiskove\\_zpravy\\_45297.html?year=2009](http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/tiskove_zpravy_45297.html?year=2009)>.

## 2 Strukturální fondy EU

Strukturální fondy EU (dále SF) jsou spolu s Fondem soudržnosti nástroji EU, které slouží k realizaci regionální politiky EU. „Regionální politika Evropské unie, nazývaná též politika hospodářské a sociální soudržnosti (dále HSS), je odrazem principu solidarity uvnitř Evropské unie, kdy bohatší státy přispívají na rozvoj chudších států a regionů.“<sup>42</sup> Finanční prostředky plynoucí z těchto fondů jsou vyčleněné z rozpočtu EU a přímo určené na podporu těm státům a oblastem, které jsou méně rozvinuté, resp. méně hospodářsky a sociálně vyspělé, než ostatní oblasti EU, neboli zaostávají za tzv. „evropským průměrem“. Hlavním rozdílem mezi SF a Fondem soudržnosti je jejich určení. SF jsou určeny chudším či jinak znevýhodněným regionům (např. venkovské a problémové městské oblasti, upadající průmyslové oblasti, oblasti s geografickým nebo přírodním znevýhodněním, jako například ostrovy, hornaté oblasti, řídké osídlené oblasti a pohraniční regiony), kdežto Fond soudržnosti je určen na podporu rozvoje chudších států, nikoli regionů.

Finanční prostředky lze z těchto fondů získávat prostřednictvím propracovaných programů, tzv. operačních programů (dále OP). Centrální koordinaci těchto programů a jejich monitorování<sup>43</sup> má v ČR na starosti Ministerstvo pro místní rozvoj (dále MMR), v jehož působnosti byl právě za účelem této koordinace zřízen Národní orgán pro koordinaci. Správa a řízení jednotlivých programů spadá v případě tematicky zaměřených OP pod jednotlivá resortní ministerstva, v případě územně vymezených OP pod regionální rady regionů soudržnosti. Operační programy jsou vždy připraveny pro dané aktuální programové období.

### 2.1 Programové období 2007 – 2013

Peníze ze SF jsou čerpány v rámci několikaletých cyklů, tzv. programových období, a na základě definování jasných cílů a priorit. Do politiky HSS se v minulém programovém, neboli operačním období (2000 – 2006), řadily čtyři SF (Evropský fond regionálního rozvoje, Evropský sociální fond, Evropský zemědělský garanční a podpůrný fond a Finanční nástroj na podporu rybolovu) a Fond soudržnosti. Dále byly pro toto období vytyčeny Evropskou komisí 3 cíle (*Cíl 1 – Podpora rozvoje zaostávajících regionů, Cíl 2 – Podpora oblastí potýkajících*

---

<sup>42</sup> Neternity Group. *Euroskop.cz - Evropský fond pro regionální rozvoj a Evropský sociální fond* [online]. c2008, 20. 4. 2009 [cit. 2009-04-21]. Dostupný z WWW:

<<http://www.euroskop.cz/8639/sekce/evropsky-fond-pro-regionalni-rozvoj-a-evropsky-socialni-fond/>>.

<sup>43</sup> Ministerstvo pro místní rozvoj má na starosti monitorovací systém (viz příloha č. 4) sestávající z centrální úrovně (aplikace MSC2007), výkonné úrovně (aplikace Monit7+) a webového účtu příjemce (aplikace Benefit7)

se s restrukturalizací, Cíl 3 – Podpora politiky zaměstnanosti a vzdělání). V případě České republiky bylo však toto období, vzhledem k jejímu přistoupení v roce 2004, zkráceno na období let 2004 – 2006. Pro toto programové období měla ČR dojednáno 5 operačních programů (OP Infrastruktura, OP Průmysl a podnikání, OP Rozvoj lidských zdrojů, OP Rozvoj venkova a multifunkční zemědělství, Společný regionální operační program) spadajících pod Cíl 1, *Jednotný programový dokument pro Cíl 2* a *Jednotný programový dokument pro Cíl 3*. Dále existovaly tzv. „Iniciativy Společenství“ zaměřené na spolupráci subjektů napříč Evropskou unií, jež byly přímo řízeny Evropskou komisí. Celková alokace finančních prostředků vyčleněných na politiku HSS činila pro ČR v období let 2004 – 2006 cca. 2,6 mld. € (to odpovídalo zhruba 80 mld. Kč).<sup>44</sup>

Na nové programové období (2007 – 2013) bylo v kompetenci Ministerstva pro místní rozvoj vytvoření několika oficiálních dokumentů, z nichž jsou podstatné dva: Národní rozvojový plán ČR 2007 – 2013 (dále NRP) a Národní strategický referenční rámec ČR 2007 – 2013 (dále NSRR). NRP, jehož smyslem je definovat strategii rozvoje České republiky pro období let 2007 – 2013, vychází jak z evropských (např. Strategické obecné zásady Společenství), tak i z domácích (např. Strategie hospodářského růstu, Strategie regionálního rozvoje pro léta 2007 – 2013 a další) strategických dokumentů. „Prioritní osy a cíle NRP vycházejí z definované strategie a následně jsou promítnuty do struktury operačních programů. Národní rozvojový plán 2007 – 2013 dále popisuje nastavení systému koordinace politiky hospodářské a sociální soudržnosti.“<sup>45</sup> NSRR je základním programovým dokumentem ČR pro využívání fondů EU v období let 2007 – 2013. Tento dokument vychází z NRP. „Analytická část Národního strategického referenčního rámce se zaměřuje na identifikaci klíčových silných stránek České republiky pro posilování její konkurenceschopnosti, stejně tak jako problematických míst a slabých stránek, které mohou stát v cestě udržitelnému růstu ekonomiky i společnosti. Národní strategický referenční rámec udává systém operačních programů politiky hospodářské a sociální soudržnosti 2007 – 2013, jejichž prostřednictvím budou jednotlivé prioritní osy realizovány.“<sup>46</sup> „Globálním cílem Národního strategického referenčního rámce ČR je přeměna socioekonomického prostředí

---

<sup>44</sup> Národní orgán pro koordinaci. *Strukturální fondy EU - Minulé období 2004 - 2006* [online]. [2004] , 17. 4. 2009 [cit. 2009-04-26]. Dostupný z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/Programy-2004-2006>>.

<sup>45</sup> Národní orgán pro koordinaci. *Strukturální fondy EU - Národní rozvojový plán České republiky 2007—2013* [online]. [2004] , 17. 4. 2009 [cit. 2009-04-22]. Dostupný z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/getdoc/8f1552fc-d149-4a99-9638-2903d6e7dcc3/Narodni-rozvojovy-plan-Ceske-republiky-2007%E2%80%942013>>.

<sup>46</sup> Národní orgán pro koordinaci. *Strukturální fondy EU - Národní strategický referenční rámec ČR 2007—2013* [online]. [2004] , 17. 4. 2009 [cit. 2009-04-22]. Dostupný z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/getdoc/197f55c7-ffeb-4f5c-ab81-26237ef6eaf1/Narodni-strategicky-referencni-ramec-CR-2007%E2%80%942013->>>.

České republiky v souladu s principy udržitelného rozvoje tak, aby ČR byla přitažlivým místem pro realizaci investic, práci a život obyvatel. Národní strategický referenční rámec proto specifikuje vedle globálního cíle také čtyři strategické cíle: Konkurenceschopná česká ekonomika; Otevřená, flexibilní a soudržná společnost; Atraktivní prostředí; Vyvážený rozvoj.<sup>47</sup>

### 2.1.1 Operační programy

Každá členská země si pro dané aktuální programové období dojednává s Evropskou komisí tzv. operační programy. Operační programy jsou strategické dokumenty představující jakýsi mezistupeň mezi fondy politiky HSS a konkrétními příjemci finanční podpory. Tyto programy mají následující strukturu:

- Úvod
- Zdůvodnění potřebnosti programu (analýza současné sociální a ekonomické situace v dané oblasti)
- Popis strategie zvolené k odstranění identifikovaných problémů, definice cílů operačního programu, vazba na ostatní operační programy, vztah k horizontálním tématům<sup>48</sup>
- Konkretizace zaměření operačního programu (prioritní osy, oblasti podpory, typy projektů realizovatelných v rámci dané oblasti podpory, vymezení příjemců podpory, monitorovací indikátory apod.)
- Popis řízení operačního programu (role institucí zapojených do řízení programu, způsob monitorování, hodnocení, kontrola, publicita)
- Finanční zajištění programu, rozdělení prostředků mezi jednotlivé prioritní osy
- Přílohy

Pro právě probíhající programové období (2007 – 2013) má ČR dojednáno celkem 26 operačních programů, jež jsou členěny do čtyř kategorií (viz příloha č. 1).

Operační programy jsou dále rozděleny na prioritní osy. Těmito osami je vymezeno, na co konkrétně je možné finance přidělené danému OP vynaložit. Jednotlivé prioritní osy jsou dále rozděleny na oblasti podpory, případně ještě dále na podoblasti.

---

<sup>47</sup> Logos. *Strategické cíle Národního strategického referenčního rámce ČR (2007-2013)* - *BusinessInfo.cz* [online]. c1997 , 22. 8. 2007 [cit. 2009-05-02]. Dostupný z WWW: <<http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/zdroje-financovani-z-eu-2007-2013/strategicke-cile-nsrr-2007-az-2013/1001573/45553/>>.

<sup>48</sup> Udržitelný rozvoj a rovnost příležitostí (mužů a žen a skupin ohrožených sociálním vyloučením)



Všechny subjekty, ať už se jedná o obce, kraje, ministerstva, podnikatele, vlastníky dopravní infrastruktury, neziskové organizace, školy či výzkumná centra, jež mají zájem žádat o finanční podporu z fondů EU spadajících do politiky HSS, musí předložit svůj projekt příslušnému řídicímu orgánu daného OP v době stanovené výzvou tohoto orgánu (řídicí orgány OP vyhláší pravidelně časově vymezené výzvy k předkládání projektů v rámci jednotlivých prioritních os a oblastí podpory, jež je možné sledovat např. na internetových stránkách daného OP).

V současném programovém období (2007 – 2013) existuje nadále Fond soudržnosti (dále FS) a již pouze dva SF, z nichž je možné pro toto období čerpat prostřednictvím operačních programů finanční prostředky vyčleněné z rozpočtu EU na politiku HSS. Jsou to Evropský fond pro regionální rozvoj (dále ERDF<sup>49</sup>) a Evropský sociální fond (dále ESF<sup>50</sup>). Jednotlivé fondy se rozlišují specifickými oblastmi, které pokrývají.

### **2.1.2 Evropský fond pro regionální rozvoj**

ERDF navazuje na Evropský fond regionálního rozvoje z předešlého programového období (2000 – 2006), jehož prvotní hlavní smysl tkvěl v přerozdělování části rozpočtových příspěvků členských států na podporu rozvoje nejchudších regionů.

Tento fond je zaměřen na podporu investičních (infrastrukturních) projektů, ke kterým v oblasti dopravy patří např. výstavba silnic a železnic, budování stokových systémů, výstavby poldrů<sup>51</sup> a úpravy koryt řek, investice do dopravní a technické infrastruktury průmyslových zón, odstraňování ekologických zátěží aj. Dále se zaměřuje na podporu začínajících podnikatelů a podporu inovačního potenciálu podnikatelů, posilování spolupráce podnikatelů v příhraničních regionech, rozvoj a obnovu sportovních areálů využitelných pro cestovní ruch, rekonstrukci kulturních památek, využívání obnovitelných zdrojů energie, výsadbu regenerační zeleně, ekologické a energeticky efektivní sanace bytových domů, výstavbu či opravy infrastruktury pro poskytování zdravotní péče, zavádění služeb elektronické veřejné správy, modernizace systému krizového managementu a další.

---

<sup>49</sup> Z anglického European Regional Development Fund

<sup>50</sup> Z anglického European Social Fund

<sup>51</sup> Vysušené úrodné dno bývalého šelfového moře chráněné hrázemi

### 2.1.3 Evropský sociální fond

ESF navazuje na svého stejnojmenného předchůdce z minulého programového období (2000 – 2006), který si kladl za cíl pomáhat lidem s jejich efektivním zapojením na trhu práce.

Tento fond má za cíl podporovat neinvestiční (neinfrastrukturní) projekty, do kterých se řadí např. rozvoj institucí služeb zaměstnanosti, rekvalifikace nezaměstnaných, tvorba inovativních vzdělávacích programů pro zaměstnance, podpora začínajícím osobám samostatně výdělečně činným (OSVČ), speciální programy pro osoby se zdravotním postižením, děti, mládež, etnické menšiny a další znevýhodněné skupiny obyvatel, rozvoj vzdělávacích programů, zavádění a modernizace kombinované a distanční formy studia, stáže studentů, pedagogů a vědeckých pracovníků v soukromém a veřejném sektoru, zvyšování kompetencí řídicích pracovníků škol a školských zařízení v oblasti řízení a personální politiky a další. Z hlediska financování dopravních systémů je tedy tento fond v podstatě nevýznamný.

### 2.1.4 Fond soudržnosti

Fond soudržnosti, jinak také Kohezní fond, do SF nepatří, avšak poměrně úzce s nimi souvisí, jelikož je zapojen do systému programování strukturálních operací. Oproti SF je jeho pomoc určena na přímé financování konkrétních velkých investičních (infrastrukturních) projektů v oblasti ochrany životního prostředí, rozvoje dopravní infrastruktury ve větším rozsahu (železnice, dálnice a silnice I. třídy, vodní doprava, řízení silniční, železniční, říční, námořní a letecké dopravy, a také městská doprava při řádném dodržování zásad udržitelného rozvoje) a nově i v oblasti energetické účinnosti a využívání obnovitelných zdrojů energie.

Fond soudržnosti je určený zejména na podporu rozvoje chudších států. „Členský stát má možnost čerpat prostředky z Fondu soudržnosti pokud: jeho hrubý národní produkt na obyvatele (dále HNP) nepřekročí 90% průměru EU a má sestavený program vedoucí ke splnění podmínek hospodářského sblížení (tzv. konvergenční program).“<sup>52</sup>

ČR obě tyto podmínky splňuje, a proto má možnost z tohoto fondu finanční prostředky čerpat a skutečně tak činí.

V České republice připadá největší alokace finančních prostředků z rozpočtu EU na Evropský fond pro regionální rozvoj a nejméně na Fond soudržnosti. V následující tabulce

---

<sup>52</sup> Národní orgán pro koordinaci. *Strukturální fondy EU - F* [online]. [2004] , 17. 4. 2009 [cit. 2009-04-26]. Dostupný z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/glosar/f>>.

jsou přehledně uvedeny finanční prostředky vyčleněné z rozpočtu EU pro Českou republiku na politiku HSS dle jednotlivých fondů.

**Tab. 1** Alokace finančních prostředků z rozpočtu EU pro ČR dle jednotlivých fondů (v mld. €)

Fond	Fondy pro ČR
ERDF	14,0980 mld. €
ESF	8,8190 mld. €
FS	3,7745 mld. €
<b>Celkem</b>	<b>26,6915 mld. €</b>

Zdroj: Národní orgán pro koordinaci. *Podrobné rozložení alokace podle programů a fondů na jednotlivé roky* [online]. [2004] , 17. 4. 2009 [cit. 2009-04-26]. Dostupný z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/CMSPages/GetFile.aspx?guid=4a91fe18-5c62-429d-ab0c-7934243f1ebb>>.

## 2.2 Regionální politika EU

Regionální politika EU, nazývaná rovněž politika HSS či krátce kohezní politika, je jednou z mnoha politik EU spadajících do prvního pilíře Maastrichtského chrámu a v dnešní době patří mezi nejvýznamnější politiky EU, čemuž také odpovídá podíl vyčleněný ze společného rozpočtu EU, který činí zhruba 36 %.<sup>53</sup> Výše zmíněné strukturální fondy a Fond soudržnosti spadají pod rámec právě této politiky. Její smysl vyplývá z existence značných rozdílů mezi jednotlivými členskými státy a obzvláště z existence ještě nápadnějších rozdílů mezi jednotlivými regiony těchto zemí.

Tato politika uplatňuje konkrétním způsobem solidaritu mezi evropskými národy, jež je zmíněna v preambuli Smlouvy o Evropské unii: „Prohloubila se sociální dimenze integračního procesu. Zahrnuje nejen sociální politiku, ale i vytvoření Fondu solidarity na pomoc chudším členským státům Unie.“<sup>54</sup> Jejím smyslem je naplnění jednoho ze základních cílů uvedených v této smlouvě a to posílení ekonomické a sociální soudržnosti EU a zmírnění rozdílů v rozvoji mezi jednotlivými regiony. Odráží se v ní tak princip solidarity EU stojící na tom, že bohatší členské státy přispívají na rozvoj chudších členských států a jejich regionů z důvodu zvýšení životní úrovně, neboli kvality života všech obyvatel EU. Proto se jí také říká politika solidarity.

Z hlediska konceptu je regionální politika EU politikou tzv. „komunitární“, což znamená, že každý členský stát má svou regionální politiku ve vlastní kompetenci, avšak celková koordinace a harmonizace přísluší orgánům EU.

<sup>53</sup> Zastoupení Evropské komise v ČR. *Rozpočet EU* [online]. [2004] , 19. 7. 2008 [cit. 2009-04-25]. Dostupný z WWW: <[http://ec.europa.eu/ceskarepublika/abc/budget/index\\_cs.htm](http://ec.europa.eu/ceskarepublika/abc/budget/index_cs.htm)>.

<sup>54</sup> *Smlouva o Evropské unii : (Pracovní překlad)*. 1. vyd. Jarmila Soldánová. Praha : Ústav mezinárodních vztahů, 1992. 207 s. ISBN 80-901301-1-9. s. 1.

Jelikož je EU společenstvím mnoha různorodých států, které se po staletí vyvíjely, a před vstupem do EU se mnohokrát měnilo jejich územněsprávní členění, vycházející z přirozené potřeby státní správy i obyvatel či dokonce válečných konfliktů, existuje proto v současné době v EU 27 odlišných systémů územněsprávního členění. Z toho evidentně vyplývá problém ve vzájemném ekonomickém a statistickém srovnávání jednotlivých regionů nutných pro účely politiky HSS.

Pro vyřešení tohoto problému, jenž byl patrný již v minulosti, byla v roce 1988 zavedena tzv. „Nomenklatura územních statistických jednotek“ (dále NUTS<sup>55</sup>), díky níž může Evropský statistický úřad dobře porovnávat ekonomické a sociální ukazatele jednotlivých členských zemí. „Zásadní význam má však jejich vymezení nejen pro statistické potřeby EU, ale i pro účely zařazení regionů různé úrovně pod jednotlivé *Cíle* strukturální politiky EU. Mohou zahrnovat jednu nebo více územně správních jednotek v rámci státu.“<sup>56</sup>

Klasifikace NUTS se dělí do šesti úrovní a značí se NUTS 0 až NUTS V. V rámci této klasifikace jsou podle počtu obyvatel a velikosti území definovány tři hlavní úrovně, NUTS I až NUTS III, které jsou u jednotlivých členských států určující pro získávání finanční podpory z rozpočtu EU (viz následující tabulka).

**Tab. 2** Rozdělení NUTS I až NUTS III podle počtu obyvatel

Úroveň	Doporučený minimální počet obyvatel	Doporučený maximální počet obyvatel
NUTS I	3 000 000	7 000 000
NUTS II	800 000	3 000 000
NUTS III	150 000	800 000

Zdroj: Národní orgán pro koordinaci. *Strukturální fondy EU – Regionální politika EU* [online]. [2004] , 17. 4. 2009 [cit. 2009-04-25]. Dostupný z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/Informace-o-fondech-EU/Regionalni-politika-EU>>.

### 2.2.1 Klíčové strategické programové dokumenty regionální politiky EU

Základním dokumentem, kterým se EU při realizaci regionální politiky řídí, jsou tzv. Strategické obecné zásady Společenství (dále SOZS), schválené Radou EU pro aktuální programové období. „SOZS vymezují orientační rámec pro intervenci Evropského fondu pro regionální rozvoj, Evropského sociálního fondu a Fondu soudržnosti v členských státech

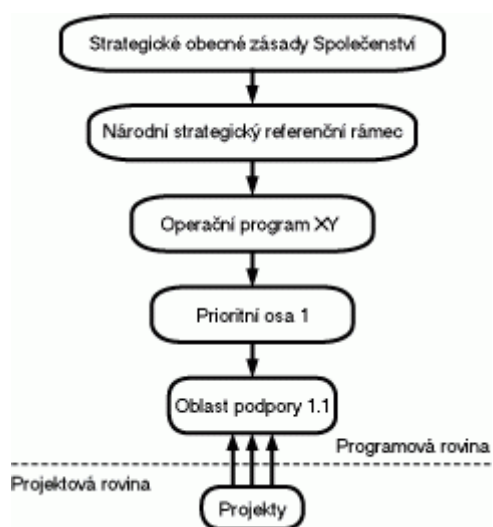
<sup>55</sup> Z francouzského Nomenclature des Unites Territoriales Statistique či anglického Nomenclature of Units for Territorial Statistics

<sup>56</sup> WOKOUN, René, et al. *Příprava České republiky na využívání strukturálních fondů*. 2. aktualiz. vyd. Praha : Tiskárna Dian, 1998. 85 s. s. 11

EU.<sup>57</sup> Každý členský stát, a tedy i Česká republika, si vytváří vlastní NRP, jehož rozvojové priority však nemusí být nutně v souladu s celoevropskými prioritami politiky HSS. Z tohoto důvodu je nutné nalézt společný průnik SOZS a NRP. Konkrétní podobu tohoto průniku představuje NSRR (viz kap. 2.1).

Schématické zobrazení soustavy strategických dokumentů týkajících se získávání finanční podpory z fondů EU spadajících do politiky HSS včetně zařazení projektu je znázorněno na následujícím obrázku.

**Obr. 5** Schéma soustavy strategických dokumentů týkajících se získávání finanční podpory z fondů EU spadajících do politiky HSS



Zdroj: Národní orgán pro koordinaci. *Strukturální fondy EU - Informace o fonděch EU* [online]. [2004] , 17. 4. 2009 [cit. 2009-04-25]. Dostupný z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/Informace-o-fondech-EU>>.

## 2.2.2 Regionální politika České republiky v rámci EU

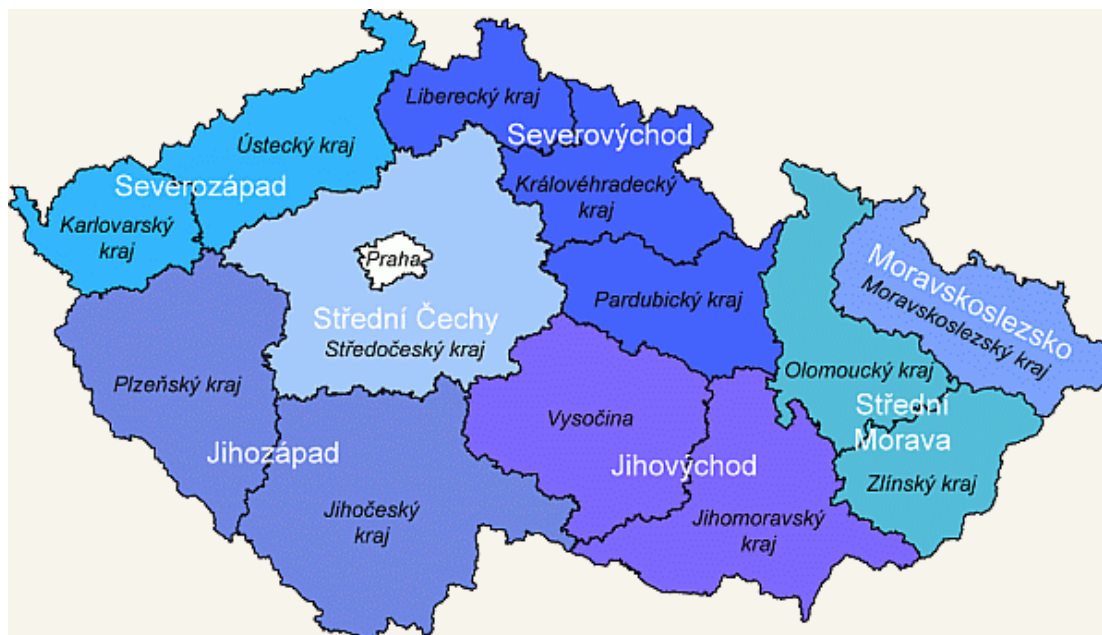
Z územněsprávního hlediska byla ČR před vstupem do EU tradičně členěna na kraje odpovídající úrovni NUTS III. Po vstupu do EU, a z toho vyplývající potřeby poskytování statistických dat pro čerpání finančních prostředků ze SF EU, vyplynula nutnost zavést mezi stát, odpovídající úrovni NUTS I, a kraje jakýsi mezistupeň, jenž by odpovídal úrovni NUTS II. Proto byly v ČR zavedeny tzv. regiony soudržnosti<sup>58</sup>, které požadavky na úroňové dělení vyplývající z územněsprávního členění země splňují. Tyto regiony jsou tvořeny jedním až třemi kraji. Regiony soudržnosti jsou Praha, Střední Čechy, Jihozápad, Severozápad,

<sup>57</sup> Národní orgán pro koordinaci. *Strukturální fondy EU - Strategické obecné zásady Společenství - česká verze* [online]. [2004] , 17. 4. 2009 [cit. 2009-04-25]. Dostupný z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/getdoc/baba0790-c40d-4727-9230-b89540103c68/Strategie-obecne-zasady-Spolecenstvi---ceska-ver>>.

<sup>58</sup> Deklarovány v Zákoně č. 248/2000 Sb. o podpoře regionálního rozvoje, ve znění zákona č. 320/2002 Sb., § 15

Severovýchod, Jihovýchod, Střední Morava a Moravskoslezsko. Územněsprávní rozdělení České republiky je znázorněno na následujícím obrázku.

**Obr. 6** Územněsprávní rozdělení ČR na 8 regionů soudržnosti (NUTS II) a 14 krajů (NUTS III)



Zdroj: Národní orgán pro koordinaci. *Strukturální fondy EU – Regionální politika EU* [online]. [2004] , 17. 4. 2009 [cit. 2009-04-25]. Dostupný z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/Informace-o-fondech-EU/Regionalni-politika-EU>>.

V ČR je též územní klasifikace NUTS, která je někdy také konkrétně označována jako CZ-NUTS. Kromě tří hlavních úrovní, NUTS I až NUTS III, jsou zde ještě dvě tzv. místní administrativní jednotky (dále LAU<sup>59</sup>) označované jako LAU I a LAU II, což jsou jednotky na nižší úrovni územněsprávního členění ČR odpovídající úrovním NUTS IV a NUTS V. Tyto úrovně již však nemají vliv na čerpání finančních prostředků z fondů EU. Jednotlivé úrovně územní klasifikace v podmínkách ČR jsou znázorněny v následující tabulce.

**Tab. 3** Členění území ČR podle NUTS a LAU

Úroveň	Název	Počet jednotek
NUTS 1	Stát	1
NUTS 2	Regiony soudržnosti	8
NUTS 3	Kraje	14
LAU 1	Okresy	76 + 15 pražských obvodů
LAU 2	Obce	6 249

Zdroj: Národní orgán pro koordinaci. *Strukturální fondy EU – Regionální politika EU* [online]. [2004] , 17. 4. 2009 [cit. 2009-04-25]. Dostupný z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/Informace-o-fondech-EU/Regionalni-politika-EU>>.

<sup>59</sup> Z anglického Local Administrative Units

### 2.2.3 Cíle regionální politiky EU v programovém období 2007 – 2013 aplikované na prostředí České republiky

Obdobně jako v minulém programovém období (2000 – 2006) má regionální politika v současném probíhající programovém období (2007 – 2013) tři hlavní cíle, na které byla ze společného rozpočtu EU prostřednictvím obou SF a Fondu soudržnosti vyčleněna částka čítající přibližně 347 mld. € a pro ČR je z této sumy vyčleněno cca. 26,69 mld. €, které může prostřednictvím řádně propracovaných programů čerpat.<sup>60</sup> „Pro úspěšné čerpání musí náš stát přidat navíc přibližně čtyři miliardy eur, jelikož Evropská unie financuje maximálně 85 procent výdajů z aktivit uskutečněných v rámci regionální politiky.“<sup>61</sup> Do hlavních cílů této politiky se řadí:

- Cíl *Konvergence* (v Tab. 4 Cíl 1) – je zaměřen na urychlování hospodářské konvergence regionů úrovně NUTS II, splňujících limitní ukazatele tohoto cíle, tj. ty, jejichž hrubý domácí produkt (dále HDP) na obyvatele je pod úrovní 75 % průměru EU 25<sup>62</sup> (měřeno paritou kupní síly<sup>63</sup>). Dále mohou čerpat finanční prostředky státy, jejichž HNP na obyvatele je pod úrovní 90 % průměru EU 25 (měřeno paritou kupní síly). Tento cíl je financován z ERDF, ESF a Fondu soudržnosti a v ČR do něj patří všechny regiony soudržnosti kromě hlavního města Prahy.
- Cíl *Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost* (v Tab. 4 Cíl 2) – je zaměřen na regiony úrovně NUTS II nebo také NUTS I, které nespádají do cíle *Konvergence* z důvodu přesahování jeho limitních ukazatelů. Tento cíl je financován z ERDF a ESF a v ČR do něj patří pouze hlavní město Praha. Pod tento cíl spadají OP Praha.
- Cíl *Evropská územní spolupráce* (v Tab. 4 Cíl 3) – je zaměřen na přeshraniční spolupráci regionů úrovně NUTS III, které se nacházejí u pozemních hranic, a také námořních hranic, které jsou od sebe obecně vzdáleny nejvýše 150 kilometrů. Dále je podporována spolupráce regionů na nadnárodní a meziregionální úrovni formou výměny zkušeností. Tento cíl je financován z ERDF a v ČR do něj patří všechny regiony.

---

<sup>60</sup> Národní orgán pro koordinaci. *Strukturální fondy EU – Regionální politika EU* [online]. [2004] , 17. 4. 2009 [cit. 2009-04-25]. Dostupný z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/Informace-o-fondech-EU/Regionalni-politika-EU>>.

<sup>61</sup> Národní orgán pro koordinaci. *Strukturální fondy EU – Regionální politika EU* [online]. [2004] , 17. 4. 2009 [cit. 2009-04-25]. Dostupný z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/Informace-o-fondech-EU/Regionalni-politika-EU>>.

<sup>62</sup> Prvních 25 států EU, tedy všech současných členů vyjma Bulharska a Rumunska

<sup>63</sup> Parity kupní síly jsou v podstatě měnové přepočítací koeficienty, pomocí kterých se hospodářské ukazatele vyjádřené v národních měnách převádí na uměle vytvořenou společnou měnovou jednotku (nazývanou standard kupní síly), která vyrovnává kupní sílu jednotlivých národních měn

V následující tabulce je zobrazeno rozdělení finančních prostředků z rozpočtu EU dle jednotlivých cílů regionální politiky EU na programové období let 2007 – 2013.

**Tab. 4** Rozdělení finančních prostředků z rozpočtu EU na cíle regionální politiky EU v programovém období let 2007 – 2013

	Fondy pro EU		Fondy pro ČR	
<b>Cíl 1</b>	283 mld. €	81,54 %	25,88 mld. €	96,98 %
<b>Cíl 2</b>	54,96 mld. €	15,95 %	419,09 mil. €	1,56 %
<b>Cíl 3</b>	8,72 mld. €	2,52 %	389,05 mil. €	1,46 %
<b>Celkem</b>	<b>347 mld. €</b>	<b>100,00 %</b>	<b>26,69 mld. €</b>	<b>100,00 %</b>

Zdroj: Národní orgán pro koordinaci. *Strukturální fondy EU – Regionální politika EU* [online]. [2004] , 17. 4. 2009 [cit. 2009-04-25]. Dostupný z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/Informace-o-fondech-EU/Regionalni-politika-EU>>.

Z Tab. 4 je zřejmé, že z hlediska spolufinancování projektů jsou globálně nejvíce podporovány projekty spadající pod cíl *Konvergence* (81,54 % z celkové částky 347 mld. €). V podmínkách ČR jsou na tento cíl přiděleny téměř všechny prostředky (celkem 96,98 % z částky vyčleněné na operační programy ČR).

V následující tabulce je dále znázorněno rozdělení finančních prostředků z rozpočtu EU vyčleněných na politiku HSS v období let 2007 – 2013 dle operačních programů České republiky dohodnutých na toto období.

**Tab. 5** Alokace finančních prostředků (v mld. €) z rozpočtu EU pro ČR dle operačních programů v programovém období let 2007 – 2013

Operační program	mld. €
OP Podnikání a inovace	3,041
OP Výzkum a vývoj pro inovace	2,071
OP Životní prostředí	4,918
OP Doprava	5,774
Integrovaný operační program	1,582
OP Technická pomoc	0,248
OP Zaměstnanost a lidské zdroje	1,837
OP Vzdělávání pro konkurenceschopnost	1,829
Regionální operační programy	4,659
Operační programy Cíle 2	0,343
Operační programy Cíle 3	0,389
<b>Celkem</b>	<b>26,691</b>

Zdroj: Příloha č. 2 a Tab. 4

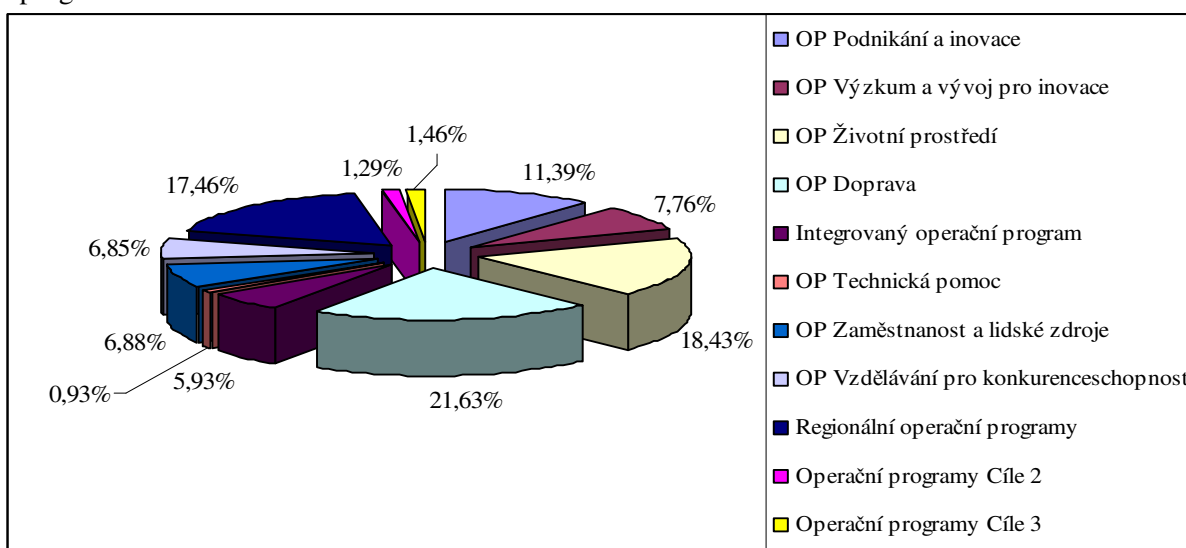
Z výše uvedené tabulky je zřejmé, že největší podíl z finančních prostředků EU, čítající cca. 5,774 mld. €, je přidělen Operačnímu programu Doprava. To je zřejmě dáno



významností dopravy pro národní hospodářství ČR. Rovněž na Regionální operační programy, v jejichž rámci mohou být mimo jiné z rozpočtu EU spolufinancovány rovněž projekty týkající se dopravních systémů, je v porovnání s ostatními OP vyčleněna poměrně vysoká částka, čítající cca. 4,659 mld. €.

Pro názornost je v následujícím grafu uvedena alokace prostředků z rozpočtu EU pro ČR dle operačních programů v programovém období let 2007 – 2013 jako procentuelní podíly těchto programů na celkové alokaci.

**Obr. 7** Alokace finančních prostředků (v %) z rozpočtu EU pro ČR dle operačních programů v programovém období let 2007 – 2013



Zdroj: Autor

Z Obr. 7 je patrné, že Operační program Doprava je vzhledem k poměru alokace finančních prostředků z rozpočtu EU vůči ostatním operačním programům skutečně největším operačním programem ČR.

### 3 Operační program Doprava (2007 – 2013)

Operační program Doprava (dále OPD) je jedním z osmi tematických operačních programů České republiky dojednaných pro aktuální programové období (2007 – 2013), jež spadají pod cíl *Konvergence*. Tento operační program byl schválen Evropskou komisí dne 11. prosince 2007.

OPD je dokumentem vytvořeným v souladu se základními strategickými dokumenty EU (např. Strategické obecné zásady Společenství na období 2007 – 2013, Bílá kniha EU: Evropská dopravní politika do roku 2010 – čas rozhodnout a další) a ČR (např. Národní strategický referenční rámec ČR 2007 – 2013, Národní program reforem ČR, Strategie udržitelného rozvoje, Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013 a další). Tento OP v sobě zahrnuje rozvojové priority dopravního sektoru.

Globální cíl OPD, jímž je *Zlepšení dostupnosti dopravou*, spadá pod strategický cíl NSRR *Atraktivní prostředí* (viz kap. 2.1) a je v podstatě totožný s jednou ze dvou priorit tohoto strategického cíle.<sup>64</sup> Tento globální cíl má být dle NSRR naplňován v oblasti železniční, silniční (v majetku státu, tj. dálnice a silnice I. třídy – rychlostní silnice a ostatní silnice I. třídy), vnitrozemské vodní a multimodální dopravy, a také investicemi do ekologické městské dopravy. Především se tedy jedná o zkvalitnění (modernizaci) a vzájemnou propojenost železniční, silniční a říční dopravy v rámci tzv. transevropských dopravních sítí (TEN-T<sup>65</sup>). V silniční dopravě jde dále o modernizaci silnic I. třídy mimo TEN-T. Dotace mají být rovněž směřovány na zlepšení dopravní situace v hlavním městě Praze, proto je také z části program zaměřen na podporu rozvoje a modernizace pražského metra (Prioritní osa 5, viz kap. 3.3.5).

#### 3.1 Správa Operačního programu Doprava

Pro tento operační program vykonává roli řídicího orgánu Ministerstvo dopravy ČR (dále MDČR), a to prostřednictvím Odboru fondů EU. Tento řídicí orgán nese celkovou odpovědnost za realizaci OPD a má za úkol spolupracovat v oblastech metodik, monitorování a hodnocení pomoci z prostředků SF a Fondu soudržnosti s Národním orgánem pro koordinaci. Dále byl zřízen Monitorovací výbor OPD, jenž má na starosti hodnocení

---

<sup>64</sup> Priority *Atraktivního prostředí* jsou: *Ochrana a zlepšení kvality životního prostředí* a *Zlepšení dostupnosti dopravou*

<sup>65</sup> Z anglického Trans European Network-Transport

a monitorování programu. Na základě odborného posouzení souladu s kritérii výběru projektů prováděného Monitorovacím výborem OPD provádí řídicí orgán výběr projektů. Za ověřování výkazu výdajů a žádostí o platby před jejich odesláním Evropské komisi v rámci OPD a za správu prostředků poskytnutých ze SF a Fondu soudržnosti na účtech zřízených Českou národní bankou je zodpovědný Platební a certifikační orgán (dále PCO). „Výkonem funkce PCO pro strukturální fondy a FS byl rozhodnutím ministra financí vydaném na základě usnesení vlády č. 198 ze dne 22. února 2006 pověřen odbor Národní fond Ministerstva financí.“<sup>66</sup> Za provádění auditů implementace OPD je zodpovědný Auditní orgán. „Usnesením vlády ČR č. 198 ze dne 22. února 2006 je výkonem funkce Auditního orgánu pověřeno Ministerstvo financí. Rozhodnutím ministra financí byl výkonem této funkce pověřen odbor Centrální harmonizační jednotka pro finanční kontrolu, který je funkčně nezávislý na řídicím orgánu a na PCO.“<sup>67</sup>

### 3.1.1 Státní fond dopravní infrastruktury

„Dne 24. září 2007 byla uzavřena mezi Ministerstvem dopravy a Státním fondem dopravní infrastruktury (SFDI) Dohoda o delegování některých pravomocí a činností Řídicího orgánu OP Doprava na Zprostředkující subjekt OP Doprava. Tímto aktem byl v rámci implementační struktury OP Doprava formálně ustaven Zprostředkující subjekt. Předmětem dohody o delegování je zejména:

- účast finančních prostředků z rozpočtu SFDI na financování národního podílu u projektů v sektoru dopravy spolufinancovaných z OPD;
- účast finančních prostředků z rozpočtu SFDI na předfinancování a/nebo spolufinancování výdajů, které mají být kryty z prostředků fondů EU u projektů v sektoru dopravy spolufinancovaných z OPD;
- koordinaci a plánování kontrol prováděných Řídicím orgánem OPD s ohledem na jeho úlohu v rámci implementační struktury fondů EU a kontrol prováděných Zprostředkujícím subjektem OPD ve smyslu § 3 odst. 2 Zákona o SFDI;

---

<sup>66</sup> *Operační program Doprava na léta 2007 - 2013*. Praha : [s.n.], říjen 2007. Dostupný z WWW: <<http://www.opd.cz/cz/Programove-dokumenty>>. 4.4, s. 124.

<sup>67</sup> *Operační program Doprava na léta 2007 - 2013*. Praha : [s.n.], říjen 2007. Dostupný z WWW: <<http://www.opd.cz/cz/Programove-dokumenty>>. 4.5, s. 125.

- vzájemné poskytování informací a výsledků z monitoringu a kontrol zajišťovaných Řídicím orgánem a Zprostředkujícím subjektem ve vztahu ke spolufinancovaným projektům;
- poskytování finančních prostředků technické pomoci OPD (prioritní osa 7) Zprostředkujícímu subjektu za účelem úhrady nákladů vzniklých v souvislosti s výkonem pravomocí a činností delegovaných ze strany Řídicího orgánu.<sup>68</sup>

SFDI má za úkol vykonávat roli zprostředkujícího subjektu (dále ZS) u následujících prioritních os, jež jsou popsány v kapitole 3.3:

- Oblast podpory 1.1 – Modernizace a rozvoj železničních tratí sítě TEN-T včetně železničních uzlů.
- Oblast podpory 1.2 – Zajištění interoperability na stávajících železničních tratích, zajištění souladu s TSI a rozvoj systémů.
- Oblast podpory 2.1 – Modernizace a rozvoj dálnic a silnic sítě TEN-T.
- Oblast podpory 3.1 – Modernizace a rozvoj železničních tratí mimo síť TEN-T.
- Oblast podpory 4.1 – Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T.
- Oblast podpory 6.2 – Rozvoj a modernizace vnitrozemských vodních cest sítě TEN-T a mimo TEN-T.

### ***3.2 Financování Operačního programu Doprava***

OPD je spolufinancován ze dvou fondů EU, a to Evropského fondu pro regionální rozvoj a Fondu soudržnosti.

OPD je z hlediska objemu vyčleněných finančních prostředků z rozpočtu EU největším operačním programem v ČR. Na tento program připadá 5,774 mld. €, což představuje 21,63 % ze všech prostředků vyčleněných z fondů EU pro ČR na politiku HSS na období let 2007 – 2013 (viz kap. 2.2.3). OPD je tak největším operačním programem v ČR a finanční podpora z fondů EU spadajících do politiky HSS v období let 2007 – 2013 bude v oblasti dopravy realizována především prostřednictvím tohoto OP.

---

<sup>68</sup> Ministerstvo dopravy ČR. *Operační program Doprava - Ustavení Zprostředkujícího subjektu OP Doprava* [online]. c2007 , 21. 4. 2009 [cit. 2009-05-09]. Dostupný z WWW: <<http://www.opd.cz/clanek/ustaveni-zs-sfdi>>.

Finanční podpora z EU pro sektor dopravy prostřednictvím OPD přímo navazuje na podporu realizovanou v období 2004 – 2006, kdy byla pro sektor dopravy poskytována podpora z fondů EU zejména prostřednictvím Fondu soudržnosti 2004 – 2006 navazujícím na předvstupní pomoc (ISPA) a Operačního programu Infrastruktura 2004 – 2006 (tato podpora dobíhá do roku 2010).

### **3.2.1 Postup financování projektů v rámci Operačního programu Doprava**

Finanční řízení operačního programu i samotných projektů spadajících pod jeho rámec by mělo být dle programového dokumentu OPD uskutečňováno tak, aby byly v maximální možné míře sloučeny postupy národního veřejného financování a financování z prostředků Fondu soudržnost a ERDF.

Finanční prostředky SF a Fondu soudržnosti jsou Evropskou komisí zasílány na účet PCO, jenž má na starosti metodické řízení a realizaci převodů těchto prostředků do státního rozpočtu. „Systém finančních toků prostředků OP Doprava bude zajištěn prostřednictvím finančního toku přes státní rozpočet. Prostředky ERDF a FS budou příjemcům předfinancovány na základě předložených žádostí o platbu z kapitoly MDČR (příjemci, kteří předloží žádosti o platbu v rámci oblastí podpory, pro než platby zajišťuje ZS, budou mít platby předfinancovány z rozpočtu ZS). Žádosti příjemců budou předkládány pouze v měně platné na území ČR. PCO po obdržení souhrnné žádosti (zpracované na základě žádostí o platbu předkládaných a proplacených příjemcům) provede proplacení prostředků ERDF a FS do kapitoly státního rozpočtu spravované MDČR. Platby z a do rozpočtu EU probíhají v EUR.“<sup>69</sup> Samotný systém finančních toků popisuje MFT (Metodika finančních toků a kontroly programů spolufinancovaných ze SF, Fondu soudržnosti a Evropského rybářského fondu na programové období 2007 - 2013). Schéma finančních toků s i bez zapojení zprostředkujícího subjektu je znázorněno v příloze č. 5.

V následující tabulce je znázorněn indikativní finanční plán OPD dle jednotlivých let a fondů EU. Tento plán tedy není skutečně závazný.

---

<sup>69</sup> *Operační program Doprava na léta 2007 - 2013*. Praha: [s.n.], říjen 2007. Dostupný z WWW: <<http://www.opd.cz/cz/Programove-dokumenty>>. 4.11, s. 140.

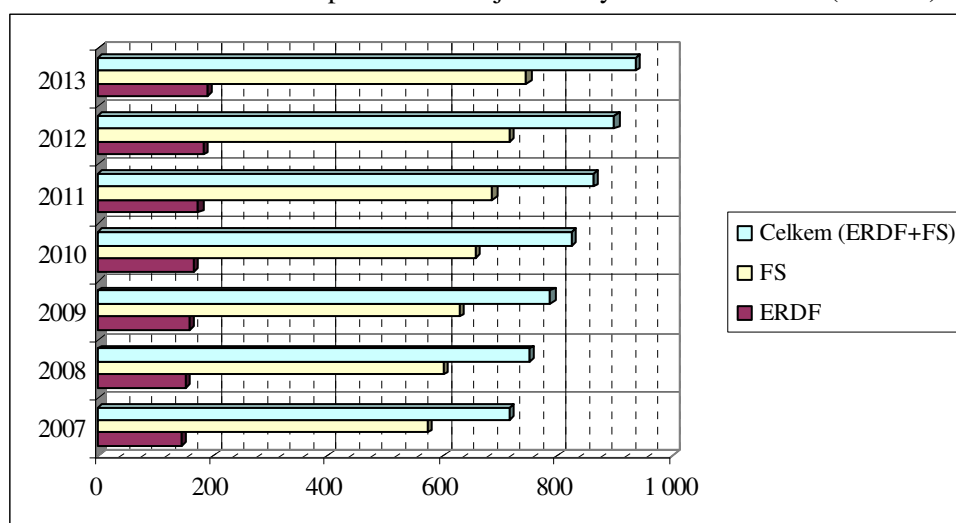
**Tab. 6** Indikativní finanční plán OPD dle jednotlivých let a fondů EU (v €)

Rok	ERDF	FS	Celkem (ERDF+FS)
2007	144 178 837	572 229 657	716 408 494
2008	151 662 639	599 985 014	751 647 653
2009	159 174 961	627 865 900	787 040 861
2010	167 045 895	657 043 197	824 089 092
2011	174 914 962	686 239 266	861 154 228
2012	182 748 693	715 335 948	898 084 641
2013	190 717 663	744 938 571	935 656 234
<b>Celkem</b>	<b>1 170 443 650</b>	<b>4 603 637 553</b>	<b>5 774 081 203</b>

Zdroj: *Operační program Doprava na léta 2007 - 2013*. Praha : [s.n.], říjen 2007. Dostupný z WWW: <<http://www.opd.cz/cz/Programove-dokumenty>>. 5.2, s. 152.

Z Tab. 6 je zřejmá vzrůstající tendence čerpání prostředků v čase. Pravděpodobně je vycházeno z toho, že počet podaných a následně schválených projektů v rámci OPD bude postupně narůstat. Tato tendence je pro přehlednost vyobrazena na následujícím grafu.

**Obr. 8** Indikativní finanční plán OPD dle jednotlivých let a fondů EU (v mil. €)



Zdroj: Autor

### 3.3 Projekty financované z Operačního programu Doprava

OPD tvoří 7 prioritních os stanovených tak, aby rozpracovávaly a naplňovaly příslušnou prioritu NSRR za účelem přispívání ke zlepšení dostupnosti jednotlivých území dopravními spojeními. Jednotlivé osy rozdělují OPD na logické celky a jsou v souladu s jeho specifickými cíli: *Zlepšení železniční dopravy na síti TEN-T, Zlepšení silniční dopravy na síti TEN-T, Zlepšení železniční dopravy na síti mimo TEN-T, Zlepšení dopravy na silnicích I. třídy mimo TEN-T, Zlepšení městské hromadné dopravy výstavbou metra a systémů řízení dopravy*

v hl. m. Praze, *Zvýšení multimodality v nákladní přepravě a zlepšení vnitrozemské vodní dopravy*. Prioritní osy jsou dále konkretizovány prostřednictvím tzv. oblastí podpor vymezujících typy projektů, jaké mohou být v rámci příslušné prioritní osy podpořeny. Pět z těchto os bude podporováno z Fondu soudržnosti a zbylé dvě z ERDF.

Alokace finančních prostředků, vyčleněných v rámci OPD z rozpočtu EU na jednotlivé prioritní osy, je zobrazena v přehledné tabulce uvedené za poslední prioritní osou (viz Tab. 7).

### **3.3.1 Prioritní osa 1: Modernizace železniční sítě TEN-T**

Globálním cílem prioritní osy 1 je specifický cíl OPD *Zlepšení železniční dopravy na síti TEN-T*. „Podpora v prioritní ose 1 bude soustředěna v první řadě na ty úseky železniční sítě, které jsou součástí prioritních projektů, které jsou uvedeny v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES. Dále bude v této oblasti podporována modernizace a rozvoj dalších železničních tratí na síti TEN-T, železničních uzlů a zajištění interoperability jak železniční infrastruktury, tak i vozidel, která na ní budou využívána.“<sup>70</sup>

Prioritní osa 1 se tematicky zabývá následujícími oblastmi podpory:

- Oblast podpory 1.1 – Modernizace a rozvoj železničních tratí sítě TEN-T včetně železničních uzlů – jedná se o: dokončení modernizace tranzitních koridorů; pokračování ve výstavbě dalších úseků sítě TEN-T; modernizaci rozhodujících železničních uzlů na síti TEN-T; rekonstrukci dalších železničních tratí zařazených do sítě TEN-T za účelem zajištění technických a provozních výkonnostních parametrů potřebných pro poskytování požadované úrovně služeb zákazníkům; realizaci technických opatření vedoucích k minimalizaci vlivů dokončených staveb na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví.
- Oblast podpory 1.2 – Zajištění interoperability na stávajících železničních tratích, zajištění souladu s Technickými specifikacemi pro interoperabilitu (dále TSI) a rozvoj telematických systémů – jedná se o: zajišťování interoperability implementací TSI a dálkového řízení provozu, včetně úprav vozidel.

Obě oblasti podpory jsou dále doplněny o rozvoj potřebné infrastruktury a vybavení pro zvýšení provozního a přepravního výkonu na železničních tratích – jedná se o: zavádění

---

<sup>70</sup> *Operační program Doprava na léta 2007 - 2013*. Praha: [s.n.], říjen 2007. Dostupný z WWW: <<http://www.opd.cz/cz/Programove-dokumenty>>. 3.1.1, s. 84.

operačních systémů pro zajištění plynulosti provozu včetně systémů řízení provozu a dopravních dispečerských systémů, systémů sledování a správy majetku a systémů plánování a řízení údržby; zavádění systémů na podporu řízení vztahů se zákazníky (např. informační systémy pro cestující, jízdenkové a rezervační systémy); zlepšování přístupu pro osoby se sníženou mobilitou.

Příjemci podpory v rámci této prioritní osy mohou být vlastníci nebo správci dotčené infrastruktury, či SŽDC, s.o. a v případě zavádění interoperability také vlastníci drážních vozidel a provozovatelé drážní dopravy.

### **3.3.2 Prioritní osa 2: Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T**

Globálním cílem prioritní osy 2 je specifický cíl OPD *Zlepšení silniční dopravy na síti TEN-T*. „Podpora v prioritní ose 2 bude soustředěna v první řadě na ty úseky dálniční a silniční sítě, které jsou součástí prioritních projektů, na nichž má být práce zahájena před rokem 2010, a které jsou uvedeny v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES. Dále bude v této oblasti podporována modernizace a rozvoj dálnic, rychlostních silnic a výjimečně i ostatních silnic I. třídy ležících na síti TEN-T, které jsou rovněž ve správě ŘSD ČR.“<sup>71</sup>

Prioritní osa 2 se tematicky zabývá následujícími oblastmi podpory:

- Oblast podpory 2.1 – Modernizace a rozvoj dálnic a silnic sítě TEN-T – jedná se o: pokračování ve výstavbě dalších úseků sítě TEN-T; modernizaci a zvýšení kapacit již provozovaných úseků kategorie D, R a ostatních silnic I. třídy sítě TEN-T; realizaci technických opatření vedoucích k minimalizaci vlivů dokončených staveb na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví a ke zvýšení bezpečnosti; realizaci investic do infrastruktury vedoucích ke zlepšení dohledu nad bezpečností a plynulostí provozu.
- Oblast podpory 2.2 – Rozvoj inteligentních dopravních systémů v silniční dopravě a systémů ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy – jedná se o: postupnou realizaci telematických systémů na dálniční síti a sítích navazujících.

Příjemci podpory v rámci této prioritní osy mohou být vlastníci nebo správci dotčené infrastruktury.

---

<sup>71</sup> *Operační program Doprava na léta 2007 - 2013*. Praha: [s.n.], říjen 2007. Dostupný z WWW: <<http://www.opd.cz/cz/Programove-dokumenty>>. 3.1.2, s. 89.



### 3.3.3 Prioritní osa 3: Modernizace železniční sítě mimo sítě TEN-T

Globálním cílem prioritní osy 3 je specifický cíl OPD *Zlepšení železniční dopravy na síti mimo TEN-T*. „Podpora v prioritní ose 3 bude zaměřena na oblast modernizace a výstavby železničních tratí, ležících mimo sítě TEN-T. Jedná se o podporu dopravy šetrnější k životnímu prostředí, která může zároveň napomoci k významnému odlehčení silniční sítě. Pro železniční dopravu je kromě sítě TEN-T důležitá i kvalitní síť navazujících železničních tratí s mezinárodním a národním významem.“<sup>72</sup>

Prioritní osa 1 se tematicky zabývá následující oblastí podpory:

- Oblast podpory 3.1 – Modernizace a rozvoj železniční sítě mimo TEN-T – jedná se o: modernizaci důležitých tratí a železničních uzlů, včetně budování přeložek; rekonstrukci dalších železničních tratí, včetně zajištění interoperability a budování přeložek; rekonstrukci a rozvoj přeshraničních úseků (na území ČR); postupnou elektrizaci dalších železničních tratí; uvedení ostatních celostátních a vybraných regionálních tratí do optimálního stavu; investice na národní síti, které umožňují její provázání na drážní systémy regionální a městské hromadné dopravy (případně jejich kombinace); realizaci technických opatření vedoucích k minimalizaci vlivů dokončených staveb na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví.

Příjemci podpory v rámci této prioritní osy mohou být vlastníci nebo správci dotčené infrastruktury, či SŽDC, s.o.

### 3.3.4 Prioritní osa 4: Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T

Globálním cílem prioritní osy 4 je specifický cíl OPD *Zlepšení dopravy na silnicích I. třídy mimo TEN-T*. „Podpora v rámci prioritní osy 4 bude zaměřena na výstavbu a modernizaci rychlostních silnic mimo sítě TEN-T a ostatních silnic I. třídy.“<sup>73</sup>

Prioritní osa 1 se tematicky zabývá následující oblastí podpory:

- Oblast podpory 4.1 – Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T – jedná se o: zajištění kvalitní sítě silnic I. třídy; modernizaci a odstraňování závad na silnicích I. třídy; budování silnic I. třídy sloužících jako obchvaty, zklidňování dopravy

<sup>72</sup> *Operační program Doprava na léta 2007 - 2013*. Praha: [s.n.], říjen 2007. Dostupný z WWW: <<http://www.opd.cz/cz/Programove-dokumenty>>. 3.1.3, s. 93.

<sup>73</sup> *Operační program Doprava na léta 2007 - 2013*. Praha: [s.n.], říjen 2007. Dostupný z WWW: <<http://www.opd.cz/cz/Programove-dokumenty>>. 3.1.4, s. 96.

v obydlené zástavbě prostřednictvím vyvedení dopravy z hustě obydlených území nebo investice ke zvýšení plynulosti dopravy (přeložky, odstranění úzkých míst) na silnicích I. třídy; postupnou implementaci telematických systémů na silnicích I. třídy; zabezpečení dostatečné kapacity silniční infrastruktury v příhraničních a citlivých oblastech; realizaci technických opatření vedoucích k minimalizaci vlivů již dokončených staveb na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví a ke zvýšení bezpečnosti; drobné investiční akce na podporu bezpečnosti provozu.

Příjemci podpory v rámci této prioritní osy mohou být vlastníci nebo správci dotčené infrastruktury.

### **3.3.5 Prioritní osa 5: Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze**

Globálním cílem prioritní osy 5 je specifický cíl OPD *Zlepšení městské hromadné dopravy výstavbou metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze.* „Prioritní osa 5 bude zaměřena na podporu výstavby metra za účelem zvýšení zájmu o městskou hromadnou dopravu a na zmírňování negativních vlivů velkých objemů silniční dopravy pomocí zavádění telematických systémů na území hl. m. Prahy.“<sup>74</sup>

Prioritní osa 1 se tematicky zabývá následujícími oblastmi podpory:

- Oblast podpory 5.1 – Rozvoj sítě metra v Praze.
- Oblast podpory 5.2 – Zavádění systémů řízení a regulace silničního provozu v Praze.

Příjemci podpory v rámci této prioritní osy mohou být vlastníci nebo správci dotčené infrastruktury, případně Magistrát hl. m. Prahy.

### **3.3.6 Prioritní osa 6: Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy**

Globálním cílem prioritní osy 6 je specifický cíl OPD *Zvýšení multimodality v nákladní přepravě a zlepšení vnitrozemské vodní dopravy.* „Prioritní osa 6 bude zaměřena na dvě oblasti. Půjde jednak o podporu multimodálních přepravních systémů, které zahrnují zejména překladiště kombinované dopravy (dále KD) a infrastrukturu veřejného logistického centra (VLC) a dále pak o rozvoj a modernizaci vnitrozemských vodních cest. V oblasti vodní

---

<sup>74</sup> *Operační program Doprava na léta 2007 - 2013.* Praha: [s.n.], říjen 2007. Dostupný z WWW: <<http://www.opd.cz/cz/Programove-dokumenty>>. 3.1.5, s. 99.

dopravy jde o dobudování vnitrozemských vodních cest splavněním dosud nesplavných úseků a zlepšováním parametrů již využívaných vodních cest, a to především v rámci sítě TEN-T.“<sup>75</sup>

Prioritní osa 1 se tematicky zabývá následujícími oblastmi podpory:

- Oblast podpory 6.1 – Podpora multimodální nákladní přepravy, nákup dopravních prostředků pro KD a přepravních jednotek pro KD, modernizace překladišť KD – jedná se o: podporu investic v multimodální přepravě; výstavbu nové a modernizaci stávající infrastruktury KD; podporu nových multimodálních technologií překládky; podporu vzniku VLC z veřejných zdrojů; podporu studií k podpoře multimodality v nákladní přepravě; podporu logistiky z veřejných zdrojů s pozitivním dopadem na vyšší zapojení železniční a vnitrozemské vodní dopravy do přepravních řetězců.
- Oblast podpory 6.2 – Rozvoj a modernizace vnitrozemských vodních cest sítě TEN-T a mimo TEN-T – jedná se o: zlepšení stavu infrastruktury a dalších funkčních parametrů vodní dopravy, řešení problémů splavnosti a bezpečnosti plavebního provozu na dopravně významných vnitrozemských vodních cestách.
- Oblast podpory 6.3 – Podpora modernizace vnitrozemských plavidel – jedná se o: investice na modernizaci vnitrozemských plavidel za účelem snížení negativních dopadů vodní dopravy na životní prostředí, podpory multimodality v nákladní přepravě či zvýšení bezpečnosti vnitrozemské vodní dopravy vedoucí v konečném důsledku k eliminaci potenciálních ekologických škod.

Příjemci podpory v rámci této prioritní osy mohou být vlastníci nebo správci infrastruktury multimodální dopravy, právnické nebo fyzické osoby mající k pozemkům určeným k zastavění (podporovanému investicí) vlastnická či jiná práva, případně vlastníci překládacích mechanismů, přepravních jednotek, KD a vlastníci nebo správci VLC, vlastníci dopravních prostředků, provozovatelé nebo vlastníci lodního parku, vlastníci nebo správci dotčené infrastruktury vnitrozemské vodní dopravy a ŘVC ČR.

### **3.3.7 Prioritní osa 7: Technická pomoc OP Doprava**

Globálním cílem prioritní osy 7 je *Zajištění efektivního využití prostředků OPD pro naplnění cílů OPD*. „Prioritní osa 7 bude zaměřena na podporu a zajištění implementace OP Doprava.“<sup>76</sup>

---

<sup>75</sup> *Operační program Doprava na léta 2007 - 2013*. Praha: [s.n.], říjen 2007. Dostupný z WWW: <<http://www.opd.cz/cz/Programove-dokumenty>>. 3.1.6, s. 102.

Prioritní osa 1 se tematicky zabývá následující oblastí podpory:

- Oblast podpory 7.1 – Technická pomoc – podpora má směřovat především na: zajištění kvalitního řízení, realizaci a monitoring OPD včetně elektronického monitorovacího systému; podporu absorpční kapacity příjemců s cílem zajistit kvalitní přípravu a implementaci projektů; podporu řídicích, kontrolních, platebních a monitorovacích projektů; zajištění publicity OPD, naplňování komunikačního plánu OPD; zajištění hodnocení OPD; posilování administrativní kapacity Řídícího orgánu a příjemců (s cílem zlepšení absorpční kapacity programu a zefektivnění implementačního systému); náklady spojené s dokončením realizace programového období let 2004 – 2006 a na přípravu programového období let 2014 – 2020; přípravu koncepčních a strategických dokumentů pod záštitou MDČR do července 2008.

Příjemci podpory v rámci této prioritní osy mohou být subjekty přímo zapojené do implementace OPD a subjekty, které svou činností přispívají k implementaci a k naplňování cílu OPD, a to včetně příjemců ze všech šesti předchozích tematických prioritních os OPD.

V následující tabulce je zobrazen indikativní finanční plán OPD podle jednotlivých prioritních os. „Míra financování je v souladu s článkem 53 Nařízení Rady (ES) 1083/2006 a přílohou III tohoto nařízení stanovena na 85 % způsobilých výdajů projektu.“<sup>77</sup>

**Tab. 7** Celková alokace finančních prostředků (v €) vyčleněných na OPD dle jednotlivých prioritních os a podílu fondů EU a národních veřejných zdrojů

Prioritní osa (fond EU)	Finance z fondů EU (85 %)	Národní veřejné zdroje (15 %)	Celkové zdroje (100 %)
1 (FS)	2 190 331 352	386 529 062	2 576 860 414
2 (FS)	1 607 696 540	283 711 155	1 891 407 695
3 (FS)	393 547 402	69 449 542	462 996 944
4 (ERDF)	1 051 016 928	185 473 576	1 236 490 504
5 (FS)	330 076 926	58 248 869	388 325 795
6 (ERDF)	119 426 722	21 075 304	140 502 026
7 (FS)	81 985 333	14 468 000	96 453 333
<b>Celkem (FS)</b>	<b>4 603 637 553</b>	<b>812 406 628</b>	<b>5 416 044 181</b>
<b>Celkem (ERDF)</b>	<b>1 170 443 650</b>	<b>206 548 880</b>	<b>1 376 992 530</b>
<b>Celkem (FS+ERDF)</b>	<b>5 774 081 203</b>	<b>1 018 955 508</b>	<b>6 793 036 711</b>

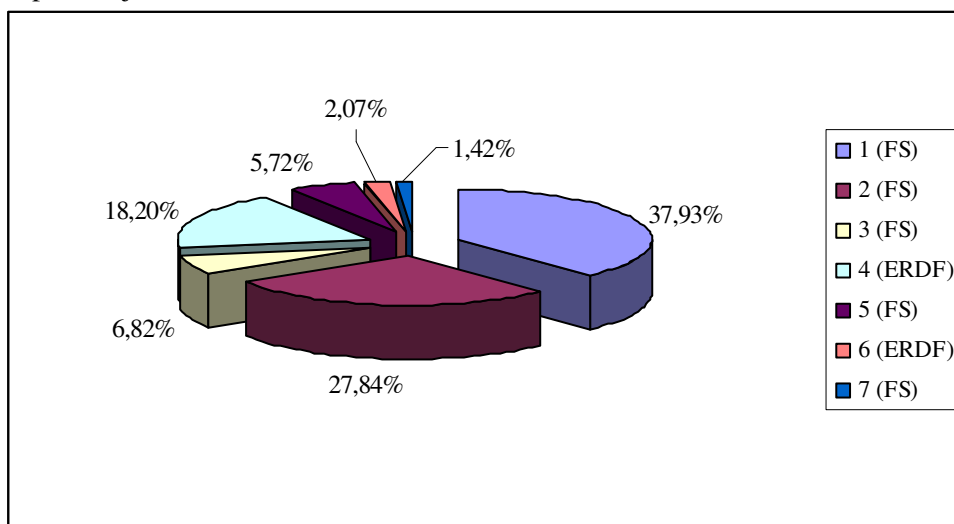
Zdroj: *Operační program Doprava na léta 2007 - 2013*. Praha : [s.n.], říjen 2007. Dostupný z WWW: <<http://www.opd.cz/cz/Programove-dokumenty>>. 5.2, s. 153.

<sup>76</sup> *Operační program Doprava na léta 2007 - 2013*. Praha : [s.n.], říjen 2007. Dostupný z WWW: <<http://www.opd.cz/cz/Programove-dokumenty>>. 3.1.7, s. 106.

<sup>77</sup> *Operační program Doprava na léta 2007 - 2013*. Praha : [s.n.], říjen 2007. Dostupný z WWW: <<http://www.opd.cz/cz/Programove-dokumenty>>. 5.2, s. 151.

Prostředky uvedené v Tab. 7 jako finance z fondů EU představují maximální možnou výši prostředků, které mohou být dle jednotlivých prioritních os v rámci OPD z rozpočtu EU poskytnuty. O konkrétní výši těchto prostředků však rozhoduje řídicí orgán. Je tedy na řídicím orgánu, zda schválí daný projekt a tedy i dotaci z rozpočtu EU. V případě velkých projektů musí být schválena dotace nejen řídicím orgánem, ale následně i přímo Evropskou komisí. Z výše uvedené tabulky vyplývá, že z českých veřejných zdrojů by mělo být navíc financování tohoto programu navýšeno o dalších cca. 1,019 mld. €. Pro názornost je zobrazen na následujícím grafu procentuelní podíl jednotlivých os na celkové alokaci OPD.

**Obr. 9** Celková alokace finančních prostředků (v %) vyčleněných na OPD dle jednotlivých prioritních os a k nim příslušejících fondů EU



Zdroj: Autor

Z Obr. 9 je patrné, že největší podíl na celkové alokaci prostředků vyčleněných na OPD z rozpočtu EU patří prioritní ose 1: Modernizace železniční sítě TEN-T (37,93 %) a druhý největší podíl přísluší prioritní ose 2: Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T (27,84 %). Je zřejmé, že výše těchto podílů je odvozena od významnosti projektů spadajících pod tyto prioritní osy.

### 3.4 Žádosti o podporu

V rámci OPD mohou o finanční podporu z částky vyčleněné na tento program žádat pouze potenciální příjemci uvedení u jednotlivých prioritních os.

Konkrétní a velice podrobné informace, týkající se tohoto operačního programu, může každý potenciální zájemce získat z textu OPD schváleného dne 11. prosince 2007 Evropskou

komisí, jenž je dostupný např. z internetových stránek MDČR, týkajících se OPD jak v české, tak i v anglické verzi (internetová doména: <http://www.opd.cz>).

### **3.4.1 Informace pro žadatele Operačního programu Doprava**

Potřebné informace pro žadatele OPD má každý potenciální žadatel (budoucí příjemce) o finanční podporu, spadající pod rámec OPD, možnost získat z aktuální verze dokumentu *Pokyny pro žadatele OPD* dostupného z internetových stránek MDČR týkajících se OPD (internetová doména: <http://www.opd.cz>). Tyto pokyny vymezují základní informace obsahující definice pojmů, dále informace o podpoře poskytované z prostředků EU a postupy a podmínky související s procesem přípravy projektové žádosti. Obsaženy jsou zde též povinnosti budoucích příjemců podpory z OPD, které tito příjemci musí plnit. Součástí jsou rovněž přílohy, které tyto pokyny doplňují.

Pro potenciálního žadatele je velice důležité, aby sledoval aktuální výzvy pro předkládání projektových žádostí týkající se jednotlivých oblastí podpory OPD, jež jsou zveřejňovány rovněž na internetových stránkách MDČR týkajících se OPD. Tyto výzvy totiž potenciálnímu žadateli poskytují konkrétní informace týkající se např. cílů dané oblasti podpory, podporovaných investic, formy a míry podpory, územního vymezení podpory a dále informace o tom, kdo může být v rámci této oblasti podpory příjemcem, kde může žadatel získat potřebné detailní informace a v neposlední řadě kde, kdy a jak svou žádost o podporu podat.

K podání žádosti slouží žadateli v současné době aplikace *Benefit7*<sup>78</sup>, což je elektronická žádost sloužící žadateli k vyplnění a vytvoření žádosti. Potřebné informace týkající se obsluhy této aplikace má žadatel možnost získat z dokumentu *Pokyny pro vyplnění projektové žádosti OP Doprava* v aplikaci *Benefit7* dostupného rovněž z internetových stránek MDČR týkajících se OPD.

### **3.4.2 Informace pro příjemce Operačního programu Doprava**

Potřebné informace pro příjemce OPD má každý potenciální příjemce finanční podpory v rámci OPD možnost získat z aktuální verze dokumentu *Metodické pokyny pro příjemce OPD* dostupného z internetových stránek MDČR týkajících se OPD (internetová doména: <http://www.opd.cz>). Tyto metodické pokyny mají za cíl seznámit příjemce s postupy

---

<sup>78</sup> Tato aplikace je dostupná z: <<https://www.eu-zadost.cz/uvod.aspx>>

pro předkládání žádostí o platbu a požadavky uplatňovanými Řídícím orgánem OPD při monitorování jednotlivých projektů. Tyto postupy však nemají definitivní formu a jejich momentální nastavená úroveň v metodických pokynech bude nadále podléhat dílčím úpravám vycházejícím ze získaných zkušeností a v návaznosti na požadavky z kontrolních a monitorovacích aktivit Řídícího orgánu a Zprostředkujícího subjektu OPD. Součástí metodických pokynů jsou též přílohy obsahující vzory příslušných formulářů a také vzor monitorovací složky projektu.

Na *Metodické pokyny pro příjemce OPD* má dále přímou vazbu dokument *Pravidla pro publicitu v rámci OPD*<sup>79</sup>, obsahující informace o požadavcích na propagaci projektů spolufinancovaných z fondů EU prostřednictvím OPD, jenž je v souladu s dotčenými evropskými *Nařízeními*. Tato pravidla jsou závazná pouze pro příjemce podpory, jimž z těchto pravidel plyne povinnost informovat veřejnost o skutečnosti, že jejich projekt je spolufinancován z fondů EU a vztahují se na všechny projekty kromě projektů spadajících pod rámec prioritní osy 7 – Technická pomoc.

Potenciálnímu příjemci podpory slouží, obdobně jako žadateli, aplikace *Benefit7*, tentokrát však k podání žádosti o platbu.

### **3.5 Projekty Operačního programu Doprava**

V současné době lze z internetových stránek MDČR týkajících se OPD získat informace o 81 projektech schválených řídicím orgánem OPD. K 31. prosinci 2008 bylo schváleno 70 projektů. Mezi těchto 70 projektů, kterým byla tedy schválením přiřazena i určitá výše dotace z rozpočtu EU, však patří i 18 velkých projektů, které ještě nebyly schváleny Evropskou komisí.<sup>80</sup> U těchto velkých projektů je rovněž zobrazena vždy určitá výše plánované dotace z rozpočtu EU, není však jisté, zda bude z tohoto rozpočtu skutečně proplacena.

Z internetových stránek Regionálních informačních servisů (internetová doména: <http://www.risy.cz>) je možné získat informaci, že částka vyčleněná z rozpočtu EU na OPD čítající 5 774 081 203 € odpovídá 158 608 236 565 Kč<sup>81</sup>, z čehož lze vypočítat podílem částky

<sup>79</sup> Dostupný ze stejných internetových stránek jako Metodické pokyny pro příjemce OPD

<sup>80</sup> Velké projekty (projekty s celkovými náklady nad 50 mil. €) musí být předkládány řídicím orgánem Evropské komise ke schválení

<sup>81</sup> Centrum pro regionální rozvoj České republiky. *RISY.cz: Portál regionálních informačních servisů* [online]. c2005, 11. 5. 2009 [cit. 2009-05-11]. Dostupný z WWW: <[http://www.risy.cz/index.php?pid=511&id\\_p=28395&kraj=-1&language=cz](http://www.risy.cz/index.php?pid=511&id_p=28395&kraj=-1&language=cz)>.

uvedené v Kč částkou uvedenou v € směnný kurz 27,469 Kč/€. Z důvodu získaných informací o příspěvcích EU na jednotlivé projekty v měně Kč bude tento kurz využit v závěrečné kapitole, kde bude OPD hodnocen především z hlediska dosavadní úspěšnosti při získávání dotací z rozpočtu EU a také porovnán s Regionálním operačním programem NUTS II Jihozápad.



## **4 Regionální operační program NUTS II Jihozápad (2007 – 2013)**

Regionální operační program NUTS II Jihozápad (dále ROP JZ) je jedním z celkového počtu sedmi regionálních operačních programů ČR dojednaných pro aktuální programové období (2007 – 2013), jež spadají pod cíl *Konvergence*. Tento operační program byl schválen Evropskou komisí dne 3. prosince 2007.

ROP jsou programové dokumenty sestavené pro regiony soudržnosti (NUTS II), jsou tedy vždy určené jen pro určité území. Tyto dokumenty stanovují priority jednotlivých projektů požadujících finanční podporu z fondů EU. Všechny ROP spadají tematicky pod cíl *Konvergence* a jsou určeny pro celé území ČR s výjimkou hl. m. Prahy.<sup>82</sup> Tyto programy pokrývají tematicky několik oblastí a mezi jejich hlavní cíle se řadí zvýšení konkurenceschopnosti regionů, urychlení jejich rozvoje a zvýšení atraktivity regionů pro investory. ROP JZ je dokumentem vytvořeným v souladu se základními strategickými dokumenty EU (např. Strategické obecné zásady Společenství na období 2007 – 2013 a další), ČR (např. Národní strategický referenční rámec ČR 2007 – 2013, Národní program reforem ČR, Strategie udržitelného rozvoje a další) a obou krajů (Program rozvoje Plzeňského kraje, Program rozvoje Jihočeského kraje).

ROP JZ je určen pro region soudržnosti Jihozápad, jenž se skládá ze dvou krajů, Jihočeského a Plzeňského. Jelikož globálním cílem tohoto programu je *Zvýšení konkurenceschopnosti a atraktivity regionu v zájmu dlouhodobě udržitelného zvyšování kvality života obyvatel*, zaměřuje se proto ROP JZ především na zlepšení dopravní dostupnosti a propojení regionu včetně modernizace prostředků veřejné dopravy. Dále se zabývá podporou rozvoje infrastruktury a služeb cestovního ruchu, přípravou menších podnikatelských ploch a zlepšováním životních podmínek obyvatelstva jak v obcích, tak i na venkově především zvyšováním kvality vzdělávací, sociální a zdravotnické infrastruktury.

### **4.1 Správa Regionálního operačního programu NUTS II Jihozápad**

Řídícím orgánem ROP JZ je Regionální rada regionu soudržnosti Jihozápad, která má na starosti veškeré činnosti související s řízením programu, konzultací a sběrem projektů a také realizací, hodnocením a kontrolou těchto projektů. Dále byl zřízen Monitorovací výbor

---

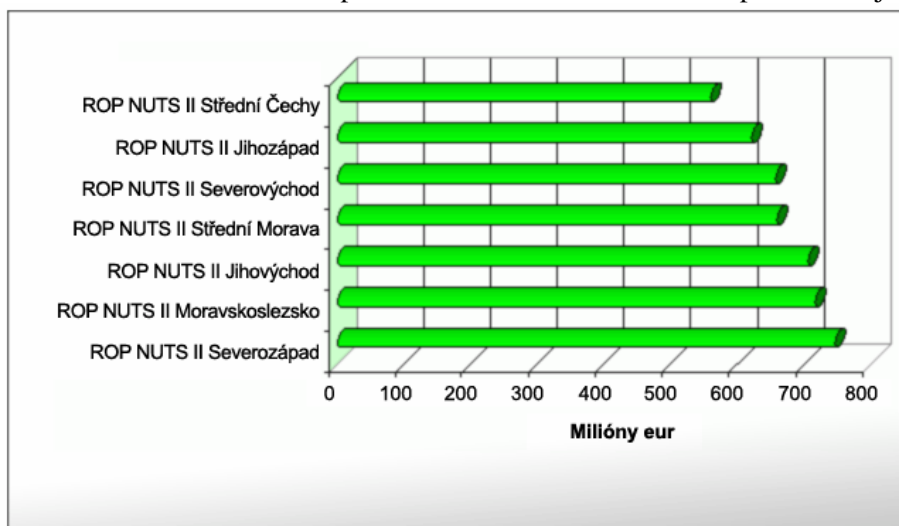
<sup>82</sup> Praha spadá tematicky pod cíl Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost

ROP NUTS II Jihozápad, jenž má na starosti hodnocení a monitorování programu (obdobně jako u OPD). PCO a Auditní orgán jsou stejné jako u OPD a plní stejné funkce (viz kap. 3.1).

## ***4.2 Financování Regionálního operačního programu NUTS II Jihozápad***

ROP JZ je financován z jediného fondu EU a to Evropského fondu pro regionální rozvoj. Dohromady je z fondů EU na ROP vyčleněno v rámci cíle Konvergence zhruba 4,6 mld. €. <sup>83</sup> Z této sumy připadá na ROP JZ částka přibližně 619,65 mil. €, tj. zhruba 2,32 % z veškerých prostředků určených pro ČR z fondů EU na období 2007 – 2013. <sup>84</sup> Alokace finančních prostředků z fondů EU v České republice dle jednotlivých ROP je znázorněna na následujícím grafu.

**Obr. 10** Alokace finančních prostředků z fondů EU v České republice dle jednotlivých ROP (v mil. €)



Zdroj: Národní orgán pro koordinaci. *Strukturální fondy EU - Regionální operační programy* [online]. [2004] , 17. 4. 2009 [cit. 2009-04-22]. Dostupný z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/Programy-2007-2013/Regionalni-operacni-programy>>.

Způsob poskytování finanční podpory z EU doznal oproti minulému programovému období (2004 – 2006) v ČR významné změny, jelikož dřívější jeden Společný regionální operační program (SROP) je pro aktuální programové období (2007 – 2013) nahrazen sedmi ROP. Z toho vyplývá, vzhledem k možnosti využívání detailnějších znalostí místní problematiky při rozhodování o poskytnutí podpory, pravděpodobně efektivnější využívání finančních prostředků vyčleněných z rozpočtu EU na jednotlivé ROP.

<sup>83</sup> Národní orgán pro koordinaci. *Strukturální fondy EU - Regionální operační programy* [online]. [2004] , 17. 4. 2009 [cit. 2009-04-22]. Dostupný z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/Programy-2007-2013/Regionalni-operacni-programy>>.

<sup>84</sup> Národní orgán pro koordinaci. *Strukturální fondy EU - ROP NUTS II Jihozápad* [online]. [2004] , 17. 4. 2009 [cit. 2009-04-22]. Dostupný z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/rop-jz>>.

ROP JZ je v oblasti dopravy komplementární především s OPD, ovšem k překryvání při financování jednotlivých akcí nedochází (není využíváno tzv. křížové financování), tj. oba programy financují s fondů EU různé projekty, jež však mají mezi sebou určité vazby.

#### 4.2.1 Postup financování projektů v rámci Regionálního operačního programu NUTS II Jihozápad

Finanční prostředky z rozpočtu EU jsou Evropskou komisí zasílány na účet PCO. „Systém finančních toků prostředků z rozpočtu EU u ROP NUTS II Jihozápad je založen na principu financování žádostí o platbu z prostředků Regionální rady, která obdržela prostředky na financování podílu financovaného z rozpočtu EU z rozpočtu kapitoly MMR a podílu prostředků odpovídajícímu národnímu spolufinancování z rozpočtu kapitoly MMR a z rozpočtů krajů. Prostředky z rozpočtu EU jsou následně zpětně proplaceny PCO na účet správce kapitoly MMR. Systém finančního řízení je založen na podmínkách Metodiky finančních toků a kontroly programů spolufinancovaných ze strukturálních fondů, Fondu soudržnosti a Evropského rybářského fondu na programovací období 2007-2013.“<sup>85</sup> Popis systému finančních toků je znázorněn v příloze č. 7.

V následující tabulce je zobrazen indikativní finanční plán ROP JZ podle jednotlivých prioritních os. Tento plán tedy není skutečně závazný.

**Tab. 8** Indikativní finanční plán ROP JZ dle jednotlivých let a fondů EU (v €)

Rok	ERDF
2007	76 882 089
2008	80 663 814
2009	84 462 070
2010	88 437 939
2011	92 415 621
2012	96 378 844
2013	100 410 877
<b>Celkem</b>	<b>619 651 254</b>

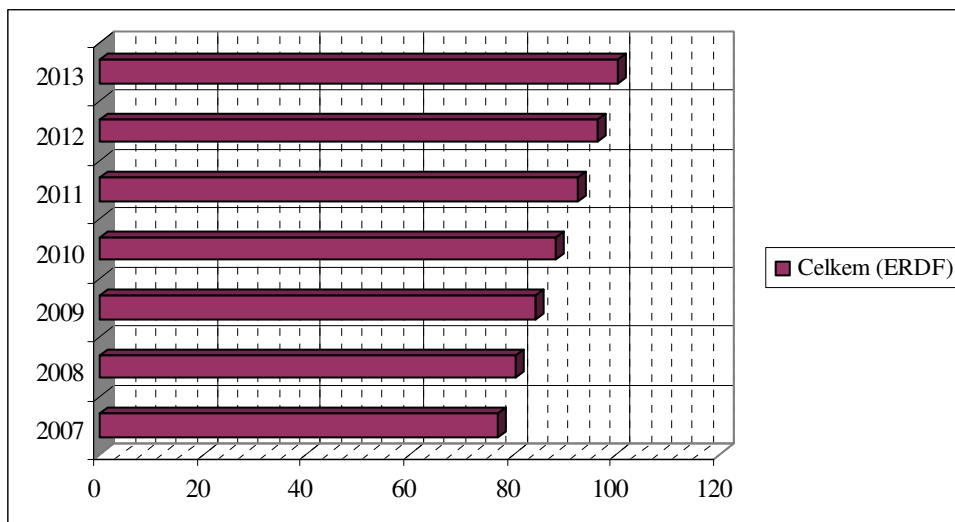
Zdroj: Regionální rada regionu soudržnosti Jihozápad. *Prováděcí dokument : Regionální operační program NUTS II Jihozápad na období 2007-2013*. 3. revidované vyd. [s.l.] : [s.n.], 2009. Dostupný z WWW: <[http://www.rr-jihozapad.cz/vismo/zobraz\\_dok.asp?id\\_org=200047&id\\_ktg=1026&p1=1288](http://www.rr-jihozapad.cz/vismo/zobraz_dok.asp?id_org=200047&id_ktg=1026&p1=1288)>. 7.1, s. 150.

Z Tab. 8 je zřejmá vzrůstající tendence čerpání prostředků v čase. Pravděpodobně je vycházeno z toho, že počet podaných a následně schválených projektů v rámci ROP JZ bude,

<sup>85</sup> Regionální rada regionu soudržnosti Jihozápad. *Regionální operační program NUTS II Jihozápad na období 2007-2013*. 3. revidované vyd. [s.l.] : [s.n.], 2008. Dostupný z WWW: <[http://www.rr-jihozapad.cz/vismo/zobraz\\_dok.asp?id\\_org=200047&id\\_ktg=1026&p1=1288](http://www.rr-jihozapad.cz/vismo/zobraz_dok.asp?id_org=200047&id_ktg=1026&p1=1288)>. 5.8, s. 129.

obdobně jako u OPD, postupně narůstat. Tato tendence je pro přehlednost vyobrazena na následujícím grafu.

**Obr. 11** Indikativní finanční plán ROP JZ dle jednotlivých let a fondů EU (v mil. €)



Zdroj: Autor

### 4.3 Projekty financované z Regionálního operačního programu NUTS II Jihozápad

ROP JZ je tvořen čtyřmi prioritními osami, které jej rozdělují na logické celky. Tyto celky jsou dále konkretizovány prostřednictvím tzv. oblastí podpor vymezujících typy projektů, jaké mohou být v rámci příslušné prioritní osy podpořeny.

Alokace finančních prostředků, vyčleněných v rámci ROP JZ z rozpočtu EU na jednotlivé prioritní osy, je zobrazena v přehledné tabulce uvedené za poslední prioritní osou (viz Tab. 13).

#### 4.3.1 Prioritní osa 1: Dostupnost center

Hlavním cílem prioritní osy 1 je *Zlepšit dostupnost center osídlení z dalších obcí a měst regionu, z center mimo region, a také zlepšit vazby uvnitř regionu.*

Prioritní osa 1 se tematicky zabývá následujícími oblastmi podpory:

- Oblast podpory 1.1 – Modernizace regionální silniční sítě – jedná se o: rekonstrukci a modernizaci, případně výstavbu souvislých úseků silnic II. a III. třídy pro zlepšení dostupnosti center a jejich napojení na nadřazenou silniční síť; rekonstrukci a modernizaci, případně výstavbu silnic II. a III. třídy ke hraničním přechodům;

odstraňování bodových závad na silnicích II. a III. třídy (např. křižovatky, mosty, přejezdy apod.); výstavbu nových silnic II. a III. třídy vyvolané modernizací nadřazené silniční sítě; výstavbu, rekonstrukci či modernizaci silnic II. a III. třídy pro napojení nových rozvojových ploch; modernizaci frekventovaných silnic II. a III. třídy v blízkosti sídel za účelem snížení negativních vlivů dopravy na obyvatelstvo (obchvaty apod.). Příjemci podpory mohou být kraje<sup>86</sup> a organizace zřizované nebo zakládané kraji.<sup>87</sup>

- Oblast podpory 1.2 – Rozvoj infrastruktury pro veřejnou dopravu – jedná se o: modernizaci, případně výstavbu železničních stanic a zastávek; modernizaci, případně výstavbu autobusových nádraží a zastávek; výstavbu či modernizaci parkovišť pro přestup na veřejnou dopravu; budování či modernizaci informačních systémů ve veřejné dopravě; technické prostředky pro rozvoj integrovaných dopravních systémů; přípravu koncepcí, studií a projektů zaměřených na řešení rozvoje dopravní obslužnosti v regionu a jeho částech včetně přípravy nezbytné související dokumentace. Příjemci podpory mohou být kraje, organizace zřizované nebo zakládané kraji a obcemi, obce,<sup>88</sup> dobrovolné svazky obcí,<sup>89</sup> provozovatelé dráhy nebo drážní dopravy<sup>90</sup> a dopravci ve veřejné linkové dopravě.<sup>91</sup>
- Oblast podpory 1.3 – Modernizace vozového parku veřejné dopravy – jedná se o: nákup, případně modernizaci kolejových vozidel pro přepravu osob; nákup jiných než kolejových vozidel pro přepravu osob; přestavbu autobusů na ekologický pohon využívající případně i alternativní paliva. Příjemci podpory mohou být kraje, organizace zřizované nebo zakládané kraji a obcemi, obce, dobrovolné svazky obcí, provozovatelé drážní dopravy, dopravci ve veřejné linkové dopravě.
- Oblast podpory 1.4 – Rozvoj regionálních letišť – jedná se o: výstavbu, rekonstrukci a modernizaci infrastruktury veřejných regionálních letišť; napojení veřejných letišť na silniční síť; zlepšení technického a bezpečnostního vybavení regionálních letišť. Příjemci podpory mohou být kraje a organizace zřizované nebo zakládané kraji a obcemi.
- Oblast podpory 1.5 – Rozvoj místních komunikací – jedná se o: výstavbu, rekonstrukci či modernizaci místních komunikací pro napojení nových rozvojových ploch; odstraňování bodových závad na místních komunikacích (např. křižovatky, mosty, přejezdy apod.);

<sup>86</sup> Podle Zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů

<sup>87</sup> Podle Zákona č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, ve znění pozdějších předpisů

<sup>88</sup> Podle Zákona 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů

<sup>89</sup> Podle Zákona 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů

<sup>90</sup> Podle Zákona 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů

<sup>91</sup> Podle Zákona 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

rekonstrukci a modernizaci, případně výstavbu místních komunikací pro zvýšení bezpečnosti dopravy; rekonstrukci a modernizaci, případně výstavbu místních komunikací pro zlepšení dostupnosti částí obcí; výstavbu místních komunikací vyvolanou modernizací silniční sítě. Příjemci podpory mohou být obce, organizace zřizované nebo zakládané obcemi a dobrovolné svazky obcí.

**Tab. 9** Indikativní alokace prostředků EU dle oblastí podpory prioritní osy 1

Oblast podpory	Finance z fondů EU (v €)
1.1	190 263 917
1.2	5 514 896
1.3	22 059 585
1.4	19 302 137
1.5	38 604 273
<b>Celkem</b>	<b>275 744 808</b>

Zdroj: Příloha č. 3

#### 4.3.2 Prioritní osa 2: Stabilizace a rozvoj měst a obcí

Hlavním cílem prioritní osy 2 je *Aktivizovat rozvojový potenciál nadregionálních a regionálních center a stabilizovat venkovské oblasti vyváženým rozvojem sídelních funkcí měst a obcí.*

Prioritní osa 2 se tematicky zabývá následujícími oblastmi podpory:

- Oblast podpory 2.1 – Integrované projekty rozvojových center – tato oblast podpory se týká měst s počtem obyvatel nad 50 000. Spadají sem převážně podoblasti, jež jsou z hlediska financování dopravních systémů irelevantní. V oblasti dopravy se jedná o: výstavbu, rekonstrukci a modernizaci místních komunikací; modernizaci a rozvoj sítě městské hromadné dopravy. Příjemci podpory v těchto podoblastech týkajících se dopravy mohou být statutární města Plzeň a České Budějovice, kraje, organizace zřizované nebo zakládané kraji a obcemi, fyzické osoby a obchodní společnosti<sup>92</sup> (všichni příjemci pouze v případě realizace projektu na správním území města Plzeň nebo České Budějovice).
- Oblast podpory 2.2 – Rozvojové projekty spádových center – tato oblast podpory se týká měst a obcí s počtem obyvatel 5000 – 49 999. Spadají sem podoblasti, jež jsou z hlediska financování dopravních systémů irelevantní.

<sup>92</sup> Podle zákona 513/1991 Sb. (Obchodní zákoník)

- Oblast podpory 2.3 – Revitalizace částí měst a obcí – tato oblast podpory se týká měst a obcí s počtem obyvatel 500 – 4999. Spadají sem podoblasti, jež jsou z hlediska financování dopravních systémů irelevantní.
- Oblast podpory 2.4 – Rozvoj infrastruktury základního, středního a vyššího odborného školství – spadají sem podoblasti, jež jsou z hlediska financování dopravních systémů irelevantní.
- Oblast podpory 2.5 – Rozvoj infrastruktury pro sociální integraci – spadají sem podoblasti, jež jsou z hlediska financování dopravních systémů irelevantní.
- Oblast podpory 2.6 – Rozvoj zdravotnické péče – spadají sem podoblasti, jež jsou z hlediska financování dopravních systémů irelevantní.

**Tab. 10** Indikativní alokace prostředků EU dle oblastí podpory prioritní osy 2

Oblast podpory	Finance z fondů EU (v €)
2.1	41 082 878
2.2	34 770 500
2.3	20 862 300
2.4	32 764 542
2.5	25 413 551
2.6	46 492 886
<b>Celkem</b>	<b>201 386 657</b>

Zdroj: Příloha č. 3

### 4.3.3 Prioritní osa 3: Rozvoj cestovního ruchu

Hlavním cílem prioritní osy 3 je *Zlepšit využití primárního potenciálu území a posílit ekonomický význam udržitelného cestovního ruchu.*

Prioritní osa 3 se tematicky zabývá následujícími oblastmi podpory:

- Oblast podpory 3.1 – Rozvoj infrastruktury cestovního ruchu – spadají sem převážně podoblasti, jež jsou z hlediska financování dopravních systémů irelevantní. V oblasti dopravy se jedná o: výstavbu a rekonstrukci turistických cest (pěší stezky, cyklostezky, vodní cesty, přístavy, přístaviště apod.), včetně doprovodné infrastruktury a značení. Příjemci podpory v těchto podoblastech týkajících se dopravy mohou být kraje, obce, dobrovolné svazky obcí a organizace zřizované nebo zakládáné kraji a obcemi.

- Oblast podpory 3.2 – Revitalizace památek a využití kulturního dědictví v rozvoji cestovního ruchu – spadají sem podoblasti, jež jsou z hlediska financování dopravních systémů irelevantní.
- Oblast podpory 3.3 – Rozvoj služeb cestovního ruchu, marketingu a produktů cestovního ruchu – spadají sem podoblasti, jež jsou z hlediska financování dopravních systémů irelevantní.

**Tab. 11** Indikativní alokace prostředků EU dle oblastí podpory prioritní osy 3

Oblast podpory	Finance z fondů EU (v €)
3.1	84 272 571
3.2	32 221 865
3.3	7 435 815
<b>Celkem</b>	<b>123 930 251</b>

Zdroj: Příloha č. 3

#### 4.3.4 Prioritní osa 4: Technická pomoc

Hlavním cílem prioritní osy 4 je *Zajistit efektivní čerpání prostředků ROP NUTS II Jihozápad a podpořit absorpční schopnost regionu.*

Prioritní osa 4 se tematicky zabývá následujícími oblastmi podpory:

- Oblast podpory 4.1 – Podpora řídicích, implementačních a kontrolních úkolů řídicího orgánu.
- Oblast podpory 4.2 – Podpora zvyšování absorpční kapacity regionu.

Finanční podpora v rámci prioritní osy 4 je zaměřena pouze na financování aktivit spojených s řízením ROP JZ. Konkrétně může být podpora směřována na financování aktivit spojených s řízením programu, např. platy pracovníků zapojených do řízení ROP JZ, výběr projektů, monitoring projektů a programu, zpracování studií a analýz, propagace programu, poskytování informací, poskytování asistence a metodické pomoci potenciálním předkladatelům projektů, příprava a realizace projektů vzdělávacích programů apod.

**Tab. 12** Indikativní alokace prostředků EU dle oblastí podpory prioritní osy 4

Oblast podpory	Finance z fondů EU (v €)
3.1	17 171 630
3.2	1 417 908
<b>Celkem</b>	<b>18 589 538</b>

Zdroj: Příloha č. 3



V následující tabulce je uvedena celková alokace finančních prostředků vyčleněných na ROP JZ dle jednotlivých prioritních os a podílu fondů EU a národních veřejných zdrojů.

**Tab. 13** Celková alokace finančních prostředků (v €) vyčleněných na ROP JZ dle jednotlivých prioritních os a podílu fondů EU a národních veřejných zdrojů

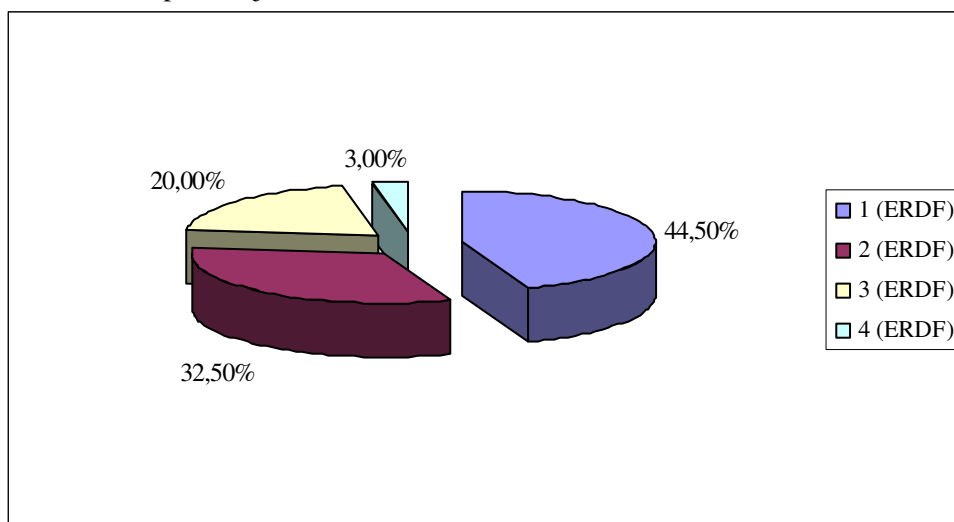
Prioritní osa (fond EU)	Finance z fondů EU (85 %)	Národní veřejné zdroje (15 %)	Celkové zdroje (100 %)
1 (ERDF)	275 744 808	48 660 849	324 405 657
2 (ERDF)	201 386 657	35 538 822	236 925 479
3 (ERDF)	123 930 251	21 870 044	145 800 295
4 (ERDF)	18 589 538	3 280 508	21 870 046
<b>Celkem (ERDF)</b>	<b>619 651 254</b>	<b>109 350 223</b>	<b>729 001 477</b>

Zdroj: Příloha č. 3

Prostředky uvedené v Tab. 13 jako finance z fondů EU představují maximální možnou výši prostředků, které mohou být dle jednotlivých prioritních os v rámci ROP JZ z rozpočtu EU poskytnuty. O konkrétní výši těchto prostředků však rozhoduje řídicí orgán. Je tedy na řídicím orgánu, zda schválí daný projekt a tedy i dotaci z rozpočtu EU. V případě ROP se nepředpokládá realizace velkých projektů, Evropská komise tedy do schvalování projektů nezasahuje. Z výše uvedené tabulky vyplývá, že z českých veřejných zdrojů by mělo být navíc financování tohoto programu navýšeno o dalších cca. 109,35 mil. €.

Na následujícím grafu je pro názornost zobrazen procentuelní podíl jednotlivých os na celkové alokaci ROP JZ.

**Obr. 12** Celková alokace finančních prostředků (v %) vyčleněných na ROP JZ dle jednotlivých prioritních os a k nim příslušejících fondů EU



Zdroj: Autor

Z Obr. 12 je patrné, že největší podíl na celkové alokaci prostředků vyčleněných na ROP JZ z rozpočtu EU patří prioritní ose 1: Dostupnost center (44, 5 %), jež je kompletně

zaměřena na dopravu. Význam spolufinancování dopravy prostřednictvím tohoto ROP je tedy evidentní.

#### **4.4 Žádosti o podporu**

V rámci ROP JZ mohou žádat o finanční podporu z částky vyčleněné na tento program podle jednotlivých prioritních os kraje, obce, svazky obcí, organizace zřizované nebo zakládané kraji či obcemi, církevní právnické osoby, školy, nestátní neziskové organizace, podnikatelé, profesní organizace, občané a další relevantní (důležité) subjekty.

Konkrétní a velice podrobné informace týkající se tohoto operačního programu může každý potenciální zájemce získat z textu ROP NUTS II Jihozápad schváleného dne 3. prosince 2007 Evropskou komisí, jenž je dostupný např. z internetových stránek Regionální rady regionu soudržnosti Jihozápad týkajících se ROP JZ jak v české, tak i v anglické verzi (internetová doména: <http://www.rr-jihozapad.cz>) a dále z Prováděcího dokumentu ROP NUTS II Jihozápad dostupného z těchto internetových stránek, který obsahuje podrobnější informace o implementaci tohoto programu, jeho prioritních osách, oblastech podpory a jednotlivých opatřeních včetně specifikace potenciálních příjemců podpory (dostupný v české verzi).

##### **4.4.1 Informace pro žadatele Regionálního operačního programu NUTS II Jihozápad**

Pro potenciálního žadatele je velice důležité, aby sledoval, obdobně jako v případě OPD, aktuální výzvy pro předkládání projektových žádostí týkající se jednotlivých oblastí podpory ROP JZ. Tyto výzvy předkládané v rámci ROP JZ jsou zveřejňovány na internetových stránkách Regionální rady regionu soudržnosti Jihozápad týkajících se ROP JZ (internetová doména: <http://www.rr-jihozapad.cz>).

Na těchto stránkách je též dostupný elektronický bulletin *HEJ ROP!*, což je informační zpravodaj, jenž má fungovat jako jeden z komunikačních kanálů, kterými chce Regionální rada regionu soudržnosti Jihozápad poskytovat případným zájemcům o dotace i úspěšným žadatelům ve srozumitelné formě dostatek aktuálních a podstatných informací o ROP JZ.

#### **4.4.2 Informace pro příjemce Regionálního operačního programu NUTS II Jihozápad**

Potřebné informace pro příjemce ROP JZ má každý potenciální příjemce finanční podpory v rámci OPD možnost získat z aktuální verze dokumentu Příručka pro příjemce dostupného (včetně příloh) z internetových stránek Regionální rady regionu soudržnosti Jihozápad týkajících se ROP JZ (internetová doména: <http://www.rr-jihozapad.cz>). Smyslem této příručky je seznámit příjemce dotace s jeho povinnostmi při realizaci projektu, procesem monitorování realizace projektu a proplácením výdajů k němu způsobilých a dále s kontrolami během realizace a po ukončení projektu v rámci jeho udržitelnosti.

Jelikož i v případě ROP JZ má každý projekt podpořený ze strukturálních fondů EU povinnost dodržovat pravidla publicity, jsou z tohoto důvodu vypracovány dva dokumenty doplňující svými informacemi Příručku pro příjemce. Těmito dokumenty jsou Pravidla pro publicitu a Manuál vizuálního stylu, jež jsou rovněž dostupné ze stejných internetových stránek jako Příručka pro příjemce.

Rovněž má příjemce možnost získávat aktuální a podstatné informace prostřednictvím elektronického informačního zpravodaje *HEJ ROP!* (viz kap. 4.4.1).

Potenciálnímu příjemci podpory slouží k podání žádosti o platbu obdobně jako v případě OPD aplikace *Benefit7*.

#### **4.5 Projekty Regionálního operačního programu NUTS II Jihozápad**

Z výroční zprávy ROP JZ za rok 2008 dostupné z internetových stránek ROP JZ (internetová doména: <http://www.rr-jihozapad.cz>) je možné vyčíst výše schválených dotací k datu 31. prosince 2008 dle jednotlivých prioritních os. V závěrečné kapitole tedy bude vycházeno z hlediska hodnocení čerpání prostředků z fondů EU v rámci ROP JZ především z těchto údajů.

## **5 Zhodnocení možností čerpání finančních prostředků z jednotlivých zdrojů**

Z kapitol 3.5 a 4.5 je zřejmé, že dostupné informace o projektech a dotacích schvalovaných na tyto projekty se u Operačního programu Doprava a Regionálního operačního programu NUTS II Jihozápad poměrně dosti liší. V případě OPD je tedy v této závěrečné kapitole vycházeno z informací o jednotlivých projektech získaných z internetových stránek MDČR týkajících se OPD (internetová doména: <http://www.opd.cz>) a v případě ROP JZ jsou jako výchozí podklady pro potřeby závěrečné části práce brány informace z výroční zprávy ROP JZ dostupné z internetových stránek ROP JZ (internetová doména: <http://www.rr-jihozapad.cz>). Z tohoto důvodu je srovnávacím datem zvolen 31. prosinec 2008, i když již od tohoto data byly schváleny další projekty v rámci obou programů. Veškerá tato data jsou zpracována v příslušných přílohách (přílohy č. 6 a č. 8), z nichž je při hodnocení obou operačních programů vycházeno.

### ***5.1 Hodnocení Operačního programu Doprava***

Od začátku programového období let 2007 – 2013 bylo k datu 31. prosince 2008 v rámci OPD schváleno řídicím orgánem celkem 70 projektů, jejichž kompletní seznam je zpracován v příloze č. 6.

OPD je programem kompletně zaměřeným na dopravu (vyjma prioritní osy 7, jež je v podstatě zaměřena na činnosti týkající se správy, řízení a monitorování programu; bude však také hodnocena), proto bude dále hodnocen jako celek.

#### **5.1.1 Hodnocení stavu čerpání prostředků EU v rámci Operačního programu Doprava z hlediska prioritních os**

OPD je rozdělen do sedmi prioritních os, z nichž pět je spolufinancováno z Fondu soudržnosti a zbylé dvě z ERDF. Z přílohy č. 6 je zřejmé, že většina velkých projektů, konkrétně sedmnáct, jež ještě nebyly schváleny Evropskou komisí a tudíž zatím nelze s určitostí počítat s jejich spolufinancováním z rozpočtu EU, spadá právě pod Fond soudržnosti. Pouze jeden velký projekt spadá pod ERDF.

Údaje o projektech schválených v rámci OPD řídicím orgánem k 31. prosinci 2008 jsou souhrnně znázorněny dle jednotlivých prioritních os a jejich financování z rozpočtu EU v následující tabulce.

**Tab. 14** Údaje o projektech schválených řídicím orgánem OPD dle jednotlivých prioritních os k 31. 12. 2008

Prioritní osa (fond EU)	Počet schválených projektů ŘO	Příspěvek z fondů EU (v Kč)	Počet velkých projektů	Podíl velkých projektů (dosud neschválených EK) na příspěvku z fondů EU (v Kč) /procentuelní podíl na příspěvku z fondů EU	Skutečný schválený příspěvek z fondů EU (v Kč) /procentuelní podíl na příspěvku z fondů EU
1 (FS)	14	20 147 681 198	8	18 040 606 333 /89,54 %	2 107 074 865 /10,46 %
2 (FS)	6	27 762 566 792	6	27 762 566 792 /100 %	0 /0 %
3 (FS)	6	2 778 837 373	2	2 156 346 915 /77,60 %	622 490 458 /22,4 %
4 (ERDF)	29	14 629 437 435	1	2 044 213 924 /13,97 %	12 585 223 511 /86,03 %
5 (FS)	1	557 377 172	1	557 377 172 /100 %	0 /0 %
6 (ERDF)	7	640 401 368	0	0 /0 %	640 401 368 /100 %
7 (FS)	7	943 403 609	0	0 /0 %	943 403 609 /100 %
<b>Celkem (FS)</b>	34	52 189 866 144	17	48 516 897 212 /92,96 %	3 672 968 932 7,04 %
<b>Celkem (ERDF)</b>	36	15 269 838 803	1	2 044 213 924 /13,39 %	13 225 624 879 /86,61 %
<b>Celkem (FS+ERDF)</b>	<b>70</b>	<b>67 459 704 947</b>	<b>18</b>	<b>50 561 111 136</b> <b>/74,95 %</b>	<b>16 898 593 811</b> <b>/25,05 %</b>

Zdroj: Příloha č. 6

Z Tab. 14 vyplývá, že celková výše příspěvku z EU na tyto projekty by měla činit cca. 67,46 mld. Kč. Z těchto 70 projektů je však 18 tzv. velkých projektů, jež zatím nebyly schváleny Evropskou komisí, a tudíž příspěvku vyčleněného na tyto projekty nemusí být vůbec dosaženo. Tento příspěvek představuje celkem cca. 50,56 mld. Kč, z čehož plyne, že na projekty schválené v rámci OPD lze prozatím počítat pouze s částkou cca. 16,9 mld. Kč, což představuje zhruba čtvrtinu z celkové požadované výše příspěvku z EU. Dále je zřejmé, že většina zatím neschválených finančních prostředků spadá pod Fond soudržnosti a větší část z již skutečně schválené dotace připadá na ERDF. Je to dáno tím, že většina zmíněných velkých projektů spadá právě pod prioritní osy financované prostřednictvím Fondu soudržnosti.

Velice podstatné je srovnání těchto doposud schválených příspěvků s finančními prostředky z fondů EU alokovanými na jednotlivé prioritní osy.

V následující tabulce jsou tedy zobrazeny údaje o dotacích schválených řídicím orgánem OPD z rozpočtu EU dle jednotlivých prioritních os a jejich podílu na alokovaných finančních prostředcích z fondů EU k 31. prosinci 2008. Tyto údaje jsou z důvodu potřeby srovnání příspěvků z fondů EU s alokovanými finančními částkami pro přehlednost uváděny v € a procentuelních podílech na příslušných alokovaných částkách.

**Tab. 15** Údaje o dotacích schválených řídicím orgánem OPD z rozpočtu EU dle jednotlivých prioritních os a jejich podílu na alokovaných finančních prostředcích z fondů EU k 31. 12. 2008

Prioritní osa (fond EU)	Alokované finance z fondů EU (v €)	Příspěvek z fondů EU (v €) <sup>93</sup> /procentuelní podíl na alokované částce	Podíl velkých projektů (dosud neschválených EK) na příspěvku z fondů EU (v €) /procentuelní podíl na alokované částce	Skutečný schválený příspěvek z fondů EU (v €) /procentuelní podíl na alokované částce
1 (FS)	2 190 331 352	733 469 773 /33,49 %	656 762 399 /29,98 %	76 707 374 /3,50 %
2 (FS)	1 607 696 540	1 010 687 203 /62,87 %	1 010 687 203 /62,87 %	0 /0 %
3 (FS)	393 547 402	101 162 670 /25,71 %	78 501 107 /19,95 %	22 661 562 /5,76 %
4 (ERDF)	1 051 016 928	532 579 906 /50,67 %	74 418 942 /7,08 %	458 160 964 /43,59 %
5 (FS)	330 076 926	20 291 134 /6,15 %	20 291 134 /6,15 %	0 /0 %
6 (ERDF)	119 426 722	23 313 603 /19,52 %	0 /0 %	23 313 603 /19,52 %
7 (FS)	81 985 333	34 344 301 /41,89 %	0 /0 %	34 344 301 /41,89 %
<b>Celkem (FS)</b>	<b>4 603 637 553</b>	<b>1 899 955 082</b> /41,27 %	<b>1 766 241 844</b> /38,37 %	<b>133 713 238</b> /2,90 %
<b>Celkem (ERDF)</b>	<b>1 170 443 650</b>	<b>555 893 509</b> /47,49 %	<b>74 418 942</b> /6,36 %	<b>481 474 567</b> /41,14 %
<b>Celkem (FS+ERDF)</b>	<b>5 774 081 203</b>	<b>2 455 848 591</b> /42,53 %	<b>1 840 660 786</b> /31,88 %	<b>615 187 805</b> /10,65 %

Zdroj: Příloha č. 6

Z Tab. 15 jasně vyplývá, že v celkovém kontextu byl k 31. prosinci 2008 schválen mnohem větší podíl z finančních prostředků alokovaných v rámci OPD na ERDF než z finančních prostředků alokovaných na Fond soudržnosti. Celkem byly schváleny projekty spolufinancované z ERDF ve výši 41,14 % z alokace financí tohoto fondu, v případě Fondu

<sup>93</sup> Kurz 27,469 Kč/€ (viz kap. 3.5)

soudržnosti se jedná o pouhých 2,9 % z alokace finančních prostředků tohoto fondu. Dosavadní úspěšnost jednotlivých prioritních os OPD je z Tab. 15 zřejmá.

### 5.1.2 Hodnocení stavu čerpání prostředků EU v rámci Operačního programu Doprava z hlediska příjemců

OPD je specifický tím, že má zatím dosti nízký počet příjemců. K datu 31. prosince 2008 byly řídicím orgánem OPD schváleny projekty celkem šesti příjemců, pro něž je společným rysem status státních subjektů.

V následující tabulce jsou zobrazeny údaje o dotacích schválených řídicím orgánem OPD dle jednotlivých příjemců ke dni 31. prosince 2008.

**Tab. 16** Údaje o dotacích schválených řídicím orgánem OPD dle jednotlivých příjemců k 31. 12. 2008

<b>Příjemce</b>	<b>Příspěvek z fondů EU (v Kč)</b>	<b>Podíl velkých projektů (dosud neschválených EK) na příspěvku z fondů EU (v Kč)</b>	<b>Skutečný schválený příspěvek z fondů EU (v Kč)</b>
<b>Hl. m. Praha</b>	557 377 172	557 377 172	0
<b>MDČR</b>	930 403 609	0	930 403 609
<b>Ředitelství silnic a dálnic ČR</b>	42 392 004 227	29 806 780 716	12 585 223 511
<b>Ředitelství vodních cest ČR</b>	640 401 368	0	640 401 368
<b>SFDI</b>	13 000 000	0	13 000 000
<b>SŽDC, s.o.</b>	22 926 518 571	20 196 953 248	2 729 565 323
<b>Celkem</b>	<b>67 459 704 947</b>	<b>50 561 111 136</b>	<b>16 898 593 811</b>

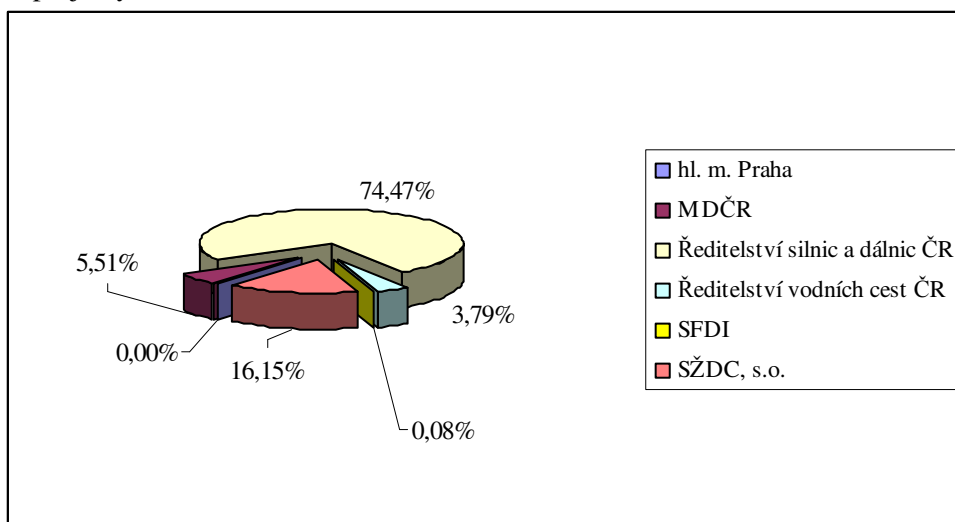
Zdroj: Příloha č. 6

Z Tab. 16 jasně vyplývá, že dva z těchto subjektů představují z pohledu získané výše dotace na své projekty tzv. majoritní příjemce. Největším příjemcem v rámci OPD je zatím Ředitelství silnic a dálnic ČR se schválenou dotací čítající cca. 12,59 mld. Kč (částka ve výši cca. 458,16 mil. €) a druhým největším příjemcem je Správa železniční dopravní cesty, s.o. (SŽDC, s.o.) se schválenou dotací ve výši cca. 2,73 mld. Kč (částka ve výši cca. 99,37 mil. €).

Dále je z Tab. 16 možné vyčíst, že nejhůře je na tom z hlediska dosud skutečně schválených dotací hl. m. Praha, které dosud žádný skutečně schválený příspěvek na projekty podané v rámci OPD nezískalo. Je to dáno tím, že tento příjemce zatím podal ke 31. prosinci 2008 pouze jeden velký projekt, jež byl sice schválen řídicím orgánem OPD, což ovšem, jak již bylo dříve uvedeno, v případě velkých projektů k získání dotace z rozpočtu EU nestačí (projekt musí být schválen i Evropskou komisí).

Procentuelní podíly jednotlivých příjemců na skutečném schváleném příspěvku z fondů EU na projekty OPD jsou zobrazeny v následujícím grafu.

**Obr. 13** Procentuelní podíly jednotlivých příjemců na skutečném schváleném příspěvku z fondů EU na projekty OPD ke dni 31. 12. 2008



Zdroj: Autor

Z grafu zobrazeném na Obr. 13 je zřejmé, že Ředitelství silnic a dálnic skutečně dominuje mezi ostatními příjemci (tato dominance zřejmě vychází ze značného rozsahu silniční infrastruktury v porovnání s ostatními dopravními infrastrukturami) z hlediska finančních prostředků schválených z rozpočtu EU na spolufinancování jeho projektů. Se schválenou dotací ve výši 12,59 mld. Kč totiž představuje téměř tři čtvrtiny z celkového schváleného příspěvku z fondů EU na financování projektů v rámci OPD. Na tento výsledek má vliv to, že řídicím orgánem OPD bylo zatím schváleno nejvíce projektů podaných Ředitelstvím silnic a dálnic (35 z celkového počtu 70 projektů schválených řídicím orgánem OPD připadá právě na tohoto příjemce).

### 5.1.3 Hodnocení stavu čerpání prostředků EU v rámci Operačního programu Doprava z hlediska oblastí realizace projektů

Česká republika je tvořena celkem 14 kraji. Projekty schvalované v rámci OPD se z územního hlediska týkají jak celé České republiky (projekty prioritní osy 7), tak i jednotlivých krajů (projekty prioritních os 1 až 6). Z tohoto důvodu se mi jeví jako adekvátní srovnání dosavadního přístupu k prostředkům z rozpočtu EU prostřednictvím OPD dle těchto územních celků.

V následující tabulce jsou zobrazeny údaje o projektech schválených řídicím orgánem OPD dle místa realizace projektů ke dni 31. prosince 2008.



**Tab. 17** Údaje o projektech schválených řídicím orgánem OPD dle místa realizace projektů ke dni 31. 12. 2008

Místo realizace projektu	Příspěvek z fondů EU (v Kč)	Podíl velkých projektů (dosud neschválených EK) na příspěvku z fondů EU (v Kč)	Skutečný schválený příspěvek z fondů EU (v Kč)
Celá ČR	943 403 609	0	943 403 609
Hl. m. Praha	6 487 034 555	6 487 034 555	0
Jihočeský kraj	4 578 616 858	2 011 238 505	2 567 378 353
Jihomoravský kraj	3 557 207 837	2 847 713 297	709 494 540
Karlovarský kraj	7 723 472 374	7 723 472 374	0
Královéhradecký kraj	128 269 088	0	128 269 088
Liberecký kraj	673 316 013	0	673 316 013
Moravskoslezský kraj	6 077 229 007	3 388 100 393	2 689 128 614
Olomoucký kraj	1 250 012 321	1 208 538 132	41 474 189
Pardubický kraj	1 608 002 165	1 275 456 665	332 545 500
Plzeňský kraj	4 059 148 301	2 512 713 207	1 546 435 094
Středočeský kraj	8 793 944 624	8 091 607 977	702 336 647
Ústecký kraj	10 851 461 119	8 177 434 603	2 674 026 516
Vysočina	2 037 228 524	0	2 037 228 524
Zlínský kraj	8 691 358 552	6 837 801 428	1 853 557 124
<b>Celkem</b>	<b>67 459 704 947</b>	<b>50 561 111 136</b>	<b>16 898 593 811</b>

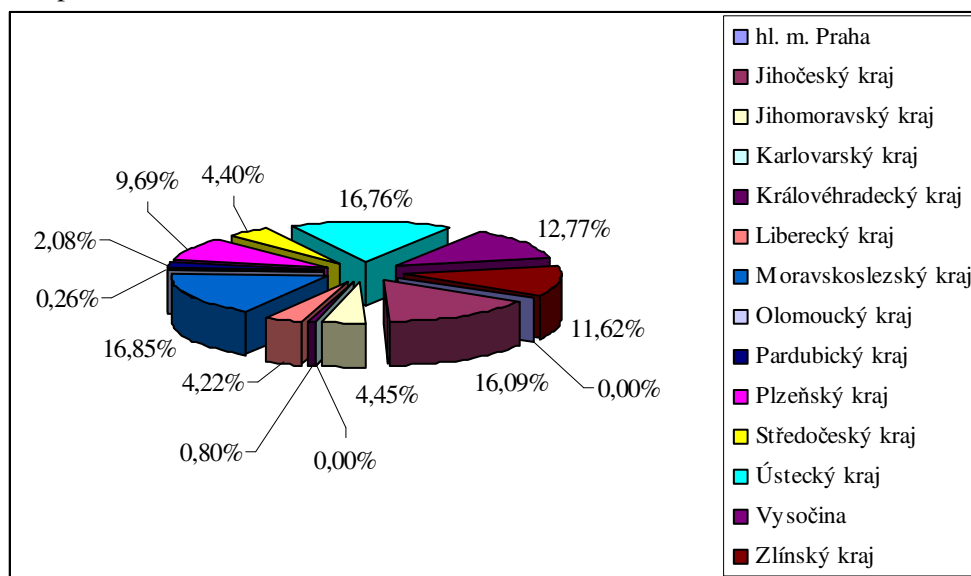
Zdroj: Příloha č. 6

Z výše uvedené tabulky je evidentní, že k 31. prosinci 2008 si nejlépe co do schválení projektů a tedy i přístupu k financím EU vyčleněným na OPD vedly kraje Moravskoslezský (cca. 2,69 mld. Kč), Ústecký (cca. 2,67 mld. Kč) a Jihočeský (cca. 2,57 mld. Kč). Naopak nejhůře jsou na tom zatím Karlovarský kraj a hl. m. Praha (v obou případech bez příspěvku), což je dáno tím, že jejich projekty spadají do kategorie velké projekty, a tudíž jejich požadavky na příspěvky z rozpočtu EU nebyly zatím schváleny (schváleny byly pouze řídicím orgánem OPD).

V případě, že by ovšem všechny velké projekty doposud schválené řídicím orgánem OPD byly rovněž schváleny Evropskou komisí, situace by se dosti změnila. V takovém případě by se z hlediska výše schválené dotace z rozpočtu EU dostal na pomyslnou první příčku Ústecký kraj (cca. 10,85 mld. Kč), na druhém místě by byl Středočeský kraj (cca. 8,79 mld. Kč) a na třetím Zlínský kraj (cca. 8,69 mld. Kč). Naopak velice špatně by na tom ve srovnání s ostatními kraji byly Liberecký (cca. 0,67 mld. Kč) a Královéhradecký kraj (cca. 0,13 mld. Kč).

Pro přehlednost je v grafu na následujícím obrázku zobrazen procentuelní podíl jednotlivých územních jednotek na celkové dosud schválené dotaci z fondů EU v rámci OPD (zobrazeny jsou pouze kraje, dotace týkající se celé ČR zahrnutý z důvodu irelevantnosti nejsou).

**Obr. 14** Procentuelní podíl jednotlivých krajů na celkové výši skutečně schváleného příspěvku z rozpočtu EU na OPD k 31. 12. 2008



Zdroj: Autor

Z Obr. 14 je patrné, že kraje Moravskoslezský, Ústecký a Jihočeský skutečně patří z hlediska výše schválených finančních prostředků z rozpočtu EU v rámci OPD k nejuspěšnějším, jelikož společně z celkové schválené částky představují 49,7 %, tedy téměř polovinu z této schválené dotace.

## ***5.2 Hodnocení Regionálního operačního programu NUTS II Jihozápad***

Z výroční zprávy ROP JZ za rok 2008 lze získat souhrnné informace o výši schválených dotací k 31. prosinci 2008. Vzhledem k tomu, že se v rámci implementace ROP JZ nepředpokládá realizace velkých projektů, dotace schválené řídicím orgánem ROP JZ lze považovat již za definitivní a jako takové je možné je z celkové alokace prostředků EU na financování projektů v rámci ROP JZ odečíst.

V následující tabulce, vycházející z přílohy č. 8, je znázorněna alokace prostředků z rozpočtu EU na financování projektů v rámci ROP JZ a dále výše schválené dotace dle jednotlivých prioritních os a také procentuelní podíly těchto dotací na alokacích prostředků

EU. Dále jsou také uvedeny oblasti podpory, jež jsou z hlediska financování dopravních systémů relevantní (tedy všechny oblasti prioritní osy 1 a dále oblasti podpory 2.1 a 3.1).

**Tab. 18** Přehled alokace finančních prostředků z rozpočtu EU na ROP JZ dle prioritních os a vybraných oblastí podpory a podíl schválených dotací na těchto alokacích k 31. 12. 2008

Prioritní osa/oblast podpory	Alokace prostředků EU (v €)	Schválená dotace k 31. 12. 2008 (v €)	Schválená dotace k 31. 12. 2008 (v %)
<b>1 Dostupnost center</b>	<b>275 744 808</b>	<b>75 678 312</b>	<b>27,45 %</b>
1.1 Modernizace regionální silniční sítě	190 263 917	50 092 354	26,33 %
1.2 Rozvoj infrastruktury pro veřejnou dopravu	5 514 896	2 898 354	52,56 %
1.3 Modernizace vozového parku veřejné dopravy	22 059 585	0	0,00 %
1.4 Rozvoj regionálních letišť	19 302 137	607 664	3,15 %
1.5 Rozvoj místních komunikací	38 604 273	22 079 940	57,20 %
<b>2 Stabilizace a rozvoj měst a obcí</b>	<b>201 386 657</b>	<b>134 103 089</b>	<b>66,59 %</b>
2.1 Integrované projekty rozvojových center	41 082 878	41 082 878	100,00 %
<b>3 Rozvoj cestovního ruchu</b>	<b>123 930 251</b>	<b>64 691 072</b>	<b>52,20 %</b>
3.1 Rozvoj infrastruktury cestovního ruchu	84 272 571	41 639 074	49,41 %
<b>4 Technická pomoc</b>	<b>18 589 538</b>	<b>5 828 285</b>	<b>31,35 %</b>
<b>Celkem</b>	<b>619 651 254</b>	<b>280 300 758</b>	<b>45,24 %</b>
<b>Celkem (Oblasti podpory týkající se dopravy)</b>	<b>401 100 257</b>	<b>158 400 264</b>	<b>39,49 %</b>

Zdroj: Příloha č. 8

Z údajů uvedených v Tab. 18 je zřejmé, že nejúspěšnější oblastí podpory z hlediska schválené výše dotace je jednoznačně oblast podpory 2.1. Pro tuto oblast již byly schváleny projekty v maximální možné výši finanční podpory alokované z rozpočtu EU na tuto oblast. Téměř polovina příslušných alokovaných prostředků již byla schválena na projekty spadající pod oblast podpory 3.1. V obou těchto případech je však třeba si uvědomit, že v rámci těchto prioritních os byly schváleny i projekty týkající se jiných oblastí než je doprava. V případě oblasti 3.1 tedy není možné považovat výši schválené dotace jako relevantní ukazatel úspěšnosti čerpání finančních prostředků ze strukturálních fondů EU na financování dopravních systémů. V případě oblasti 2.1 to vzhledem ke 100 % výši schválené dotace možné je, i když není zřejmé, jak velká částka byla skutečně vyčleněna na financování projektů týkajících se dopravy. Nejpřesnějšími ukazateli z hlediska hodnocení míry úspěšnosti čerpání prostředků z rozpočtu EU na financování dopravních systémů jsou však

data uvedená u oblastí podpory spadajících pod prioritní osu 1, jež je celá zaměřená na spolufinancování dopravy.

### 5.3 Vyhodnocení možností čerpání finančních prostředků z jednotlivých zdrojů

V následující tabulce je uvedeno srovnání OPD a ROP JZ z pohledu dosažených výsledků v dosavadním přístupu ke strukturálním fondům a Fondu soudržnosti.

**Tab. 19** Porovnání operačních programů z hlediska dosažených výsledků v oblasti schválené výše dotací k 31. 12. 2008

Operační program	Alokované finance z fondů EU (v €)	Příspěvek z fondů EU (v €) /procentuelní podíl na alokované částce	Podíl velkých projektů (dosud neschválených EK) na příspěvku z fondů EU (v €) /procentuelní podíl na alokované částce	Skutečný schválený příspěvek z fondů EU (v €) /procentuelní podíl na alokované částce
<b>OPD</b>	5 774 081 203	2 455 848 591 /42,53 %	1 840 660 786 /31,88 %	615 187 805 /10,65 %
<b>ROP JZ</b>	619 651 254	280 300 758 /45,24 %	0 /0 %	280 300 758 /45,24 %
<b>ROP JZ (Oblasti podpory týkající se dopravy)</b>	401 100 257	158 400 264 /39,49 %	0 /0 %	158 400 264 /39,49 %
<b>ROP JZ (prioritní osa 1)</b>	275 744 808	75 678 312 /27,45 %	0 /0 %	75 678 312 /27,45 %

Zdroj: Autor

Z Tab. 19 lze při porovnání obou operačních programů dojít k několika závěrům. Při srovnání obou programů jako celků je ROP JZ evidentně značně úspěšnější (45,24 %) než OPD (10,65 %). Pokud by však byly schváleny Evropskou komisí všechny velké projekty, jež byly schválené řídicím orgánem OPD k 31. prosinci 2008, rozdíl by již nebyl tak markantní (OPD 42,53 %). Z hlediska spolufinancování dopravních systémů prostřednictvím fondů EU však není toto srovnání relevantní. Z tohoto důvodu je tedy nutné srovnat s OPD úspěšnost ROP JZ pouze v oblastech podpory týkajících se dopravy. V tomto případě je již úspěšnost ROP JZ o něco nižší (39,49 %). Ani toto srovnání však není příliš přesné, jelikož v rámci oblastí podpory ROP JZ 2.1 a 3.1 je sice možné čerpat prostředky na projekty týkající se dopravy, ale také na projekty týkající se jiných oblastí. Jako nejpřesnější se tedy jeví srovnání OPD pouze s první prioritní osou ROP JZ (úspěšnost 27,45 %). I v tomto případě však vychází jako úspěšnější, z hlediska dosavadního získaného přístupu k prostředkům rozpočtu EU, ROP JZ.

Jako vhodné srovnání těchto konkrétních dvou operačních programů se také jeví srovnání výší schválených příspěvků z fondů EU pro region soudržnosti Jihozápad. Z Tab. 17 lze vyčíst (součtem částek uvedených u Jihočeského a Plzeňského kraje), že na projekty spadající pod tento region byla zatím v rámci OPD schválena dotace z rozpočtu EU ve výši 41 138 113 447 Kč, čemuž odpovídá částka 149 762 039 €. Tato částka představuje téměř dvojnásobek částky získané z rozpočtu EU prostřednictvím prioritní osy 1 operačního programu ROP JZ. OPD je tedy vedle ROP JZ pro region Jihozápad z hlediska financování dopravních systémů velice významný.

Na závěr jsou v následujících dvou tabulkách zobrazeny dosud potenciálně vyčerpané a volné prostředky v obou operačních programech dle jednotlivých prioritních os, případně oblastí podpory.

**Tab. 20** Závěrečný souhrn finančních možností čerpání prostředků z fondů EU rozdělený dle prioritních os OPD (k 31. 12. 2008)

Prioritní osa (fond EU)	Alokované finance z fondů EU (v €)	Skutečný schválený příspěvek z fondů EU (v €) /procentuelní podíl na alokované částce	Zbývající finance z fondů EU (v €) /procentuelní podíl na alokované částce
1 (FS)	2 190 331 352	76 707 374 /3,50 %	2 113 623 978 /96,50 %
2 (FS)	1 607 696 540	0 /0 %	1 607 696 540 /100 %
3 (FS)	393 547 402	22 661 562 /5,76 %	370 885 840 /94,24 %
4 (ERDF)	1 051 016 928	458 160 964 /43,59 %	592 855 964 /56,41 %
5 (FS)	330 076 926	0 /0 %	330 076 926 /100 %
6 (ERDF)	119 426 722	23 313 603 /19,52 %	96 113 119 /80,48 %
7 (FS)	81 985 333	34 344 301 /41,89 %	47 641 032 /58,11 %
<b>Celkem (FS)</b>	<b>4 603 637 553</b>	<b>133 713 238</b> <b>/2,90 %</b>	<b>4 469 924 315</b> <b>/97,10 %</b>
<b>Celkem (ERDF)</b>	<b>1 170 443 650</b>	<b>481 474 567</b> <b>/41,14 %</b>	<b>688 969 083</b> <b>/58,86 %</b>
<b>Celkem (OPD)</b>	<b>5 774 081 203</b>	<b>615 187 805</b> <b>/10,65 %</b>	<b>5 158 893 398</b> <b>89,35 %</b>

Zdroj: Autor

Z Tab. 20 je patrná výše volných finančních prostředků z fondů EU na OPD, která činí cca.5,16 mld. € a představuje tak 89,35 % z celkových finančních prostředků z rozpočtu EU alokovaných na OPD.

**Tab. 21** Závěrečný souhrn finančních možností čerpání prostředků z fondů EU rozdělený dle prioritních os a oblastí podpory ROP JZ

Prioritní osa (fond EU)/oblast podpory	Alokované finance z fondů EU (v €)	Skutečný schválený příspěvek z fondů EU (v €) /procentuelní podíl na alokované částce	Zbývající finance z fondů EU (v €) /procentuelní podíl na alokované částce
<b>1 (ERDF)</b>	<b>275 744 808</b>	<b>75 678 312</b> /27,45 %	<b>200 066 496</b> /72,55 %
1.1	190 263 917	50 092 354 /26,33 %	140 171 563 /73,67 %
1.2	5 514 896	2 898 354 /52,56 %	2 616 542 /47,44 %
1.3	22 059 585	0 /0 %	22 059 585 /100 %
1.4	19 302 137	607 664 /3,15 %	18 694 473 /96,85 %
1.5	38 604 273	22 079 940 /57,20 %	16 524 333 /42,80 %
<b>2 (ERDF)</b>	<b>201 386 657</b>	<b>134 103 089</b> /66,59 %	<b>67 283 568</b> /33,41 %
2.1	41 082 878	41 082 878 /100 %	0 /0 %
2.2	34 770 500	22 028 995 /63,36 %	12 741 505 /36,64 %
2.3	20 862 300	13 187 687 /63,21 %	7 674 613 /36,79 %
2.4	32 764 542	19 510 154 /59,55 %	13 254 388 /40,45 %
2.5	25 413 551	15 627 444 /61,49 %	9 786 107 /38,51 %
2.6	46 492 886	22 665 931 /48,75 %	23 826 955 /51,25 %
<b>3 (ERDF)</b>	<b>123 930 251</b>	<b>64 691 072</b> /52,20 %	<b>59 239 179</b> /47,80 %
3.1	84 272 571	41 639 074 /49,41 %	42 633 497 /50,59 %
3.2	32 221 865	18 758 888 /58,22 %	13 462 977 /41,78 %
3.3	7 435 815	4 293 110 /57,74 %	3 142 705 /42,26 %
<b>4 (ERDF)</b>	<b>18 589 538</b>	<b>5 828 285</b> /31,35 %	<b>12 761 253</b> /68,65 %
4.1	17 171 630	4 729 745 /27,54 %	12 441 885 /72,46 %
4.2	1 417 908	1 098 540 /77,48 %	319 368 /22,52 %
<b>Celkem (ROP JZ)</b>	<b>619 651 254</b>	<b>280 300 758</b> /45,24 %	<b>339 350 496</b> /54,76 %

Zdroj: Autor

Z Tab. 21 je patrná výše volných finančních prostředků z fondů EU na ROP JZ, která činí cca. 339,35 mil. € a představuje tak 54,76 % z celkových finančních prostředků z rozpočtu EU alokovaných na ROP JZ. Z pohledu financování dopravních systémů je však podstatná především prioritní osa 1: Dostupnost center. V případě této osy představuje výše volných finančních prostředků z fondů EU na ROP JZ, čítající cca. 200,07 mil. €, podíl 72,55 % z celkových finančních prostředků z rozpočtu EU alokovaných na tuto prioritní osu.

Při porovnání dat z Tab. 20 a Tab. 21 je zřejmé, že čerpání prostředků schválených v rámci obou operačních programů ještě zdaleka není u pomyslného cíle, i když v případě ROP JZ je dle mého názoru k tomuto cíli zatím o dost blíže než v případě OPD.

## Závěr

Při vyhodnocení veškerých údajů obsažených v této bakalářské práci jsem dospěl k závěru, že možnost přístupu ke strukturálním fondům EU a Fondu soudržnosti se jeví z hlediska financování dopravních systémů jako velice atraktivní alternativa k jiným způsobům financování, ať už se jedná o financování ze státních zdrojů, soukromých zdrojů, či půjček. Jelikož celkové příjmy České republiky z rozpočtu Evropské unie byly za rok 2008 téměř ze tří čtvrtin tvořeny příjmy ze strukturálních fondů a Fondu soudržnosti, dle mého názoru z toho jasně vyplývá, že možnost přístupu k těmto fondům prostřednictvím operačních programů je nejen pro dopravu, ale i pro celé národní hospodářství České republiky skutečným přínosem.

Cílem této bakalářské práce bylo zhodnocení možností čerpání finančních prostředků z rozpočtu EU na financování dopravních systémů České republiky prostřednictvím Operačního programu Doprava a Regionálního operačního programu NUTS II Jihozápad.

V České republice je samozřejmě možné čerpat finanční prostředky na spolufinancování dopravních systémů z rozpočtu EU nejen prostřednictvím dvou v práci uvedených operačních programů, ale i dalšími OP. Vedle zbylých ROP je možné částečně financovat dopravní systémy v ČR i prostřednictvím OP spadajících pod *Cíl 2* (OP Praha Konkurenceschopnost) a *Cíl 3* (OP Mezinárodní spolupráce, OP Nadnárodní spolupráce, OP Přeshraniční spolupráce ČR – Bavorsko, OP Přeshraniční spolupráce ČR – Polsko, OP Přeshraniční spolupráce ČR – Rakousko, OP Přeshraniční spolupráce ČR – Sasko, OP Přeshraniční spolupráce ČR – Slovensko). Tyto programy však umožňují financovat dopravní systémy pouze z části a jejich celková alokace finančních prostředků je ve srovnání s ostatními OP dosti nízká, proto je z hlediska financování dopravních systémů nepovažuji za tak významné, jako právě ty programy, jež byly v práci rozebrány.

V případě Operačního programu Doprava je dle mého názoru nezbytně nutné pro rozvoj dopravní infrastruktury ČR, aby se správným zpracováním velkých projektů spadajících pod tento operační program dosáhlo jejich schválení Evropskou komisí a z toho vyplývajícího schválení požadovaných dotací. V případě Regionálního programu NUTS II Jihozápad jsou rovněž možnosti čerpání prostředků z rozpočtu EU na financování dopravních systémů potenciálním příjemcům dosti otevřeny.



Na závěr tedy lze konstatovat, že v případě obou operačních programů rozebraných v této práci jsou možnosti čerpání finančních prostředků z rozpočtu EU v rámci financování dopravních systémů značné a záleží pouze na příjemcích, jak se k těmto možnostem postaví. Pro úspěšné vyčerpání všech těchto prostředků, zaměřených v rámci obou operačních programů na podporu dopravních systémů, je tedy nezbytně nutné, aby všichni potenciální příjemci sledovali aktuální probíhající výzvy týkající se daných operačních programů.

## Použitá literatura

- [1] ČORNEJ, Petr, et al. *Dějiny zemí Koruny české I.*. 1. vyd. Praha : Paseka, 1992. 303 s. ISBN 80-85192-29-2.
- [2] BARTÁK, Karel. *Průvodce Evropskou unií*. 1. vyd. Praha : Ediční oddělení Ústavu mezinárodních vztahů, 1999. 88 s. ISBN 80-85865-74-6.
- [3] MASOPUST, Zdeněk. *Amsterodamská smlouva*. 1. vyd. Praha : Decibel Production, 1999. 277 s. ISBN 80-85864-73-8.
- [4] MENCL, Vojtěch, et al. *Křížovatky 20. století*. 1. vyd. Praha : Naše vojsko, 1990. 400 s. ISBN 80-206-0180-5.
- [5] *Smlouva o Evropské unii : (Pracovní překlad)*. 1. vyd. Jarmila Soldánová. Praha : Ústav mezinárodních vztahů, 1992. 207 s. ISBN 80-901301-1-9.
- [6] WOKOUN, René, et al. *Příprava České republiky na využívání strukturálních fondů*. 2. aktualiz. vyd. Praha : Tiskárna Dian, 1998. 85 s.
- [7] The Economist: Čeští politici jsou krátkozrací provinciálové. *Právo*. 10.4.2009, roč. 19, č. 85, s. 3.

### Elektronické dokumenty

- [8] Centrum pro regionální rozvoj České republiky. *RISY.cz: Portál regionálních informačních servisů* [online]. c2005 , 11. 5. 2009 [cit. 2009-05-11]. Dostupný z WWW: <[http://www.risy.cz/index.php?pid=511&id\\_p=28395&kraj=-1&language=cz](http://www.risy.cz/index.php?pid=511&id_p=28395&kraj=-1&language=cz)>.
- [9] Generation Europe. *Evropa 2045* [online]. 2008 , 13. 1. 2009 [cit. 2009-04-17]. Dostupný z WWW: <<http://www.evropa2045.cz/hra/napoveda.php?kategorie=6&tema=44>>.
- [10] Logos. *Slučovací smlouva - BusinessInfo.cz* [online]. c1997 , 4. 9. 2003 [cit. 2009-04-19]. Dostupný z WWW: <<http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/s/slucovaci-smlouva/1000711/6424/>>.
- [11] Logos. *Strategické cíle Národního strategického referenčního rámce ČR (2007-2013) - BusinessInfo.cz* [online]. c1997 , 22. 8. 2007 [cit. 2009-05-02]. Dostupný z WWW: <<http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/zdroje-financovani-z-eu-2007-2013/strategicke-cile-nsrr-2007-az-2013/1001573/45553/>>.
- [12] MAREŠ, Filip. *Stálé zastoupení ČR při Evropské unii* [online]. c2005 , 18. 2. 2009 [cit. 2009-04-17]. Dostupný z WWW: <<http://old.mzv.cz/wwwol/default.asp?id=37504&ido=17433&idj=1&amb=3>>.
- [13] Ministerstvo dopravy ČR. *Operační program Doprava - Ustavení Zprostředkujícího subjektu OP Doprava* [online]. c2007 , 21. 4. 2009 [cit. 2009-05-09]. Dostupný z WWW: <<http://www.opd.cz/clanek/ustaveni-zs-sfdi>>.
- [14] Ministerstvo financí ČR. *Ministerstvo financí ČR* [online]. c2005 , 29. 1. 2009 [cit. 2009-04-21]. Dostupný z WWW: <<http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/>>.
- [15] Národní orgán pro koordinaci. *Strukturální fondy EU - Úvodní strana* [online]. [2004] , 17. 4. 2009 [cit. 2009-04-26]. Dostupný z WWW: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/>>.

- [16] Neternity Group. *Euroskop.cz - Hlavní stránka* [online]. c2008 , 20. 4. 2009 [cit. 2009-04-21]. Dostupný z WWW: <<http://www.euroskop.cz/8639/sekce/evropsky-fond-pro-regionalni-rozvoj-a-evropsky-socialni-fond/>>.
- [17] *Operační program Doprava na léta 2007 - 2013*. Praha : [s.n.], říjen 2007. Dostupný z WWW: <<http://www.opd.cz/cz/Programove-dokumenty>>.
- [18] Regionální rada regionu soudržnosti Jihozápad. *Prováděcí dokument : Regionální operační program NUTS II Jihozápad na období 2007-2013*. 3. revidované vyd. [s.l.] : [s.n.], 2009. Dostupný z WWW: <[http://www.rr-jihozapad.cz/vismo/zobraz\\_dok.asp?id\\_org=200047&id\\_ktg=1026&p1=1288](http://www.rr-jihozapad.cz/vismo/zobraz_dok.asp?id_org=200047&id_ktg=1026&p1=1288)>.
- [19] Regionální rada regionu soudržnosti Jihozápad. *Regionální operační program NUTS II Jihozápad na období 2007-2013*. 3. revidované vyd. [s.l.] : [s.n.], 2008. Dostupný z WWW: <[http://www.rr-jihozapad.cz/vismo/zobraz\\_dok.asp?id\\_org=200047&id\\_ktg=1026&p1=1288](http://www.rr-jihozapad.cz/vismo/zobraz_dok.asp?id_org=200047&id_ktg=1026&p1=1288)>.
- [20] Úřad vlády ČR. *EU2009.cz - Úvodní stránka* [online]. c2009 , 11.2.2009 [cit. 2009-04-19]. Dostupný z WWW: <<http://www.eu2009.cz/>>.
- [21] Zastoupení Evropské komise v ČR. *Kodaňská kritéria* [online]. [2004] , 19. 7. 2008 [cit. 2009-04-20]. Dostupný z WWW: <[http://ec.europa.eu/ceskarepublika/information/glossary/term\\_182\\_cs.htm](http://ec.europa.eu/ceskarepublika/information/glossary/term_182_cs.htm)>.
- [22] Zastoupení Evropské komise v ČR. *Rozpočet EU* [online]. [2004] , 19. 7. 2008 [cit. 2009-04-25]. Dostupný z WWW: <[http://ec.europa.eu/ceskarepublika/abc/budget/index\\_cs.htm](http://ec.europa.eu/ceskarepublika/abc/budget/index_cs.htm)>.

## Seznam tabulek

Tab. 1 Alokace finančních prostředků z rozpočtu EU pro ČR dle jednotlivých fondů (v mld. €).....	27
Tab. 2 Rozdělení NUTS I až NUTS III podle počtů obyvatel .....	28
Tab. 3 Členění území ČR podle NUTS a LAU .....	30
Tab. 4 Rozdělení finančních prostředků z rozpočtu EU na cíle regionální politiky EU v programovém období let 2007 – 2013.....	32
Tab. 5 Alokace finančních prostředků (v mld. €) z rozpočtu EU pro ČR dle operačních programů v programovém období let 2007 – 2013 .....	32
Tab. 6 Indikativní finanční plán OPD dle jednotlivých let a fondů EU (v €) .....	38
Tab. 7 Celková alokace finančních prostředků (v €) vyčleněných na OPD dle jednotlivých prioritních os a podílu fondů EU a národních veřejných zdrojů .....	44
Tab. 8 Indikativní finanční plán ROP JZ dle jednotlivých let a fondů EU (v €).....	51
Tab. 9 Indikativní alokace prostředků EU dle oblastí podpory prioritní osy 1 .....	54
Tab. 10 Indikativní alokace prostředků EU dle oblastí podpory prioritní osy 2 .....	55
Tab. 11 Indikativní alokace prostředků EU dle oblastí podpory prioritní osy 3 .....	56
Tab. 12 Indikativní alokace prostředků EU dle oblastí podpory prioritní osy 4 .....	56
Tab. 13 Celková alokace finančních prostředků (v €) vyčleněných na ROP JZ dle jednotlivých prioritních os a podílu fondů EU a národních veřejných zdrojů .....	57
Tab. 14 Údaje o projektech schválených řídicím orgánem OPD dle jednotlivých prioritních os k 31. 12. 2008 .....	61
Tab. 15 Údaje o dotacích schválených řídicím orgánem OPD z rozpočtu EU dle jednotlivých prioritních os a jejich podílu na alokovaných finančních prostředcích z fondů EU k 31. 12. 2008 .....	62
Tab. 16 Údaje o dotacích schválených řídicím orgánem OPD dle jednotlivých příjemců k 31. 12. 2008 .....	63
Tab. 17 Údaje o projektech schválených řídicím orgánem OPD dle místa realizace projektů ke dni 31. 12. 2008 .....	65
Tab. 18 Přehled alokace finančních prostředků z rozpočtu EU na ROP JZ dle prioritních os a vybraných oblastí podpory a podíl schválených dotací na těchto alokacích k 31. 12. 2008 .....	67
Tab. 19 Porovnání operačních programů z hlediska dosažených výsledků v oblasti schválené výše dotací k 31. 12. 2008 .....	68
Tab. 20 Závěrečný souhrn finančních možností čerpání prostředků z fondů EU rozdělený dle prioritních os OPD (k 31. 12. 2008) .....	69
Tab. 21 Závěrečný souhrn finančních možností čerpání prostředků z fondů EU rozdělený dle prioritních os a oblastí podpory ROP JZ .....	70

## Seznam obrázků

Obr. 1 Maastrichtský chrám - pilířová struktura EU .....	15
Obr. 2 Vývoj čisté pozice ČR vůči rozpočtu EU v letech 2004 – 2008 .....	20
Obr. 3 Vývoj příjmů z rozpočtu EU a plateb do rozpočtu EU v letech 2004 – 2008 (v mld. Kč) .....	21
Obr. 4 Struktura příjmů ČR z rozpočtu EU v roce 2008 .....	21
Obr. 5 Schéma soustavy strategických dokumentů týkajících se získávání finanční podpory z fondů EU spadajících do politiky HSS .....	29
Obr. 6 Územněsprávní rozdělení ČR na 8 regionů soudržnosti (NUTS II) a 14 krajů (NUTS III) .....	30
Obr. 7 Alokace finančních prostředků (v %) z rozpočtu EU pro ČR dle operačních programů v programovém období let 2007 – 2013 .....	33
Obr. 8 Indikativní finanční plán OPD dle jednotlivých let a fondů EU (v mil. €) .....	38
Obr. 9 Celková alokace finančních prostředků (v %) vyčleněných na OPD dle jednotlivých prioritních os a k nim příslušejících fondů EU .....	45
Obr. 10 Alokace finančních prostředků z fondů EU v České republice dle jednotlivých ROP (v mil. €) .....	50
Obr. 11 Indikativní finanční plán ROP JZ dle jednotlivých let a fondů EU (v mil. €) .....	52
Obr. 12 Celková alokace finančních prostředků (v %) vyčleněných na ROP JZ dle jednotlivých prioritních os a k nim příslušejících fondů EU .....	57
Obr. 13 Procentuelní podíly jednotlivých příjemců na skutečném schváleném příspěvku z fondů EU na projekty OPD ke dni 31. 12. 2008 .....	64
Obr. 14 Procentuelní podíl jednotlivých krajů na celkové výši skutečně schváleného příspěvku z rozpočtu EU na OPD k 31. 12. 2008 .....	66

## Seznam zkratek

Benelux – společný název pro Belgii, Nizozemsko a Lucembursko

ČR – Česká republika

ČSFR – Česká a Slovenská Federativní Republika

ČSSR – Československá socialistická republika

EHS – Evropské hospodářské společenství

ERDF – European Regional Development Fund – Evropský fond pro regionální rozvoj

ES – Evropská společenství

ESF – European Social Fund – Evropský sociální fond

ESUO – Evropské společenství uhlí a oceli

ESVO – Evropské sdružení volného obchodu

EU – Evropská unie

Euratom – Evropské společenství atomové energie

FS – Fond soudržnosti

HDP – hrubý domácí produkt

hl. m. – hlavní město

HNP – hrubý národní produkt

HSS – hospodářská a sociální soudržnost

Kč – koruna česká (měna)

KD – kombinovaná doprava

LAU – Local Administrative Units – místní administrativní jednotka

MDČR – Ministerstvo dopravy České republiky

MFT – Metodika finančních toků a kontroly programů spolufinancovaných ze SF, Fondu soudržnosti a Evropského rybářského fondu na programové období 2007 – 2013

mil. – milion

mld. – miliarda

MMR – Ministerstvo pro místní rozvoj

NRP – Národní rozvojový plán ČR 2007 – 2013

NSRR – Národní strategický referenční rámec ČR 2007 – 2013

NUTS – Nomenclature of Units for Territorial Statistics – nomenklatura územních statistických jednotek

OECD – Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj

OEEC – Organizace pro evropskou hospodářskou spolupráci

OP – operační program

OPD – Operační program Doprava  
OSVČ – osoba samostatně výdělečně činná  
PCO – Platební a certifikační orgán  
ROP – regionální operační program  
ROP JZ – Regionální operační program NUTS II Jihozápad  
ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic  
ŘVC – Ředitelství vodních cest  
SF – strukturální fondy  
SFDI – Státní fond dopravní infrastruktury  
SIS – Schengenský informační systém  
SOZS – Strategické obecné zásady Společenství  
SRN – Spolková republika Německo  
SROP – Společný regionální operační program  
SŽDC, s. o. – Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
TEN-T – Trans European Network-Transport – transevropské dopravní sítě  
TSI – Technické specifikace pro interoperabilitu  
USA – Spojené státy americké  
VLC – veřejné logistické centrum  
ZEU – Západoevropská unie  
ZS – zprostředkující subjekt  
€ – euro (měna)  
% – procento

## **Seznam příloh**

Příloha č. 1 – Přehled operačních programů na období 2007 – 2013

Příloha č. 2 – Finanční tabulka NSRR – indikativní roční alokace podle fondů a programů (EUR, běžné ceny)

Příloha č. 3 – Celková alokace finančních prostředků (v €) vyčleněných na ROP JZ dle jednotlivých prioritních os (a oblastí podpory) a podílu fondů EU a národních veřejných zdrojů

Příloha č. 4 – Schéma úrovní monitorovacího systému a návaznosti na další IS

Příloha č. 5 – Schémata finančních toků Operačního programu Doprava

Příloha č. 6 – Přehled projektů schválených řídicím orgánem Operačního programu Doprava k 31. 12. 2008

Příloha č. 7 – Systém finančních toků SF/CF – popis

Příloha č. 8 – Finanční tabulka ROP NUTS II Jihozápad – indikativní alokace prostředků EU podle oblastí podpory (v €)





## Příloha č. 1

Přehled operačních programů na období 2007 – 2013

Operační programy na období 2007 – 2013		Přidělená finanční částka
<b>TEMATICKÉ OPERAČNÍ PROGRAMY</b>	OP Podnikání a inovace	<b>21 271,1 mil. € (79,5 %)</b>
	OP Doprava	
	OP Životní prostředí	
	OP Lidské zdroje a zaměstnanost	
	OP Vzdělávání pro konkurenceschopnost	
	OP Výzkum a vývoj pro inovace	
	Integrovaný operační program	
	OP Technická pomoc	
<b>REGIONÁLNÍ OPERAČNÍ PROGRAMY (ROP)</b>	ROP NUTS II Jihovýchod	<b>4 659 mil. € (17,6 %)</b>
	ROP NUTS II Jihozápad	
	ROP NUTS II Moravskoslezsko	
	ROP NUTS II Severovýchod	
	ROP NUTS II Severozápad	
	ROP NUTS II Střední Čechy	
	ROP NUTS II Střední Morava	
<b>OPERAČNÍ PROGRAMY PRAHA</b>	OP Praha Konkurenceschopnost	<b>372,4 mil. € (1,4 %)</b>
	OP Praha Adaptabilita	
<b>EVROPSKÁ ÚZEMNÍ SPOLUPRÁCE</b>	OP Mezuregionální spolupráce	<b>389 mil. € (1,5 %)</b>
	OP Nadnárodní spolupráce	
	OP Přeshraniční spolupráce ČR - Bavorsko	
	OP Přeshraniční spolupráce ČR - Polsko	
	OP Přeshraniční spolupráce ČR - Rakousko	
	OP Přeshraniční spolupráce ČR - Sasko	
	OP Přeshraniční spolupráce ČR - Slovensko	
	INTERACT II	
	ESPON 2013	

Zdroj: Neternity Group. *Euroskop.cz - ČR a strukturální fondy v letech 2007-2013* [online]. c2008, 20. 4. 2009 [cit. 2009-04-22]. Dostupný z WWW:

<<http://www.euroskop.cz/8640/sekce/cr-a-strukturalni-fondy-v-letech-2007-2013/>>.

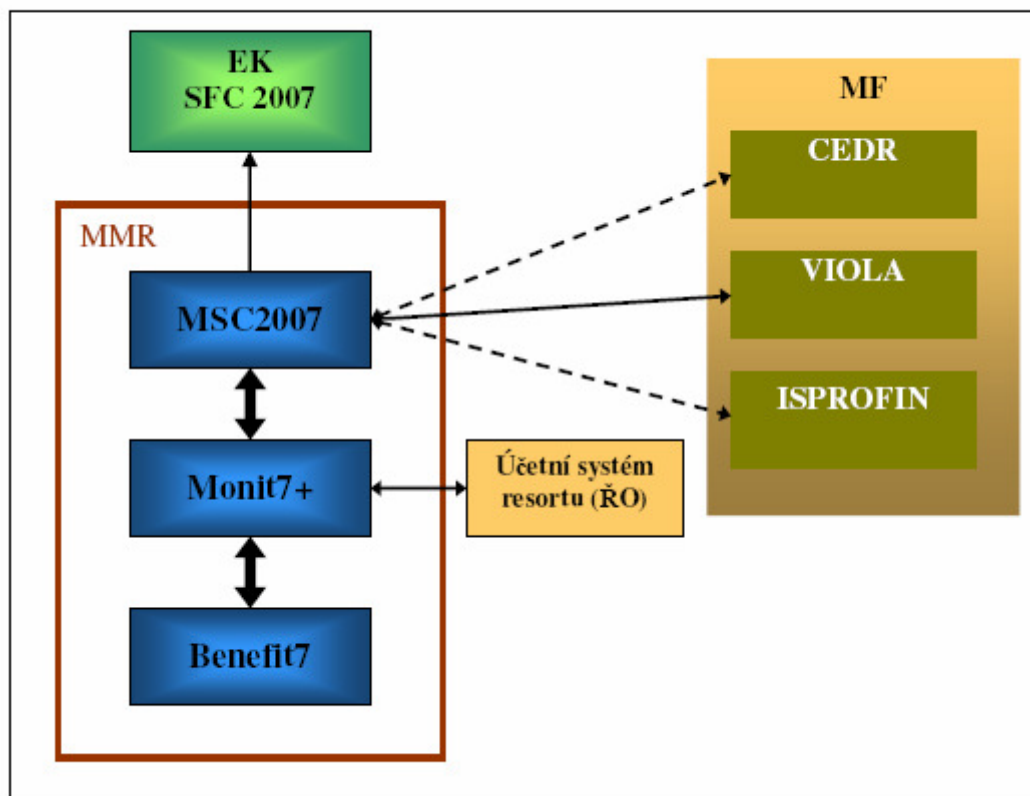


## Příloha č. 3

Celková alokace finančních prostředků (v €) vyčleněných na ROP JZ dle jednotlivých prioritních os (a oblastí podpory) a podílu fondů EU a národních veřejných zdrojů

Číslo prioritní osy (fond EU)/oblast podpory	Podíl na alokaci prioritních os	Finance z fondů EU v € (85 %)	Podíl na celkové alokaci	Národní veřejné zdroje v € (15 %)	Celkové zdroje v € (100 %)
<b>1 (ERDF)</b>		<b>275 744 808</b>	<b>44,50 %</b>	<b>48 660 849</b>	<b>324 405 657</b>
1.1	69,00 %	190 263 917	30,70 %		
1.2	2,00 %	5 514 896	0,89 %		
1.3	8,00 %	22 059 585	3,56 %		
1.4	7,00 %	19 302 137	3,12 %		
1.5	14,00 %	38 604 273	6,23 %		
<b>2 (ERDF)</b>		<b>201 386 657</b>	<b>32,50 %</b>	<b>35 538 822</b>	<b>236 925 479</b>
2.1	20,40 %	41 082 878	6,63 %		
2.2	17,27 %	34 770 500	5,61 %		
2.3	10,36 %	20 862 300	3,37 %		
2.4	16,27 %	32 764 542	5,29 %		
2.5	12,62 %	25 413 551	4,10 %		
2.6	23,09 %	46 492 886	7,50 %		
<b>3 (ERDF)</b>		<b>123 930 251</b>	<b>20,00 %</b>	<b>21 870 044</b>	<b>145 800 295</b>
3.1	68,00 %	84 272 571	13,60 %		
3.2	26,00 %	32 221 865	5,20 %		
3.3	6,00 %	7 435 815	1,20 %		
<b>4 (ERDF)</b>		<b>18 589 538</b>	<b>3,00 %</b>	<b>3 280 508</b>	<b>21 870 046</b>
4.1	92,37 %	17 171 630	2,77 %		
4.2	7,63 %	1 417 908	0,23 %		
<b>Celkem</b>		<b>619 651 254</b>	<b>100,00 %</b>	<b>109 350 223</b>	<b>729 001 477</b>

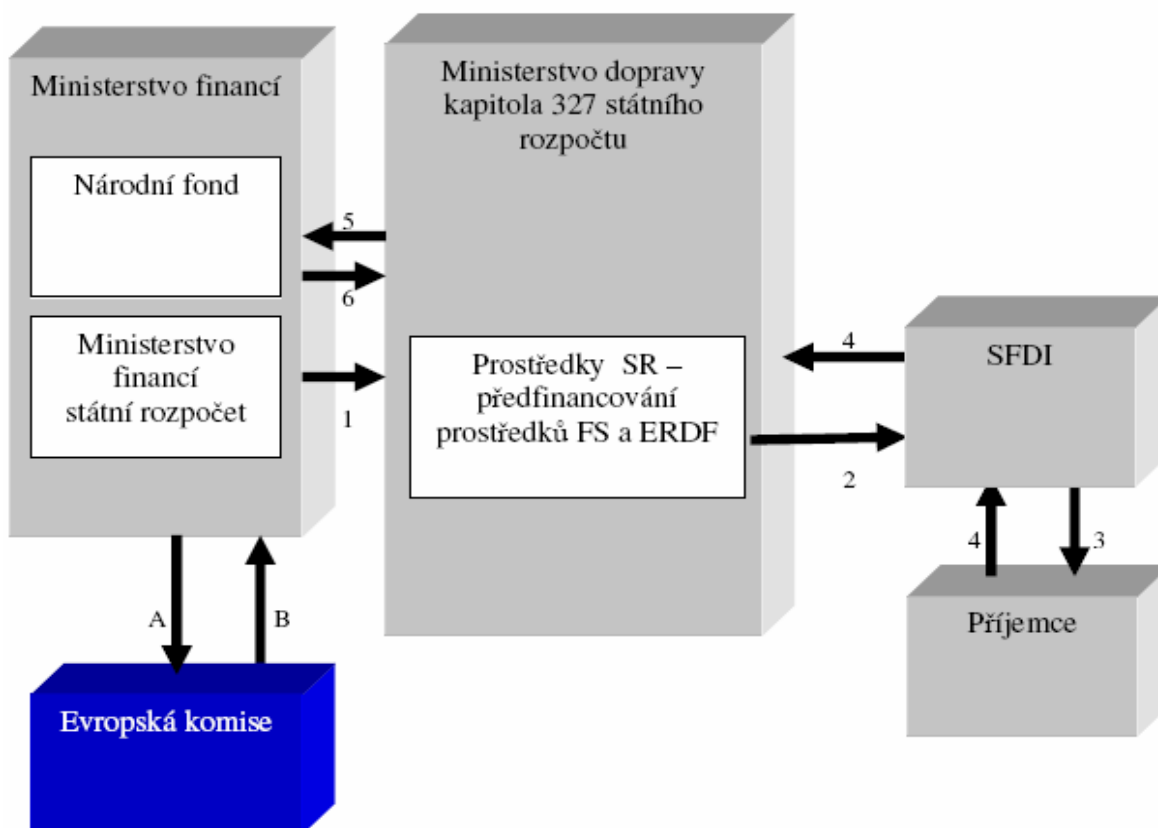
Zdroj: Regionální rada regionu soudržnosti Jihozápad. *Prováděcí dokument : Regionální operační program NUTS II Jihozápad na období 2007-2013*. 3. revidované vyd. [s.l.] : [s.n.], 2009. Dostupný z WWW: <[http://www.rr-jihozapad.cz/vismo/zobraz\\_dok.asp?id\\_org=200047&id\\_ktg=1026&p1=1288](http://www.rr-jihozapad.cz/vismo/zobraz_dok.asp?id_org=200047&id_ktg=1026&p1=1288)>. 7.1, s. 151.

**Schéma úrovní monitorovacího systému a návaznosti na další IS**

Zdroj: *Operační program Doprava na léta 2007 - 2013*. Praha : [s.n.], říjen 2007. Dostupný z WWW: <<http://www.opd.cz/cz/Programove-dokumenty>>. 4.10.3, s. 138.

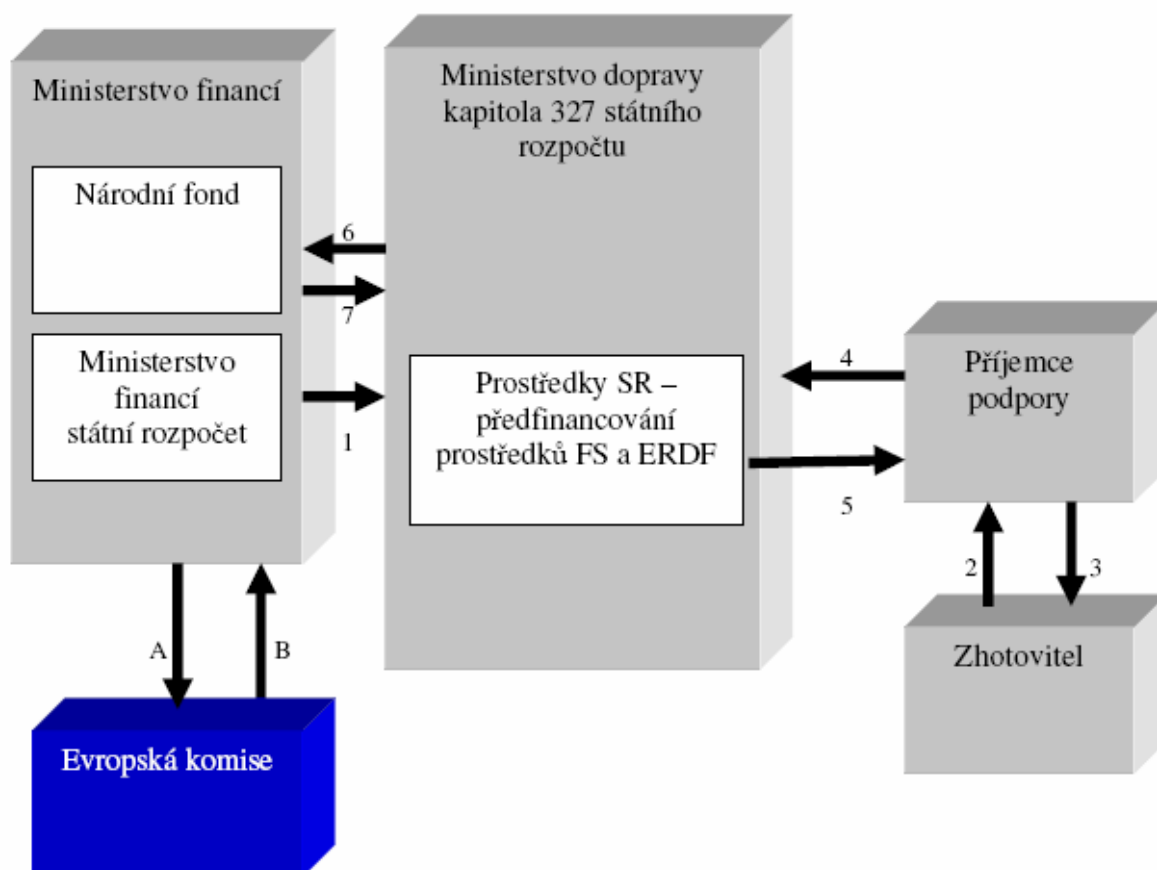
Schémata finančních toků Operačního programu Doprava

#### 4.11.1 Schéma finančních toků OP Doprava při zapojení zprostředkujícího subjektu (SFDI)



1	Správce kapitoly státního rozpočtu si na základě jednání s MF narozpočtuje v kapitole MD prostředky na předfinancování prostředků FS a ERDF
2	Na začátku roku převede MD prostředky předfinancování na SFDI pro oblasti podpory, ve kterých prostředky příjemcům vyplácí SFDI
3	SFDI průběžně proplácí prostředky na krytí nákladů ve výši 100 % výdajů
4	Příjemce na základě uskutečněných výdajů vystavuje žádost o platbu prostředků krytých SF/FS a předloží ji ZS ke kontrole a schválení
5	Řídící orgán vystaví Souhrnnou žádost a požádá PCO o proplacení prostředků ERDF a FS
6	PCO provádí kontrolu předložené souhrnné žádosti, její zaúčtování (rozhodným datem pro stanovení kurzu pro přepočet prostředků z Kč na EUR je datum zaúčtování PCO) a následně úhradu prostředků ERDF a FS do státního rozpočtu kapitoly MD
A	PCO žádá po provedení certifikace EK o doplnění prostředků na jeho účet
B	EK žádost odsouhlasí a zasílá prostředky na účet PCO

#### 4.11.2 Schéma finančních toků OP Doprava bez zapojení zprostředkujícího subjektu (SFDI)



1	Správce rozpočtové kapitoly si na základě jednání s MF narozpočtuje v kapitole MD prostředky na předfinancování prostředků FS a ERDF
2	Zhotovitel vystaví účetní doklad
3	Příjemce uhradí částku požadovanou zhotovitelem (v plném rozsahu)
4	Příjemce na základě uskutečněných výdajů vystavuje žádost o platbu prostředků krytých SF/FS a předloží ji Řídícímu orgánu ke kontrole a schválení
5	Řídící orgán předloženou žádost schválí a dá pokyn příslušnému útvaru MD k provedení platby na účet příjemce z prostředků státního rozpočtu, kapitoly MD
6	Řídící orgán vystaví Souhrnnou žádost a požádá PCO o proplacení prostředků ERDF a FS
7	PCO provádí kontrolu předložené souhrnné žádosti, její zaúčtování (rozhodným datem pro stanovení kurzu pro přepočet prostředků z Kč na EUR je datum zaúčtování PCO) a následně úhradu prostředků ERDF a FS do státního rozpočtu, kapitoly MD;

A	PCO žádá po provedení certifikace EK o doplnění prostředků na jeho účtu
B	EK žádost odsouhlasí a zasílá prostředky na účet PCO

Zdroj: *Operační program Doprava na léta 2007 - 2013*. Praha : [s.n.], říjen 2007. Dostupný z WWW: <<http://www.opd.cz/cz/Programove-dokumenty>>. 4.11, s. 131 – 143.



## Příloha č. 6

Přehled projektů schválených řídicím orgánem Operačního programu Doprava k 31. 12. 2008

Název projektu	Oblast podpory	Příjemce podpory	Místo realizace projektu	Fond	Příspěvek EU (v Kč)	Datum schválení ŘO	Velký projekt (neschválený EK)
Publicita a vzdělávání ŘO OPD	7.1 Technická pomoc	MDČR	Celá ČR	F S	72 316 655	11.7.2007	ne
Řízení programu OPD	7.1 Technická pomoc	MDČR	Celá ČR	F S	520 160 821	11.7.2007	ne
Technické zabezpečení řídicího orgánu - MD	7.1 Technická pomoc	MDČR	Celá ČR	F S	187 550 095	11.7.2007	ne
Evaluace a příprava programových dokumentů 2014-2021	7.1 Technická pomoc	MDČR	Celá ČR	F S	23 839 614	29.8.2007	ne
Podpora absorpční kapacity OPD	7.1 Technická pomoc	MDČR	Celá ČR	F S	126 536 424	29.8.2007	ne
Rekonstrukce železničního mostu Nymburk	6.2 Rozvoj a modernizace vnitrozemských vodních cest sítě TEN-T a mimo TEN-T	Ředitelství vodních cest ČR	Středočeský kraj	E R D F	78 171 100	12.12.2007	ne
Rychlostní silnice R4 křižovatka I/20 - Nová hospoda	4.1 Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T	Ředitelství silnic a dálnic ČR	Jihočeský kraj	E R D F	660 848 721	31.1.2008	ne
Silnice I/13 MÚK Třebošice, 1.etapa - most ev.č. 13-041 přes trať ČD	4.1 Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T	Ředitelství silnic a dálnic ČR	Ústecký kraj	E R D F	293 869 226	6.2.2008	ne
Silnice I/15 Sedlec, most ev.č. 15-025a	4.1 Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T	Ředitelství silnic a dálnic ČR	Ústecký kraj	E R D F	75 542 110	6.2.2008	ne
Optimalizace trati Benešov u Prahy - Strančice	1.1 Modernizace a rozvoj železničních tratí sítě TEN-T	SŽDC, s.o.	Středočeský kraj	F S	2 951 992 302	19.2.2008	ano

Název projektu	Oblast podpory	Příjemce podpory	Místo realizace projektu	Fond	Příspěvek EU (v Kč)	Datum schválení ŘO	Velký projekt (neschválený EK)
	včetně železničních uzlů						
GSM - R dokončení I. NŽK	1.2 Zajištění interoperability na stávajících železničních tratích, zajištění souladu s TSI a rozvoj telematických systémů	SŽDC, s.o.	Jihomoravský kraj	FS	579 755 826	19.2.2008	ne
Optimalizace trati Horní Dvořiště st. Hranice - České Budějovice	1.1 Modernizace a rozvoj železničních tratí sítě TEN-T včetně železničních uzlů	SŽDC, s.o.	Jihočeský kraj	FS	903 810 577	19.2.2008	ne
Rekonstrukce kolejí č.1 a 2 v km 224,391 - 226,018 trati Havlíčkův Brod - Okrouhlice	1.1 Modernizace a rozvoj železničních tratí sítě TEN-T včetně železničních uzlů	SŽDC, s.o.	Vysočina	FS	73 365 026	19.2.2008	ne
Rekonstrukce koleje a výhybek v žst. Česká Kubice	1.1 Modernizace a rozvoj železničních tratí sítě TEN-T včetně železničních uzlů	SŽDC, s.o.	Plzeňský kraj	FS	155 055 156	19.2.2008	ne
Vltava - Úprava plavební úžiny Chvatěruby	6.2 Rozvoj a modernizace vnitrozemských vodních cest sítě TEN-T a mimo TEN-T	Ředitelství vodních cest ČR	Středočeský kraj	ERDF	299 606 300	19.2.2008	ne
Vysílač korečních signálů DGPS v rámci RIS	6.2 Rozvoj a modernizace vnitrozemských vodních cest sítě TEN-T a mimo TEN-T	Ředitelství vodních cest ČR	Středočeský kraj	ERDF	20 825 000	19.2.2008	ne
Rekonstrukce koleje Šlapanov - Havlíčkův Brod	3.1 Modernizace a rozvoj železniční sítě mimo síť TEN-T	SŽDC, s.o.	Vysočina	FS	208 111 104	19.2.2008	ne
Rekonstrukce koleje Nezamyslice - Pivín	3.1 Modernizace a rozvoj železniční sítě mimo síť TEN-T	SŽDC, s.o.	Olomoucký kraj	FS	41 474 189	10.3.2008	ne
Rekonstrukce žst. Nesovice, 1. část	3.1 Modernizace a rozvoj železniční sítě mimo síť TEN-T	SŽDC, s.o.	Jihomoravský kraj	FS	63 654 834	10.3.2008	ne
Silnice I/14 Liberec - Kunratická, 2. etapa	4.1 Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T	Ředitelství silnic a dálnic ČR	Liberecký kraj	ERD	191 067 944	10.3.2008	ne

Název projektu	Oblast podpory	Příjemce podpory	Místo realizace projektu	Fond	Příspěvek EU (v Kč)	Datum schválení ŘO	Velký projekt (neschválený EK)
				F			
Silnice I/14 Liberec - Kunratická, 3. etapa	4.1 Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T	Ředitelství silnic a dálnic ČR	Liberecký kraj	ERDF	144 195 947	10.3.2008	ne
Rychlostní silnice R7 MÚK Vysočany	4.1 Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T	Ředitelství silnic a dálnic ČR	Ústecký kraj	ERDF	193 968 555	10.3.2008	ne
Rekonstrukce koleje č. 2 v km 30,650 - 38,616 tratě Brno - Havlíčkův Brod	1.1 Modernizace a rozvoj železničních tratí sítě TEN-T včetně železničních uzlů	SŽDC, s.o.	Jihomoravský kraj	FS	66 083 880	13.3.2008	ne
Silnice I/43 Opatov - obchvat	4.1 Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T	Ředitelství silnic a dálnic ČR	Pardubický kraj	ERDF	332 545 500	20.3.2008	ne
Silnice I/13 Komořany - Most	4.1 Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T	Ředitelství silnic a dálnic ČR	Ústecký kraj	ERDF	153 532 610	20.3.2008	ne
Silnice I/38 Moravské Budějovice - obchvat	4.1 Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T	Ředitelství silnic a dálnic ČR	Vysočina	ERDF	1 025 905 403	3.4.2008	ne
Silnice I/57 Semetín - Bystřička, 1. stavba	4.1 Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T	Ředitelství silnic a dálnic ČR	Zlínský kraj	ERDF	901 687 440	3.4.2008	ne
Silnice I/13 Děčín, most ev.č.13-085, pravobřežní estakáda	4.1 Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T	Ředitelství silnic a dálnic ČR	Ústecký kraj	ERDF	435 597 068	15.4.2008	ne

Název projektu	Oblast podpory	Příjemce podpory	Místo realizace projektu	Fond	Příspěvek EU (v Kč)	Datum schválení ŘO	Velký projekt (neschválený EK)
Modernizace trati Veselí nad Lužnicí - Tábor, 1. část, úsek Doubí u Tábora - Tábor	1.1 Modernizace a rozvoj železničních tratí sítě TEN-T včetně železničních uzlů	SŽDC, s.o.	Jihočeský kraj	FS	2 011 238 505	23.4.2008	ano
VD Nymburk - rekonstrukce zdí plavební komory	6.2 Rozvoj a modernizace vnitrozemských vodních cest sítě TEN-T a mimo TEN-T	Ředitelství vodních cest ČR	Středočeský kraj	ERDF	41 947 500	29.4.2008	ne
VD Kostomlátky - rekonstrukce zdí plavební komory	6.2 Rozvoj a modernizace vnitrozemských vodních cest sítě TEN-T a mimo TEN-T	Ředitelství vodních cest ČR	Středočeský kraj	ERDF	41 947 500	29.4.2008	ne
Silnice I/11 Jablunkov - obchvat	4.1 Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T	Ředitelství silnic a dálnic ČR	Moravskoslezský kraj	ERDF	743 771 411	7.5.2008	ne
Rychlostní silnice R4 Mírotice - Třebkov	4.1 Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T	Ředitelství silnic a dálnic ČR	Jihočeský kraj	ERDF	1 002 719 055	7.5.2008	ne
Elektrizace trati včetně PEÚ Letohrad - Lichkov st.hr., 1.stavba Letohrad (mimo) - Lichkov st.hr.	1.1 Modernizace a rozvoj železničních tratí sítě TEN-T včetně železničních uzlů	SŽDC, s.o.	Pardubický kraj	FS	1 275 456 665	25.5.2008	ano
Posílení administrativní kapacity a zlepšení technického zázemí Zprostředkujícího subjektu - SFDI	7.1 Technická pomoc	SFDI	Celá ČR	FS	11 016 342	30.5.2008	ne
Silnice I/34 Česká Bělá - obchvat	4.1 Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T	Ředitelství silnic a dálnic ČR	Vysočina	ERDF	358 798 534	26.6.2008	ne
Silnice I/28 Dobroměřice - Odolice	4.1 Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T	Ředitelství silnic a dálnic ČR	Ústecký kraj	ERDF	372 917 894	15.7.2008	ne

Název projektu	Oblast podpory	Příjemce podpory	Místo realizace projektu	Fond	Příspěvek EU (v Kč)	Datum schválení ŘO	Velký projekt (neschválený EK)
				F			
Rekonstrukce železničního uzlu Břeclav, 1. stavba	1.1 Modernizace a rozvoj železničních tratí sítě TEN-T včetně železničních uzlů	SŽDC, s.o.	Jihomoravský kraj	F S	1 899 904 514	15.7.2008	ano
Systém řízení a regulace městského silničního provozu v hl. m. Praze	5.2 Zavádění systémů řízení a regulace silničního provozu v Praze	hl. m. Praha	hl. m. Praha	F S	557 377 172	22.7.2008	ano
Rychlostní silnice R6 - úsek Jenišov - Kamenný Dvůr	2.1 Modernizace a rozvoj dálniční a silniční sítě TEN-T	Ředitelství silnic a dálnic ČR	Karlovarský kraj	F S	3 131 140 002	23.7.2008	ano
Elektrizace traťového úseku vč. PEÚ Šatov - Znojmo	3.1 Modernizace a rozvoj železniční sítě mimo síť TEN-T	SŽDC, s.o.	Jihomoravský kraj	F S	947 808 783	6.8.2008	ano
Modernizace západní části Praha hl.n., 2.část nást. I - IV	1.1 Modernizace a rozvoj železničních tratí sítě TEN-T včetně železničních uzlů	SŽDC, s.o.	hl. m. Praha	F S	1 212 935 510	6.8.2008	ano
Modernizace žst. Kroměříž	3.1 Modernizace a rozvoj železniční sítě mimo síť TEN-T	SŽDC, s.o.	Zlínský kraj	F S	309 250 331	12.8.2008	ne
Optimalizace trati st.hr.SR-Mosty u Jablunkova - Bystřice n. Olší	1.1 Modernizace a rozvoj železničních tratí sítě TEN-T včetně železničních uzlů	SŽDC, s.o.	Moravskoslezský kraj	F S	3 388 100 393	14.8.2008	ano
Zlepšení technického zázemí Zprostředkujícího subjektu - SFDI	7.1 Technická pomoc	SFDI	Celá ČR	F S	1 983 658	21.8.2008	ne
Silnice I/21 Nová Hospoda - Kočov, přeložka 1. stavba	4.1 Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T	Ředitelství silnic a dálnic ČR	Plzeňský kraj	ERDF	580 453 095	27.8.2008	ne
GSM-R Břeclav - Přerov - Petrovice u Karviné	1.2 Zajištění interoperability na stávajících železničních tratích, zajištění souladu s TSI a rozvoj telematických systémů	SŽDC, s.o.	Zlínský kraj	F S	329 004 400	27.8.2008	ne
Optimalizace trati Planá u M.L. (mimo) - Cheb (mimo)	1.1 Modernizace a rozvoj železničních tratí sítě TEN-T	SŽDC, s.o.	Karlovarský kraj	F S	2 788 265 237	3.9.2008	ano

Název projektu	Oblast podpory	Příjemce podpory	Místo realizace projektu	Fond	Příspěvek EU (v Kč)	Datum schválení ŘO	Velký projekt (neschválený EK)
	včetně železničních uzlů						
Rychlostní silnice R7 Sulec - obchvat	4.1 Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T	Ředitelství silnic a dálnic ČR	Ústecký kraj	ERDF	472 032 319	3.9.2008	ne
Silnice I/16 hr. okr. JC a MB - obchvat Sobotky - Samšina - Ohařice - kř. Lochov	4.1 Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T	Ředitelství silnic a dálnic ČR	Královéhradecký kraj	ERDF	128 269 088	17.9.2008	ne
Rychlostní silnice R7 MÚK Bitoveves - MÚK Vysočany	4.1 Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T	Ředitelství silnic a dálnic ČR	Ústecký kraj	ERDF	560 516 231	29.9.2008	ne
Silnice I/14 Jablonec nad Nisou - Tanvald	4.1 Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T	Ředitelství silnic a dálnic ČR	Liberecký kraj	ERDF	338 052 122	29.9.2008	ne
Silnice I/38 Habry Havlíčkův Brod, obnova živičného krytu	4.1 Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T	Ředitelství silnic a dálnic ČR	Vysočina	ERDF	166 252 322	3.10.2008	ne
Silnice I/16 Řepov - hranice okresu Jičín	4.1 Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T	Ředitelství silnic a dálnic ČR	Středočeský kraj	ERDF	177 985 782	9.10.2008	ne
Elektrizace trati Zábřeh-Šumperk	3.1 Modernizace a rozvoj železniční sítě mimo síť TEN-T	SŽDC, s.o.	Olomoucký kraj	FS	1 208 538 132	16.10.2008	ano
Silnice I/27 Třemošná - přeložka	4.1 Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T	Ředitelství silnic a dálnic ČR	Plzeňský kraj	ERDF	810 926 843	16.10.2008	ne

Název projektu	Oblast podpory	Příjemce podpory	Místo realizace projektu	Fond	Příspěvek EU (v Kč)	Datum schválení ŘO	Velký projekt (neschválený EK)
Dálnice D8, úsek 805 Lovosice - Řehlovice	2.1 Modernizace a rozvoj dálniční a silniční sítě TEN-T	Ředitelství silnic a dálnic ČR	Ústecký kraj	FS	8 177 434 603	16.10.2008	ano
D1, stavba 0135 Kroměříž-Říkovice a R55, stavba 5503 Skalka-Hulín	2.1 Modernizace a rozvoj dálniční a silniční sítě TEN-T	Ředitelství silnic a dálnic ČR	Zlínský kraj	FS	6 837 801 428	16.10.2008	ano
Veřejný přístav Ústí n.L.-Vaňov, modernizace překladní hrany s povodňovou ochranou plavidel	6.2 Rozvoj a modernizace vnitrozemských vodních cest sítě TEN-T a mimo TEN-T	Ředitelství vodních cest ČR	Ústecký kraj	ERDF	116 050 503	30.10.2008	ne
Silnice I/11 Hrádek - průtah	4.1 Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T	Ředitelství silnic a dálnic ČR	Moravskoslezský kraj	ERDF	813 601 651	18.11.2008	ne
Kilometráž a značení labské vodní cesty	6.2 Rozvoj a modernizace vnitrozemských vodních cest sítě TEN-T a mimo TEN-T	Ředitelství vodních cest ČR	Středočeský kraj	ERDF	41 853 465	18.11.2008	ne
Rychlostní silnice R35 Hradec Králové (Sedlice) - Opatovice	2.1 Modernizace a rozvoj dálniční a silniční sítě TEN-T	Ředitelství silnic a dálnic ČR	Karlovarský kraj	FS	1 804 067 135	18.11.2008	ano
Optimalizace tratě Stříbro - Planá u Mariánských Lázní	1.1 Modernizace a rozvoj železničních tratí sítě TEN-T včetně železničních uzlů	SŽDC, s.o.	Plzeňský kraj	FS	2 512 713 207	18.11.2008	ano
Silniční okruh kolem Prahy - Stavba 513: Lahovice - Vestec	2.1 Modernizace a rozvoj dálniční a silniční sítě TEN-T	Ředitelství silnic a dálnic ČR	hl. m. Praha	FS	4 716 721 873	4.12.2008	ano
Silnice I/38 Kolín, obchvat	4.1 Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T	Ředitelství silnic a dálnic ČR	Středočeský kraj	ERDF	2 044 213 924	4.12.2008	ano
Silnice I/49 Zlín - Malenovice, II. etapa	4.1 Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T	Ředitelství silnic a dálnic ČR	Zlínský kraj	ERDF	313 614 953	4.12.2008	ne

Název projektu	Oblast podpory	Příjemce podpory	Místo realizace projektu	Fond	Příspěvek EU (v Kč)	Datum schválení ŘO	Velký projekt (neschválený EK)
Silnice I/38 Jihlava, obchvat - jih	4.1 Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T	Ředitelství silnic a dálnic ČR	Vysočina	ERDF	204 796 135	4.12.2008	ne
Silnice I/11 Český Těšín - obchvat	4.1 Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T	Ředitelství silnic a dálnic ČR	Moravskoslezský kraj	ERDF	439 837 848	4.12.2008	ne
Propojení silnic I/11 a I/56, spojka S1 v Opavě	4.1 Rekonstrukce a modernizace na silnicích I. třídy mimo TEN-T	Ředitelství silnic a dálnic ČR	Moravskoslezský kraj	ERDF	691 917 704	4.12.2008	ne
Silniční okruh kolem Prahy - Stavba 512: dálnice D1 - Vestec	2.1 Modernizace a rozvoj dálniční a silniční sítě TEN-T	Ředitelství silnic a dálnic ČR	Středočeský kraj	FS	3 095 401 751	4.12.2008	ano

Ministerstvo dopravy ČR. *Databáze schválených projektů OP Doprava* [online]. c2007 , 21. 4. 2009 [cit. 2009-05-09]. Dostupný z WWW: <<http://www.opd.cz/Modules/OpdProject/Pages/ProjectList.aspx>>.



**Systém finančních toků SF/CF – popis**

Platby příjemcům probíhají formou ex-post plateb (zpětné proplacení příjemcem již uskutečněných výdajů).

- a. Příjemce na základě uskutečněných výdajů vystavuje žádost v CZK o proplacení prostředků z rozpočtu Regionální rady (odpovídající evropskému i národnímu podílu), přičemž žádost je předložena ke kontrole a schválení řídicímu orgánu;
- b. ŘO ROP NUTS II Jihozápad žádost příjemce schvaluje a dává pokyn finančnímu útvaru k provedení platby na účet příjemce;
- c. Finanční útvar Úřadu provádí platbu z rozpočtu Regionální rady na účet příjemce;
- d. Finanční útvar Regionální rady vystavuje na základě potvrzení o provedených úhradách z rozpočtu Regionální rady souhrnnou žádost o provedení platby prostředků z rozpočtu EU z účtu Platebního a certifikačního orgánu do příslušné kapitoly státního rozpočtu;
- e. Souhrnná žádost o platbu je předána správci kapitoly MMR, který ji zaeviduje za účelem sledování čerpání prostředků SF, a následně je souhrnná žádost předána PCO k proplacení;
- f. PCO provádí kontrolu předložené souhrnné žádosti, její zaúčtování (rozhodným datem pro stanovení kurzu pro přepočet prostředků z CZK na EUR je datum zaúčtování PCO) a následně úhradu prostředků z rozpočtu EU do kapitoly MMR;
- g. PCO žádá po provedení certifikace Evropskou komisí o doplnění prostředků na jeho účtu;
- h. Evropská komise žádost odsouhlasí a zasilá prostředky na účet PCO.

Zdroj: Regionální rada regionu soudržnosti Jihozápad. *Regionální operační program NUTS II Jihozápad na období 2007-2013*. 3. revidované vyd. [s.l.]: [s.n.], 2008. Dostupný z WWW: <[http://www.rr-jihozapad.cz/vismo/zobraz\\_dok.asp?id\\_org=200047&id\\_ktg=1026&p1=1288](http://www.rr-jihozapad.cz/vismo/zobraz_dok.asp?id_org=200047&id_ktg=1026&p1=1288)>. 5.8, s. 129.

## Příloha č. 8

Finanční tabulka ROP NUTS II Jihozápad – indikativní alokace prostředků EU podle oblastí podpory (v €)

Prioritní osa/oblast podpory	Alokace prostředků EU (v €)	Schválená dotace k 31.12.2008 (v €)	Schválená dotace k 31.12.2008 (v %)
1 Dostupnost center	275 744 808	75 678 312	27,45 %
1.1 Modernizace regionální silniční sítě	190 263 917	50 092 354	26,33 %
1.2 Rozvoj infrastruktury pro veřejnou dopravu	5 514 896	2 898 354	52,56 %
1.3 Modernizace vozového parku veřejné dopravy	22 059 585	0	0,00 %
1.4 Rozvoj regionálních letišť	19 302 137	607 664	3,15 %
1.5 Rozvoj místních komunikací	38 604 273	22 079 940	57,20 %
2 Stabilizace a rozvoj měst a obcí	201 386 657	134 103 089	66,59 %
2.1 Integrované projekty rozvojových center	41 082 878	41 082 878	100,00 %
2.2 Rozvojové projekty spádových center	34 770 500	22 028 995	63,36 %
2.3 Revitalizace částí měst a obcí	20 862 300	13 187 687	63,21 %
2.4 Rozvoj infrastruktury základního, středního a vyššího odborného vzdělání	32 764 542	19 510 154	59,55 %
2.5 Rozvoj infrastruktury pro sociální integraci	25 413 551	15 627 444	61,49 %
2.6 Rozvoj zdravotnické péče	46 492 886	22 665 931	48,75 %
3 Rozvoj cestovního ruchu	123 930 251	64 691 072	52,20 %
3.1 Rozvoj infrastruktury cestovního ruchu	84 272 571	41 639 074	49,41 %
3.2 Revitalizace památek a využití kulturního dědictví v rozvoji cestovního ruchu	32 221 865	18 758 888	58,22 %
3.3 Rozvoj služeb cestovního ruchu, marketingu a produktů cestovního ruchu	7 435 815	4 293 110	57,74 %
4 Technická pomoc	18 589 538	5 828 285	31,35 %
4.1 Podpora řídicích, implementačních a kontrolních úkolů řídicího orgánu	17 171 630	4 729 745	27,54 %
4.2 Podpora zvyšování absorpční kapacity regionu	1 417 908	1 098 540	77,48 %
Celkem	619 651 254	280 300 758	45,24 %
oblasti týkající se dopravy celkem	401 100 257	158 400 264	39,49 %

Zdroj: Regionální rada regionu soudržnosti Jihozápad. *Výroční zpráva Regionálního operačního programu NUTS II Jihozápad*. [s.l.]: [s.n.], 2008. Dostupný z WWW: <<http://www.rr-jihozapad.cz/vismo/>

zobraz\_dok.asp?id\_org=200047&id\_ktg=1138&query=zat%C3%ADm+schv%C3%A1len%C3%A9+projekty+rop+jihoz%C3%A1pad&p1=1129>. Finanční údaje, s. 20.