

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Strategie financování Státního fondu dopravní infrastruktury

Bc. Michal Krauter

Diplomová práce

2011

## **ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE**

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Michal Krauter**  
Osobní číslo: **D09914**  
Studijní program: **N3708 Dopravní inženýrství a spoje**  
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**  
Název tématu: **Strategie financování Státního fondu dopravní infrastruktury**  
Zadávající katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

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

Úvod

1. Charakteristika financování dopravní infrastruktury
2. Struktura příjmů a výdajů Státního fondu dopravní infrastruktury
3. SWOT analýza včetně strategického rozpočtového výhledu
4. Identifikovaná rizika financování dopravní infrastruktury a modely na jejich řešení

Závěr

Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucího**  
Rozsah pracovní zprávy: **50 - 60 stran**  
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**  
Seznam odborné literatury:  
**dle pokynů vedoucího práce**

Vedoucí diplomové práce: **doc. Ing. Petr Průša, Ph.D.**  
Katedra dopravního managementu, marketingu  
a logistiky

Datum zadání diplomové práce: **30. listopadu 2010**

Termín odevzdání diplomové práce: **23. května 2011**



prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.

děkan

L.S.



prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.

vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2010

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 21. 11. 2011

Bc. Michal Krauter

Tímto bych chtěl poděkovat vedoucímu diplomové práce doc. Ing. Petru Průšovi, Ph.D. za poskytnutí cenných rad při tvorbě této práce, Ministerstvu dopravy ČR, Státnímu fondu dopravní infrastruktury, Ředitelství silnic a dálnic České republiky a Správě železniční dopravní cesty s.o. za poskytnutí materiálů.

## **ANOTACE**

Diplomová práce se zabývá možnostmi financování dostavby dopravní infrastruktury a je rozdělena do čtyř částí. První část je zaměřena na charakteristiku financování dopravní infrastruktury v České republice prostřednictvím SFDI. Druhá část obsahuje strukturu příjmů a výdajů, ve třetí části se zabývám SWOT analýzou, včetně strategického rozpočtového výhledu a ve čtvrté části jsou zhodnocena rizika financování dopravní infrastruktury a návrh na jejich řešení.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

financování; dopravní infrastruktura; Státní fond dopravní infrastruktury; finanční analýza

## **TITLE**

Funding Strategy of the State Fund of Transport Infrastructure

## **ANNOTATION**

This diploma thesis deals with possibilities of transport infrastructure financing and is divided into four parts. The first part focuses on existing level of transport infrastructure in the Czech Republic by SFDI. The second part contains an existing transport infrastructure financing system analysis. Possible participation of the other financing resources is specified in the third part. The fourth part contains an investment efficiency assessment and a conclusion of this assessment.

## **KEYWORDS**

finance; transport infrastructure; the State Transport Infrastructure Fund; financial analysis

## Obsah

Úvod .....	10
1 Charakteristika financování dopravní infrastruktury .....	11
1.1 Charakteristika financování dopravní infrastruktury v ČR.....	11
1.1.1 Ministerstvo dopravy ČR .....	12
1.1.2 Státní fond dopravní infrastruktury .....	12
1.1.3 Ředitelství silnic a dálnic ČR .....	13
1.1.4 Správa železniční dopravní cesty .....	14
1.1.5 Ředitelství vodních cest ČR .....	14
1.2 Charakteristika Státního fondu dopravní infrastruktury .....	15
1.3 Účel Státního fondu dopravní infrastruktury .....	16
1.4 Zdroje financování dopravní infrastruktury .....	17
1.4.1 Prostředky národních zdrojů.....	17
1.4.2 Prostředky ze zdrojů EU .....	18
1.4.3 Prostředky Evropské investiční banky .....	18
1.4.4 Dluhopisy .....	18
2 Struktura příjmů a výdajů Státního fondu dopravní infrastruktury .....	19
2.1 Příjmy Státního fondu dopravní infrastruktury .....	19
2.1.1 Časové zpoplatnění.....	21
2.1.2 Výkonové zpoplatnění .....	23
2.2 Silniční daň .....	25
2.3 Podíl na spotřební dani .....	27
2.4 EU fondy – Operační program Doprava .....	28
2.5 Příjmy z privatizace a dividend podniků se státní účastí .....	33
2.6 Výdaje na dopravní infrastrukturu dle segmentů.....	34
3 SWOT analýza včetně strategického rozpočtového výhledu .....	36
3.1 SWOT analýza pro stávající model financování dopravní infrastruktury .....	36
3.1.1 Silné stránky .....	36
3.1.2 Slabé stránky .....	37

3.1.3	Příležitosti.....	39
3.1.4	Hrozby .....	40
3.2	Strategický rozpočtový výhled .....	41
4	Identifikovaná rizika financování dopravní infrastruktury a návrh na jejich řešení .....	45
4.1	Současná legislativa.....	45
4.2	Návrhy legislativních změn ve stavebním zákoně a s ním souvisejících zákonech ..	45
4.2.1	Stavební zákon.....	46
4.2.2	Vyvlastňovací zákon.....	46
4.2.3	Zákon o ochraně přírody a krajiny .....	46
4.2.4	Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí .....	46
4.2.5	Zákon o urychlení výstavby dopravní infrastruktury .....	46
4.3	Modely financování SFDI .....	47
4.3.1	Vstup soukromého kapitálu .....	47
4.3.2	Model partnerství veřejného a soukromého sektoru - PPP.....	48
4.3.3	Model odloženého financování .....	49
4.3.4	Model: Transformace SFDI na akciovou společnost .....	50
4.4	Shrnutí systému financování Státního fondu dopravní infrastruktury .....	54
	Závěr.....	58
	Použitá literatura.....	60
	Seznam tabulek.....	62
	Seznam obrázků.....	63
	Seznam zkratk.....	64
	Seznam příloh.....	66



## Úvod

V červenci 2011 oslavil Státní fond dopravní infrastruktury 11 let své činnosti. Instituce, která dosud zajišťovala plynulé financování výstavby a údržby dopravní infrastruktury do značné míry z privatizačních výnosů, stojí před zásadní změnou struktury svých příjmů. Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) byl zřízen zákonem č. 104/2000 Sb. ze dne 4. dubna 2000 s účinností k 1. 7. 2000.

Z existujících státních fondů je Státní fond dopravní infrastruktury tím, který trvale realizuje nejvyšší objem příjmů i výdajů. Do budoucna však hrozí, že se v důsledku silné dotační závislosti na privatizačních zdrojích a ukončení privatizace bude potýkat s problémy, jak pokrývat již nastavené výdajové programy z vlastních zdrojů. Jeho hospodaření se tak může stát zdrojem deficitů a růstu dluhů veřejných financí. Domnívám se, že nastal čas diskutovat nejenom o tom, jak zajistit financování potřebných projektů, ale také o tom, jak zajistit větší transparentnost a veřejnou kontrolu při hospodaření s veřejnými prostředky.

Diplomová práce se bude zabývat problematikou finanční strategie SFDI. Systém práce se drží čtyř bodů – charakteristika financování dopravní infrastruktury; struktury příjmů a výdajů SFDI; SWOT analýzy SFDI, včetně strategického rozpočtového výhledu a na závěr identifikovanými riziky financování dopravní infrastruktury a návrhu na jejich řešení. Vždy jsou nejprve charakterizovány obecné metody a až poté jsou blíže rozebrány metody používané v SFDI. Ústředním tématem práce je výhled financování dopravní infrastruktury do budoucna a definování nové konfigurace zdrojů příjmu. Pokud zdroje příjmu nepokrývají potřeby na dopravní infrastrukturu, je nutné tyto potřeby omezit. Znamená to tedy řešení alokačního problému, tj. efektivní vynakládání omezeného objemu finančních prostředků mezi definované rozvojové potřeby. Investice vložené do výstavby dopravních sítí mají totiž výrazný ekonomický multiplikační efekt a pozitivně ovlivňují hospodářství státu. Kvalitní dopravní infrastruktura je logickým požadavkem investorů a hraje významnou roli při rozhodování o umístění investic v území.

Cílem práce je analyzovat finanční strategii SFDI ve střednědobém a dlouhodobém výhledu a upozornit na současnou situaci ve financování dopravní infrastruktury, neboť SFDI momentálně stojí na křižovatce a je důležité, aby se vydal správnou cestou. Výsledkem práce má být vyhledání nedostatků v systému financování SFDI a návrh doporučení na jeho změnu.

# **1 Charakteristika financování dopravní infrastruktury**

Projekty dopravní infrastruktury jsou velmi často spojeny s potřebou velkého objemu finančních prostředků, návratností investic za delší časové období a dlouhotrvající výstavbou. Charakteristickým znakem také je, že potřeby financování rostou v prostoru a čase zpravidla rychleji než disponibilní finanční zdroje. S ohledem na tyto skutečnosti je nutné při rozhodování o realizaci dopravních projektů postupovat s velkou mírou rozvahy tak, aby prostředky na ně vynaložené byly použity hospodárně, účelně a efektivně.

Financování dopravní infrastruktury vychází tedy ze znalostí potřeb a zdrojů finančního krytí. Řeší, které potřeby rozvoje budou financovány a z jakých zdrojů. Jedná se tak obecně o rozhodovací problém, u kterého je nutné definovat rozhodovací kritéria schopná určit jednotlivé varianty řešení.

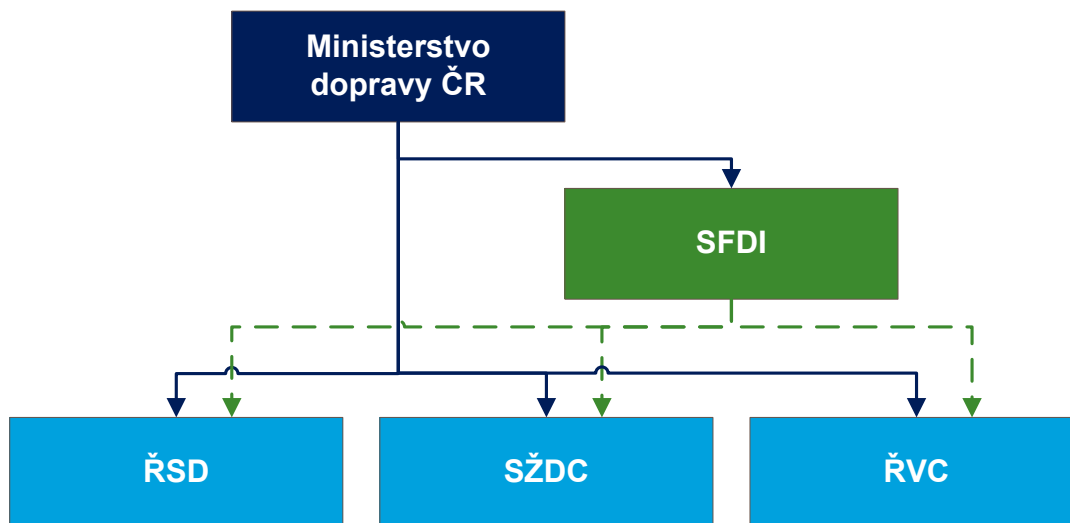
V České republice je financování dopravní infrastruktury zajišťováno z několika zdrojů. Patří sem celospolečenské zdroje v podobě výnosů daní a poplatků, dále půjčky od mezinárodních finančních institucí, kde dominantní úlohu ve vztahu k České republice sehrává Evropská investiční banka (EIB), a prostředky fondů Evropské unie. Jde zejména o Strukturální fondy a Kohezní fond, které si kladou za cíl snižování rozdílů úrovně mezi regiony. Dalším zdrojem je využití soukromého sektoru, např. na bázi Public Private Partnerships (PPP). V tomto směru stojí Česká Republika spíše na začátku, i když se dá očekávat, že v budoucnu bude tento zdroj hrát významnou roli při rozvoji nové dopravní infrastruktury. [19]

Do roku 2000 byly výše uvedené zdroje zahrnuty v rámci státního rozpočtu v kapitole 327 Ministerstva dopravy a spojů. Pro účely sestavování ročních plánů financování byl využíván Informační systém programového financování (tzv. ISPROFIN), který evidoval konkrétní jmenovitě uvedené investiční a neinvestiční akce a zdroje finančního krytí. [13]

## **1.1 Charakteristika financování dopravní infrastruktury v ČR**

Subjekty odpovědné za koordinovaný rozvoj, výstavbu, modernizaci a údržbu dopravní infrastruktury jsou vymezeny na následujícím schématu.

Obr. č. 1: Charakteristika financování DI v ČR



Zdroj: Struktura MD, MDČR – interní materiál

### 1.1.1 Ministerstvo dopravy ČR

Ministerstvo dopravy odpovídá podle kompetenčního zákona, platného zákona o dráhách, zákona o pozemních komunikacích, zákona o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a zákona o vnitrozemské plavbě za koordinovaný rozvoj, výstavbu, modernizaci a údržbu těmito zákony vymezené dopravní infrastruktury. [17]

### 1.1.2 Státní fond dopravní infrastruktury

V návaznosti na odpovědnost a kompetence MD ve vztahu k dopravní infrastruktuře je nezbytné, aby MD disponovalo právními a ekonomickými prostředky a nástroji pro zabezpečení koordinovaného rozvoje, výstavby, modernizace a údržby DI. Za tímto účelem byl zákonem č. 104/2000 Sb. zřízen Státní fond dopravní infrastruktury („SFDI“).[12]

V kompetenci SFDI je financování rozvoje, výstavby, údržby a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest, a to v tomto rozsahu:

- Financování výstavby, modernizace, oprav a údržby silnic a dálnic;
- Poskytování příspěvků na výstavbu a modernizaci průjezdných úseků silnic a dálnic;
- Financování výstavby, modernizace, oprav a údržby celostátních a regionálních drah;

- Financování výstavby a modernizace dopravně významných vnitrozemských vodních cest;
- Úhrada splátek úvěrů a úroků z úvěrů a dalších výdajů spojených se zajištěním dluhové služby;
- Poskytování příspěvků na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na výstavbu, modernizaci a opravy silnic a dálnic, dopravně významných vodních cest a staveb celostátních a regionálních drah;
- Poskytování příspěvků pro naplňování programů zaměřených ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace;
- Poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek;
- Financování nákladů na zavedení a provozování systému elektronického mýtného;
- Financování úhrady koncesionářů na základě uzavřené koncesionářské smlouvy na výstavbu, provozování a údržbu dopravní infrastruktury a financování nákladů souvisejících s uzavřením koncesionářské smlouvy;
- Úhrada nákladů na činnost SFDI. [12]

SFDI je tedy subjektem primárně odpovědným za zabezpečení financování výstavby, modernizace, údržby a opravy dopravní infrastruktury v ČR ve vztahu k institucionálním investorům ŘSD, SŽDC a ŘVC.

### 1.1.3 Ředitelství silnic a dálnic ČR

Ředitelství silnic a dálnic ČR („ŘSD“) je státní příspěvkovou organizací zřízenou Ministerstvem dopravy. Organizace byla zřízena za účelem: [5]

- Hospodaření s dálnicemi a silnicemi I. třídy;
- Zabezpečení údržby a oprav dálnic a silnic I. třídy;
- Zabezpečení výstavby a modernizace dálnic a silnic I. třídy a jejich součástí;
- Zabezpečení a plnění závazků státu vyplývajících z koncesionářských smluv;
- Sledování a vyhodnocování důsledků rozložení rizik mezi státem a koncesionářem;
- Zabezpečování podkladů pro stanovení koncepcí v oblasti silnic a dálnic;
- Zabezpečování činností souvisejících se zakrýváním, odstraňováním a likvidací nepovolených reklamních zařízení na dálnicích a silnicích I. třídy;

- Zajištění provozu systému výkonového zpoplatnění na vybraných pozemních komunikacích v ČR. [5]

ŘSD je tedy subjektem primárně odpovědným za výstavbu, modernizaci, údržbu a opravy silniční dopravní infrastruktury v rozsahu dálnic a silnic I. třídy.

#### **1.1.4 Správa železniční dopravní cesty**

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace („SŽDC“) vznikla ke dni 1. 1. 2003 na základě zákona č. 77/2002 Sb., jako jeden z právních nástupců státní organizace České dráhy. Organizace plní funkci provozovatele a vlastníka dráhy a to v následujícím rozsahu:

- Provozování železniční dopravní cesty;
- Zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty;
- Údržba a opravy železniční dopravní cesty;
- Modernizace a rozvoj železniční dopravní cesty;
- Přidělování kapacity dopravní cesty na dráze celostátní a drahách regionálních ve vlastnictví ČR;
- Provádění kontroly užívání železniční dopravní cesty, provozu a provozuschopnosti dráhy.
- SŽDC je tedy subjektem primárně odpovědným za provozování, modernizaci, rozvoj, údržbu a opravy železniční dopravní cesty v rozsahu dráhy celostátní a drah regionálních. [17]

#### **1.1.5 Ředitelství vodních cest ČR**

Ředitelství vodních cest České republiky („ŘVC“) bylo zřízeno Ministerstvem dopravy a spojů ČR 1. dubna 1998 a je organizační složkou státu zřízenou Ministerstvem dopravy. Organizace byla zřízena za účelem:

- Zabezpečení přípravy a realizace výstavby a modernizace součástí dopravně významných vodních cest a dalších staveb nutných pro provoz na vodních cestách a pro jejich správu a údržbu;
- Zabezpečení správy, údržby a oprav nově zřízených součástí vodních cest;

- Výkon vlastnických práv státu k nemovitostem tvořícím nově zřizované součásti vodních cest;
- Zabezpečování podkladů pro stanovení koncepcí v oblasti vodních cest a jejich součástí;
- Koordinace provádění velkých oprav s rekonstrukcemi a modernizacemi součástí vodních cest.

ŘVC je tedy subjektem primárně odpovědným za provozování, modernizaci, rozvoj, údržbu a opravy vodních cest. [17]

## **1.2 Charakteristika Státního fondu dopravní infrastruktury**

Státní fond dopravní infrastruktury je státním fondem ve smyslu § 28 zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla), ve znění pozdějších předpisů. Byl zřízen zákonem č. 104/2000 Sb., ze dne 4. dubna 2000, o Státním fondu dopravní infrastruktury a o změně zákona č. 171/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky ve věcech převodu majetku státu na jiné osoby a o Fondu národního majetku České republiky, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), k 1. červenci 2000. Zákon upravuje postavení SFDI, účel SFDI, jeho příjmy a zásady jeho činnosti. SFDI je právnickou osobou v působnosti Ministerstva dopravy, která hospodaří s majetkem ve vlastnictví státu a v souladu se zákonem a svým statutem, který byl schválen usnesením Vlády ČR č. 701/00 ze dne 12. července 2000, zajišťuje financování dopravní infrastruktury v rozsahu uvedeném v § 2 zákona a hospodaří s prostředky pro tento účel určenými. [12]

V roce 2000 došlo ke vzniku Státního fondu dopravní infrastruktury jakožto státního peněžního fondu odděleného od státního rozpočtu, který bude sloužit jako trvalý a stabilní zdroj financování dopravní infrastruktury se zabezpečením převoditelnosti finančních prostředků z jednoho rozpočtového období do druhého. Jeho účelem je především financování oprav, údržby, modernizace a výstavby dané dopravní infrastruktury. Tento mimorozpočtový fond koncentruje zákonem vymezené příjmy v podobě daní, poplatků a dalších zdrojů, které následně alokuje do dopravní infrastruktury. Tato stabilizace má přispívat k možnosti lepšího plánování založeného na znalosti budoucích disponibilních zdrojů. Fondové hospodaření má

dále vést k zprůhlednění financování dopravní infrastruktury a k přehlednější kontrolovatelnosti efektivity vynakládání zdrojů. [13]

Pro názornost výše popsaného rozdělení uvádím následující přehled nejdůležitějších zdrojů finančních prostředků SFDI:

- Převody výnosů silniční daně,
- Převody podílu z výnosů spotřební daně z uhlovodíkových paliv a maziv,
- Převody z výnosů z časového poplatněji,
- Převody z výnosů mýtného.

### **1.3 Účel Státního fondu dopravní infrastruktury**

Financování a struktura výdajů odpovídá účelu SFDI jak jej upravuje § 2 odst. 1 zákona. V souladu s tím SFDI používá svých příjmů ve prospěch rozvoje, výstavby, údržby a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest v tomto rozsahu: [14]

- Financování výstavby, modernizace, oprav a údržby silnic a dálnic,
- Poskytování příspěvků na výstavbu a modernizaci průjezdních úseků silnic a dálnic,
- Financování výstavby, modernizace, oprav a údržby celostátních a regionálních drah,
- Financování výstavby a modernizace dopravně významných vnitrozemských vodních cest,
- Úhrada splátek úvěrů a úroků z úvěrů a dalších výdajů spojených se zajištěním dluhové služby,
- Poskytování příspěvků na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na výstavbu, modernizaci a opravy silnic a dálnic, dopravně významných vodních cest a staveb celostátních a regionálních drah,
- Poskytování příspěvků pro naplňování programů zaměřených ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace,
- Poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek,
- Financování nákladů na zavedení a provozování systému elektronického mýtného,

- Financování úhrady koncesionářů na základě uzavřené koncesionářské smlouvy na výstavbu, provozování a údržbu dopravní infrastruktury a financování nákladů souvisejících s uzavřením koncesionářské smlouvy,
- Náklady na činnost Fondu.

Akce, na které SFDI poskytuje finanční prostředky, se z hlediska zdroje financování dělí na:

- Národní akce,
- Akce spolufinancované z fondů Evropské unie.[14]

## **1.4 Zdroje financování dopravní infrastruktury**

Financování dopravní infrastruktury je v současnosti zabezpečováno prostřednictvím zdrojů několika hlavních kategorií:

- Prostředky z národních zdrojů;
- Prostředky ze zdrojů EU;
- Prostředky EIB;
- Dluhopisy. [14]

### **1.4.1 Prostředky národních zdrojů**

Národními zdroji se rozumí následující jednotlivé zdroje:

- Silniční daň;
- Spotřební daň z minerálních olejů (9,1 % z celkového objemu);
- Mýto – výkonové zpoplatnění silniční infrastruktury;
- Poplatky za užívání dálnic a rychlostních silnic – časové zpoplatnění;
- Převody výnosů z privatizovaného majetku a dividend společností se státní účastí;
- Dotace ze státního rozpočtu. [12]

Prostředky z národních zdrojů jsou poskytovány pro dopravní infrastrukturu spravovanou státem takřka výhradně prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury, s výjimkou zejména mimořádných dotací státu při mimořádných situacích.



#### **1.4.2 Prostředky ze zdrojů EU**

Prostředky ze zdrojů EU jsou pro dopravní infrastrukturu ve správě státu alokovány prostřednictvím Operačního programu Doprava 2007 – 2013. Kromě tohoto operačního programu čerpá sektor dopravy i z komunitárního programu na financování rozvoje transevropských dopravních sítí (program TEN-T), kde se však jedná o procentuálně i fakticky poměrně nízké částky dosahující řádově desítek maximálně stovek milionů Kč. [9]

#### **1.4.3 Prostředky Evropské investiční banky**

Prostředky EIB jsou alokovány na spolufinancování národního podílu na projektech programu OPD. Jedná se o prostředky poskytované formou bankovního úvěru, přičemž podmínky úvěru jsou přizpůsobeny specifikám projektů v oblasti DI. [19]

#### **1.4.4 Dluhopisy**

V rámci financování DI prostřednictvím dluhopisů bylo využito emise dluhopisů z dluhopisového programu D47 na základě zákona č. 203/2002 Sb. Objem potenciální emise a její využitelnost pouze pro financování úseků silnice D47 značně limitují využitelnost tohoto dluhopisového programu pro financování rozvoje DI.

V současné době se také vážně uvažuje o výstavbě a provozu dopravních staveb v modelu partnerství veřejného a soukromého sektoru PPP. Vybrané úseky dopravních staveb budou vybudovány s využitím soukromých finančních prostředků. Investor získává úhradu ze státních zdrojů za službu, kterou takto poskytuje. Podstata modelu PPP tkví především v přenosu rizik ze státu na soukromý subjekt. Inspiraci lze hledat např. v Rakousku či Německu, kde je provozován model tzv. přímého zpoplatnění mýtným systémem.

Detailní modely jednotlivých způsobů financování dopravní infrastruktury je předmětem kapitoly 4. Návrhy řešení.

## **2 Struktura příjmů a výdajů Státního fondu dopravní infrastruktury**

Příjmy SFDI jsou určeny v § 4 odst. 1 zákona o Státním fondu dopravní infrastruktury takto:

- Převody výnosů z privatizovaného majetku, které jsou příjmem České republiky a s nimiž přísluší hospodařit Ministerstvu financí,
- Převody výnosů silniční daně,
- Převody podílu z výnosu spotřební daně z uhlovodíkových paliv a maziv,
- Převody výnosů z časového poplatku,
- Převody výnosů z mýtného,
- Výnosy z cenných papírů nebo veřejných sbírek organizovaných Fondem,
- Úvěry, úroky z vkladů, penále, pojistná plnění a jiné platby od fyzických a právnických osob,
- Příspěvky z Evropské komise poskytované prostřednictvím příslušných Evropských fondů,
- Dary a dědictví,
- Dotace ze státního rozpočtu. [12]

### **2.1 Příjmy Státního fondu dopravní infrastruktury**

Předmětem kapitoly je analýza stávajících zdrojů financování ve vazbě na jejich stabilitu, dostupnost, efektivitu a využitelnost do budoucna.

Financování DI v ČR je zajištěno deseti vzájemně nezávislými zdroji. Ty se vyvíjely v čase a v závislosti na hospodářském cyklu, výši poptávky, politických rozhodnutích či směrnicích EU. Jedná se o nesourodé spektrum, které bylo vytvořeno s jediným cílem - zabezpečit dostatečné množství finančních prostředků určených k obnově, provozu a rozšiřování DI. [14]

Historicky byly významné příjmy z privatizace, které však byly objemově i časově omezené a posloužily pouze k překlenutí momentálních potřeb. Zároveň byly příjmy z privatizace obvykle kompenzovány snížením příspěvku ze státního rozpočtu. Téměř veškeré současné národní zdroje jsou využívány na spolufinancování evropských zdrojů, které však

již bohužel dosáhly svého vrcholu a v budoucích letech se očekává jejich postupné snižování. [14]

I když se celkové výdaje do DI za poslední roky přibližují hranici 100 miliard Kč ročně, z prezentovaného vývoje jednotlivých zdrojů je zřejmá jejich kolísavost a nestabilita, která neumožňuje standardní projektové plánování potřebných investic.

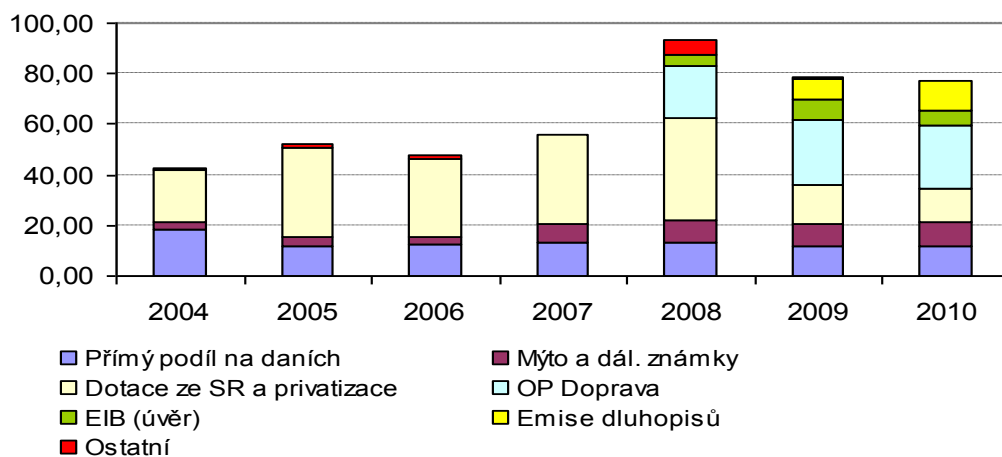
Mezi výhody stávajícího systému financování DI lze uvést určitou flexibilitu v převodu finančních zdrojů mezi jednotlivými segmenty: silnice - železnice - voda, které je možné díky centralizovanému systému financování přes SFDI v průběhu každého roku realizovat.

Tab. č. 1: Vývoj zdrojů financování 2004 – 2010 (v mld. Kč)

Zdroje financování DI	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Příjmy celkem před korekcí	57,41	57,70	62,24	67,44	98,27	89,94	82,14
Korekce	-14,97	-5,61	-14,46	-11,26	-5,08	-11,44	-4,81
Příjmy celkem	42,44	52,09	47,78	56,18	93,19	78,50	77,33

Zdroj: Vývoj finančních zdrojů, SFDI – interní materiál

Obr. č. 2: Vývoj zdrojů financování 2004 – 2010 (v mld. Kč)



Zdroj: Vývoj finančních zdrojů, SFDI – interní materiál

Požadavky, spočívající ve stabilitě a dostatečném objemu, splňují zejména příjmy z časového a výkonového zpoplatnění a přímý podíl na daních. Další významnou položku tvoří příjmy ze deficitem rozpočtu SFDI, povodněmi, případně nutným spolufinancováním,

například u OP Doprava. Ostatní příjmy jsou zanedbatelné. Stále se zhoršující stav stávající DI, existující požadavky na vybudování chybějící DI a nutný provoz vyvíjí tlak na systémové změny zdrojové stránky. Dle odhadů Ministerstva dopravy je v současné době DI podinvestována ve výši 870 miliard korun, které je nutné vynaložit na obnovu a rozvoj stávající sítě na přijatelnou úroveň. Výše této částky se každoročně zvyšuje o řádově desítky miliard Kč.

### 2.1.1 Časové zpoplatnění

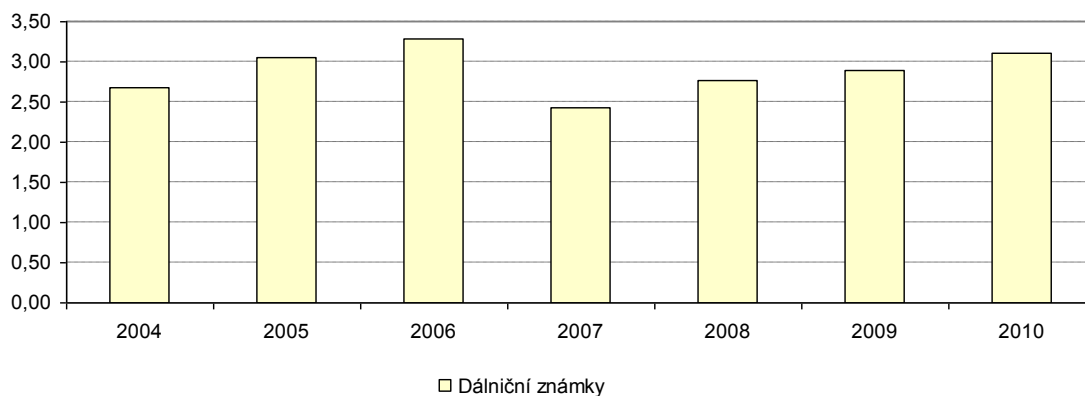
Využitelnost časového zpoplatnění má do budoucna své opodstatnění. I když tvoří pouhých 3 - 4 % z celkových příjmů, jedná se o stabilní, efektivní na výběr a perspektivní zdroj. Dálniční známky u nás byly zavedeny v r. 1995 a to jak pro osobní tak i nákladní dopravu. Od roku 2007, kdy došlo k zavedení výkonového zpoplatnění, je časové zpoplatnění platné pouze pro osobní dopravu – vozidla s váhou do 3,5 tuny. Poplatek lze platit na kalendářní rok, měsíc nebo deset dnů. [13] Jedná se o dlouhodobě stabilní a nákladově nejefektivnější zdroj příjmů, který je podložen prodejem zhruba 5 miliónů známek ročně (napříč všemi časovými kategoriemi). Čistý příjem tvoří přibližně 93 %, což je dáno relativně nízkými náklady na tisk a distribuci (roční náklad 226 miliónů Kč – rok 2011). Její výše není regulována evropskými direktivami. [14] Při porovnání celkových ujetých kilometrů osobními vozy po zpoplatněných dálničních komunikacích se cena za 1 kilometr pohybuje okolo 0,35 Kč.

Tab. č. 2: Vývoj příjmů z časového zpoplatnění 2004 – 2010 (v mld. Kč)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Příjmy celkem	42,44	52,09	47,78	56,18	93,19	78,50	77,33
Dálniční známky	2,68	3,05	3,29	2,43	2,76	2,90	3,11
Podíl na celkových příjmech	6,32%	5,86%	6,89%	4,32%	2,97%	3,69%	4,02%

Zdroj: Vývoj příjmů z časového zpoplatnění, SFDI – interní materiál

Obr. č. 3: Vývoj příjmů z časového zpoplatnění 2004 – 2010 (v mld. Kč)



Zdroj: Vývoj příjmů z časového zpoplatnění, SFDI – interní materiál

#### **Faktory ovlivňující celkové příjmy:**

- Cenové úpravy dálniční známky prováděné na základě doporučení Ministerstva dopravy a rozhodnutí Vlády České republiky. Při úpravách se obvykle kvantifikuje její sociálně únosná výše. Poptávka po dálničních známkách není příliš cenově elastická, při únosném zvýšení ceny nedochází ke snižování počtu prodaných kusů;
- Rozsahu zpoplatněné sítě;
- Od roku 2011 se čeká mírný nárůst příjmů z časového zpoplatnění zrušením výjimek pro některé dálniční obchvaty měst. (Například se jedná o Prahu, Brno, Ostravu, Mladou Boleslav, Ostravu, Beroun);
- Případné zpoplatnění komunikací I. a II. třídy i pro osobní dopravu;
- Budováním nových úseků;
- Umožnění přenositelnosti známky. Přenositelnost by vyvolala dodatečné náklady, zvýšila administrativu a tím by vedla k nižší efektivnosti - menšímu čistému příjmu.

Zavedení výkonového zpoplatnění. Od roku 2017 je plánováno plné výkonové zpoplatnění osobní dopravy do 3,5 tuny, které tak časové zpoplatnění zruší. Odhadované náklady na spuštění a provoz tohoto systému se v průběhu 5leté implementace odhadují ve výši okolo 9 miliard Kč. Současné kalkulace Ministerstva dopravy plánují se zavedením sociálně únosné ceny mýtného ve výši 0,50 Kč na 1 km. Tato cena však není schopna uhradit vysoké úvodní investice na jeho spuštění, celý provoz mýtného pro osobní vozy by tak byl hluboce ztrátový. Předpokládaná „tržní“ cena reflektující veškeré náklady na zavedení

a provoz systému, včetně zachování stávajícího příspěvku na obnovu infrastruktury odhaduje Ministerstvo dopravy ve výši 1,40 Kč na 1km. [17]

### 2.1.2 Výkonové zpoplatnění

Jedná se o dlouhodobě stabilní a svou výší významný zdroj příjmů. Cena částečně koresponduje s náročností výstavby, provozu a obnovy zpoplatněné sítě. Pravidla pro její využívání jsou obsažena v evropských direktivách, které tak charakterizují možnosti a meze této formy zpoplatnění. Do budoucna by se mělo jednat o jeden ze stabilních zdrojů financování DI. [3]

Výkonové zpoplatnění pro nákladní vozidla je v platnosti od začátku roku 2007, provozovatelem systému je společnost Kapsch. Jedná se o systém elektronického mýtného pracujícího na bázi mikrovlnné technologie. Mýtné za každý zpoplatněný úsek je odečteno při průjezdu vozidla pod mýtnou stanicí. Sazba závisí na třídě komunikace, délce mýtného úseku, dni v týdnu, počtu náprav vozidla a emisní třídě vozidla. Mýtnému podléhají motorová vozidla o největší povolené hmotnosti přes 3 500 kg.

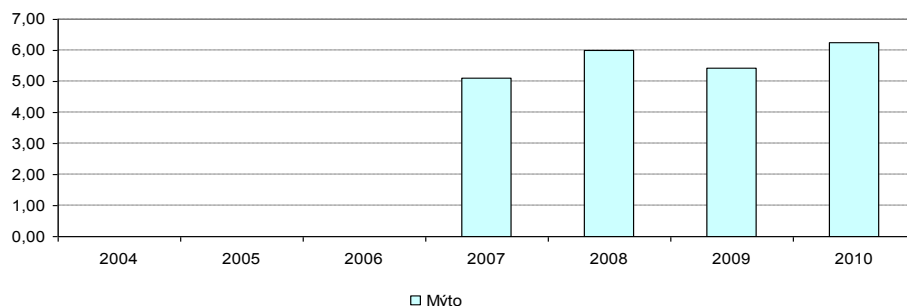
Mýtné se vybírá elektronickým systémem, elektronické zařízení je instalované ve vozidle a komunikuje s mýtnými branami. Náklady na výběr mýtného představují přibližně XX% celkových příjmů z mýta a jsou součástí rozpočtu SFDI.

Tab. č. 3: Vývoj příjmů z výkonového zpoplatnění 2004 – 2010 (v mld. Kč)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Příjmy celkem	42,44	52,09	47,78	56,18	93,19	78,50	77,33
Mýto	0,00	0,00	0,00	5,12	6,01	5,44	6,24
Podíl na celkových příjmech	0,00%	0,00%	0,00%	9,11%	6,45%	6,93%	8,08%

Zdroj: Vývoj příjmů z výkonového zpoplatnění, MDČR – interní materiál

Obr. č. 4: Vývoj příjmů z výkonového zpoplatnění 2004 – 2010 (v mld. Kč)



Zdroj: Vývoj příjmů z výkonového zpoplatnění, MDČR – interní materiál

### Faktory ovlivňující výši mýtného:

- Evropské direktivy v oblasti dopravy a navazující rozhodnutí Vlády České republiky o jejich implementaci a cenové politice. V roce 2011 bylo rozhodnuto o navýšení mýtného o 25 % a pro rok 2012 se také zvýší mýtné o 25 %;
- Pravidla EU ohledně vazby mezi výší mýtného a velikostí EU dotací na vybudování daného úseku silnice či dálnice;
- Způsob zpoplatnění. Například uvažovaná flexibilní tarifikace bude více zohledňovat investiční a provozní náročnost jednotlivých úseků.

Zajímavostí je existující závislost mezi růstem ceny mýtného a velikostí vozového parku. Skokové zvyšování ceny mýtného nutí dopravce ke konsolidaci vozového parku, vyšší efektivitě a optimalizaci logistických procesů. Redukce vozového parku má bohužel negativní dopad na další zdroje financování DI, konkrétně se jedná o nižší silniční daň vázanou na počet registrovaných vozidel, nebo nižší spotřební daň danou menší spotřebou pohonných hmot. [3]

Výše ceny mýtného je regulována direktivami EU, které zároveň stanovují vztah výše vybraného mýtného a velikosti nevratných dotací z programů EU. Čím více mýto pokrývá celkové výdaje spojené s realizací dané dálniční stavby (výstavba/modernizace, obnova a provoz) tím menší je nenároková dotace z EU programů. Případné zavedení mýtného na osobní vozy do 3,5 tuny bude mít stejný efekt. Ve výpočtovém mechanismu to sníží příspěvek z programů EU, respektive vyvolá tlak na vyšší spoluúčasť z národních zdrojů, případně tlak na vyšší investice (nehledě na jejich potřebnost).

V současné době se uvažuje o zavedení DPH na výkonové zpoplatnění, které by mohlo tvořit další zdroj financování DI v ČR.

## 2.2 Silniční daň

Silniční daň pokrývá přibližně 6 % celkových výdajů. Jedná o stabilní zdroj, který zatěžuje definovanou skupinu plátců. Na druhou stranu je výběr silniční daně administrativně náročný, vyvolávající miliardové náklady na straně plátců i příjemce daně. Pro její případné zachování do budoucna ji bude vhodné upravit systémovými změnami.

Daň silniční byla v novodobé historii znovu zavedena v roce 1993, vztahuje se na silniční motorová vozidla a jejich přípojná vozidla používaná k podnikání nebo k jiné samostatné výdělečné činnosti. Bez ohledu na to, zda jsou používána k podnikání, jsou předmětem daně vozidla s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny určená výlučně k přepravě nákladů a registrovaná v České republice. Pravidla této daně určují směrnice EU. Na rozdíl od většiny zemí EU se v České republice silniční daň vztahuje i na osobní vozy, respektive na osobní vozy určené k podnikání.

Základem roční sazby daně je u osobních automobilů zdvihový objem motoru v  $\text{cm}^3$ , u nákladních automobilů součet hmotností na nápravy v tunách a počet náprav u návěsů. Výše daně je ovlivněna výjimkami dle emisní třídy vozidel. Jedná se o daň zatěžující místní dopravce, tj. nevztahující se na tranzitní dopravu. Tranzitní doprava je regulována systémem placených povolenek. [14]

Jedná se o nejméně efektivní daň, která vykazuje nejvyšší náklady na vybranou 1 Kč. Čistý příjem z daně odhaduje Ministerstvo dopravy ve výši 85 %, navíc náklady plátců daně se odhadují v celkové výši 1 miliardy Kč ročně.

### Faktory ovlivňující její výši:

- Počet registrovaných vozidel. Růst HDP vede k obnově vozového parku, u nových vozidel bývají emisní limity nižší, tím pádem dochází ke snížení příjmů ze silniční daně;
- Odhady Ministerstva financí. Předpokládaná výše výběru v následujícím roce tvoří závazný rozpočet SFDI. Optimistické odhady způsobují propad v celkových zdrojích; např. v roce 2010 plánovaný příjem ze silniční daně převyšoval skutečnost o 17 %;
- Cena výkonového zpoplatnění - mýtného. Skokové zvyšování ceny mýtného nutí dopravce ke konsolidaci vozového parku, vyšší efektivitě a optimalizaci logistických procesů. Redukce vozového parku má negativní dopad na silniční daň.

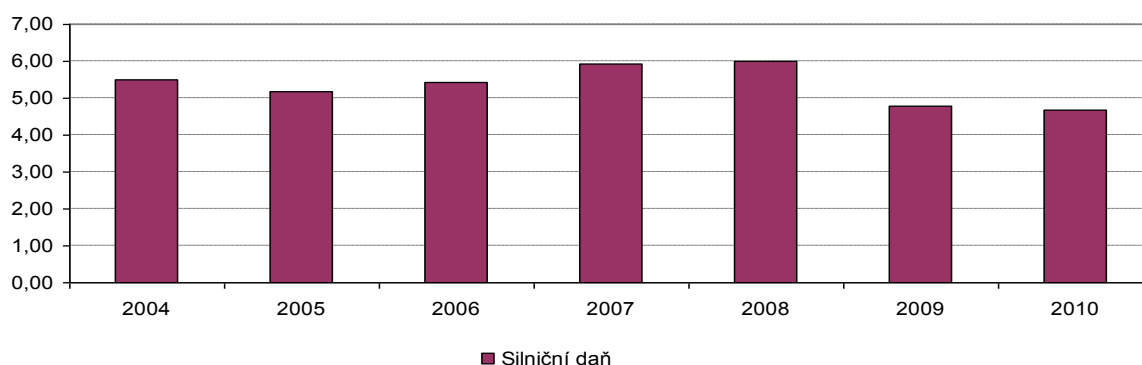


Tab. č. 4: Vývoj příjmů ze silniční daně 2004 – 2010 (v mld. Kč)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Příjmy celkem	42,44	52,09	47,78	56,18	93,19	78,50	77,33
Silniční daň	5,51	5,18	5,43	5,91	6,00	4,80	4,69
Podíl na celkových příjmech	12,99%	9,95%	11,36%	10,52%	6,44%	6,12%	6,06%

Zdroj: Vývoj příjmů ze silniční daně, SFDI – interní materiál

Obr. č. 5: Vývoj příjmů ze silniční daně 2004 – 2010 (v mld. Kč)



Zdroj: Vývoj příjmů ze silniční daně, SFDI – interní materiál

Do úvahy připadá i zrušení silniční daně a její převedení do výkonového zpoplatnění, které je nákladově efektivnější daní. Spolu se zrušením silniční daně by došlo k odstranění otevřené diskriminace domácích dopravců vůči zahraničním.

Pro její zrušení však existuje omezení dané maximální výší mýtného podle pravidel EU, která nesmí překročit celkové náklady daného úseku DI (výstavba, provoz a údržba), přičemž poskytnutá dotace z EU se do celkové výše investice nepočítá. Zahrnutí celé výše silniční daně do výkonového zpoplatnění by představovalo riziko porušení popsání pravidla. Určité řešení této situace by mohla přinést připravovaná úprava omezující podmínky, kdy by se do celkových nákladů započítávaly i záporné externality (náklady, které způsobuje doprava na dané infrastrukturu životnímu prostředí) a došlo by tak ke zvýšení horní hranice celkových nákladů a tudíž možné sazby mýtného.

Druhým omezením pro zvýšení ceny mýtného náhradou silniční daně je negativní efekt možného krácení dotace z EU programů v případě změny parametrů jejich poskytnutí.

V případě zachování této daně bude do budoucna vhodné zjednodušit celý systém administrativy a výběru této daně a rozšířit spektrum plátců.

### **2.3 Podíl na spotřební dani**

Podíl na spotřební dani tvoří 9,1 % z celkového objemu zdrojů pro DI. Je stabilním zdrojem příjmů s vysokým potenciálem do budoucna spočívajícím v nutném zvýšení procenta účelově vynaloženého na financování DI. Jeho existence je podložena směrnicemi EU a současná výše odpovídá pouze minimální hranici, které tyto směrnice požadují.

Do konce roku 2004 se jednalo o příjem ve výši 20 % z hrubého celostátního výnosu spotřební daně z minerálních olejů, ten byl posléze snížen na 9,1 % v souvislosti s přechodem financování silnic II. a III. tříd na kraje. V případě krajů je výnos ze spotřební daně převeden neúčelově, a tak závisí na rozhodnutí krajů, zda bude použit pro rozvoj dopravní infrastruktury. [14]

Výše spotřební daně z minerálních olejů je stanovena na základě směrnic Evropské komise, které stanovují minimální fixní částky v Kč na 1 000 litrů. Výše vybrané daně není závislá na ceně pohonných hmot a ostatních produktů, ale prodaném množství. V České republice se výše této daně pohybuje v blízkosti stanovené minimální hranice.

#### **Faktory ovlivňující výši výběru:**

- Roční spotřeba produktů z minerálních olejů, zejména pohonných hmot. Odhaduje se, že celková spotřeba pohonných hmot vzrostla od roku 2000 o 50 %, nicméně se stále pomalu přibližuje hranici spotřeby ve vyspělých státech. V ČR v posledních letech dosahovala průměrná roční spotřeba na obyvatele cca 700 litrů, v západní Evropě je však spotřeba stále vyšší, například v Německu je spotřeba 800 litrů na obyvatele, ve Francii 970 litrů nebo v Itálii 800 litrů; [17]
- Sazba spotřební daně a stanovené procento z celorepublikového výběru, které je určeno na financování DI (dle rozpočtového určení daní);
- Cenová úroveň a sazba spotřební daně v sousedních zemích. Nižší celková cena pohonných hmot v sousedních zemích má na výši spotřební daně negativní vliv, protože dopravci v rámci hledání úspor raději čerpají pohonné hmoty v zahraničí.

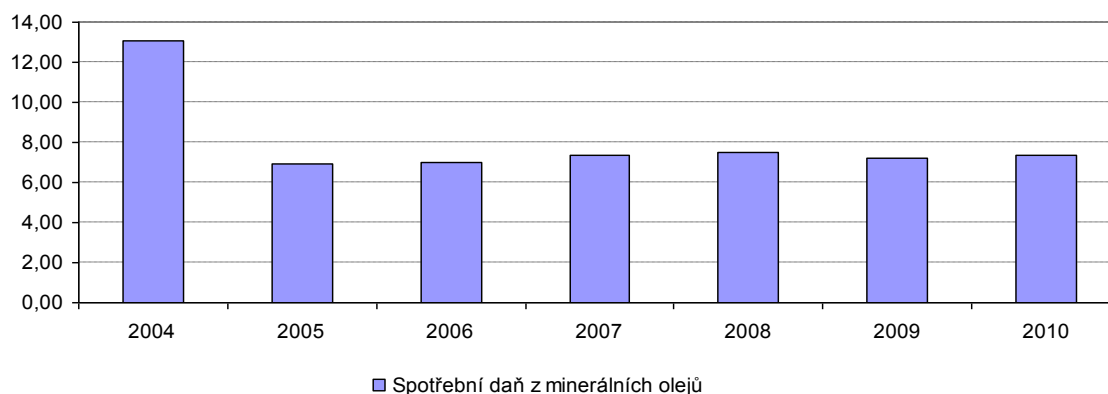
Nákladovost na výběr spotřební daně z paliv a maziv se pohybuje přibližně kolem hodnoty 2 %.

Tab. č. 5: Vývoj příjmů z podílu na spotřební dani 2004 – 2010 (v mld. Kč)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Příjmy celkem	42,44	52,09	47,78	56,18	93,19	78,50	77,33
Spotřební daň z minerálních olejů	13,05	6,93	6,99	7,34	7,49	7,23	7,39
Podíl na celkových příjmech	30,76%	13,31%	14,63%	13,06%	8,03%	9,21%	9,55%

Zdroj: Vývoj příjmů z podílu na spotřební dani, SFDI – interní materiál

Obr. č. 6: Vývoj příjmů z podílu na spotřební dani 2004 – 2010 (v mld. Kč)



Zdroj: Vývoj příjmů z podílu na spotřební dani, SFDI – interní materiál

V minulosti se objevily úvahy o zvýšení procentního podílu vybrané spotřební daně, určeného pro financování DI, získané prostředky by však s největší pravděpodobností byly kompenzovány snížením přímých dotací ze státního rozpočtu. Obdobně jako u silniční daně je při sestavování každoročního rozpočtu SFDI výše očekávaných příjmů z podílu na spotřební dani závislá na predikcích MF, které bývají ve srovnání se skutečností nadhodnocené a způsobují tak následně propad zdrojů.

## 2.4 EU fondy – Operační program Doprava

Maximální čerpání nenávratných finančních dotací z programů EU je dlouhodobě prioritou Ministerstva dopravy. Od roku 2008 tvoří největší podíl na celkovém objemu zdrojů určených na DI. Na rozdíl od ostatních zdrojů se jedná o výhradně účelově určené finanční prostředky, jejichž alokace a využívání je v kompetenci Ministerstva dopravy. V navazujících

programovacích obdobích se očekává snížená, nicméně stále výrazná podpora ze strany EU v této oblasti. [4]

Operační program Doprava je největší operační program v České republice, připadá na něj 5,774 mld. EUR, tj. zhruba 22 % ze všech prostředků pro ČR z fondů EU pro období 2007 – 2013. OP Doprava je financován ze dvou fondů: Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF) a Fondu soudržnosti (FS). V navazujících obdobích 2014 – 2020 se předpokládá částka 113,65 miliard Kč, v období 2021 – 2027 se pro léta 2021 – 2025 předpokládá částka cca 45,85 miliard Kč. [4]

OP Doprava je zaměřen na financování dopravních investic evropského a nadregionálního významu, prioritně zaměřených na výstavbu a modernizaci sítě TEN-T. Dále je určen na financování investic v oblasti regionálních železničních sítí, dálniční sítě a sítě silnic I. třídy.

**Obecně je možno tento zdroj charakterizovat:**

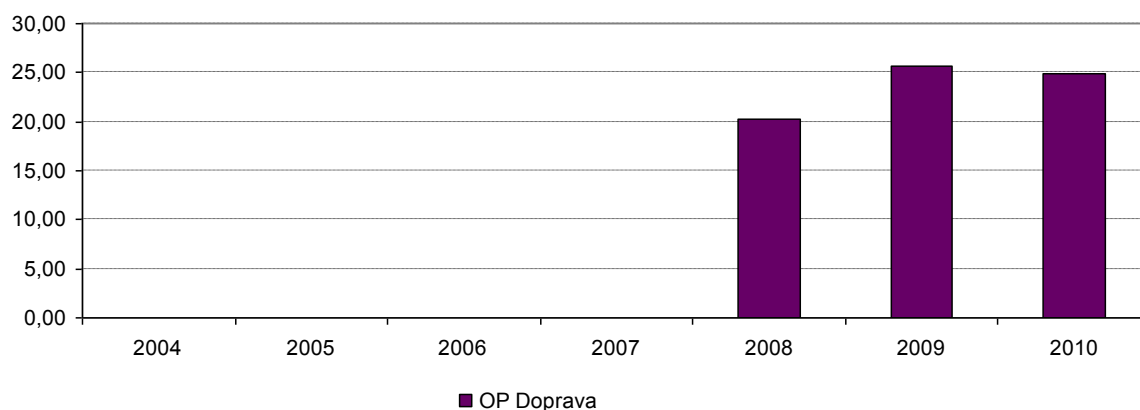
- Striktní pravidla pro projektovou přípravu a čerpání;
- Určen výhradně na nové investice, není určen na opravy a údržbu;
- Prioritní zaměření na budování sítě TEN-T (80 %);
- Požadavky na rovnoměrné rozdělení na silniční a železniční infrastrukturu;
- Nutnost spolufinancování z národních zdrojů ve výši min. 15 % (po zohlednění příjmů z výkonového zpoplatnění odpovídá podíl národní spolufinancování cca 30 %);[4]
- Celkové zdroje jsou značně ovlivněny vývojem kurzu EUR/CZK. Současný trend posilování CZK vede ke snižování reálných příjmů plynoucích ze zdrojů EU.

Tab. č. 6: Vývoj příjmů z OP Doprava 2004 – 2010 (v mld. Kč)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Příjmy celkem	42,44	52,09	47,78	56,18	93,19	78,50	77,33
OP Doprava	0,00	0,00	0,00	0,00	20,28	25,70	24,90
Podíl na celkových příjmech	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	21,76%	32,74%	32,20%

Zdroj: Operační program Doprava, SFDI – interní materiál

Obr. č. 7: Vývoj příjmů z OP Doprava 2004 – 2010 (v mld. Kč)



Zdroj: Operační program Doprava, SFDI – interní materiál

Pro nové programové období se očekává prioritizace projektů v oblasti inovací a výzkumu, nicméně doprava bude stále jednou z pilířových oblastí. V oblasti OP Doprava se připravuje systémová změna definující užší a širší vymezení TEN-T sítě. Finanční prostředky EU fondů budou zejména alokovány na užší vymezení, například obchvaty a komunikace u velkých městských aglomerací. Zbylé části dopravní sítě budou financovány výhradně z národních zdrojů.

### **Příspěvek ze státního rozpočtu**

Příspěvek ze státního rozpočtu obvykle pokrývá rozdíl mezi celkovými výdaji a celkovými příjmy SFDI v jednotlivých letech. Jedná se o nejméně stabilní položku, která je závislá na aktuálním čerpání rozpočtu SFDI, spolufinancování EU fondů, případně živelných katastrofách. Její výše se pohybovala v rozmezí 2 – 24 % z celkového objemu finančních prostředků. [14]

Jedná se o nepravdělný, účelově zaměřený příspěvek ze státního rozpočtu. Jeho účelovost prezentuje následující historický výčet:

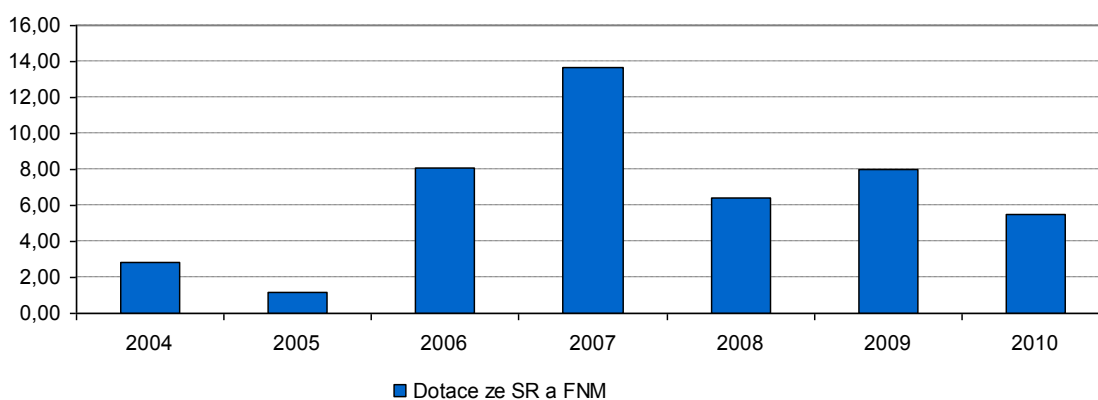
- Dotace na krytí deficitu rozpočtu SFDI;
- Dotace na realizaci dluhopisového programu;
- Dotace na úhradu nákladů škod způsobených povodněmi;
- Dotace na kofinancování projektů OP Doprava;
- Dotace na Komunitární programy;
- Dotace úvěru EIB na financování projektů spolufinancování z prostředků OP Doprava. [14]

Tab. č. 7: Vývoj příjmů ze státního příspěvku 2004 – 2010 (v mld. Kč)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Příjmy celkem	42,44	52,09	47,78	56,18	93,19	78,50	77,33
Dotace ze SR a FNM	2,80	1,13	8,07	13,64	6,40	7,98	5,48
Podíl na celkových příjmech	6,60%	2,17%	16,90%	24,29%	6,87%	10,17%	7,09%

Zdroj: Vývoj příjmů ze státního příspěvku, SFDI – interní materiál

Obr. č. 8: Vývoj příjmů ze státního příspěvku 2004 – 2010 (v mld. Kč)



Zdroj: Vývoj příjmů ze státního příspěvku, SFDI – interní materiál

Hlavní faktor ovlivňující jeho výši je subjektivní vnímání politických představitelů, kteří rozhodují o alokaci státního rozpočtu.

Z dlouhodobého pohledu není výše státního příspěvku stabilní ani nijak závazná, na druhou stranu se jedná o položku relativně flexibilní, která může být dle aktuálních potřeb v oblasti DI navýšena. Historicky se bohužel potvrdilo, že v případě vyššího než očekávaného výběru některých daní, je finální výše příspěvku ze státního rozpočtu upravena (snížena).

Výše státního příspěvku se schvaluje na základě návrhu Ministerstva dopravy vždy společně se schvalováním státního rozpočtu. K tomu je dále schvalován 2letý střednědobý výdajový rámeček SFDI obsahující také požadovanou výši státního příspěvku EIB.

Existující úvěrový rámeček poskytnutý Evropskou investiční bankou je určený výhradně na doplnění národních zdrojů na spolu financování OP Doprava v letech 2007 – 2013.

Celková výše platného úvěrového rámce je 34 miliard Kč, vyčerpáno již bylo zhruba 19 miliard Kč. Podmínky financování jsou definovány dle úvěrové smlouvy mezi Českou

republikou, zastoupenou Ministerstvem financí a Evropskou investiční bankou, uzavřenou v prosinci 2007. Prostředky jsou určeny výhradně na projekty podpořené z OP Doprava v letech 2007 – 2013.

#### Faktory ovlivňující výši čerpání úvěru:

- Rozhodnutí využít tento zdroj. Schválen pouze úvěrový rámec, který nemusí být celý vyčerpán;
- Cena financování. Při úvahách o čerpání tohoto zdroje dochází k porovnání s alternativními zdroji financování dostupnými v daném čase.

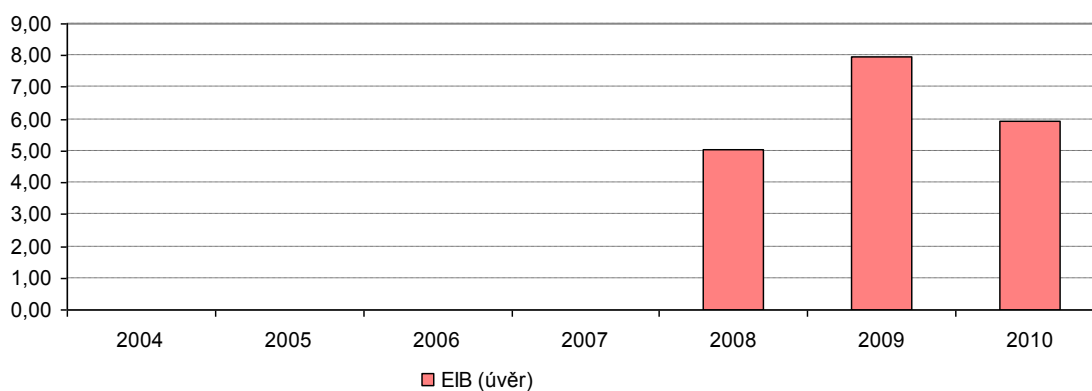
Smluvní ustanovení umožňuje poměrně rozsáhlou flexibilitu na čerpání a splácení tohoto zdroje. Ceny jednotlivých transakcí se liší dle způsobu úročení s pevnou či pohyblivou úrokovou sazbou, splatnost stanovena v rozmezí 4 – 40 let. Pokrytí a realizaci splátek z prostředků státního rozpočtu zajišťuje Ministerstvo financí.

Tab. č. 8: Vývoj příjmů od EIB 2004 – 2010 (v mld. Kč)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Příjmy celkem	42,44	52,09	47,78	56,18	93,19	78,50	77,33
EIB (úvěr)	0,00	0,00	0,00	0,00	5,03	7,95	5,95
Podíl na celkových příjmech	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	5,40%	10,13%	7,70%

Zdroj: Vývoj příjmů od EIB, SFDI – interní materiál

Obr. č. 9: Vývoj příjmů z úvěru EIB 2004 – 2010 (v mld. Kč)



Zdroj: Vývoj příjmů od EIB, SFDI – interní materiál

## 2.5 Příjmy z privatizace a dividend podniků se státní účastí

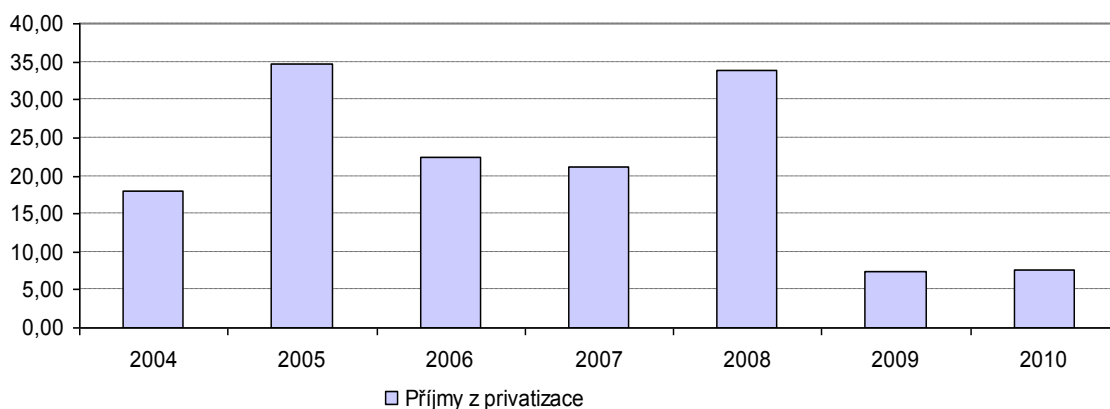
Jedná se o historicky využívané, nicméně v současné době vysoce nestabilní a nenárokové zdroje, jejichž použitelnost do budoucna je minimální. Historicky se jednalo o významný zdroj financování dopravní infrastruktury. V posledních 5 letech bylo touto formou získáno přes 90 miliard Kč. Nevýhodou je, že se jedná se o zdroj vysoce nestabilní, závislý na aktuálním průběhu procesu privatizace a politických rozhodnutí určujících jejich alokaci. Odhadované příjmy z privatizace a dividend podniků se státní účastí jsou uvedeny buď ve schváleném rozpočtu SFDI na daný rok, nebo jsou doplňovány v průběhu roku. V současné době tvoří největší podíl dividendy ze společnosti ČEZ. Neexistuje žádná závazná povinnost vlády České republiky poskytovat tyto prostředky na financování DI. Do budoucna se s využitím tohoto zdroje nepočítá. [13]

Tab. č. 9: Vývoj příjmů z privatizace a dividend 2004 – 2010 (v mld. Kč)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Příjmy celkem	42,44	52,09	47,78	56,18	93,19	78,50	77,33
Příjmy z privatizace	18,00	34,80	22,43	21,20	33,85	7,50	7,68
Podíl na celkových příjmech	42,42%	66,81%	46,94%	37,74%	36,32%	9,55%	9,94%

Zdroj: Vývoj příjmů z privatizace a dividend, SFDI – interní materiál

Obr. č. 10: Vývoj příjmů z privatizace a dividend 2004 – 2010 (v mld. Kč)



Zdroj: Vývoj příjmů z privatizace a dividend, SFDI – interní materiál



## 2.6 Výdaje na dopravní infrastrukturu dle segmentů

Předmětem této kapitoly je analýza stávající struktury výdajů na DI v ČR v rozdělení dle segmentů dopravy.

Největší podíl na výdajích SFDI zaujímají výdaje na silniční infrastrukturu. V procentuálním vyjádření se výdaje na silniční infrastrukturu pohybovaly v rozmezí 58 - 68 %. Následují výdaje do železniční dopravy, které dosahovaly hodnot 29 - 39 %. Ostatní výdaje v sobě zahrnují například výdaje spojené s výběrem výkonového zpoplatnění na silnicích a dále příspěvky na programy SFDI (bezpečnost, cyklistické stezky aj.). [14]

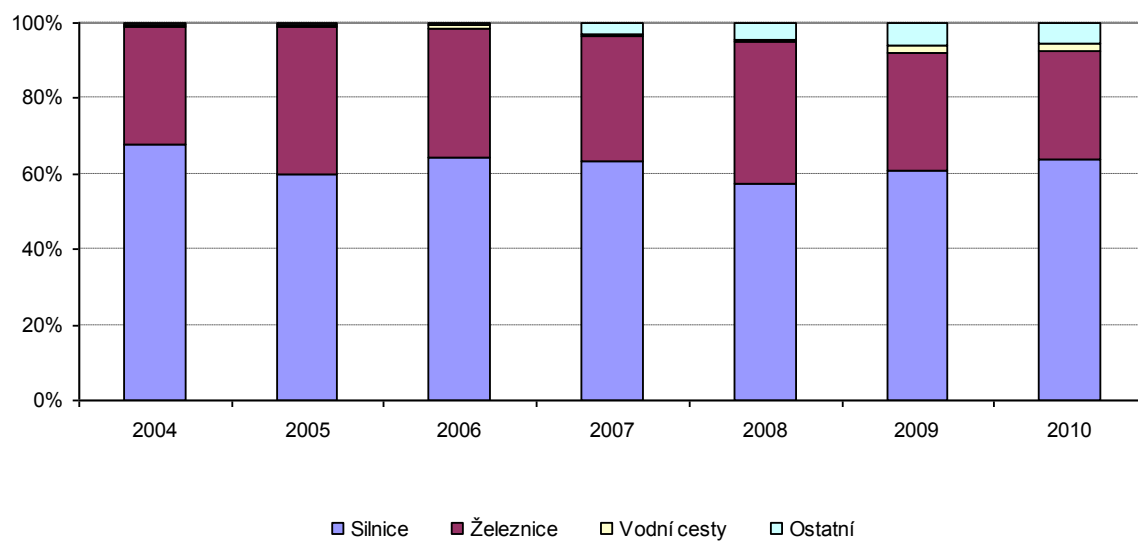
Výdaje na vodní cesty zaujímaly minimálního podíl po celé sledované období. Nejvyšší hodnoty dosáhly v roce 2010, v procentuálním vyjádření 1,9 % na celkových výdajích.

Tab. č. 10: Výdaje na DI v rozdělení dle segmentů (v mld. Kč)

Výdaje na DI dle segmentů	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Silnice	35,18	29,15	36,01	44,15	50,58	53,38	49,51
Železnice	16,19	18,81	19,05	22,93	32,87	27,70	22,60
Vodní cesty	0,31	0,30	0,53	0,39	0,54	1,56	1,49
Ostatní	0,19	0,21	0,20	2,06	3,73	5,36	4,09
Celkem	51,87	48,47	55,78	69,53	87,71	87,99	77,68

Zdroj: Výdaje na DI v rozdělení dle segmentů, SFDI – interní materiál

Obr. č. 11: Výdaje na DI dle segmentů – procentní zastoupení



Zdroj: Výdaje na DI dle segmentů, SFDI – interní materiál

### **3 SWOT analýza včetně strategického rozpočtového výhledu**

Cílem této kapitoly je identifikovat volné zdroje využitelné pro potřebnou obnovu stávající sítě a nové investice do DI. Jedná se o rozdíl mezi celkovými finančními potřebami současné infrastruktury na běžnou údržbu a obnovu a zdroji k jejímu financování.

Silnými a slabými stránkami stávajícího modelu financování dopravní infrastruktury v ČR se podrobněji zabývá kapitola 3.1 SWOT analýza pro stávající model financování dopravní infrastruktury.

#### **3.1 SWOT analýza pro stávající model financování dopravní infrastruktury**

Předmětem této kapitoly je shrnující analýza současného stavu financování dopravní infrastruktury v ČR s analýzou jeho slabých a silných stránek, příležitostí rozvoje a ohrožení. Analýza se vztahuje jak k současnému organizačnímu a procedurálnímu nastavení, tak ke zdrojům, výdajům na dopravní infrastrukturu a prognóze jejich vývoje bez realizace změn.

##### **3.1.1 Silné stránky**

System financování

- Relativně funkční systém, který odpovídajícím způsobem určuje zodpovědnost a kompetence pro své klíčové subjekty: Ministerstvo dopravy, SFDI, ŘSD a SŽDC;
- Fungující nastavená struktura pro realizaci a kontrolu financování DI prostřednictvím OP Doprava;
- Díky centralizaci SFDI existuje flexibilita v převodu finančních prostředků mezi jednotlivými segmenty: silnice - železnice - voda.

Zdroje financování

- Poměrně široké spektrum zdrojů, vzájemně se doplňujících;
- Očekávání významných zdrojů z OP Doprava i v navazujících programovacích obdobích;
- Již zavedený systém výkonového zpoplatnění silniční infrastruktury (mýto);
- Stabilní zdroje z časového a výkonového zpoplatnění;

- Stabilní zdroje z podílu spotřební daně.

### 3.1.2 Slabé stránky

#### System financování

- Vysoká volatilita výdajů na DI s dopadem jak na chování sektorových investorů, tak i na sektor stavebnictví v ČR;
- Vysoká volatilita výdajů, v období výdajových špiček má negativní dopad na nákladovost výstavby dopravní infrastruktury;
- Absence schválené dlouhodobé a závazné strategie pro budování a obnovu dopravní infrastruktury, která by byla podpořena reálnými zdroji;
- Absence expertně posouzeného, zafixovaného, dlouhodobého (4+ let) plánu konkrétních prioritních akcí, který by byl sestaven na základě srovnání nákladů, alternativ a efektů jednotlivých akcí a který by;
  - Byl zafixován legislativně (vláda, parlament, příkladem je plán rozvoje DI v Německu resp. Rakousku) s účinkem eliminace politických vlivů na krátkodobé plány;
  - Determinoval určitou fixní část prostředků určených na DI v období několika let;
  - Eliminoval faktory nejistoty každoročního plánování na menší díl zbývajících akcí posuzovaných v závislosti na disponibilních prostředcích státu na DI pro daný rok;
  - Bylo možno efektivně zajistit dlouhodobým zdrojem financování;
- Slabé stránky klíčové procedury zpracování ročních plánů (rozpočtů a střednědobých výhledů);
- Při zařazování akcí do krátkodobého plánu nejsou definována kritéria pro výběr akcí s nejlepším dopadem na dopravní obslužnost, životní prostředí, ekonomiku a další;
- Posuzování strategických priorit je decentralizováno (na sektorové investory, v jejich rámci pak na jednotlivé regionální ředitelství s regionálními zájmy), absence intermodálního hodnocení;
- Realizace na základě připravenosti (vs. realizace na základě priorit);

- Chybí nastavení a pravidla pro proceduru změn rozpočtu a plánu SFDI v rámci schvalování státního rozpočtu Parlamentem ČR, kde v posledním kroku vznikaly zásahy do jednotlivých akcí plánu bez dořešených dopadů na celý plán;
- Legislativní prostředí pro realizaci staveb dopravní infrastruktury (i ve vztahu k PPP projektům);
- Časová náročnost projektové přípravy;
- Není uplatňováno hodnocení dopadů a efektů realizovaných investic do DI ve střednědobém horizontu, nevyvozují se závěry a zkušenosti, které by byly využity v rámci plánování dalšího rozvoje. Na úrovni OP Doprava ani na úrovni SFDI neprobíhá expertní hodnocení efektů realizovaných investičních a provozních akcí mimo dodržení rozpočtu;
- Vysoké náklady na projektovou přípravu, zejména ve vztahu k ceně za výkup pozemků. [10]

#### Zdroje financování

- Pokračující nedostatek finančních zdrojů vede ke stále se zhoršujícímu stavu DI a podinvestovanosti celého sektoru;
- Vysoká míra příjmů v podobě dotací ze státního rozpočtu a privatizace a nezávaznost pravidelného státního příspěvku ze státního rozpočtu;
- Ke změnám v objemu prostředků, vyčleněných MF pro DI, dochází i v průběhu roku včetně např. navýšení dotace ze SR, jejíž rychlé využití může mít prvky neefektivity;
- Programování rozpočtu SFDI na krátké období, střednědobý výhled je pouze na navazující 2 roky. Omezené možnosti dlouhodobého plánování a neexistující flexibilita v dlouhodobém řízení finančních zdrojů;
- Financování investičních projektů neprobíhá na základě konzistentního strategického plánování;
- Příprava nových projektů výhradně zaměřena na projekty financované z OP Doprava. Neexistující domácí zkušenost s PPP projekty v oblasti silniční a železniční infrastruktury; [19]
- Nízká efektivita výběru u některých zdrojů daná vysokou nákladovostí (výkonové zpoplatnění, silniční daň). Poměrně vysoká administrativní náročnost vyvolávající náklady na straně příjemce i plátců;

- Nedochozí k automatické každoroční valorizaci sazeb / poplatků (například u časového zpoplatnění), zvyšování je doposud prováděno nepravidelně, obvykle pouze o sociálně únosnou míru;
- Opakovaně nepřesné odhady výše výnosů daní a poplatků ze strany Ministerstva financí (na jejich základě jsou stanovovány limity výdajů), které generují následně výpadky v rozpočtu SFDI a posilují nejistotu z neefektivity v rámci financování a realizace akcí. Odhad výše silniční daně a podílu na spotřební dani by měl být stanoven po shodě mezi SFDI a Ministerstvem financí;
- Postupně se snižující výnosnost silniční daně je dána zlepšujícím se vozovým parkem s vozidly v nižších emisních třídách, které platí nižší daň. Nutná valorizace sazeb u jednotlivých tříd;
- Byť jsou spotřební daň a příjmy z časového a výkonového zpoplatnění z hlediska času stabilní, z hlediska objemu jsou nedostatečné pro pokrytí existujících potřeb v potřebném rozsahu a čase.

Nejzávažnějším efektem identifikovaných slabých stránek systému financování je, že současné meziroční změny zdrojové stránky a potažmo plánovaných výdajových rámců neumožňují efektivní způsob rozpočtování a strategického plánování v sektoru dopravy, což vede k neefektivnímu vynakládání prostředků na přípravu a realizaci staveb.

### 3.1.3 Příležitosti

#### System financování

- Systémová změna v oblasti financování DI může lépe zabezpečit stabilní a dostatečné zdroje k financování DI, zároveň může zjednodušit celý proces, snížit jeho administrativní náročnosti a zrychlit proces přípravy a realizace investičních akcí.

#### Zdroje financování

- Využití dlouhodobých zdrojů finančních trhů na financování dopravní infrastruktury, například zdrojů penzijních fondů, pojišťoven apod.;
- ŘSD plátcem DPH. Pokud by se ŘSD stala plátcem DPH, u veškerých staveb by došlo k výraznému snížení ceny o aktuálně platnou sazbu DPH, kterou by si ŘSD

mohlo nárokovat jako DPH na vstupu. Tato úprava by byla realizována na úkor snížení příjmu kapitoly Ministerstva financí;

- Možnost využití privátních zdrojů na financování vybraných úseků výstavby, údržby a provozu DI;
- Využití efektů PPP projektů, například v oblasti lepšího řízení peněžních toků spojených s celým životním cyklem realizovaných investičních akcí.
- Navýšení podílu výnosu spotřební daně pro DI jako alternativa stabilizace příjmů nahrazující nestabilní příjmy (zejména dotace ze státního rozpočtu) stabilními.

### 3.1.4 Hrozby

#### System financování

- Pokračující odčerpávání zdrojů na výkupy pozemků v důsledku nastavené legislativní podpory. Nutnost legislativní změny související s cenou za výkup pozemků určených pro liniové stavby.

#### Zdroje financování

- Stále se zhoršující stav DI zvyšuje budoucí investiční náročnost na jeho obnovu.
- Vývoj příjmů státního rozpočtu (zejména případný pokles těchto příjmů), které jsou následně alokovány na financování dopravní / silniční infrastruktury, má vliv jak na výši spolufinancování projektů, které jsou podporovány z prostředků Evropské unie, tak na projekty financované výlučně z prostředků státního rozpočtu;
- Výpadky v příspěvcích ze státního rozpočtu mohou ohrozit čerpání zdrojů z OP Doprava (nedodržení principu adicionality) a rozložit tak stávající systém financování, který nebude schopen pokrýt potřebné výdaje;
- Výše předpokládaných příjmů z mýtného má přímý vliv na velikost investiční dotace z programů EU. Z tohoto pohledu bude nutné dlouhodobě řídit poměr mezi těmito parametry, jinak by mohla nastat situace, kdy bude Ministerstvo dopravy vracet část příjmů z EU programů;
- Vysoká nákladovost na plánované zavedení výkonového zpoplatnění pro osobní vozy. Odhadované náklady na spuštění a provoz tohoto systému v průběhu 5leté implementace odhaduje Ministerstvo dopravy ve výši okolo 9 miliard Kč;

- Nepodaří se vyjednat s EK úpravu podmínek pro zařazování akcí do financování z prostředků EU (s dopadem na rozsah zdrojů z prostředků EU, které bude možno čerpat).
- EK neschválí některé velké projekty, u kterých se počítá s financováním z OP Doprava (některé již byly předfinancovány) a tudíž nebude vyčerpán rámec z OP Doprava.
- **Evropská komise** dne 19. října 2011 zveřejnila návrh revidované sítě TEN-T s tím, že tato síť bude nově dvouvrstvá tj. a) **základní síť (core network)** s požadavkem dokončení do roku 2030, b) **globální síť (comprehensive)** s požadavkem dokončení do roku 2050. V ČR se bude v základní síti jednat pouze o dokončení dálnice D1 (až po státní hranici s Polskem), dále R1, D2, D5, D8, D11/R11 a R52, V globální síti jsou zařazeny všechny dálnice a rychlostní silnice s výjimkou R4, R7, R35 (hotový úsek mezi Olomoucí a Lipníkem nad Bečvou), R46, R56 a R63.

### 3.2 Strategický rozpočtový výhled

Základním strategickým dokumentem pro rozvoj DI v ČR je dokument Dopravní politika České republiky na léta 2005 - 2013, který byl schválen usnesením vlády č. 882 dne 13. 7. 2005. Tento dokument stanovil priority, cíle, hlavní úkoly a nástroje dopravní politiky ČR.

Dalším klíčovým vstupem dlouhodobého koncepčního charakteru, který zásadním způsobem determinuje realizaci rozvoje DI, je Operační program Doprava, jehož prostřednictvím je realizováno 22 % všech prostředků z fondů EU určených pro ČR. Nastavení a podmínky OP Doprava mají významný vliv především na výběr akcí rozvoje DI, které budou realizovány, a na způsob jejich financování. Zařazování akcí do OP Doprava vychází z materiálu Dopravní sektorové strategie, který byl v rámci OP Doprava zpracován, a který navazuje na Dopravní politiku ČR na léta 2005 - 2013, dopracovává její cíle a zpřesňuje plán dalšího postupu ve vztahu k rozvoji DI.

#### **Střednědobé a krátkodobé plánování**

Ministerstvo dopravy stanovuje, v reakci na aktuální podmínky dopravy a jejího finančního zabezpečení, strategické záměry v oblasti investic do dopravní infrastruktury.



Stěžejní proces plánování rozvoje DI probíhá v rámci každoročního sestavování rozpočtu SFDI na následující rok a střednědobého výhledu na další 2 roky. V jeho rámci dochází k výběru akcí určených k realizaci v následujícím roce a dalších dvou letech.

Zpracovatelem rozpočtu a střednědobého výhledu je SFDI. Proces sestavení ročního rozpočtu SFDI a střednědobého výhledu je formálně vymezen Pravidly pro financování programů, staveb a akcí z rozpočtu Státního a fondu dopravní infrastruktury vydanými SFDI a Směrnicí k sestavování rozpočtu a střednědobého výhledu SFDI, vydanou ředitelem SFDI.

Tab. č. 11: Výdaje dle objemově nejvýznamějších příjemců (v tis. Kč)

Období	Rozpočet 2012 a SDV do 2014		
	2012 Návrh rozpočtu	2013 Návrh SDV	2014 Návrh SDV
ŘSD	26 165 023	23 539 500	20 486 312
SŽDC	13 625 867	12 414 106	15 467 294
ŘVC	362 000	200 000	200 000
Ostatní příjemci	847 110	846 394	846 394
Výdaje celkem	41 000 000	37 000 000	37 000 000

Zdroj: Výdaje dle objemově nejvýznamějších příjemců, SFDI – interní materiál

Tab. č. 12: Členění zdrojů dle nejvýznamnějších příjemců pro rok 2012

Varianta	Rámec 41 mld. Kč				
	Národní	OPD	EIB/ Nový zdroj	Ostatní fondy EU	Celkem
ŘSD	26 165 023	9 114 513	1 504 043	55 932	36 839 511
SŽDC	13 625 867	11 931 839	2 202 477	0	27 760 183
ŘVC	362 000	189 719	33 480	0	585 199
Ostatní příjemci	847 110	22 000	0	10 200	879 310
Výdaje celkem	41 000 000	21 258 071	3 740 000	66 132	66 064 203

Zdroj: Výdaje dle objemově nejvýznamnějších příjemců, SFDI – interní materiál

Výstupem procesu sestavení rozpočtu je návrh rozpočtu SFDI na následující rok a střednědobého výhledu na další 2 roky, jehož součástí je i jmenovitý seznam akcí financovaných prostřednictvím SFDI, včetně rozpočtovaných částek a lhůt realizace akcí.

Tab. č. 13: Střednědobý výhled 2013 - 2014

Příjmy SFDI		
	2013	2014
Druh příjmu	v mil. Kč	v mil. Kč
národních zdrojů	37 000	37 000
Operační program doprava	18 263	9 636
úvěr EIB	4 760	0
Příjmy celkem	60 023	46 636
Národní výdaje SFDI dle příjemců		
	2013	2014
Příjemce	v mil. Kč	v mil. Kč
ŘSD	23 540	20 486
SŽDC	12 414	15 467
ŘVC	200	200
Ostatní	846	846
Celkem	37 000	37 000

Zdroj: Střednědobý výhled 2013-2014, SFDI – interní materiál

Návrh rozpočtu SFDI projednává Výbor SFDI a Dozorčí rada SFDI. Ministr dopravy ho předkládá vládě vždy do 31. srpna daného roku. Vláda předkládá návrh rozpočtu SFDI po případných změnách, které v něm provede, ke schválení Poslanecké sněmovně Parlamentu České republiky současně s návrhem státního rozpočtu ČR.

Realizaci akcí zařazených do rozpočtu SFDI zabezpečují investoři (především ŘSD, SŽDC, ŘVC) v souladu s platnými předpisy, normami a postupy.

Po skončení rozpočtového roku zpracovává SFDI návrh roční účetní závěrky a výroční zprávy o činnosti SFDI a předkládá ji prostřednictvím ministra k projednání vládě a ke schválení Poslanecké sněmovně do tří měsíců po skončení rozpočtového roku.

## **4 Identifikovaná rizika financování dopravní infrastruktury a návrh na jejich řešení**

V této kapitole se zabývám možným řešením financováním DI s ohledem na jejich rizika. V první řadě je nutná úprava současné legislativy. V druhém kroku bych rád zdůraznil modely financování SFDI.

### **4.1 Současná legislativa**

Pro potřeby dopravní infrastruktury jsou podle platné legislativy dané procesy zdoluhavé. Např. stavební zákon dnes vyžaduje pro mnoho staveb dopravní infrastruktury složité povoloovací procesy. Pro urychlení rozvoje dopravní infrastruktury je tedy nutné vymezit okruh staveb, pro které je postačující územní řízení. S rozhodnutím o umístění stavby v daném území souvisí i možnost vyvlastnění pozemku či stavby.

Jako další účelnou změnou se jeví spojit územní řízení s procesem posuzování vlivů na životní prostředí (proces EIA).

Podle současné platné legislativy výsledkem celého procesu EIA je nezávazné stanovisko, které poté slouží jako podklad pro vydání závazného územního rozhodnutí. Jeví se zde účelné spojit tyto dva spolu provázané procesy v jedno řízení. Tímto krokem dojde i k získání větší váhy samotné účasti dotčené veřejnosti v tomto jednom řízení, protože jeho výsledkem bude již závazné rozhodnutí na úrovni rozhodnutí podle správního úřadu. Navrhovaným řešením by účast veřejnosti, resp. občanských sdružení a projednání jejich námitek a připomínek byla zachována v jednom správním řízení.

### **4.2 Návrhy legislativních změn ve stavebním zákoně a s ním souvisejících zákonech**

Účast občanských sdružení je zakotvena v několika právních předpisech. Pokud by účast občanských sdružení byla uvedena přímo ve stavebním zákoně a vztáhla se na všechny právní předpisy, budou moci tato sdružení podávat své připomínky a námítky v řízeních, kde se řeší koncepční otázky nikoliv ve stavebním řízení, kde se již jedná o technický proces,

a tyto otázky se neřeší. Navrhovaná úprava má za cíl zamezit prodlužování povolovacích řízení.

#### **4.2.1 Stavební zákon**

Procesy přípravy výstavby dopravní infrastruktury jsou zdoluhavé, zejména kvůli nedostatkům v právní úpravě stavebního zákona. Návrhem je doplnění možnosti spojit územní řízení s procesem EIA. O umístění staveb by nadále rozhodoval stavební úřad. [22]

#### **4.2.2 Vyvlastňovací zákon**

Vyvlastňovací zákon upravuje podmínky pro odnětí nebo omezení vlastnického práva. Návrh úpravy vyvlastňovacího zákona se týká procesu jednání s vlastníkem a také aby bylo nejprve rozhodnuto o samotném vyvlastnění a o výši náhrady bylo jednáno až v druhém kroku.

#### **4.2.3 Zákon o ochraně přírody a krajiny**

Zákon o ochraně přírody a krajiny se používá pokud tzv. jiný veřejný zájem převažuje nad zájmem ochrany přírody nebo je možné ze zákona o ochraně přírody a krajiny získat výjimku. O jejich udělení rozhoduje příslušný orgán ochrany přírody a krajiny. Z důvodu zachování nestranného rozhodování je navrženo ustanovit mezirezortní komisi složenou nejen ze zástupců ministerstva životního prostředí, ale další ministerstev.

#### **4.2.4 Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí**

Posouzení vlivu na životní prostředí je odborným podkladem pro vydání rozhodnutí. Tento proces posuzování vlivů na životní prostředí není správním řízením a může vést k prodlužování procesu. Návrh na změnu počítá s úpravou opatření proti nečinnosti a také se zamezením možnosti navrhnout varianty řešení v rozporu s územním plánem.

#### **4.2.5 Zákon o urychlení výstavby dopravní infrastruktury**

Tento zákon je reakcí na prodlužování procesu přípravy výstavby dopravní infrastruktury. S touto problematikou souvisí nedostatečná úprava zákona o vyvlastnění.

### 4.3 Modely financování SFDI

Jedním z možných řešení financování DI je model odloženého financování, PPP Projekty a dluhopisový program realizovaný SFDI.

#### 4.3.1 Vstup soukromého kapitálu

Výstavba a provoz dopravních staveb v modelu PPP umožní realizaci vybraných dopravních staveb v čase jejich potřeby s využitím soukromých finančních prostředků. Vznikají tak celospolečensky prospěšná aktiva, podporující ekonomický růst. Soukromý investor poskytuje službu, za kterou dostává úhradu z výnosů dopravní infrastruktury (přímé, výkonové platby) nebo z daňových zdrojů státního rozpočtu.

Takto vložené soukromé finanční prostředky jsou z pohledu státu pozitivně zhodnoceny již v době výstavby každého předmětného úseku prostřednictvím ceny peněz z hlediska času. Další pozitivní vliv na státní finance má růst HDP, daň z příjmu právnických osob, daň z příjmu fyzických osob, sociálního a zdravotního pojištění.

Vedle těchto kvantifikovaných faktorů existují ještě další vedlejší efekty, jako je růst zaměstnanosti (snížení nezaměstnanosti, úspora podpor v nezaměstnanosti), rozvoj regionů (průmyslová a logistická centra, benzinová čerpadla, motoresty a ostatní objekty), celospolečenské úspory (úspora provozních nákladů, úspora času, úspora PHM, nižší opotřebenění vozidel, úspora nákladů spojených se snížením nehodovosti na těchto dálnicích, efekty z růstu síly regionu ve vazbě na jejich dopravní dostupnost a ekologizaci krajiny a dopravy).

Vedle všech ekonomických přínosů je třeba také vzít do úvahy stálé povinnosti státu z této služby vyplývající a to převzetím rizik spojených s výkupy pozemků, dočasnými záborů půdy, ekologií, ale i potřebnou politickou podporou směřující k řešení takovýchto projektů za současných legislativních úprav při respektování ESA 95 (metodika Eurostatu), přičemž lze konstatovat, že pravidla alokace mimo „státní dluh“ jsou již dnes stanovena. [19]

Celý komplex přímých a nepřímých ekonomických efektů umocňuje nutnost realizace dostavby dálnic v ČR v systému PPP do roku 2025 prostřednictvím „služebného“ na straně státu jako poplatku za službu.

### 4.3.2 Model partnerství veřejného a soukromého sektoru - PPP

PPP (Public Privat Partnership) je obecný pojem pro spolupráci soukromého a veřejného sektoru, jehož účelem je využití soukromého kapitálu při zajištění veřejných služeb. Typickými odvětvími pro realizaci formou PPP jsou projekty v rámci zdravotnictví, školství, obrany, administrativy a samozřejmě také projekty v dopravní infrastruktuře. Principy PPP jsou podle informací PPP Centra České republiky úspěšně uplatňovány ve většině zemí EU. Cílem PPP projektů a spolupráce soukromého a veřejného sektoru je především získat vyšší hodnotu za peníze pro veřejný sektor a zvýšit efektivitu a kvalitu veřejných služeb. Soukromý sektor realizací projektu získává dlouhodobý příjem. Rozhodující podmínkou pro úspěšný PPP projekt musí být ekonomická výhodnost pro veřejný sektor. Veřejnému sektoru PPP umožňuje kromě zisku vyšší kvality veřejných služeb za vynaložení stejných nebo nižších nákladů přenést rizika projektu na soukromý sektor a zároveň realizovat projekt dříve a rychleji než by umožnil veřejný rozpočet. Rozhodující roli hrají také banky, které zajišťují projektové financování projektů až do výše 95 %.

V České republice je model PPP relativně novinkou. Existuje dokument Politika vlády České republiky v oblasti partnerství veřejného a soukromého sektoru, ve kterém mimo jiné vláda deklaruje svůj postoj a poukazuje na fakt, že realizace projektu formou modelu PPP by měla nastat pouze v případě, kdy je tento model efektivnější a výhodnější oproti realizaci běžné způsobu veřejného zadání. V této souvislosti byl přijat koncesní zákon, kromě kterého realizaci projektů PPP ovlivňují i zákony o rozpočtových pravidlech či o finanční kontrole.

Veřejný sektor v oblasti dopravní infrastruktury může teoreticky financovat svůj podíl na PPP projektu z několika zdrojů – ze státního rozpočtu, ze zdrojů Evropské unie, z výběru mýtného či vydání dluhopisů. Podle rozpočtu SFDI na rok 2011 a střednědobého výhledu na roky 2012 a 2013 SFDI nepočítá s krytím stavebních nákladů těchto akcí, právě kvůli záměru vlády financovat některé významné investice formou PPP. Alokovány jsou pouze prostředky na přípravu jednotlivých akcí a pro realizaci investic je nutné hledat soukromého investora.

Variantou krytí nákladů veřejného sektoru může být pokrytí z půjčky Evropské investiční banky nebo financování z fondů Evropské unie. V takovém případě je nutné přesně specifikovat, které fáze projektu (přípravná, investiční, provozní) a které druhy nákladů budou předmětem financování evropskými fondy. Pokud by zadavatel projektu uvažoval o zapojení

finančních prostředků z fondů EU do všech tří fází, musel by pracovat s faktem, že je omezen devítiletým plánovacím obdobím. Doba trvání koncesní smlouvy ale bývá delšího trvání. Do současnosti nebyl ještě realizován žádný PPP projekt v kombinaci s evropskými fondy.

V sektoru dopravní infrastruktury se tak často hovoří o zapojení výnosů z výběru mýtného. Soukromý investor podle tzv. francouzského modelu po dokončení výstavby komunikace provozoval daný úsek a zajišťoval jeho údržbu do té doby, než veřejný sektor investici splatí převodem výnosu mýtného. Trvání takového projektu je odhadováno na 20 až 30 let. Někteří odborníci se však domnívají, že samofinancovatelnost projektu PPP formou mýtného je nerealizovatelná.

Jako nejvhodnější model přímého zpoplatnění mýtným systémem v kombinaci s výstavbou silnic v systému PPP se jeví způsob užívaný v Rakousku a Německu, kde mýtné vybírá stát na všech silnicích a následně je distribuuje soukromým investorům PPP projektů. Stát tak disponuje mýtným příjmem z celé dopravní sítě a může tak financovat stavby potřebné pro dopravní politiku státu, ale i potřeby v rámci EU.

### **4.3.3 Model odloženého financování**

Vedle možností financování v systému PPP se nabízí i možnost využití tzv. "**odloženého financování**", které je vhodné především pro opravy jako je např. modernizace dálnice D1, kde finanční prostředky pro provedení požadovaných prací jsou zajištěny na náklady dodavatele, a to na základě objednávky investora (ŘSD ČR) za ceny dle smluvního vztahu bez jakéhokoliv úrokového zatížení a navýšení. Splatnost takovýchto faktur je prodloužena z obvyklých 120 dní až na dva nebo tři roky. (Příkladem funkčnosti jsou již doložitelné smlouvy mezi StčK a dodavateli na základě usnesení Rady StčK ze dne 30. 5. 2011 pod č.j. 007-23/2011 a Zásupitelstva kraje ze dne 6. 6. 2011 pod č.j. 74-16/2011/Sk.

Toto je účelná metoda získání finančních prostředků nad rámec daňových i nedaňových příjmů, a to metodou odloženého financování. Finanční prostředky je nutné zajistit na náklady dodavatelů, se kterými má SFDI smluvní vztah. Jednalo by se o trojstranou dohodu mezi SFDI, bankovním domem a stavební firmou.



#### **4.3.4 Model: Transformace SFDI na akciovou společnost**

Následující podkapitola se zabývá modelem transformace SFDI na akciovou společnost. Podobný model byl již aplikován v Rakousku s názvem ASFINAG. Rád bych tohoto modelu využil ke zhodnocení jeho pozitiv a negativ.

Dálniční síť v Rakousku zahrnuje na 2 178 km, včetně 300 km tunelů a 300 km mostů. Tato sousední země je často označována jako příklad vhodného modelu financování PPP projektů v oblasti dopravní infrastruktury. Také proto je tato země zvolena pro porovnání systému financování dopravní struktury u nás a v zahraničí.

##### **ASFINAG – Rakouský model**

Historie společnosti ASFINAG se váže již do poválečné sféry, kdy byla zodpovědná za kompletní výstavbu, obnovu a provoz dopravní infrastruktury (silnice i železnice). Za zmínku stojí, že v této době byly zpoplatněné pouze vybrané dálniční úseky, například Brennerský či Tauernský tunel.

Od roku 1982 je ASFINAG zodpovědný i za kompletní financování celé dopravní infrastruktury. Pro splnění Maastrichtských kritérií definujících podmínky přijetí společné evropské měny došlo v roce 1997 k vyčlenění vysoce „ztrátové“ železniční infrastruktury do samostatného státního holdingu OBB. Od této doby má ASFINAG na starosti pouze budování, obnovu, provoz a financování celé dálniční sítě.

V roce 1997 dostala společnost ASFINAG potřebné kompetence a pravomoci dlouhodobě garantující pravidla výdajové i příjmové stránky jejího fungování, které jsou prakticky platné doposud.

ASFINAG je kompetenčně rozdělen do několika vzájemně „nezávislých“ společností (subdodavatelů), kteří jsou smluvně vázání na řádném plnění definovaných služeb. Obdobu fungování koncesionáře a jeho subdodavatelů.

ASFINAG holding je tvořen:

- Asfinag Bau Management (zodpovědný za výstavbu);
- Asfinag Service + Asfinag Alpenstrassen (zodpovědný za provoz);
- Asfinag Maut Service (zodpovědný za mýtný systém);
- Asfinag Cash Management (zodpovědný za financování);

- Asfinag International (zodpovědný za mezinárodní projekty).

ASFINAG je plně vlastněn státem, jedná se o tzv. státního koncesionáře.

Úkoly ASFINAGU zahrnují kompletní služby související s plánováním, investicemi, údržbou a provozem dálniční sítě, zejména však:

- Rozvojové investice (modernizace a nová výstavba) k rozvoji kapacity dálnkové sítě;
- Další investice, např. na zvýšení bezpečnosti dopravy;
- Provoz a údržba (včetně obnovy);
- Úrokové platby (za úvěry);
- Výběr mýtného.

### **Proces plánování investic**

Rozsah rozvojových investic vyplývá z Generálního plánu rozvoje dopravní infrastruktury, který počítá s důslednými udržovacími investicemi a výstavbou 200 km nových dálničních úseků. Investice jsou připravovány v 5letých plánech s každoročním upřesňováním.

Výběr investičních projektů je založen konsensuálním usnesením mezi státem, spolkovými zeměmi, společností ASFINAG a dalšími institucemi. Zahájení investičních projektů určuje společnost ASFINAG po zohlednění usnesení dozorčí rady.

### **Rozsah investic**

Podle Generálního plánu rozvoje má ASFINAG v letech 2002 - 2022 provést rozvojové investice ve výši 7,5 mld. EUR. V posledních letech ASFINAG proinvestoval v průměru 1 miliardu EUR ročně, v roce 2010 bylo proinvestováno za 1,5 miliardy EUR.

### **Přehled zdrojů**

Celkový roční příjem z mýtného se v roce 2010 dostal nad hranici 1,5 miliardy EUR, z čehož

- 65 % tvoří příjmy z výkonového mýtného pro vozidla nad 3,5t;
- 25 % tvoří příjmy za dálniční známky pro osobní automobily;
- 10 % tvoří příjmy z mýtného z úseků se samostatným zpoplatněním (např. Brennerský a Tauerský tunel);

- ostatní drobné příjmy z komerčních aktivit (např. odpočívadla).

Čistý příjem je u dálničních známek 95 %, u mýtného 91 % a u ostatního mýtného 90 %, zbylá část příjmů pokrývá náklady na realizaci výběru daného poplatku. Společnost nemá žádné příjmy ze státního rozpočtu. Mechanismus stanovení výše ceny mýtného je ovlivněn direktivami EU a rakouskými zákony, které stanovují pravidla a podmínky stanovení ceny mýtné. V Rakousku je využita maximální hranice pro stanovení ceny mýtného. Výpočet je tak dán kalkulacemi ASFINAGU, které zohledňují jeho nákladovou stránku.

### **Mýtné**

Cena mýtného pro vozidla nad 3,5 t se odvíjí od emisní třídy a počtu náprav a pohybuje se v rozmezí 0,144 až 0,3696 EUR na km.

### **Prognóza hospodaření**

Rakouská vláda plánuje, že ASFINAG ve fázi realizace plánovaných staveb zvýší svou dluhovou bilanci přes 12 mld. EUR a v roce 2012 započne dluhy odbourávat lineárně do roku 2040.

### **Způsoby financování**

Činnost společnosti ASFINAG je založena na principu samofinancovatelnosti a následujících zdrojích:

- Příjmy z provozu (mýtné);
- Vlastní jmění a zisk;
- Dluhové financování.

Příjmy z mýtného pokrývají převážně provozní, údržbové a provozní náklady. Vlastní zdroje, zisk a dluhové financování pokrývá zejména potřebné investice při budování nové infrastruktury.

Vlastní zdroje společnosti dosahují necelých 2 miliard EUR, z čehož zisk z předchozích období dosáhl kumulativně 1,4 miliardy EUR, čistý zisk v roce 2009 dosáhl výše 290 miliónů EUR.

Dluhové financování probíhá prostřednictvím mixu krátkodobých a střednědobých dluhopisů. Jejich struktura umožňuje získání potřebných zdrojů, ale i průběžné refinancování,

které nepřináší „skokové“ riziko refinancování velkých částek. Načasování emise dluhopisů je zcela v kompetenci ASFINAGu.

Rakouská vláda uděluje pro dluhopisy ASFINAGu nepodmíněné garance, které tak umožňují tržně bezkonkurenční financování blížící se státním dluhopisům. Státní garance odpovídají dlouhodobému investičnímu plánu ASFINAGU, jejich maximální objem je v předstihu schválen rakouským parlamentem. Aktuální nabídka dluhopisů se pohybuje okolo 0,1 % nad cenou státních dluhopisů.

Z pohledu ASFINAGu je k ceně financování nutné připočítat cenu státní garance, která se pohybuje okolo 0,1 % z ceny financování.

### **Maastrichská kritéria**

Dluhové financování ASFINAGU je dle stávajícího výkladu Eurostatu realizováno mimo rakouský veřejný dluh. ASFINAG splňuje základní podmínky pro takovéto vykazování zejména z toho pohledu, že na sebe přebírá projektová rizika (riziko výstavby, riziko dostupnosti, riziko poptávky, riziko financování), ale zejména, že svými příjmy od uživatelů z více jak 50 % pokrývá veškeré své provozní výdaje (bez započítání finančních nákladů).

V současné době však Eurostat uvažuje o změně přístupu k hodnocení ASFINAGU z pohledu veřejného dluhu.

### **Problémy / omezení / zajímavosti**

I když se jedná o státní holding, nastavený interní systém garantuje fixní ceny realizované jednotlivými subdodavateli, důslednou kontrolu nad kvalitou odvedené práce a důležitou motivaci vedoucích pracovníků.

Protože má ASFINAG přístup ke stabilnímu zdroji finančních prostředků, je možno spekulovat o tom, zda nebude vyvíjen tlak na ASFINAG, realizovat více, než národohospodářsky udržitelný rozsah rozvojových investic.

V současné době využívané krátkodobé a střednědobé dluhopisy sice umožňují flexibilněji řešit cash management, ale nereflktují životnost budovaných aktiv a obvyklou dobu splácení. Existuje zde poměrně významné refinanční riziko, které může v budoucnosti způsobit ASFINAGu potíže. Zároveň neexistuje příliš velký tlak na postupné „splácení“ celkového dluhu, který již převýšil hranici 10 miliard EUR.

Důležitá je jednotnost pravidel a podmínek vydávaných dluhopisů, které jsou ASFINAGem vydávány na základě například těchto dvou principů:

- Negative pledge – věřitelé mají vůči dlužníkovi rovné podmínky;
- Gross default – v případě, že dojde k nesplacení jednoho dluhopisu, dochází k okamžité splatnosti i ostatních dluhopisů.

Tyto podmínky financování kladou vysoké požadavky na plnění závazků ze strany ASFINAGu a zároveň poskytují dostatečný komfort všem věřitelům. Pro stanovení výše ceny dálničních známek neexistuje žádný relevantní systém určující jejich cenu, cenu každoročně stanovuje Ministerstvo dopravy.

ASFINAG nevlastní vybudovanou infrastrukturu, je to koncesionář mající povinnost danou infrastrukturu provozovat a právo vybírat mýtné. ASFINAG tak neodepisuje vybudovaná aktiva, ale na základě mezinárodních účetních standardů ve svých aktivech promítá očekávanou hodnotu budoucích plateb plynoucích z koncesní smlouvy (nehmotné aktivum). Na druhé straně v pasivech se mu zvyšuje dluhová služba z dluhopisů. Účetně tak ASFINAG od klasických obchodních společností nezohledňuje ve svých výkazech odpisy a nerealizuje zdroje potřebné na splácení jistiny dluhopisů. Neexistuje tak přirozený tlak budování zdrojů pro splácení jistiny dluhopisů.

Pravidla fungování celého systému, kompetence ASFINAGu a státní garance jsou dány zákonem. Existuje zde riziko, že v případě politických změn může dojít k nežádoucím úpravám systému.

#### **4.4 Shrnutí systému financování Státního fondu dopravní infrastruktury**

Státní fond dopravní infrastruktury je státním peněžním fondem, který je oddělen od státního rozpočtu a měl by sloužit jako trvalý a stabilní zdroj financování dopravní infrastruktury se zabezpečením převoditelnosti finančních prostředků z jednoho rozpočtového období do druhého. Jeho účelem je především financování oprav, údržby, modernizace a výstavby dané dopravní infrastruktury. Tento mimorozpočtový fond koncentruje zákonem vymezené příjmy v podobě daní, poplatků a dalších zdrojů, které následně alokuje do dopravní infrastruktury. Tato stabilizace má přispívat k možnosti lepšího plánování založeného na znalosti budoucích disponibilních zdrojů. Fondové hospodaření má dále vést

ke zprůhlednění financování dopravní infrastruktury a k přehlednější kontrolovatelnosti efektivity vynakládání zdrojů.

Fond sestavuje pro každý rok návrh rozpočtu, který předkládá prostřednictvím ministra k projednání vládě České republiky a poté ke schválení Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR.

Schválený rozpočet obsahuje jmenovitý seznam akcí financovaných z Fondu. Po skončení rozpočtového roku sestavuje Fond Návrh roční účetní závěrky a výroční zprávy o činnosti Fondu a předkládá ji, prostřednictvím ministra dopravy, k projednání vládě České republiky a ke schválení Poslanecké sněmovně do tří měsíců po skončení rozpočtového roku. Výroční zpráva a účetní závěrka musí být před předložením PSP ČR ověřena auditorem.

Příjmy Fondu, tak jak je vymezuje zákon o SFDI, tvoří zejména převody výnosů silniční daně, převody podílu z výnosu spotřební daně z minerálních olejů, převody výnosů z časového poplatku a převody výnosů z mýtného. Právě tyto příjmy zajišťují, že část výnosů, které doprava produkuje, se do dopravy vrací.

Dalšími příjmy jsou převody výnosů z privatizovaného majetku a dotace ze státního rozpočtu. Výše dotačních příjmů je bohužel závislá na státním rozpočtu a Fond nemá jistotu, že finanční prostředky mu budou v daném rozpočtovém roce převedeny. Vzhledem k tomu, že některé stavby, které Fond financuje, mají dobu výstavby až 5 let, nejsou tyto dotační příjmy optimálním řešením příjmové stránky. Optimálním řešením by mělo být zvýšení podílu z výnosů spotřební daně z minerálních olejů. V současné době tvoří tento podíl pouze 9,1 %. Od roku 2004 byly silnice II. a III. převedeny do správy krajů a tím se podíl ze spotřební daně z minerálních olejů snížil z 20 % na 9,1 %.

Fond převádí zůstatky příjmů na konci každého kalendářního roku do roku následujícího. O tuto částku se mu zvyšuje rozpočet na příští rok. Je to velká výhoda fondového hospodaření (na rozdíl od financování ze státního rozpočtu). Příjemci finančních prostředků ze SFDI tak mají možnost požádat o převod finančních prostředků jim vyčleněných v daném rozpočtovém roce do roku následujícího.

Výdajová stránka rozpočtu Fondu se člení podle vymezeného účelu fondu a podle jednotlivých investičních akcí. Největší objem finančních prostředků směřuje do oblasti pozemních komunikací na financování výstavby a modernizace, oprav a údržby silnic

a dálnic, dále pak do oblasti železniční infrastruktury na financování výstavby, modernizace, oprav a údržby celostátních a regionálních drah.

Ve smyslu zákona č. 104/2000 Sb. Fond hospodaří ve dvou účetně oddělených okruzích. Účelem je samostatně a odděleně sledovat náklady na vlastní činnost SFDI a na ostatní činnosti.

**Do I. okruhu financování** je začleněno uvolňování finančních prostředků konečným příjemcům SFDI v souladu s vymezeným účelem.

**Do II. okruhu financování** je pak začleněno financování aparátu SFDI.

Tyto okruhy jsou od sebe odděleny jak rozpočtově, tak i účetně. Finanční prostředky jsou vedeny u ČNB zvlášť pro I. okruh a zvlášť pro II. okruh. Rovněž tak nevyčerpané finanční prostředky na účtech k 31. 12. běžného roku se převádí do dalšího rozpočtového roku odděleně. SFDI pro financování I. okruhu, tj. uvolňování finančních prostředků konečným příjemcům, uzavírá smlouvy, ve kterých jsou přesně stanoveny podmínky financování. V roce 2007 bylo 133 těchto příjemců finančních prostředků a tito příjemci také ke konci kalendářního roku provedli zúčtování finančních prostředků poskytnutých z rozpočtu SFDI. Pro účely zúčtování a finančního vypořádání Fond každoročně vydává „Závazný metodický pokyn“, který vymezuje postupy a termíny zúčtování. Neuvolněné a vrácené finanční prostředky jsou zahrnuty, v rámci převodů finančních prostředků, do rozpočtu následujícího roku. Nastavené mechanismy finančních toků ze SFDI jsou zárukou efektivního nakládání s rozpočtovanými finančními prostředky. Princip úhrady v návaznosti na splatné závazky a provázanost na skutečně provedené a fakturované stavební práce garantuje transparentní průběh financování.

V roce 2010 byla v SFDI provedena recertifikace posouzení systému managementu jakosti ve smyslu zákona ČSN EN ISO 9001:2001, na jehož základě byl vydán certifikát s platností do 1. 1. 2012.

Další dokument, který oceňuje a vysoce hodnotí činnost Fondu a jeho hospodaření, je Rating, který přiznala společnost Moody's Central Europe a.s. Na základě provedené ratingové analýzy, ve které byl pozitivně hodnocen úzký vztah s vládou, který je definován v zákonu o SFDI, mimořádná úloha v rámci rozvoje dopravy, vysoká úroveň kontroly a pravidelný monitoring finančních výkazů, vč. stability dosahovaných příjmů, byl přiznán Rating na úrovni A1/Aaa.cz s pozitivním výhledem. Fond byl shledán jako dostatečně

schopný dostát svým finančním závazkům v dlouhodobém časovém horizontu a proto mu byl udělen národní a mezinárodní rating.



## Závěr

Na základě mých studií Státní fond dopravní infrastruktury za uplynulých 11 let své činnosti dosáhl nemalých úspěchů a jeho význam s posouzením k objemu vynaložených finančních prostředků je mimořádný.

Přesto současná krize financování dopravních staveb vyvolává potřebu změny nejen financování samotné infrastruktury, ale také transformaci SFDI, nutnost legislativních změn i úvahy o alternativách financování.

Legislativní procesy související s přípravou a realizací staveb v oblasti dopravní infrastruktury jsou v současné době zdlouhavé. Zatímco v zahraničí postačí k přípravě a realizaci stavby 3 – 4 roky, v českých podmínkách je k tomuto potřeba 6 – 7 let. Nutné je přistoupit ke změnám ve stavebním zákoně a s tím souvisejícím vyvlastňovacím zákoně nebo v procesech posuzování vlivu stavby na životní prostředí (EIA).

V otázce financování je nutné se blíže zabývat také modelem partnerství soukromého a veřejného sektoru – PPP projekty. Financování v oblasti dopravní infrastruktury nabízí dva možné modely. Dnes běžný klasický model vychází z užívané praxe. Investorem bývá stát, který k financování využívá veřejných rozpočtů. Stát provádí výběrová řízení na jednotlivé zakázky samostatně, což umožňuje větší tržní svobodu, ale neumožňuje využít synergii celku dodávky. Oproti tomu tzv. koncesní model je kombinací výše zmíněné spolupráce soukromého a veřejného sektoru. Tento model má určité výhody. Umožňuje jednorázové investiční výdaje rozložit na plynulý dlouhodobý systém plateb koncesionáři a navíc pro veřejný sektor znamená přenést riziko dostupnosti stavby na koncesionáře. Koncesní model tímto nabízí veřejnému sektoru investovat do dopravní infrastruktury mimo deficit veřejného rozpočtu. Tento model tak má oproti klasickému modelu jisté výhody.

V budoucnosti je však také třeba klást větší význam na daňové příjmy. V době, kdy končí příjmy z privatizace, není zcela vhodné spoléhat na příjmy ze státního rozpočtu, proto bych považoval za účelné, aby byl zvýšen podíl z výnosů na spotřební dani z minerálních olejů do rozpočtu SFDI. Současný podíl ve výši 9,1 % je naprosto nevyhovující, a pokud by měly být rozpočtově nahrazeny příjmy z privatizace musel by tento podíl se pohybovat ve výši 50 %.

V současné době je v rámci projektu „Model financování dopravní infrastruktury“ připravován koncept transformace SFDI nebo ŘSD, od kterého se očekává vyšší vnitřní efektivita, lepší možnost dluhového financování splatného z budoucích výnosů nadřazené silniční sítě a zajištění stabilní úrovně financování minimálně v rozsahu nutného kofinancování zdrojů EU v následujících programových obdobích. Připravovaný koncept transformace bude komplexně řešit i další působení SFDI jako celku z pohledu nutné změny zákona č.104/2000 Sb. Předpokládaná doba přípravy a projednání návrhu se jeví v rozmezí 2 – 3 let.

## Použitá literatura

### Odborné knihy:

[1] MELICHAR, Vlastimil; JEŽEK, Jindřich. *Ekonomika podniku - pro kombinovanou formu studia*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2006. ISBN 80-7194-916-7.

[2] CHLAŇ, Alexander; STEJSKAL, Petr. *Tarify a ceny v dopravě pro kombinovanou a prezenční formu studia*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2008. ISBN 978-80-7395-104-7.

### Internetové zdroje

[3] *Kapsh - ITS Solutions* [online]. 1997, 2011 [cit. 2011-04-16]. Kapsch. Dostupné z WWW: <<http://www.kapsch.net/cz/cz/kts/press/Pages/default.aspx>>.

[4] *Operační program Doprava* [online]. 2010 [cit. 2011-05-29]. Legislativa. Dostupné z WWW: <<http://www.opd.cz/cz/Legislativa>>.

[5] *Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. 2011 [cit. 2011-05-29]. Mapy. Dostupné z WWW: <<http://www.rsd.cz/Mapy>>.

[6] *Epravo.cz* [online]. 1999 - 2011 [cit. 2011-10-13]. Zákony. Dostupné z WWW: <<http://www.epravo.cz/top/zakony/pravni-predpisy-eu/smernice-evropskeho-parlamentu-a-rady-201176eu-ze-dne-27-zari-2011-kterou-se-meni-smernice-199962es-o-vyberu-poplatku-za-uzivani-urcitych-pozemnich-komunikaci-tezkymi-nakladnimi-vozidly-1-77813.html>>.

[7] *EUROPA - Lisabonská smlouva* [online]. 2011 [cit. 2011-10-13]. Plné znění smlouvy. Dostupné z WWW: <[http://europa.eu/lisbon\\_treaty/full\\_text/index\\_cs.htm](http://europa.eu/lisbon_treaty/full_text/index_cs.htm)>.

[8] *ASFINAG* [online]. 2011 [cit. 2011-06-13]. Unterwegs . Dostupné z WWW: <<http://www.asfinag.at/unterwegs>>.

### Ostatní zdroje

[9] Bílá kniha Evropské komise: "BÍLÁ KNIHA EVROPSKÉ DOPRAVNÍ POLITIKY PRO ROK 2010: ČAS ROZHODNOUT"; 2001.

[10] Ministerstvo dopravy, Věstník dopravy 26, Praha 2010

[11] Česko. Zákon č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení výnosů některých daní územním samosprávným celkům a některým státním fondům (zákon o rozpočtovém určení daní), jak vyplývá ze změn provedených zákonem č. 492/2000 Sb.. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000. Dostupné z <[www.mvcr.cz](http://www.mvcr.cz)>.

[12] Česko. Zákon č. 104/2000 Sb. o Státním fondu dopravní infrastruktury a o změně zákona č. 171/1991 Sb. , o působnosti orgánů České republiky ve věcech převodů majetku státu na jiné osoby a o Fondu národního majetku České republiky, ve znění pozdějších předpisů . In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000. Dostupné z <<http://www.sfdi.cz>>

- [13] Státní fond dopravní infrastruktury, Výroční zpráva o činnosti a účetní závěrka SFDI za rok 2009, Praha květen, 2010 Dostupné z <<http://www.sfdi.cz>>
- [14] Státní fond dopravní infrastruktury, Výroční zpráva o činnosti a účetní závěrka SFDI za rok 2010, Praha březen, 2011 Dostupné z <<http://www.sfdi.cz>>
- [15] MOTT MACDONALD PRAHA S.R.O. *A2 Výběr realizačního modelu projektu*. Praha, 2007. Průběžná zpráva. Nepublikováno
- [16] B.I.R.T. GROUP. Partnerství veřejného a soukromého sektoru při výstavbě a provozování vybraných pozemních komunikací v České republice. Praha, 2004. Zpráva. Nepublikováno
- [17] MD ČR, SŽDC, s.o., ŘSD ČR, ŘVC ČR a SFDI. *Stav dopravní infrastruktury v České republice k 31. 12. 2005*. Praha, 2006. Zpráva. Nepublikováno
- [18] SBP CONSULT S.R.O. Rozvoj dopravních sítí v České republice do roku 2010 s výhledem do roku 2015 Studie.
- [19] Ministerstvo pro místní rozvoj. *Projekty PPP v oblasti Fondu soudržnosti*. Praha, 2005. Dostupné z <<http://www.mmr.cz>>
- [20] MOTT MACDONALD PRAHA S.R.O. *A2 Výběr realizačního modelu projektu*. Praha, 2007. Průběžná zpráva. Nepublikováno
- [21] Magazín společnosti pro rozvoj silniční dopravy v ČR; Silniční síť základ civilizace a prosperity. Podzim 2011. Praha.
- [22] Česko. Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2006. Dostupné z <<http://www.sagit.cz>>

## Seznam tabulek

Tab. č. 1: Vývoj zdrojů financování 2004 – 2010 (v mld. Kč) .....	20
Tab. č. 2: Vývoj příjmů z časového zpoplatnění 2004 – 2010 (v mld. Kč) .....	21
Tab. č. 3: Vývoj příjmů z výkonového zpoplatnění 2004 – 2010 (v mld. Kč).....	23
Tab. č. 4: Vývoj příjmů ze silniční daně 2004 – 2010 (v mld. Kč).....	26
Tab. č. 5: Vývoj příjmů z podílu na spotřební dani 2004 – 2010 (v mld. Kč) .....	28
Tab. č. 6: Vývoj příjmů z OP Doprava 2004 – 2010 (v mld. Kč) .....	29
Tab. č. 7: Vývoj příjmů ze státního příspěvku 2004 – 2010 (v mld. Kč).....	31
Tab. č. 8: Vývoj příjmů od EIB 2004 – 2010 (v mld. Kč) .....	32
Tab. č. 9: Vývoj příjmů z privatizace a dividend 2004 – 2010 (v mld. Kč).....	33
Tab. č. 10: Výdaje na DI v rozdělení dle segmentů (v mld. Kč).....	34
Tab. č. 11: Výdaje dle objemově nejvýznamějších příjemců (v tis. Kč).....	43
Tab. č. 12: Členění zdrojů dle nejvýznamnějších příjemců pro rok 2012.....	43
Tab. č. 13: Střednědobý výhled 2013 - 2014.....	44

## Seznam obrázků

Obr. č. 1: Charakteristika financování DI v ČR .....	12
Obr. č. 2: Vývoj zdrojů financování 2004 – 2010 (v mld. Kč) .....	20
Obr. č. 3: Vývoj příjmů z časového zpoplatnění 2004 – 2010 (v mld. Kč) .....	22
Obr. č. 4: Vývoj příjmů z výkonového zpoplatnění 2004 – 2010 (v mld. Kč).....	24
Obr. č. 5: Vývoj příjmů ze silniční daně 2004 – 2010 (v mld. Kč).....	26
Obr. č. 6: Vývoj příjmů z podílu na spotřební dani 2004 – 2010 (v mld. Kč) .....	28
Obr. č. 7: Vývoj příjmů z OP Doprava 2004 – 2010 (v mld. Kč) .....	30
Obr. č. 8: Vývoj příjmů ze státního příspěvku 2004 – 2010 (v mld. Kč).....	31
Obr. č. 9: Vývoj příjmů z úvěru EIB 2004 – 2010 (v mld. Kč) .....	32
Obr. č. 10: Vývoj příjmů z privatizace a dividend 2004 – 2010 (v mld. Kč).....	33
Obr. č. 11: Výdaje na DI dle segmentů – procentní zastoupení .....	35

## Seznam zkratek

<b>SFDI, Fond</b>	Státní fond dopravní infrastruktury
<b>ŘSD</b>	Ředitelství silnic a dálnic
<b>SŽDC</b>	Správa železniční dopravní cesty
<b>MD</b>	Ministerstvo dopravy
<b>MF</b>	Ministerstvo financí
<b>ČD</b>	České dráhy
<b>ŘVC</b>	Ředitelství vodních cest
<b>EIB</b>	Evropská investiční banka
<b>EU</b>	Evropská unie
<b>PPP</b>	Partnerství veřejného a soukromého sektoru
<b>OPD</b>	Operační program Doprava
<b>BCR</b>	Rentabilita nákladů
<b>CBA</b>	Analýza nákladů a přínosů
<b>CDV</b>	Centrum dopravního výzkumu
<b>CSHS</b>	Český systém hodnocení silnic
<b>ČMZRB</b>	Českomoravská záruční a rozvojová banka
<b>DPH</b>	Daň z přidané hodnoty
<b>EAGGF</b>	Evropský zemědělský podpůrný a záruční fond
<b>ERDF</b>	Evropský fond regionálního rozvoje
<b>ESF</b>	Evropský sociální fond
<b>FIFG</b>	Finanční nástroj pro podporu rybolovu
<b>HDM-4</b>	Highway Design and Maintenance Model

<b>HDP</b>	Hrubý domácí produkt
<b>HSS</b>	Hospodářská a sociální soudržnost
<b>ISPROFIN</b>	Informační systém programového financování
<b>ISPROFOND</b>	Informační systém programového financování Fondu
<b>SD</b>	Spotřební daň
<b>SPV</b>	Special Purpose Vehicle
<b>DI</b>	Dopravní infrastruktura



## **Seznam příloh**

Příloha č. 1: norma ČSN EN ISO 9001:2001

Příloha č. 2: mezinárodní rating A1/Aaa.cz

Příloha č. 3: mapa ČR – dopravní akce SŽDC

Příloha č. 4: mapa ČR – dopravní akce ŘSD

Příloha č. 5: mapa Pardubického kraje



**CQS - Sdružení pro certifikaci systémů jakosti**  
**Pod Lisem 129, 171 02 Praha 8 - Troja**  
**Česká republika**

CQS je certifikačním orgánem, akreditovaným podle normy ČSN EN ISO/IEC 17021:2007 Českým institutem pro akreditaci, o.p.s. pod registračním číslem 3029 pro certifikaci systémů jakosti



# CERTIFIKÁT

číslo: CQS 2173/2009

CQS - Sdružení pro certifikaci systémů jakosti  
na základě kladného výsledku certifikačního auditu  
prohlašuje, že systém managementu jakosti

**Státní fond dopravní infrastruktury**  
**Sokolovská 278, 180 44 Praha 9, Česká republika**

byl prověřen a shledán v souladu s požadavky

**ČSN EN ISO 9001 : 2009**

Tento certifikát platí pro procesy:

- Financování výstavby, modernizace, oprav a údržby silnic a dálnic
- Poskytování příspěvků na výstavbu a modernizaci průjezdných úseků silnic a dálnic
- Financování výstavby, modernizace, oprav a údržby celostátních a regionálních drah
- Financování výstavby a modernizace dopravně významných vnitrozemských vodních cest
- Úhrada splátek úvěrů a úroků z úvěrů a dalších výdajů spojených se zajištěním dluhové služby
- Poskytování příspěvků na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na výstavbu, modernizaci a opravy silnic a dálnic, dopravně významných vodních cest a staveb celostátních a regionálních drah
- Poskytování příspěvků pro naplňování programů zaměřených ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace
  - Poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek
- Financování nákladů na zavedení a provozování systému elektronického mýtného

•••••

Platnost certifikátu omezena do: 30. 06. 2012  
Rozhodnutí o certifikaci: 30. 06. 2009  
Datum vydání: 30. 06. 2009  
Datum udělení prvního certifikátu: 11. 08. 2008

  
Ing. Jana Olšanská  
Vedoucí certifikačního orgánu



Členové CQS\*:

Elektrotechnický zkušební ústav, s.p., Fyzikálně technický zkušební ústav, s.p., Institut pro testování a certifikaci, a.s., Strojírenský zkušební ústav, s.p., Technický a zkušební ústav stavební Praha, s.p., Technický a zkušební ústav stavební Praha, s.p. – odstěpný závod – ZÚLP, Textilní zkušební ústav, s.p.

\* Seznam členů CQS platný v době vydání certifikátu. Aktuální seznam je k dispozici na [www.cqs.cz](http://www.cqs.cz).

№ 0169/2

# Moody's Investors Service

PŘÍZNÁVÁ INSTITUCI

## Státní fond dopravní infrastruktury

MOODY'S RATING:

*A1 / Aaa.cz*

V Praze dne 12. května 2011



vedoucí analytik  
MOODY'S INVESTORS SERVICE LIMITED



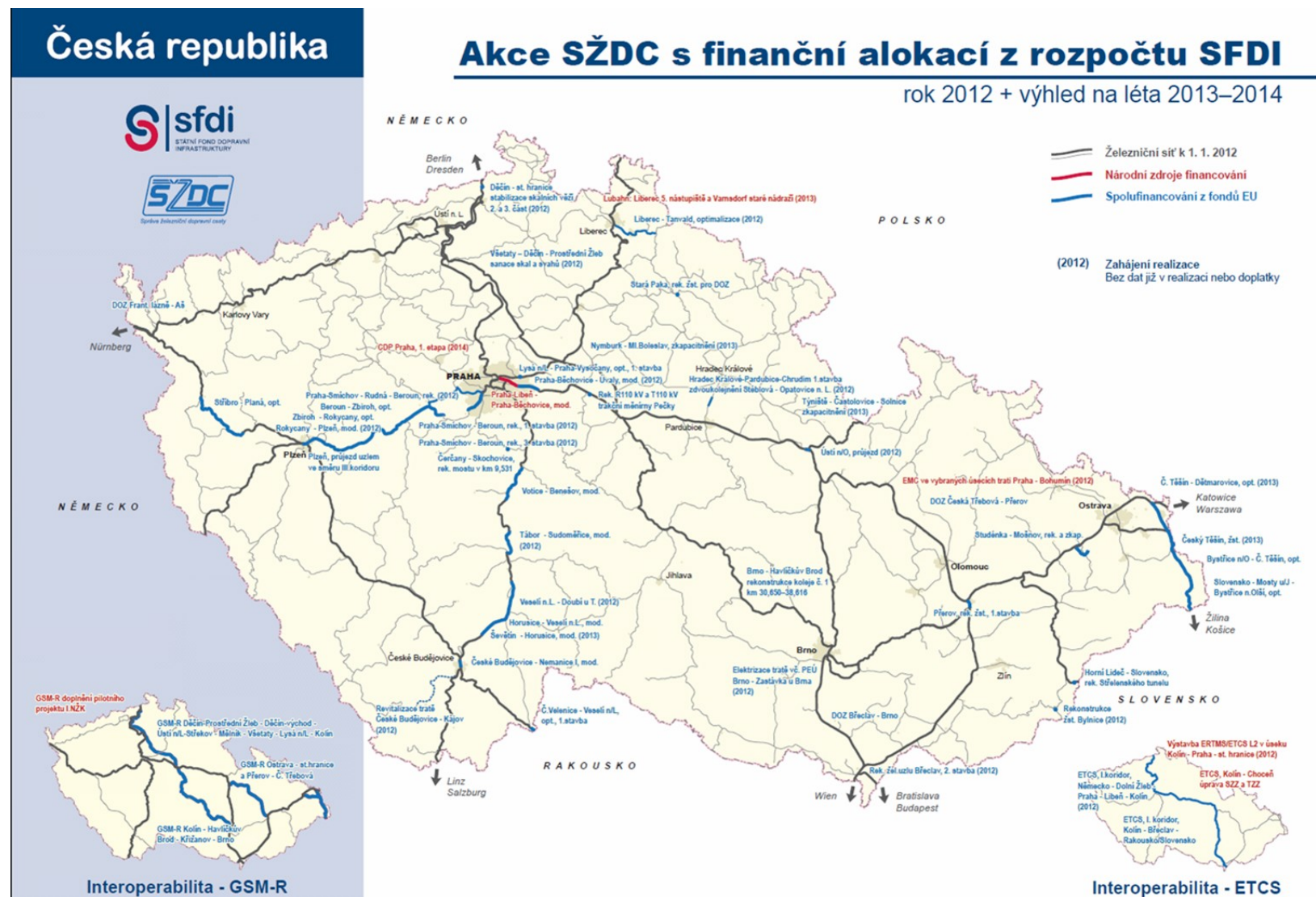
ředitel organizační složky  
MOODY'S INVESTORS SERVICE LIMITED

**Moody's**  
INVESTORS SERVICE

*Rating udělený výše je platný ke dni udělení.  
Tento raiting však může být na základě různých  
událostí změněn nebo ukončen.*



Příloha č. 4: Mapa ČR – dopravní akce SŽDC



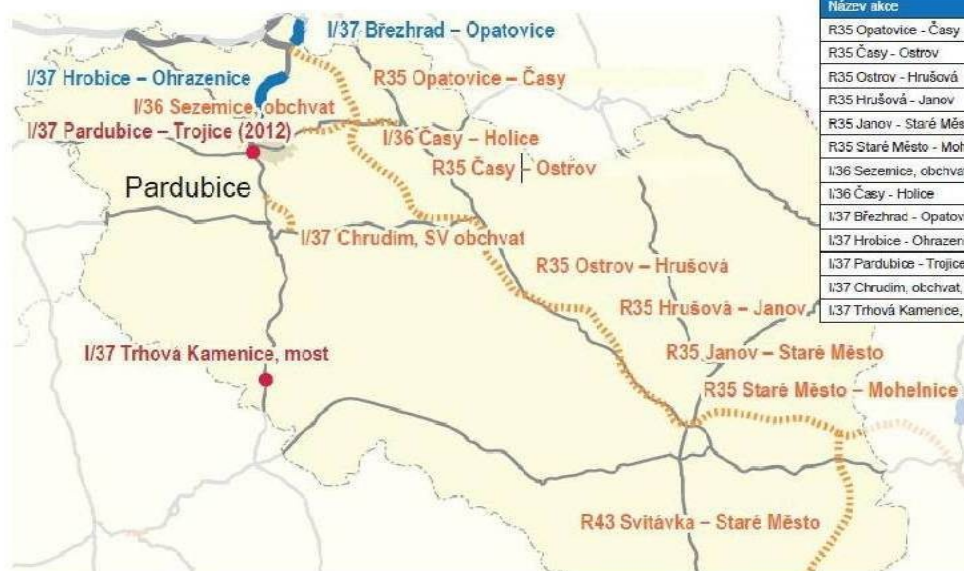
Zdroj: SFDI, interní materiál

# Pardubický kraj

-  Síť silnic a dálnic k 1. 1. 2012
-  Národní zdroje financování
-  Spolufinancování z prostředků EU
-  Náhradní projekty OPD I
-  Financování přípravy akcí v roce 2012

2012 Zahájení výstavby

Přidělené prostředky pro rok 2012 (v tis. Kč)



Název akce	Příprava z GP	Národní zdroje	EU zdroje	Cellkem
R35 Opatovice - Časy	84 000	0	0	84 000
R35 Časy - Ostrov	84 000	0	0	84 000
R35 Ostrov - Hrušová	19 000	0	0	19 000
R35 Hrušová - Janov	19 000	0	0	19 000
R35 Janov - Staré Město	19 000	0	0	19 000
R35 Staré Město - Mohelnice	1 000	0	0	1 000
I/36 Sezemice, obchvat	3 000	0	0	3 000
I/36 Časy - Holice	15 000	0	0	15 000
I/37 Březhrad - Opatovice	0	114 461	561 949	706 410
I/37 Hrobice - Ohrázenice	0	1 000	165 524	166 524
I/37 Pardubice - Trojice	0	50 000	0	50 000
I/37 Chrudim, obchvat, SV	33 000	0	0	33 000
I/37 Trhová Kamenice, most	0	85 157	0	85 157