

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Financování silniční infrastruktury v podmínkách ČR

Bc. Šárka Křičenská

Diplomová práce

2015

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2014/2015

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Šárka Kříčenská**
Osobní číslo: **D12685**
Studijní program: **N3708 Dopravní inženýrství a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**
Název tématu: **Financování silniční infrastruktury v podmínkách ČR**
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 silniční infrastruktury ČR
2. Charakteristika financování silniční infrastruktury
3. Analýza současného stavu financování silniční infrastruktury
4. Návrh opatření v oblasti financování silniční infrastruktury ČR
5. Vyhodnocení návrhu na zlepšení financování silniční infrastruktury v podmínkách ČR

Závěr

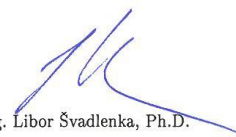
Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí**
Rozsah pracovní zprávy: **50 - 60 stran**
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**
Seznam odborné literatury:
dle pokynů vedoucí práce

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Monika Eisenhammerová**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky
Datum zadání diplomové práce: **28. listopadu 2014**
Termín odevzdání diplomové práce: **22. května 2015**



doc. Ing. Ivo Drahošský, Ph.D.
děkan

L.S.



doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 28. listopadu 2014

Prohlašuji:

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

Byla jsem seznámena 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 15. 5. 2015

Bc. Šárka Kříčenská

Ráda bych poděkovala vedoucí práce Ing. Monice Eisenhammerové za vstřícný přístup a cenné rady při zpracování diplomové práce a dále také Královéhradeckému a Karlovarskému kraji a Správě a údržbě silnic Plzeňského kraje za ochotu a vstřícnost při poskytování materiálů a informací, jež mi byly podkladem pro vypracování analytické části této práce.

ANOTACE

Práce se zaměřuje na otázku financování silniční infrastruktury v podmínkách České republiky. Na teoretická východiska popisující stav a financování silniční infrastruktury dále navazuje část analytická, která se věnuje nejen stavu financování silniční infrastruktury obecně, ale i financování silniční infrastruktury ve vybraných krajích České republiky. V souladu s cílem této práce jsou dále navržena opatření v oblasti financování silniční infrastruktury v podmínkách České republiky a jejich následné zhodnocení.

KLÍČOVÁ SLOVA

financování, silniční infrastruktura, Česká republika, analýza, časové řady

TITLE

Financing of road infrastructure in the Czech Republic

ANNOTATION

The thesis is focused on the financing of the road infrastructure in the Czech Republic. The first part of this thesis is theoretical background describing the status and the funding of a the road infrastructure, then the analytical part is described by conditions of the financing of the road infrastructure in general as well as state funding of a road infrastructure in selected regions of the country. The measures in the financing of the road infrastructure in the Czech Republic conditions and their subsequent evaluation have been proposed in compliance with the aim of the thesis.

KEYWORDS

financing, road infrastructure, the Czech Republic, analysis, time series

OBSAH

ÚVOD	10
1 CHARAKTERISTIKA SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY ČR.....	11
1.1 Pojmy	11
1.1.1 Infrastruktura.....	11
1.1.2 Dopravní infrastruktura.....	12
1.1.3 Dopravní cesta.....	12
1.2 Silniční infrastruktura.....	13
1.2.1 Pozemní komunikace – EU.....	14
1.2.2 Pozemní komunikace – ČR.....	14
1.2.3 Správa pozemních komunikací	17
1.3 Prameny práva k pozemním komunikacím.....	17
1.3.1 Prameny práva ČR	17
1.3.2 Mezinárodní spolupráce.....	17
1.4 Vývoj, současnost, budoucnost silniční infrastruktury	18
1.4.1 Vývoj od počátku 90. let 20. století do současnosti	18
1.4.2 Současný stav	23
1.4.3 Výhled do budoucna	24
2 CHARAKTERISTIKA FINANCOVÁNÍ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY.....	27
2.1 Charakteristika financování	27
2.1.1 Financování dopravní infrastruktury.....	27
2.1.2 Zdroje financování dopravní infrastruktury	28
2.1.3 Zdroje financování silniční infrastruktury.....	29
2.2 Veřejné zdroje.....	29
2.2.1 Státní rozpočet.....	30
2.2.2 Rozpočty územních samosprávných celků	30
2.2.3 Státní fond dopravní infrastruktury.....	31
2.3 Evropské zdroje.....	34
2.3.1 Předvstupní zdroje.....	35
2.3.2 Fondy a programy EU.....	35
2.3.3 Operační programy EU	36
2.3.4 EIB	40
2.4 Alternativní zdroje	40
2.4.1 Šedé (stínové) mýto.....	40
2.4.2 Public Private Partnership.....	41
2.4.3 Ostatní formy spolupráce veřejného a soukromého sektoru	42

2.5	System financování	42
3	ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU FINANCOVÁNÍ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY ...	45
3.1	Metody analýzy	45
3.1.1	Analýza časových řad	46
3.1.2	Korelace časových řad	46
3.2	Analýza výdajů	49
3.2.1	Výdaje na silniční infrastrukturu.....	49
3.2.2	Výdaje SFDI na pozemní komunikace.....	51
3.3	Analýza příjmů SFDI	53
3.3.1	Spotřební daň z minerálních olejů.....	54
3.3.2	Silniční daň	54
3.3.3	Časové zpoplatnění	55
3.3.4	Výkonové zpoplatnění	56
3.4	Analýza HDP ČR	57
3.4.1	Vývoj HDP.....	58
3.4.2	Korelační analýza.....	59
3.5	Analýza financování ve vybraných krajích ČR.....	61
3.5.1	Královéhradecký kraj	62
3.5.2	Karlovarský kraj.....	64
3.5.3	Plzeňský kraj	67
3.6	Krajské srovnání	68
3.6.1	Investiční a neinvestiční zdroje	69
3.7	Shrnutí výsledků analýzy	70
4	NÁVRH OPATŘENÍ V OBLASTI FINANCOVÁNÍ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY ČR .	72
4.1	Spotřební daň z minerálních olejů.....	72
4.1.1	Zvýšení podílu pro SFDI.....	73
4.1.2	Zvýšení podílu pro kraje	73
4.2	Silniční daň	73
4.2.1	Prameny práva daně silniční	75
4.2.2	Formulář priznání k dani silniční	76
4.2.3	Zálohy	76
4.3	Partnerství soukromého a veřejného sektoru formou PPP	77
4.3.1	Prameny práva a politická podpora PPP	78
4.3.2	Metodika a poradní orgán PPP.....	79
5	VYHODNOCENÍ NÁVRHU NA ZLEPŠENÍ FINANCOVÁNÍ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY V PODMÍNKÁCH ČR	81
5.1	Spotřební daň z minerálních olejů.....	81

5.1.1	Zvýšení podílu pro SFDI.....	81
5.1.2	Zvýšení podílu pro kraje	84
5.2	Silniční daň	86
5.2.1	Prameny práva daně silniční	86
5.2.2	Formulář přiznání k dani silniční	87
5.2.3	Zálohy	88
5.3	Partnerství soukromého a veřejného sektoru formou PPP	89
5.3.1	Prameny práva a politická podpora PPP	90
5.3.2	Metodika a poradní orgán PPP.....	90
5.3.3	Obecné zhodnocení PPP	91
	ZÁVĚR.....	93
	POUŽITÁ LITERATURA.....	95
	SEZNAM TABULEK.....	104
	SEZNAM OBRÁZKŮ	106
	SEZNAM ZKRATEK.....	107
	SEZNAM PŘÍLOH.....	109

ÚVOD

Česká republika disponuje vysokou hustotou silniční sítě a díky své poloze je považována za tranzitní zem, jejíž silniční infrastruktura je vysoce zatěžována a jejíž technický stav je v mnoha případech velmi diskutabilní. Česká republika se však nepotýká jen s problémem špatného technického stavu současné silniční infrastruktury, avšak stále se také diskutuje i o nedobudované páteřní silniční síti a celkovém podfinancování silniční infrastruktury.

Tato fakta je nutno brát na zřetel, neboť se v návaznosti na ně vznáší otázka právě financování silniční infrastruktury. Ta se ovšem dotýká nejen výstavby, pro niž je charakteristická její dlouhodobost a vysoké investiční náklady, ale i její údržby a opravy tak, aby nedocházelo ke zhoršování technického stavu současné silniční infrastruktury a tím i k postupnému znehodnocování již vynaložených investic.

V tomto ohledu bude nutné zabezpečit důmyslné rozdělení dostupných finančních prostředků mezi potřeby investiční a neinvestiční, které by tak měly být vyvážené a podložené podrobnou analýzou. Zde je poté pochopitelné, že budou kolidovat požadavky rozvoje silniční infrastruktury s požadavky na opravy a údržbu silniční infrastruktury.

V současné době je financování silniční infrastruktury však problematickou a stále diskutovanou oblastí, neboť nestačí jen hledat samotné finanční prostředky, ale je také nezbytně nutné hledat i mechanismy, jak tyto finanční prostředky čerpat a dále pak přerozdělovat mezi vlastníky pozemních komunikací.

K financování silniční infrastruktury se v České republice využívají veřejné zdroje a dále pak zejména evropské fondy. Často se dále hovoří o tzv. „sedém“ mýtu či Public Private Partnership, jako možné alternativní formy financování, s nimiž má prozatím Česká republika mizivé zkušenosti. Ty lze chápat jako zdroj financování s vysokým potenciálem do budoucna v případě, bude-li pro ně vytvořeno vhodné prostředí pro jejich implementaci.

Co ovšem financování v oblasti silniční, potažmo celé dopravní infrastruktury sužuje je napjatá situace ve veřejných rozpočtech. Ta podněcuje k tomu, aby byly dále hledány nejen další možné zdroje financování, ale dále také tato situace vede k hledání možností, jakými by bylo možné zefektivnit zdroje stávající. Tato skutečnost je chápána v kontextu této práce jako velmi významná, neboť právě na ní bude navázáno v návrhové části.

Tato diplomová práce se tedy zaměřuje na otázku financování silniční infrastruktury v podmínkách České republiky a jejím cílem je navrhnout taková opatření, pomocí níž by došlo ke zlepšení situace v oblasti financování silniční infrastruktury v České republice.

1 CHARAKTERISTIKA SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY ČR

První kapitola této práce zahrnuje souhrnné informace o silniční infrastruktuře České republiky (ČR), přičemž mimo definované pojmy vymezené v začátku této kapitoly se její značná část věnuje zákonu č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Zmíněný zákon je pro tuto práci důležitý z hlediska kategorizace pozemních komunikací, s čímž souvisí i vymezení jejich vlastnictví a správa. Druhá část kapitoly je věnována vývoji silničního hospodářství ve vybraných oblastech od 90. let 20. století do současnosti, na který navazuje popis současného stavu dálniční a silniční sítě ČR. Změnám v oblasti politiky transevropských dopravních sítí, jež přijala Evropská unie (EU) s nařízením č. 1315/2013, a jejich dopadu je věnován konec kapitoly.

1.1 Pojmy

V první podkapitole jsou vymezeny vybrané základních pojmy. Mezi klíčové pojmy je zařazen pojem infrastruktura obecně, dopravní infrastruktura a v neposlední řadě také pojem dopravní cesta.

1.1.1 *Infrastruktura*

Pojem infrastruktura je v odborné publikaci autora Pearce a kol. [1, s. 140] chápána tak, že se infrastrukturou rozumí: „*Strukturální prvky každé ekonomiky, které usnadňují tok statků a služeb mezi kupujícími a prodávajícími*“. Příkladem takovýchto prvků mohou být komunikace a doprava, tedy silnice, železnice, přístavy, letiště, popřípadě telefonní spojení apod. Dále se také může jednat i o bytovou výstavbu, kanalizaci či rozvod elektřiny aj. Poskytovateli těchto uvedených materiálních prvků bývají veřejné instituce, pravidlem to však není, a dále jsou tyto prvky mnohdy pokládány jako nepostradatelné podmínky ekonomického rozmachu. [1]

Další odborná publikace [2, s. 227] vymezuje pojem infrastruktura jako „*soubor podmínek, které zabezpečují fungování ekonomiky. Infrastruktura se definuje také jako „společenský režijní kapitál“ a zahrnuje i nezbytné investice do odvětví, podmiňujících ekonomický rozvoj*“. Takovéto investice jsou v převážné míře nedělitelné a jejich realizace je účinná, podílí se na nich veřejné prostředky, nebo jsou tyto investice přinejmenším pod veřejnou kontrolou. [2]

Infrastruktura zahrnuje několik oblastí, a to:

- **technickou infrastrukturu** (doprava, energetika, spoje a informační systémy, vodní hospodářství, odpadové hospodářství, ekologické služby apod.);

- **sociální infrastrukturu** (zdravotnictví, školství, tělovýchova, kultura, bydlení, obchodní sítě a sítě veřejné správy);
- **ekonomickou infrastrukturu** (sít' finančních, bankovních a pojišťovacích služeb);
- popřípadě i variantu **sociálně-ekonomické infrastruktury**, kde dochází ke vměšování jak do sociální oblasti, tak i ekonomické oblasti (např. veřejná správa). [2]

Pokud by se na infrastrukturu nahlíželo z pohledu celonárodního hospodářství, poté by se infrastruktura dělila na:

- **výrobní infrastrukturu** (zařízení průmyslu, zemědělství, dopravy, spojů, energetiky, skladového hospodářství aj.)
- a **nevýrobní infrastrukturu** (zařízení sociální, zdravotnické, vzdělávací, kulturní a sportovní). [3]

1.1.2 Dopravní infrastruktura

Důležitým pojmem, který je nutno vymezit v začátku této práce, je dopravní infrastruktura. Pojem dopravní infrastruktura vymezuje studijní opora autorů Chlaň a Eisenhammerová [3, s. 13] tak, že dopravní infrastruktura „*představuje systém železničních, silničních, vodních, leteckých a potrubních sítí, které tvoří dopravní cesty a zařízení těchto cest, umožňující na nich provoz, včetně stanic, přístavů, seřadišť a překladišť apod.*“. Pro dopravní infrastrukturu je dále charakteristická zejména její nákladná a dlouhodobá výstavba. [3]

Autor Freimann [4, s. 44] definuje pojem dopravní infrastruktura ve své publikaci takto:

- z hlediska ekonomické analýzy jako „*soubor dopravních sítí, jejich vybavení nejrůznějšími stavbami a zařízeními, a dopravních prostředků, jež se na síti pohybují*“;
- z hlediska problematiky výstavby jako „*soubor dopravních sítí a jejich vybavení (důraz na stabilní, pevný charakter těchto prvků)*“.

V návaznosti na výše uvedené definice lze konstatovat, že silniční infrastruktura je jednou z podmnožin dopravní infrastruktury, avšak společně s železniční infrastrukturou, infrastrukturou vodní dopravy, letecké dopravy, potrubní dopravy a v podstatě i kosmické dopravy tvoří celek nazývaný dopravní infrastruktura.

1.1.3 Dopravní cesta

Od pojmu dopravní infrastruktura je nutno oddělit pojem dopravní cesta. Dopravní infrastruktura je nadřazeným a také širším pojmem ve vztahu k pojmu dopravní cesta, neboť

se dopravní infrastruktura dle autora Freimanna [4] dělí do dvou částí, a to na vlastní dopravní cestu a komerční vybavení.

Dopravní cesta je charakterizována tak, že je oddělená od přepravy, tvoří ji síť pozemních komunikací a v neposlední řadě je chápána jako tzv. smíšený veřejný statek, který je zároveň statkem kolektivní spotřeby. Smíšený veřejný statek je charakterizován dělitelnou kvantitou, tj. stanovením podílu jednotlivce na spotřebě takového statku, a nedělitelnou kvalitou (standardem), tedy stejnou (běžnou) úrovní kvality pro všechny uživatele takového statku. Smíšené veřejné statky jsou také spjaty s tzv. jevem přetížení, při němž s rostoucí spotřebou veřejného statku a překročením určité hranice kvantity bude klesat jeho kvalita pro všechny uživatele. Řešením, jak tento jev omezovat, jsou uživatelské poplatky, které jsou cenami za spotřebu měrných jednotek smíšeného veřejného statku. Jelikož se o výši uživatelských poplatků nerozhoduje na trhu, jedná se rovněž i o tzv. modifikovanou cenu. [4] [5]

1.2 Silniční infrastruktura

Silniční infrastruktura je odbornou publikací definována jako veškerá infrastruktura potřebná pro motorovou dopravu, zahrnující oblast bezpečnosti silničního provozu a prvky hlukové ochrany. Dále se zde zahrnuje i prostor na okraji vozovky, který lze použít pro parkování. [6]

Dle legislativy EU, tedy dle Nařízení č. 851 ze dne 9. června 2006, kterým se stanoví obsah jednotlivých položek účtové osnovy uvedené v příloze I nařízení Rady (EHS) č. 1108/70 [7], se silniční infrastruktura sestává z níže uvedených položek:

- pozemky;
- silniční tělesa (např. zářezy, násypy, odvodňovací zařízení atd.) zahrnující podpůrné a zpevňující stavby;
- vozovky a pomocná díla (vrstvy vozovek zahrnující izolace proti vodě, krajnice, střední dělicí pruhy, odvodňovací zařízení a dále se také jedná o odstavné plochy sloužící porouchaným vozidlům, odpočívadla, parkoviště na otevřené komunikaci a parkoviště v zastavěných oblastech na veřejných pozemcích, bezpečnostní zařízení atd.);
- inženýrské stavby (např. mosty, podjezdy, nadjezdy, tunely atd.);
- úrovňová křížení;
- dopravní značení;
- signalizační, telekomunikační a osvětlovací zařízení;

- zařízení sloužící k výběru mýtného;
- parkovací hodiny;
- objekty silniční správy.

1.2.1 Pozemní komunikace – EU

V evropských zemích jsou dle odborné publikace Heike Link a kol. [6] rozlišovány dvě hlavní klasifikace (1 a 2) silnic.

Klasifikace 1 rozděluje silnice na:

- meziměstské silnice
- městské silnice.

Klasifikace 2 rozděluje silnice na:

- vysoce klasifikované silnice (dálnice a rychlostní silnice),
- středně klasifikované silnice (hlavní a vedlejší silnice),
- nízko klasifikované silnice (okresní a obecní silnice). [6]

1.2.2 Pozemní komunikace – ČR

Důležitým zákonem vztahujícím se k pozemním komunikacím v ČR je zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon se mimo zařazování náležitých předpisů EU zabývá úpravou kategorizace pozemních komunikací, potažmo také i jejich stavbou, podmínek jejich užívání a také jejich ochranou. Dále se zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů zabývá úpravou práv a povinností vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů, a zahrnuje i úpravu výkonu státní správy příslušnými silničními správními úřady. [8]

V rámci tohoto zákona se tedy pozemní komunikace chápe jako dopravní cesta, která je stanovena k užití silničními vozidly, jinými vozidly a chodci, a dále také zahrnující pevná zařízení, která jsou nutná pro zajištění nejen tohoto užití, avšak také jeho bezpečnosti. [8]

Pozemní komunikace jsou výše uvedeným zákonem kategorizovány na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace. [8]

Dálnice

Pojem dálnice vymezuje zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů [8] takto: „*Dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnňových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy.*“

Dálnice je pozemní komunikací vysoké technické úrovně pro rychlou motorovou silniční dopravu (nákladní a osobní) propojující významná vnitrostátní a zahraniční centra. Dálnice jsou tedy určené výlučně pro silniční motorová vozidla, která se pohybují rychlostí vyšší než 80 km/h. V porovnání s běžným typem silnice je na dálnici vyšší bezpečnost provozu a také i vyšší povolená rychlost jízdy. V současné době je užívání dálnic časově a výkonově zpoplatněno. Vlastníkem dálnic, stejně tak jako silnic I. třídy, je stát a pověřeným orgánem ve výkonu vlastnického práva je Ministerstvo dopravy ČR (MD ČR). [9] [10]

Dálnici tvoří minimálně dva jízdní pruhy v obou směrech jízdy a oddělení těchto směrů je zajištěno středním dělicím pásem. Jejich trasy jsou vedeny výlučně mimo obydlená místa. Napojení takovýchto míst na dálnice je poté řešeno přípojkami, jejichž trasy vyústí na dálnici. Dálniční výstavby tak umožňují v mnoha případech zkracovat přepravní vzdálenosti a výrazným způsobem odlehčují zatížení městských komunikací či emisí škodlivých látek. [9]

Silnice

V rámci uvedeného zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů se silnice chápe jako veřejně přístupná pozemní komunikace, která je stanovena k užití silničními vozidly, jinými vozidly a chodci. [8]

V podstatě se tedy jedná o pozemní komunikace se zpevněným jízdním pásem, umožňujícím trvalou, bezpečnou a plynulou dopravu, a to za jakéhokoliv počasí. Mezi základní požadavky na silniční síť, jež mají rozhodující vliv na provozní náklady silniční dopravy, se řadí trvalá sjízdnost, bezpečnost a plynulost. [9]

Silnice se dělí dle mnohých hledisek, a to např.:

- **dle dopravního významu:** silnice I., II. a III. třídy;
- **dle funkčního významu:** dálnice, silnice – hlavní síť, základní síť, doplňkové síť;
- **dle převažujícího účelového určení:** silnice mezinárodní, dálkové, rychlostní, výpadekové, okružní, rekreační;
- **dle vymezené přístupnosti:** silnice veřejné a neveřejné;
- **dle rozestupu dopravních směrů:** silnice směrově rozdělené a nerozdělené;
- **dle počtu jízdních pruhů:** silnice jednopruhové, dvoupruhové atd. [9]

Jak je patrné z výše uvedeného textu, silnice se mohou rozdělovat dle mnohých hledisek, avšak tím nejvýznamnější hlediskem je dělení dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů dle svého určení a dopravního

významu. Dle tohoto členění se silnice rozdělují do několika tříd, od kterých se také odvíjí jejich vlastnictví a správa. [8]

Dělení silnic dle svého určení a dopravního významu do tří tříd viz níže.

- **Silnice I. třídy** – jsou stanovené především pro dálkovou a mezistátní dopravu a jejich vlastníkem je, podobně jako v případě dálnic, stát, ovšem výkonem vlastnického práva je pověřeno MD ČR. Některé silnice I. třídy mohou být vystavěny jako tzv. rychlostní silnice.
- **Silnice II. třídy** – jsou stanovené pro meziokresní dopravu a jejich vlastníkem je příslušný kraj, na jehož území se tento typ pozemních komunikací nachází.
- **Silnice III. třídy** – jsou, stejně tak jako silnice II. třídy, ve vlastnictví příslušného kraje, na jehož území se tento typ pozemních komunikací nachází. Účelem silnic III. třídy je vzájemné spojování obcí či jejich napojení na ostatní pozemní komunikace. [8] [10] [11]

Místní komunikace

Místní komunikace je další kategorií pozemních komunikací, jejíž přesnou definici vymezuje zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Podobně jako jsou silnice, tak i místní komunikace je veřejně přístupnou pozemní komunikací. Účelem místní komunikace je v převážné míře místní doprava na území obce. Místní komunikace může mít nezpevněný povrch a může se tedy jednat i o prašnou, nezpevněnou pozemní komunikaci. Místní komunikace může být také postavena jako tzv. rychlostní místní komunikace. [8] [11]

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů dále rozděluje místní komunikace do čtyř tříd, a to dle dopravního významu, určení a stavebně-technického vybavení. [8]

Účelová komunikace

Účelová komunikace slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo k jejich spojení s ostatními pozemními komunikacemi. Dále mohou účelové komunikace sloužit k obhospodařování zemědělských či lesních pozemků. Patrným rozdílem oproti výše uvedeným kategoriím pozemních komunikací je ten fakt, že výše uvedené pozemní komunikace jsou veřejně přístupné. V případě účelových komunikací, jak tedy uvádí zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, tomu tak být nemusí. Může se tedy jednat jak o veřejně přístupnou účelovou komunikaci, tak i o veřejně nepřístupnou účelovou komunikaci (např. areál firmy). Vlastníkem účelové komunikace může být jak fyzická, tak právnická osoba. [8] [10] [11]

Komunikace s mezinárodním významem

Posledním uvedeným typem silnic jsou pozemní komunikace s mezinárodním provozem (na základě Dohody AGR). V ČR je tento typ silnic veden jak po dálnicích, tak po silnicích I. třídy. [10]

1.2.3 Správa pozemních komunikací

V rámci dálniční sítě a sítě silnic I. třídy vykonává správu těchto pozemních komunikací Ředitelství silnic a dálnic České republiky (ŘSD ČR). O správu silnic II. a III. třídy se stará příslušný kraj, na jehož prostranství se tento typ pozemních komunikací nachází, a to prostřednictvím organizace Správa a údržba silnic. V rámci místních komunikací se správou zabývají příkladně organizace Technická správa komunikací či Technické služby města (popř. pověřená firma na základě smlouvy s obcí), na jejímž prostranství se místní pozemní komunikace nacházejí. V případě účelových komunikací může být správcem těchto pozemních komunikací jak firma, kterou si může najmout vlastník, tak i sama fyzická nebo právnická osoba. [10]

1.3 Prameny práva k pozemním komunikacím

Tato podkapitola je rozdělena do dvou částí, přičemž první část představuje určitý přehled pramenů práva ČR vztahující se k pozemním komunikacím a druhá část zmiňuje mezinárodní spolupráci v oblasti pozemních komunikací.

1.3.1 Prameny práva ČR

Přehled vybraných pramenů práva, které se v rámci ČR vztahují k problematice pozemních komunikací, je uveden v příloze A. Ten byl zpracován na základě dokumentu Ministerstva vnitra ČR (MV ČR) [12] a dle dostupných informací na webových stránkách MD ČR [13].

1.3.2 Mezinárodní spolupráce

Mezinárodní spolupráce probíhá prostřednictvím mnohostranných či dvoustranných smluv (dohod). Zastřešujícím orgánem mezinárodní spolupráce je MD ČR, které v této oblasti spolupracuje s Ministerstvem zahraničních věcí ČR. [14]

V dokumentu MD ČR [15] jsou mnohostranné mezinárodní smlouvy rozdělené do několika oblastí. V oblasti pozemních komunikací se mimo jiného může jednat například o tuto mnohostrannou smlouvu: „*Smlouva mezi Českou republikou, Polskou republikou a Spolkovou republikou Německo o výstavbě silničního spojení v Euroregionu Nisa v prostoru*

mezi městy Hrádek nad Nisou v České republice, Bogatynia v Polské republice a Zittau ve Spolkové republice Německo (Žitava, 5. 4. 2004) (37/2006 Sb. m. s.)“ [15].

V oblasti silniční dopravy se dle dokumentu MD ČR [15] jedná o tyto významné (vybrané) mnohostranné smlouvy:

- „*Deklarace o výstavbě hlavních silnic s mezinárodním provozem – Ženeva, 16. 09. 1950 (32/1973 Sb.).*“
- „*Evropská dohoda o hlavních silnicích s mezinárodním provozem /AGR/ - Ženeva, 15. 11. 1975 (čá 26/1987 Sb.).*“

Oblast dvoustranných mezinárodních smluv (dohod) se týká sousedních států ČR, tedy Spolkové republiky Německo, Polské republiky, Rakouské republiky a Slovenské republiky, s nimiž ČR tyto dvoustranné mezinárodní smlouvy (dohody) v oblasti pozemních komunikací uzavřela. Zde se jedná zejména o napojení budovaných silnic a dálnic (dále např. mostů) na síť pozemních komunikací uvedených států. [14]

1.4 Vývoj, současnost, budoucnost silniční infrastruktury

Vývoj silničního hospodářství od 90. let 20. století do současnosti (výjimkou je zmínění koncepce z 60 let. 20. století), je rozdělen do několika oblastí, a to na oblast vývoje pozemních komunikací, institucí, zpoplatnění, pramenů práva a nakonec i významných dokumentů, jejichž tabulka je uvedena v příloze B této práce. Významnou součástí této podkapitoly je popis aktuálního stavu silniční a dálniční sítě v ČR, na který dále navazuje perspektiva v oblasti rozvoje silniční infrastruktury z pohledu ČR i EU.

1.4.1 Vývoj od počátku 90. let 20. století do současnosti

Vývoj silničního hospodářství je v rámci této podkapitoly zaznamenán od 90. let 20. století do současnosti, přičemž v rámci přehlednosti byl tento vývoj rozdělen do několika oblastí. V úvodu je zmíněn vývoj pozemních komunikací z hlediska srovnání koncepce z r. 1963 se stavem dálniční sítě v r. 2000. Dále je uveden vývoj dotčených institucí silničního hospodářství a zpoplatnění pozemních komunikací a závěr je věnován vývoji pramenů práva a významných dokumentů.

Pozemní komunikace

ČR, která leží uprostřed Evropy, disponuje výhodnou polohou a nadprůměrnou hustotou dopravní sítě (k 1. 1. 2013 v ČR připadalo na 1 km² 0,7 km silnic). Zároveň neexistuje v rámci ČR region, který by byl dopravně nedostupný. [16] [17]

Vývoj v oblasti pozemních komunikací je znázorněn v následujících třech tabulkách, které jsou rozdělené na rozvoj mezi léty 1994–2001, 2002–2009 a rozvoj od r. 2010 k 1. 1. 2013.

Tabulka 1 znázorňuje přehled vývoje pozemních komunikací v ČR od r. 1994 do r. 2001. Důležitou oblastí jsou dálnice, kde je možné spatřit jejich rozvoj mezi léty 1994 až 2001 o téměř 126 km. Jak je dále patrné, rychlostní komunikace jsou poprvé zmiňovány až od r. 2000. Dále je v tomto období nutné upozornit na fakt, že v roce 1997 došlo ke změně číslování silnic I., II. a III. třídy.

Tabulka 1 Vývoj pozemních komunikací v ČR mezi léty 1994–2001 [v km]

Rok	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Pozem. kom.								
Délka silnic a dálnic celkem	55 922	55 500	55 511	55 394	55 394	55 432	55 410	55 427
z toho: evropská silniční síť typu E	2 607	2 655	2 655	2 655	2 655	2 655	2 596	2 600
Dálnice v provozu	392	414	423	486	499	499	501	518
Rychlostní kom.	–	–	–	–	–	–	299	300
Silnice	55 530	55 086	55 088	54 908	54 895	54 933	54 909	54 909
v tom: silnice I. třídy (+ rychlost. kom. od r. 2000)	6 502	6 459	6 460	6 264	5 993	6 005	6 031	6 090
silnice II. třídy	14 332	14 273	14 270	14 362	14 660	14 686	14 688	14 636
silnice III. třídy	34 696	34 354	34 358	34 283	34 242	34 242	34 190	34 183
Místní komunikace	69 270	66 449	70 520	72 300	–	–	72 300	72 300

Zdroj: MD ČR (Sydos – r. 1999, 2005)

V návaznosti na výše uvedený stav silniční a dálniční sítě mezi léty 1994–2001 je také nutné zmínit záměr z 60. let 20. století. Již v roce 1963 byla schválena na základě usnesení vlády Československé socialistické republiky (ČSSR) č. 286 z 10. dubna 1963 Koncepce dlouhodobého rozvoje silniční sítě a místních komunikací, kde byl stanoven nejen rozsah vybrané silniční sítě, která se dále členila dle dopravní důležitosti (na síť dálnic, hlavních silnic a základní silniční síť), ale poprvé také schválen rozsah a základní směry dálniční sítě v ČSSR v celkovém rozsahu 1 711 km (z toho 1 131 km dálnic na území ČR). [14]

V porovnání výše zmíněné koncepce z r. 1963 (byla-li by tedy stále v platnosti), podle které měla původně dálniční síť dosáhnout 1 131 km na území ČR, a skutečného stavu

dálniční síť v roce 2000, lze konstatovat, že k jejímu naplnění na území ČR by ke konci roku 2000 došlo pouze z cca 44 %. Stále by tedy chybělo téměř 630 km původně plánované dálniční sítě.

Následující tabulka 2 zachycuje vývoj pozemních komunikací od r. 2002 do roku 2009. Zde je patrný další rozvoj dálniční sítě, a to o bezmála 211 km. Tato tabulka již plně obsahuje oblast rychlostních komunikací, ovšem rozvoj této kategorie pozemních komunikací je oproti rozvoji dálniční sítě v tomto období spíše pozvolný.

Tabulka 2 Vývoj pozemních komunikací v ČR mezi léty 2002–2009 [v km]

Rok Pozem. kom.	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Délka silnic a dálnic celkem	55 422	55 447	55 500	55 510	55 585,2	55 595,1	55 653,6	55 718,5
z toho: evropská silniční síť typu E	2 599	2 599	2 601	2 601	2 598,6	2 594,6	2 604,2	2 603,1
Dálnice v provozu	518	518	546	564	633,3	656,6	690,5	728,7
Rychlostní komunikace	305	320	336	322	330,9	354	359,7	370,1
Silnice	54 904	54 929	54 953	54 945	54 951,9	54 938,6	54 963,1	54 989,8
v tom: silnice I. třídy (+ rychlost.kom.)	6 102	6 121	6 156	6 154	6 174,1	6 191,4	6 209,7	6 198,4
silnice II. třídy	14 668	14 667	14 669	14 668	14 659,8	14 642,8	14 592,3	14 622,7
silnice III. třídy	34 134	34 141	34 128	34 124	34 118	34 104,3	34 161,1	34 168,7
Místní komunikace	72 300	72 927	72 927	72 927	74 919	74 919	74 919	74 919

Zdroj: MD ČR (Sydos – r. 2005, 2009)

Následující tabulka 3 znázorňuje vývoj pozemních komunikací od roku 2010 k 1. 1. 2013. Ze zaměření na délku dálniční sítě je patrné, že od roku 2010 k 1. 1. 2013 došlo k rozvoji dálniční sítě pouze o cca 17,3 km. V porovnání s rozvojem dálniční sítě mezi léty 2002–2009, kdy v průměru na 1 rok připadala výstavba dálniční sítě o více než 26 km, je možné konstatovat, že se jedná o její velmi pomalou výstavbu. Rozvoj ostatních typů pozemních komunikací zůstává v tomto vymezeném období téměř neměnný.

Tabulka 3 Vývoj pozemních komunikací v ČR mezi léty 2010–2013 [v km]

Rok	2010	2011	2012	2013 (k 1. 1. 2013)
Pozem. kom.				
Délka silnic a dálnic celkem	55 751,9	55 742,0	55 716,5	55 716,5
z toho: evropská silniční síť typu E	2 635,8	2 634,0	2 634,3	–
Dálnice v provozu	733,9	745,1	751,2	751,2
Rychlostní komunikace	422,3	427,0	442,1	442,1
Silnice	55 018,0	54 996,9	54 965,3	–
v tom: silnice I. třídy (+ rychlost. kom.)	6 254,6	6 254,1	6 250,1	5 807,9 (bez rychlost. kom.)
silnice II. třídy	14 634,8	14 626,2	14 542,9	14 542,9
silnice III. třídy	34 128,6	34 116,6	34 172,3	34 172,3
Místní komunikace	74 919,0	74 919,0	74 919,0	–

Zdroj: MD ČR (Sydos – r. 2012), ŘSD ČR

Instituce

Silniční hospodářství České a Slovenské Federativní Republiky se až do konce r. 1992 dělilo mezi dva resorty, a to mezi Federální ministerstvo dopravy zajišťující výstavbu a správu dálnic (z rozpočtu federace na území ČR) prostřednictvím Ředitelství dálnic Praha a mezi MV ČR zajišťující výstavbu a správu silnic prostřednictvím Správy pro dopravu, přičemž koordinační a některé svodné činnosti Správy pro dopravu zabezpečovala organizace Správa silničního fondu. K 1. 1. 1991 přešla Správa pro dopravu do Ministerstva pro hospodářskou politiku a rozvoj ČR (k 31. 10. 1992 přejmenované na Ministerstvo hospodářství ČR). Další změnu přinesl vznik MD ČR k 8. 12. 1992, na které byl přesunut výkon státní správy pro dálnice a silnice z Ministerstva hospodářství ČR a od 1. 1. 1993 se také jednalo o přesun zřizovací pravomoci k Ředitelství dálnic Praha, Správě silničního fondu (od 1. 1. 1995 nazývané Ředitelství silnic ČR), 7 silničním investorským útvarům a 72 organizacím Správy a údržby silnic. Mezi léty 1996–1997 nastaly další organizační změny, a to když od 1. 11. 1996 vzniklo z Ministerstva hospodářství ČR Ministerstvo dopravy a spojů ČR a od 1. 1. 1997 byla vytvořena státní příspěvková organizace Ředitelství silnic a dálnic ČR. Dále byl od 1. 7. 2000 zřízen Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) a téměř o dva roky později (od 17. 12. 2002) z nedávno zřízeného Ministerstva dopravy a spojů ČR vzniklo opět MD ČR. [14]

Zpoplatnění

Od 1. 1. 1995 bylo zavedeno v ČR časové zpoplatnění užívání dálnic a silnic dálničního typu povinné pro vozidla s nejméně čtyřmi koly (motocyklů se tato povinnost netýkala). Zpoplatněná síť se týkala 579 km dálnic a silnic dálničního typu. Správou časového zpoplatnění bylo postupně pověřeno několik institucí, a to od 1. 1. 1995 Ředitelství silnic ČR, od 1. 1. 1997 ŘSD ČR, od 1. 1. 1999 Ministerstvo financí ČR (MF ČR) a od 1. 1. 2007 SFDI. Systém časového zpoplatnění se i nadále vyvíjel, a to nejen v oblasti nálepek (později tedy dvoudílných kupónů) a jejich cen, ale dále také příkladně i v souvislosti se zavedením výkonového zpoplatnění od 1. 1. 2007, čímž došlo ke zrušení kupónů pro vozidla o celkové hmotnosti nad 12 tun. [14]

Od 1. 1. 2007 byl zpuštěn mikrovltný mýtný systém (technicky zabezpečující realizaci výkonového zpoplatnění) na dálnicích a rychlostních silnicích o celkové délce 939 km, platný pro silniční motorová vozidla o nejméně čtyřech kolech nebo jízdní soupravy, jejichž celková hmotnost je vyšší než 12 tun. Dále se výkonové zpoplatnění rozšiřovalo o nově zprovozněné úseky dálnic a rychlostních silnic a dále i o vybrané silnice I. třídy. Toto rozšíření bylo realizováno k 1. 1. 2008, kdy došlo k rozšíření zpoplatněné sítě o bezmála 225 km, přičemž již od 1. 1. 2009 dosahovala délka zpoplatněné sítě celkem 1 263,4 km. Následně se od 1. 1. 2010 rozšířila povinnost platit elektronické mýtné i na vozidla o hmotnosti nad 3,5 tuny. Sazby mýtného byly určeny dle počtu náprav a dle emisní třídy, později však také dle typu pozemní komunikace (dálnice a rychlostní komunikace, silnice I. třídy) a dle části týdne/dne, respektive sazba mýtného v pátek od 15:00 do 20:00 hod. a sazba mýtného pro ostatní dobu v týdnu. Dále je nutné také zmínit existenci mýtných sazeb pro autobusy, které byly zavedeny od 1. 9. 2011. Původně autobusy spadaly do stejné kategorie s nákladními vozidly nad 3,5 t a povinnost platit elektronické mýtné se tedy týkala sazeb, jež byly stanovené dle počtu náprav a emisní třídy. Nyní jsou sazby mýtného v případě autobusů stanovovány dle samostatných sazeb, a to pouze dle emisní třídy. [14] [22] [23]

Prameny práva a dokumenty

V návaznosti na požadavky urychlení výstavby dálnic a rychlostních silnic bylo vládou přijato usnesení č. 631 ze dne 10. listopadu 1993 o rozvoji dálnic a čtyřpruhových silnic pro motorová vozidla v ČR do roku 2005 (později upřesněné a upravené dalšími usneseními). Významné změny dále nastaly po vydání zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (aktuální znění viz výše). Dále od 1. 1. 2000 vstoupil v účinnost ústavní zákon č. 347/1997 Sb., o vytvoření vyšších územních samosprávních celků, kterým došlo k rozdělení ČR na 14 krajů, přičemž nové uspořádání státu bylo dále formulované těmito

zákony: zákonem č. 128/2000 Sb., o obcích, dále zákonem č. 129/2000 Sb., o krajích a zákonem č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze. Koncem roku 2002 ukončily činnost okresní úřady a k 1. 1. 2003 zahájily činnost obce s rozšířenou působností. Další změny nastaly k 1. 10. 2001, kdy na základě zákona č. 132/2000 Sb. přešly silnice II. a III. třídy do vlastnictví krajů a na základě zák. č. 157/2000 Sb. dále přešly do vlastnictví krajů státní příspěvkové organizace Správa a údržba silnic. Poslední uvedenou změnou, která nastala od 1. 1. 2005, bylo financování (správy, údržby, oprav, rekonstrukce a výstavby) silnic II. a III. třídy z vlastních prostředků krajů na základě zákona č. 243/2000 Sb. [14]

Přehled vybraných dokumentů viz příloha B.

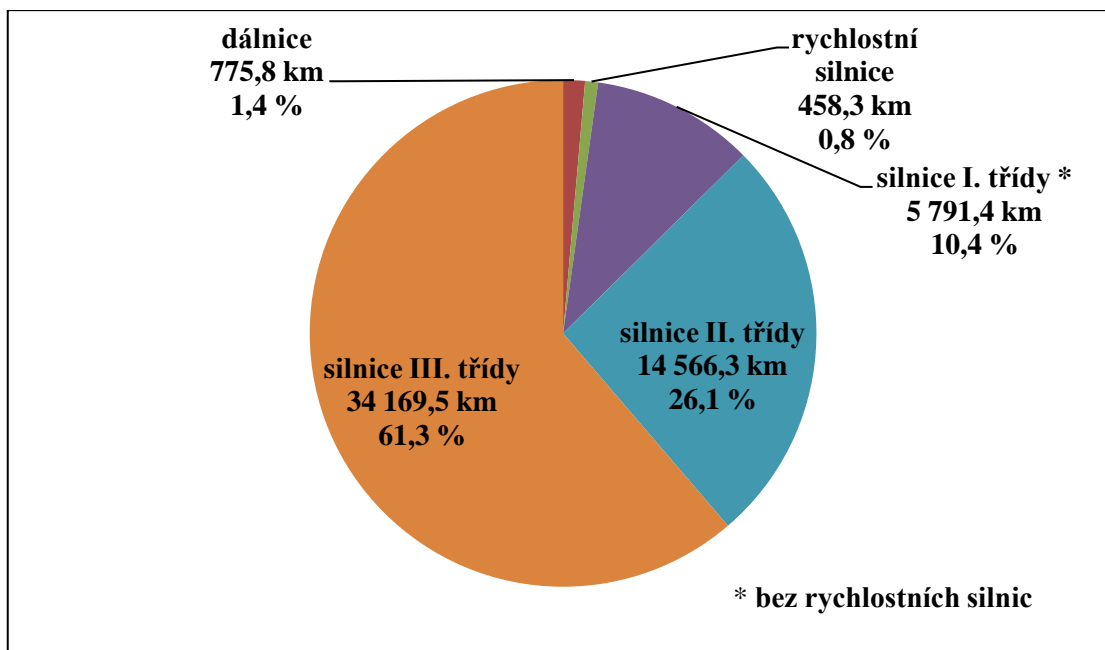
1.4.2 *Současný stav*

Vývoj silničního hospodářství byl od počátku 90. let 20. století spjat zejména s organizačními změnami, a to nejen zprvu v oblasti uspořádání státu, ale i v organizaci a kompetencích dotčených institucí silničního hospodářství. Velmi významným legislativním počinem v oblasti pozemních komunikací se stalo vydání zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Byť tento zákon prošel od doby svého vydání mnoha změnami, dodnes je stále v platnosti. S pozemními komunikacemi dále souviselo i zavedení časového a výkonového zpoplatnění, které do současnosti dostalo také několika změn. Na tento výše uvedený vývoj v oblasti silničního hospodářství plynule navazuje níže uvedený popis současného stavu v oblasti silniční a dálniční sítě ČR.

V současnosti může dopravní infrastruktura a její vybavenost patřit k těm faktorům, jež mohou ovlivňovat konkurenceschopnost nejen státu (ČR) jako celku, ale i jednotlivých regionů. Ovšem je nutné zabývat se kvalitou této dopravní infrastruktury v rámci jednotlivých regionů a krajů, kde mohou být shledávány značné nedostatky. Tak jak se uvádí v dokumentu Dopravní politiky ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050 [16], stále není dokončeno napojení všech regionů na kvalitní silniční a dálniční síť. [16]

Jak je patrné z obrázku 1, délka silniční sítě dosahovala k 1. 1. 2014 celkem 55 761,3 km, z níž mají největší podíl silnice III. třídy, které k 1. 1. 2014 tvořily bezmála 61,3 %. Ve srovnání jednotlivých krajů a podílů silniční a dálniční sítě (viz příloha C) na jejich prostranství je patrné, že se největší podíl nachází na území Středočeského kraje (9 641 km silniční sítě).

V dalším srovnání, jak vyplývá z níže uvedeného obrázku 1, nejmenší podíl z celkové délky tvoří rychlostní komunikace s 0,8 % a dále také dálnice s 1,4 %.



Obrázek 1 Délka silniční sítě a dálniční sítě k 1. 1. 2014 (ŘSD ČR, upraveno autorem)

K 1. 1. 2014 bylo evidováno na dálnicích a silnicích (respektive rychlostních silnicích a silnicích I., II. a III. třídy) celkem 17 541 mostů o celkové délce 397 431 m, přičemž největší podíl těchto subjektů se nachází na silnicích III. třídy, tedy cca 46,1 % (8 085 mostů). Dále se na dálniční a silniční síti nacházelo 3 503 podjezdů, 2 542 železničních přejezdů a 33 tunelů. [24]

1.4.3 Výhled do budoucna

Na výše uvedený současný stav silniční a dálniční sítě ČR navazuje výhled do budoucna v oblasti silniční infrastruktury, a to jak z pohledu ČR, tak z pohledu EU.

Výhled do budoucna – Česká republika

V návaznosti na stále vyšší požadavky v oblasti rychlosti, bezpečnosti a komfortu přepravy se vznáší další požadavky na zabezpečení odpovídající úrovně dopravní infrastruktury, s čímž souvisí i obstarání dostatečného množství finančních prostředků, jimiž by se realizovaly silniční a dálniční výstavby. V tomto ohledu jsou důležitá zjištění, zdali připravované projekty dosahují žádané míry ekonomické efektivity. Proto je důležitá existence Dopravních sektorových strategií, 2. fáze, kde na základě multikriteriální analýzy infrastrukturálních projektů budou stanoveny prioritní stavby v návaznosti na finanční možnosti ČR. [17]

Výhled do budoucna – Evropská unie

Již koncem 80. let 20. století se objevila myšlenka podpory transevropských sítí (TENs), a to v kontextu s diskuzí o budování a využití potenciálu vnitřního trhu. Podpora TENs je vymezena ve Smlouvě o EU (v tzv. Maastrichtské smlouvě). Následně na zasedání v Essenu v roce 1994 bylo Evropskou radou zvoleno 14 prioritních projektů transevropských dopravních sítí (TEN-T), přičemž potřeba budování TEN-T byla stvrzena až o dva roky později v přijatém Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě. Toto rozhodnutí obsahuje v příloze III seznam již zmíněných 14 projektů, z nichž se většina týká železniční a kombinované dopravy. [25] [26]

Seznam těchto 14 prioritních projektů z roku 1994 byl v roce 2004 doplněn o další projekty z nových členských zemí EU, přičemž autor König a kol. [25] se ve své publikaci z r. 2009 zmiňuje o existenci 30 prioritních projektů s jejich předpokladem dokončení do r. 2020.

V dokumentu Zelené knihy TEN-T: přezkum politiky ze dne 4. 2. 2009 [27] je uvedena globální síť, která by měla zahrnovat:

- 95 700 km silničního spojení,
- 106 000 km železničního spojení,
- 13 000 km vnitrozemských vodních cest,
- 411 letišť a 404 námořních přístavů.

Dne 21. 12. 2013 vstoupilo v platnost nové Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (dále nařízení č. 1315/2013 EU), v němž je vymezený právní rámec nové politiky TEN-T. V tomto nařízení č. 1315/2013 EU je charakterizována nová politika TEN-T rozdělením sítě TEN-T na dvouvrstvou síť, a to na globální síť (dokončení do r. 2050) a hlavní síť (dokončení do r. 2030). Dále jsou v nové politice TEN-T vymezeny čtyři kategorie cílů, k nimž se řadí: posílení hospodářské soudržnosti mezi jednotlivými evropskými zeměmi a regiony, zlepšení účinnosti dopravy, zlepšení udržitelnosti dopravy a zvýšení přínosů pro uživatele dopravy. Tyto kategorie poté obsahují výčet specifických cílů. Dále se toto nařízení zabývá globální sítí, hlavní sítí a realizací hlavní sítě prostřednictvím koridorů hlavní sítě. [28] [29]

Globální síť je představována ve výše zmiňovaném nařízení č. 1315/2013 EU tak, že je tvořena celou současnou, avšak také plánovanou dopravní infrastrukturou TEN-T,

přičemž jak uvádí toto nařízení dále, mělo by se jednat o celoevropskou dopravní síť, která zabezpečuje dostupnost a propojení všech regionů v EU se zahrnutím odlehlých, ostrovních a nejvzdálenějších regionů. Dále je v tomto nařízení globální síť detailně zpřesňována popisem složek infrastruktury. Globální síť by také, mimo jiného, měla brát v úvahu i fyzická omezení a topografické zvláštnosti dopravních infrastruktur členských států EU (dále viz nařízení č. 1315/2013 EU). Jak již bylo zmíněno, globální síť by měla být dokončena do 31. 12. 2050. [29]

Hlavní síť tvoří ty části globální sítě, jež jsou nejvyššího strategického významu pro dosažení cílů politiky TEN-T. Hlavní síť poskytuje spojení nejen mezi členskými státy EU, ale dále také se sítěmi dopravní infrastruktury sousedních států. Hlavní síť TEN-T se propojuje v uzlech, které jsou vymezeny v příloze II tohoto nařízení, a její realizace by měla probíhat prostřednictvím koridorů hlavní sítě. Na základě nařízení č. 1315/2013 EU se předpokládá dokončení hlavní sítě do 31. 12. 2030. [29]

Silniční síť TEN-T je graficky znázorněna v příloze D.

2 CHARAKTERISTIKA FINANCOVÁNÍ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY

Druhá kapitola této práce pojednává o financování silniční infrastruktury vztahené k podmínkám v ČR. V úvodu této kapitoly jsou uvedeny zdroje financování dopravní infrastruktury obecně a následuje vymezení a bližší specifikace zdrojů financování silniční infrastruktury. Významnou součástí je popis zdrojů z EU, vymezené pro budování silniční infrastruktury v ČR. V návaznosti na končící programové období 2007–2013 jsou uvedeny jak operační programy tohoto programového období, jehož projekty dobíhají, tak i operační programy následujícího programového období, tedy 2014–2020.

S nově přijatou politikou TEN-T, uvedenou na konci první kapitoly této práce, je zde zmíněn i nový nástroj financování, a to tzv. Nástroj pro propojení Evropy (CEF). Konec kapitoly je věnován popisu obecnému systému financování silniční infrastruktury v ČR.

2.1 Charakteristika financování

První podkapitola se ve svém začátku zabývá vymezením pojmu financování a jeho obecnou charakteristikou ve vztahu k dopravní infrastruktuře. K pojmu financování neodmyslitelně patří zdroje, které jsou nutné pro uskutečňování plánovaných záměrů. Ty jsou uvedeny jak ve vztahu k dopravní infrastruktuře obecně, tak vzápětí ve vztahu k silniční infrastruktuře.

2.1.1 *Financování dopravní infrastruktury*

V úvodu podkapitoly je nutno vymezit základní principy financování dopravy obecně, které jsou vztaheny k jejím dvěma základním částem, a to k:

- **provozu,**
- **a infrastruktuře.** [30]

Fungování provozu být mělo být zajišťováno na podnikatelské bázi, a to ve všech oborech dopravy, naproti tomu infrastruktura, jedná-li se ovšem o veřejnou infrastrukturu, by měla být věcí státu, který v tomto případě nese zodpovědnost za rozvoj, funkčnost a modernizaci dopravní infrastruktury. [30]

V kontextu této práce je pojem financování představován tokem finančních prostředků plynoucích ze zdrojů financování na krytí potřeb a jeho úkolem je v podstatě nalezení dostupných finančních prostředků, kterými by mohly být realizovány plánované záměry [30]. V návaznosti na objevení takovýchto finančních prostředků je také nutné se zabývat i nalezením vhodných mechanismů, jak tyto finanční prostředky čerpat.

Problematickou oblastí ve financování dopravní infrastruktury je čas. Infrastruktura je sice schopná vytvářet z poplatků za její užívání výnosy, ale tyto výnosy je možné z hlediska peněžního toku použít s velkým časovým odstupem vzhledem k okamžiku vložení částky potřebné k investici. [30]

V otázce financování dopravní infrastruktury v ČR je nutné upozornit na fakt, že finanční prostředky do ní investované dlouhodobě zaostávají a jsou tedy pozadu oproti doporučení Evropské komise, která navrhuje dlouhodobě investovat do dopravní infrastruktury 1,5–2 % hrubého domácího produktu (HDP) ročně [3].

2.1.2 Zdroje financování dopravní infrastruktury

Pojmenování zdrojů financování dopravní infrastruktury se v některých publikacích liší. Z tohoto důvodu jsou v níže uvedeném textu uvedeny dva typy rozdělení, a to dle autorů uvedených publikací.

F. Freimann [4] uvádí členění finančních zdrojů na domácí a mezinárodní zdroje, a obecně rozlišuje zdroje financování dopravních staveb na:

- **veřejné finanční zdroje** – zahrnující státní rozpočet a veřejné rozpočty;
- **soukromé finanční zdroje** – zahrnující finanční organizace, banky a podniky (popř. sdružení) aj.

Odborná publikace autorů Pekové-Pilného-Jetmara [31] rozděluje zdroje financování staveb dopravní infrastruktury na:

- **zdroje veřejné** – zahrnující zdroje domácí (rozpočet MD ČR a SFDI, krajské a obecní rozpočty) a zdroje zahraniční (podpůrné fondy a programy EU – Phare, ISPA, strukturální fondy);
- **zdroje alternativní** – zahrnující úvěry poskytnuté domácími bankami, zahraničními bankami nebo nadnárodními finančními institucemi; výběr přímých poplatků za použití dopravní infrastruktury nebo financování za účasti soukromého kapitálu (Public Private Partnership zkráceně PPP aj).

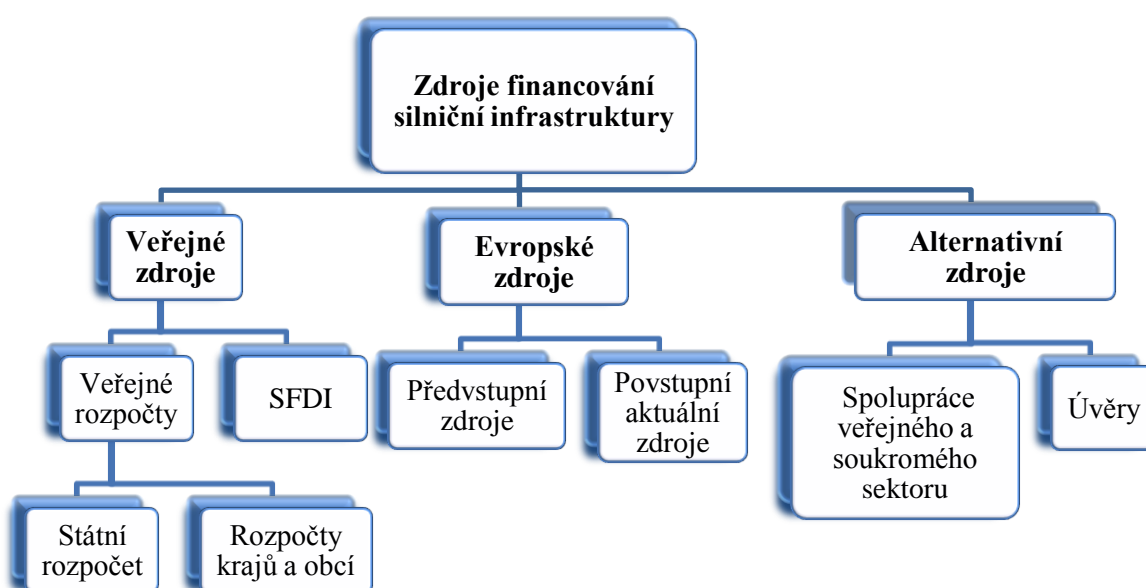
Z uvedeného výčtu rozdělení zdrojů financování dopravní infrastruktury je patrné, že se uvedení autoři shodují v rozdělení na veřejné zdroje a dále na jiné než veřejné zdroje obsahující velmi obdobné specifikované zdroje.

V souvislosti s výše uvedenými zdroji financování dopravní infrastruktury je také nutné zmínit i internalizaci externích nákladů jako tzv. inovativní zdroj financování dopravní infrastruktury uvedený v Dopravní politice ČR pro období 2014–2020 s výhledem

do roku 2050 [16]. Zpoplatnění externích nákladů a z něho plynoucí příjmy by mohly být novým „udržitelným“ zdrojem financování dopravní infrastruktury. [16]

2.1.3 Zdroje financování silniční infrastruktury

V rámci zkombinování těchto výše uvedených vymezení zdrojů financování dopravní infrastruktury, je poté možné popsat zdroje financování silniční infrastruktury níže uvedeným schématem (obrázek 2). Toto schéma zobrazuje rozdělení zdrojů financování silniční infrastruktury na tři obsáhlejší celky, a to na veřejné zdroje, evropské zdroje a alternativní zdroje. Podrobnější členění těchto celků pak zachycují následující podkapitoly.



Obrázek 2 Zdroje financování silniční infrastruktury ČR (zpracováno autorem)

2.2 Veřejné zdroje

Významnou roli ve financování silniční infrastruktury sehrávají veřejné zdroje, které jsou tvořeny zdroji plynoucími ze státního rozpočtu (respektive kapitoly MD ČR státního rozpočtu), z rozpočtů územních samosprávných celků (tedy krajů a obcí) a v neposlední řadě také z rozpočtu SFDI. SFDI je v rámci této podkapitoly věnována značná část, která se zabývá popisem účelu SFDI a příjmů SFDI, v jejichž návaznosti je dále popsána silniční daň, spotřební daň z minerálních olejů a jen okrajově časové a výkonové zpoplatnění, neboť jeho popis a vývoj je zmíněn v 1. kapitole této práce (viz podkapitola 1.4). Závěr této podkapitoly je poté věnován popisu mechanismu čerpání finančních prostředků z SFDI.

2.2.1 Státní rozpočet

Za vrcholný veřejný rozpočet v ČR je považován státní rozpočet, který je zároveň centralizovaným peněžním fondem, nejdůležitější bilancí státu, finančním plánem nabývajícím formu rozpočtového zákona a v neposlední řadě i významným nástrojem rozpočtové politiky státu. Mezi funkce veřejného rozpočtu patří funkce alokační, redistribuční a stabilizační. Příjmová stránka státního rozpočtu je tvořena běžnými příjmy (cca 99 % z celkových příjmů), z nichž k těm nejvýznamnějším patří daňové příjmy, a příjmy kapitálovými (cca 0,1 % z celkových příjmů). Výdajová stránka státního rozpočtu je tvořena z velké části běžnými výdaji, z nichž k těm nejvýznamnějším patří transfery, a výdaji kapitálovými. Podíl státního rozpočtu v ČR na výdajích a příjmech celé rozpočtové soustavy činí cca 80 %. [31]

Důležitou kapitolou státního rozpočtu ČR je pro tuto práci kapitola MD ČR (číslo kapitoly 327), dle které by měly být příjmy MD ČR na rok 2014 ve výši cca 13,7 mld. Kč. Dále MD ČR uvádí, že pro rok 2014 dosáhnou jeho výdaje celkem cca 43,9 mld. Kč. Prioritami výdajové stránky rozpočtové kapitoly MD ČR na rok 2014 budou výdaje:

- na společné programy EU a ČR;
- na uhrazení ztráty plynoucí ze závazku veřejné služby veřejné drážní osobní dopravy;
- v podobě dotací pro SFDI;
- v podobě příspěvku na dopravní cestu, jež neplatí SFDI;
- zajišťující fungování orgánů státní správy. [32]

V této souvislosti je také nutné zmínit fakt, že pro rok 2014 MD ČR počítá s nulovými výdaji v oblasti pozemních komunikací. [32]

2.2.2 Rozpočty územních samosprávných celků

Rozpočty územních samosprávných celků jsou tzv. decentralizovanými peněžními fondy a v ČR zahrnují rozpočty krajů a obcí (respektive územní rozpočty). Ty využívají, stejně tak jako ostatní veřejné rozpočty rozpočtové soustavy, nenávratný, neekvivalentní a nedobrovolný způsob financování. V takovýchto decentralizovaných peněžních fondech se koncentrují jak příjmy vyplývající z přerozdělovacích procesů rozpočtové soustavy, tak příjmy vyprodukované z vlastní činnosti. Tyto prostředky jsou poté rozdělovány a dále se jimi financují veřejné a smíšené statky, a to skrze veřejný sektor územní samosprávy či soukromý sektor. [33]

Příjmová stránka rozpočtu územních samosprávných celků je tvořena:

- **nenávratnými příjmy** (daňové příjmy, transfery a dotace, nedaňové příjmy), jež jsou nejdůležitějším zdrojem financování potřeb lokálního a regionálního veřejného sektoru;
- **návratnými příjmy** (úvěry a půjčky), jež jsou významným zdrojem především na financování dlouhodobých investic. [33]

Financování potřeb lokálního a regionálního veřejného sektoru je uskutečňováno z rozpočtů územních samospráv prostřednictvím jejich výdajů. Výdaje územních samosprávných celků lze členit dle několika hledisek, a to z hlediska:

- **ekonomického** na běžné a kapitálové výdaje;
- **rozpočtové skladby** na závazné druhové členění výdajů (podrobné členění běžných a kapitálových výdajů);
- **infrastruktury** na výdaje na ekonomickou a sociální infrastrukturu;
- **funkce veřejných financí** na výdaje na alokační, redistribuční a stabilizační činnosti;
- **hlediska rozpočtového plánování** na plánované a neplánované výdaje. [33]

2.2.3 *Státní fond dopravní infrastruktury*

Státní fond dopravní infrastruktury je mimorozpočtovým fondem, jenž vznikl na základě zákona č. 104/2000 Sb. Důvodem jeho vzniku byla potřeba vytvoření dlouhodobého a relativně nezávislého zdroje financování dopravní infrastruktury na státním rozpočtu, který je běžný v zemích EU. Vytvořením tohoto zdroje financování dopravní infrastruktury bylo zajištěno tak, že se finanční prostředky z jednoho rozpočtového období převedly do rozpočtového období následujícího. [3]

Zákon č. 104/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů vymezuje jednotlivé body jeho účelu, k nimž patří:

- financování výstavby, modernizace, oprav a údržby: silnic a dálnic, celostátních a regionálních drah, dopravně významných vnitrozemských vodních cest;
- poskytování příspěvků: na výstavbu a modernizaci průjezdných úseků silnic a dálnic; 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 atd.;
- úhrada splátek úvěrů a úroků z úvěrů (a dalších výdajů) v rámci dluhové služby;
- financování: nákladů na zavedení a provozování elektronického mýtného; úhrady koncesionářů, úhrady nákladů souvisejících s provozem kontrolních vah atd.;

- náklady na činnost SFDI. [34]
Finanční příjmy SFDI jsou tvořeny těmito níže uvedenými položkami:
- převody výnosů z privatizovaného majetku;
- výnosy: silniční daně, z časového poplatku, z mýtného a propadlých kaucí, z cenných papírů nebo veřejných sbírek organizovaných SFDI;
- podíl z výnosů spotřební daně z minerálních olejů;
- převody výnosů z příjmů vyplývajících pro stát z koncesionářských smluv na výstavbu, provozování a údržbu dopravní infrastruktury;
- převody části výnosů z pokut uložených za správní delikty v souvislosti s provozováním vozidla, respektive jeho kontrolním vážením;
- úvěry, úroky z vkladů, penále, pojistná plnění a jiné plnění od fyzických a právnických osob;
- příspěvky z Evropské komise poskytnuté prostřednictvím náležitých Evropských fondů;
- dary, dědictví a dotace ze státního rozpočtu. [34]

Jak vyplývá z výše uvedeného výčtu příjmů SFDI (dané zákonem č. 104/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů), jednou z jeho složek jsou daně a zpoplatnění, respektive silniční daň, spotřební daň, časové a výkonové zpoplatnění. V této souvislosti jsou tyto zdroje příjmů v následujícím textu blíže specifikovány.

Silniční daň

Silniční daň byla zavedena v roce 1993 a je považována za stabilní zdroj vztahující se pouze na tuzemské dopravce, nikoliv na tranzitní dopravu [35].

Povinnost platby silniční daně se vztahuje na silniční motorová vozidla a jejich přípojná vozidla, jež jsou registrovaná v ČR, provozovaná v ČR a používaná poplatníkem daně z příjmu právnických osob (vyjma výjimek uvedených zákonem č. 16/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů) nebo používaná poplatníkem daně z příjmu fyzických osob k činnosti, z níž plynou příjmy ze samostatné činnosti [36].

Spotřební daň z minerálních olejů

Podíl na spotřební dani z minerálních olejů je považován za stabilní zdroj příjmů s vysokým potenciálem do budoucna, a to z důvodu možného zvýšení procenta účelově na financování dopravní infrastruktury. Původní výše příjmu byla stanovena na 20 % z celostátního hrubého výnosu spotřební daně z minerálních olejů, a to až do konce r. 2004. V návaznosti na přechod financování silnic II. a III. třídy od 1. 1. 2005 (viz podkapitola 1.4)

jednotlivými kraji byla tato procentuální výše snížena na 9,1 %, která je až do současnosti příjmem SFDI, a zbylých 10,9 % je od té doby až doposud příjmem MF ČR. Pro kraje tato skutečnost znamenala to, že jim bylo těchto téměř 11 % vynahrazeno prostřednictvím rozpočtového určení jiných daní. [16] [35]

Spotřební daň z minerálních olejů, respektive její výši, určuje Evropská komise prostřednictvím legislativy. Ta určuje minimální pevné částky v Kč na 1 000 litrů, z čehož tedy plyne, že výše vybrané spotřební daně z minerálních olejů bude tedy závislá na prodaném množství minerálních olejů. [35]

Časové zpoplatnění

Dalším příjmem SFDI jsou převody výnosů časového zpoplatnění. Časové zpoplatnění je považováno za stabilní zdroj příjmů, který je zároveň i efektivním na výběr. Jeho prodej se pohybuje v průměru 5 mil. dálničních kuponů (zahrnující roční, měsíční a desetidenní kupony) za rok. V současné době je jízda vozidel do 3,5 tuny po vybraných pozemních komunikacích v rámci časového zpoplatnění podmíněna zakoupením ročního, měsíčního či desetidenního dálničního kuponu. [35]

Výkonové zpoplatnění

Výkonové zpoplatnění je považováno za dlouhodobě stabilní a významný zdroj příjmů. Výběr mýtného probíhá na bázi elektronického systému a komunikace s mýtnými branami probíhá prostřednictvím zařízení umístěného ve vozidle. Rozdílem oproti časovému zpoplatnění je skutečnost, že v rámci výkonového zpoplatnění uživatelé hradí své skutečně realizované výkony a přímo tak participují na nákladech na výstavbu, modernizaci, údržbu a provoz významných silničních tahů. K regulaci výše cen mýtného dochází prostřednictvím příslušné legislativy EU. [30] [35]

Čerpání z SFDI

SFDI poskytuje finanční prostředky k plnění jeho výše uvedenému účelu organizačním složkám státu, státním příspěvkovým organizacím a státním organizacím hospodařícím s majetkem dopravní infrastruktury, krajům a dalším. [34]

Financování akcí, činností a poskytování příspěvků z SFDI by mělo být v souladu s účelem SFDI, přičemž akce a činnosti by měly být obsaženy v rozpočtu SFDI daného roku a poskytování příspěvků by mělo být v souladu se schváleným rozpočtem SFDI pro daný rok, což jsou také jedny z podmínek financování. Financování akcí, činností či poskytování příspěvků je zprvu podmíněno podáním žádosti o uvolnění finančních prostředků o poskytnutí příspěvků SFDI. V případě poskytování příspěvků hodnotí žádost hodnotitelská komise (vyjma případů schválených příspěvků na konkrétní akci Poslaneckou sněmovnou Parlamentu

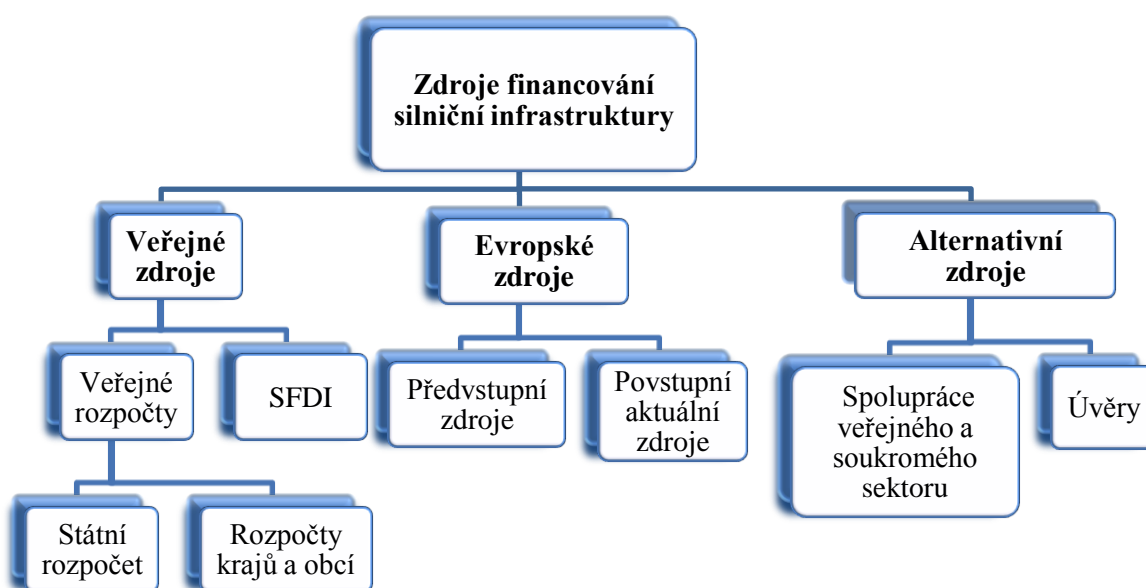
ČR při schvalování rozpočtu SFDI), která je v případě doporučení postoupena Výboru SFDI, který tuto žádost projednává a schvaluje. V konečné fázi je s příjemcem uzavřena Smlouva o poskytnutí příspěvku na akci. V případě financování akcí z SFDI a tedy uvolnění finančních prostředků je nutné, mimo výše uvedenou žádost o uvolnění finančních prostředků, splnit další podmínky, a to:

- uzavřít s příjemcem Smlouvu o poskytnutí finančních prostředků;
- předložení příjemcem SFDI kopii právního aktu, který osvědčuje spolufinancování akce z fondů EU;
- uzavřít s příjemcem Rámcovou smlouvu v případě, že se jedná o projekty spolufinancované z fondů EU v rámci Operačního programu Doprava. [37]

V návaznosti na předložené žádosti o financování akcí z SFDI je poté vytvořen rozpočet SFDI pro příslušný rok. [37]

2.3 Evropské zdroje

Důležitou roli v oblasti financování silniční infrastruktury v ČR sehrávají finanční zdroje plynoucí z EU, a to jak finanční zdroje plynoucí ještě před vstupem ČR do EU, tak zdroje využívané po vstupu ČR do EU, tedy po roce 2004. Následující obrázek 3 demonstruje rozdělení evropských zdrojů na tři základní skupiny, a to na předvstupní zdroje, povstupní aktuální zdroje a úvěry od Evropské investiční banky (EIB). Zdroje čerpané po vstupu do EU jsou následně rozděleny do dvou aktuálních programových období, k nimž jsou přiděleny jednotlivé programy čerpání finančních prostředků (viz obrázek 3).



Obrázek 3 Schéma zdrojů plynoucích z EU (zpracováno autorem)

2.3.1 Předvstupní zdroje

Ještě před vstupem ČR do EU čerpala ČR finanční prostředky z EU na financování silniční infrastruktury prostřednictvím finančních nástrojů Phare, ISPA a SAPARD.

Phare

Jedním z nástrojů předvstupní finanční pomoci ze strany EU se staly pro ČR programy Phare, jejichž celý název „Poland and Hungary: Action for the Reconstruction of the Economy” vychází z jejich původního zaměření. Programy Phare podporovaly různé druhy projektů, avšak díky těmto programům plynuly finanční prostředky také na výstavbu, modernizaci a rekonstrukci mezinárodních silnic a dále také významných hraničních přechodů. Důležitou úlohu měly také tzv. programy CBC Phare (Cross border cooperation Phare), respektive programy přeshraniční spolupráce Phare. Ty byly zaměřené na příhraniční regiony a podporu regionální silniční infrastruktury přeshraničního významu. [3] [14]

ISPA

Druhým zmiňovaným nástrojem předvstupní finanční pomoci EU je tzv. Nástroj pro strukturální politiku pro přistoupení (ISPA). Programy ISPA měly pomoci kandidátským zemím v přípravě na vstup do EU v oblasti dopravy a životního prostředí. V oblasti dopravní infrastruktury se jednalo o zaměření se na projekty, které se vyskytovaly na transevropských dopravních sítích TEN-T a v rámci ČR šlo o IV. a VI. multimodální koridor. V návaznosti na povodně v r. 2002 byly také finanční prostředky z fondů ISPA vloženy na obnovu povodněmi zničené infrastruktury. V rámci této pomoci se jednalo o 11 projektů v celkové výši (i s podílem ČR) cca 285 mil. Kč. [14]

SAPARD

Posledním uvedeným předvstupním zdrojem je Speciální předvstupní program pro zemědělství a rozvoj venkova (SAPARD). Podpora z programu SAPARD byla stanovena pro kandidátské země EU při řešení konkrétních úkolů vedoucích ke společné zemědělské politice, ovšem dále byla také podpora z tohoto programu směřována formou investičních opatření do infrastruktury na venkově. [3]

2.3.2 Fondy a programy EU

Výše znázorněné schéma (viz obrázek 3) uvádí aktuální čerpané zdroje z EU, respektive fondy, kde je zařazen Fond soudržnosti, Evropský fond pro regionální rozvoj a tzv. Nástroj pro propojení Evropy (CEF). CEF je novým nástrojem financování pro programové období 2014–2020.

Fond soudržnosti

Fond soudržnosti (FS) neboli tzv. Kohezní fond je zacílen na spolufinancování infrastrukturní projektů z oblasti dopravy a životního prostředí. FS poskytuje finanční prostředky členským státům EU, nikoli tedy regionům, a míra spolufinancování z FS je ve výši 80–85 % veřejných (ekvivalentních) výdajů. Čerpání finančních prostředků z FS je podmíněno tím, že hrubý národní důchod daného členského státu EU na obyvatele, který je měřený standardem kupní síly, je nižší než 90 % průměru EU. Dále čerpání finančních prostředků z FS podmíněno tím, že daný členský stát EU musí realizovat program hospodářské konvergence. [25]

ERDF

Evropský fond regionálního rozvoje (ERDF) je strukturálním fondem zaměřeným na snižování socioekonomických rozdílů mezi regiony a státy EU a jeho finanční prostředky jsou poskytovány zaostalým regionům, které disponují s příjmy nižšími nežli $\frac{3}{4}$ průměru EU, a také oblastem zasaženým prudkou ekonomickou přeměnou. [30]

CEF

Novým finančním nástrojem programového období 2014–2020 je tzv. „Nástroj pro propojení Evropy – CEF (Connecting Europe Facility)“ prostřednictvím něhož by měly být spolufinancovány strategické projekty v oblasti dopravní, energetické a telekomunikační infrastruktury. Program CEF by měl disponovat s finančními prostředky v celkové výši 33,3 mld. EUR, přičemž 11,3 mld. EUR pochází z FS. Z této celkové uvedené částky by mělo plynout na oblast dopravy cca 26,3 mld. EUR. [38]

Jednotlivé státy budou moci čerpat finanční prostředky do konce r. 2016 tzv. formou „národních obálek“, což znamená, že každý stát bude mít nárok na čerpání finančních prostředků na základě stejných pravidel. Od r. 2017 bude o možných podpořených projektech z CEF rozhodovat Komise, což způsobí určitou konkurenci mezi státy. [38]

2.3.3 Operační programy EU

Operační programy EU hrají významnou roli ve financování silniční infrastruktury, jejichž prostřednictvím plynou do ČR finanční prostředky z fondů EU, a to z FS a ERDF. V návaznosti na končící programové období 2007–2013 jsou zde zmíněny jak Operační program Doprava 2007–2013, jehož projekty dobíhají, tak Operační program Doprava programového období 2014–2020. Další součástí tvoří Regionální operační programy programového období 2007–2013, které umožnily krajům čerpat finanční prostředky

na silniční infrastrukturu v jejich vlastnictví, a dále také Integrovaný regionální operační program nového programového období 2014–2020.

OPD 2007–2013

Operační program Doprava 2007–2013 (OPD 2007–2013) navazuje na podporu poskytovanou v letech 2004–2006 FS a Operačním programem Infrastruktura.

OPD 2007–2013 se orientuje na priority evropského a nadregionálního významu. OPD 2007–2013 je financován z FS a ERDF, přičemž celková alokace finančních prostředků činí 5,821 mld. EUR. V rámci tohoto operačního programu je sledováno sedm prioritních os, k nimž jsou v níže uvedené tabulce 4 uvedeny příslušné fondy EU, z nichž finanční prostředky plynou, a částky alokovaných prostředků. [39]

Tabulka 4 Prioritní osy OPD 2007–2013 a jejich financování [v EUR]

	Prioritní osy	Fond EU	Příspěvek EU	Podíl z celk. přísp. EU
1	Modernizace a rozvoj železniční sítě TEN-T	FS	2 196 706 382	37,7 %
2	Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T	FS	1 614 071 569	27,7 %
3	Modernizace železniční sítě mimo sít TEN-T	FS	393 547 402	6,8 %
4	Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T	ERDF	1 098 426 088	18,9 %
5	Modernizace a rozvoj pražského metra a systému řízení silniční dopravy v hl. m. Praze	FS	330 076 926	5,7 %
6	Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy	ERDF	119 426 722	2,0 %
7	Technická pomoc	FS	69 235 274	1,2 %

Zdroj: Operační program Doprava 2007–2013 (MD ČR), upraveno autorem

Z této tabulky vyplývá, že téměř 46,6 % alokovaných prostředků bylo investováno do projektů silniční infrastruktury (v rámci sítě TEN-T i mimo TEN-T).

OPD 2014–2020

Operační program Doprava 2014–2020 (OPD 2014–2020) navazuje na předchozí OPD 2007–2013 a z důležitých dokumentů v rámci OPD 2014–2020 lze uvést např. Dopravní politiku ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050, která je základním koncepčním dokumentem strategie OPD, a dále také Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, které jsou klíčové v rámci dopravní infrastruktury a jejího financování. Jejich zpracováním bude vytvořen hlavní podklad pro rozložení realizací investic v dopravě v letech 2014–2020.

OPD 2014–2020 předpokládá využití finančních prostředků nejen z FS, ale také i z ERDF. [41]

Prioritní osy OPD 2014–2020 a podíly podpory EU znázorňuje následující tabulka 5. Tato tabulka obsahuje jednotlivé prioritní osy, k nimž je uvedena i finanční alokace tedy podpora EU a příslušný fond s procentuálním vyjádřením, z něhož by měly prostředky plynout. Rozdílem oproti předešlému OPD 2007–2013 je snížení počtu prioritních os ze sedmi na pouhé čtyři prioritní osy.

Tabulka 5 Prioritní osy OPD 2014–2020 [v EUR]

Prioritní osy	Fond	Podpora EU	Podíl celkové podpory Unie operačnímu programu (dle fondu)	
			ERDF	FS
1 – Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu	FS	2 449 507 639	0 %	60,21 %
2 – Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu	FS	1 548 366 543	0 %	38,06 %
3 – Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T	ERDF	627 458 711	100 %	0 %
4 – Technická asistence	FS	70, 436 542	0 %	1,73 %

Zdroj: Operační program Doprava 2014–2020 (MD ČR), upraveno autorem

ROP

Regionální operační programy (ROP) jsou významné pro kraje a obce v ČR, neboť jejich prostřednictvím dochází k podpoře aktivit, jež realizují právě zmiňované kraje a obce. V programovém období 2007–2013 připadala na ROP alokace finančních prostředků v celkové výši 4,66 mld. EUR, tj. 131,4 mld. Kč. [33]

V programovém období 2007–2013 bylo v ČR v rámci cíle Konvergence vymezeno 7 ROP, a to ROP NUTS II: Severozápad, Střední Čechy, Jihozápad, Severovýchod, Střední Morava, Jihovýchod a Moravskoslezsko. Podpora ROP se zaměřovala především na oblast modernizace technické infrastruktury, dále na oblast týkající se zvýšení prosperity regionu vytvářením prostředí pro rozvoj malých a středních podniků, oblast cestovního ruchu a v neposlední řadě ROP podporovaly také modernizaci a zlepšení podmínek pro obyvatele ve městě a na venkově. [33]

Přehled ROP a alokaci finančních prostředků znázorňuje následující tabulka 6, z níž je patrné, že největší podíl finančních prostředků, téměř 16,01 %, obdržel ROP NUTS II Severozápad.

Tabulka 6 Alokace finančních prostředků určená na ROP [v mil. EUR]

ROP	Částka	%
Střední Čechy	559,08	12,00
Jihozápad	619,65	13,30
Severozápad	745,91	16,01
Jihovýchod	704,45	15,12
Severovýchod	656,46	14,09
Moravskoslezsko	716,09	14,06
Střední Morava	657,39	14,11
Celkem	4 659,03	100,00

Zdroj: PROVAZNÍKOVÁ, Romana a Olga SEDLÁČKOVÁ. *Financování měst, obcí a regionů: teorie a praxe*. 2009, str. 167

IROP

V novém programovém období nahradí sedm ROP programového období 2007–2013 tzv. Integrovaný regionální operační program (IROP), který je tvořen nově 5 prioritními osami. Následující tabulka 7 uvádí přehled prioritních os IROP, k nimž je zároveň uvedena i alokace finančních prostředků plynoucích pouze z ERDF.

Tabulka 7 Prioritní osy IROP [v EUR]

Prioritní osy		Fond EU	Podpora Unie
1	Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony	ERDF	1 606 607 017
2	Zkvalitnění veřejných služeb a podmínek života pro obyvatele regionů	ERDF	1 811 165 893
3	Dobrá správa území a zefektivnění veřejných institucí	ERDF	801 933 167
4	Komunitně vedený místní rozvoj	ERDF	378 025 180
5	Technická pomoc	ERDF	127 583 498

Zdroj: Strukturální fondy (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR), upraveno autorem

V kontextu této práce a jejího zaměření hraje ovšem významnou roli 1. prioritní osa nazvaná jako „Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony“, která je následně specifikována 3 prioritními cíly, přičemž podpora silniční infrastruktury se týká cíle s názvem „Zvýšení regionální mobility prostřednictvím modernizace a rozvoje sítí regionální silniční

infrastruktury navazující na síť TEN-T“. V rámci tohoto cíle by měla být podpora IROP směřována například na:

- rekonstrukci, modernizaci, výstavbu silnic a obchvatů sídel na vybrané regionální silniční síti zaměřené na zvýšení návaznosti k síti TEN-T;
- napojení hospodářsky problematických regionů či periferií na síť TEN-T aj. [42]

Na tento cíl by mělo být alokováno z ERDF 945 mil. EUR a jeho příjemcem by měly být kraje a jimi zřizované (zakládáné) organizace. [42]

2.3.4 EIB

V kontextu financování silniční infrastruktury ČR nelze opomenout úvěry od EIB, které EIB realizuje v rámci programů týkajících se výstavby, modernizace a rekonstrukce silnic a dálnic v ČR. Finanční prostředky poskytnuté prostřednictvím úvěru EIB mají významné postavení z hlediska finančních objemů v rámci programů, jež jsou spolufinancované ze zahraničních zdrojů, přičemž podíl takovýchto finančních zdrojů převyšuje 50 %. [14]

V rámci minulého programového období 2007–2013 bylo umožněno ČR čerpat úvěrové finanční prostředky od EIB v celkové výši 34 mld. Kč na financování národního podílu u projektů spolufinancovaných z OPD 2007–2013. Tyto úvěrové finanční prostředky od EIB byly čerpány prostřednictvím SFDI na spolufinancování národního podílu nejen u silničních a dálničních staveb, které uskutečňovalo ŘSD ČR, ale dále i u dopravních staveb v kompetenci Správy železniční dopravní cesty či Ředitelství vodních cest. [14]

2.4 Alternativní zdroje

Obrázkem 2 této kapitoly byly vymezeny alternativní zdroje, do nichž byly zařazeny úvěry a spolupráce veřejného a soukromého sektoru. Významnou součástí této podkapitoly je již zmíněná spolupráce veřejného a soukromého sektoru, z nichž je největší pozornost věnována tzv. „šedému mýtnému“ (někdy také nazývané jako „stínové mýtné“) a PPP. V závěru této podkapitoly jsou poté zmíněny ještě další možné formy takovéto spolupráce.

2.4.1 Šedé (stínové) mýto

Šedé (někdy také nazývané „stínové“) mýtné je představováno placenými částkami za vozidla uživatelů zařízení, které ovšem nehradí samotní uživatelé, ale třetí strana (veřejný subjekt) provozovatelům zařízení. Může se tak jednat o součást financování dálnic, v rámci níž přechází na soukromý sektor určité povinnosti a rizika (např. výstavba a provoz). Soukromý sektor je poté příjemcem pravidelných plateb šedého mýtného od veřejného

sektoru. Šedé mýtné může být také považováno jako platební přístup, jehož koncepce dobře funguje v rámci PPP. [43]

2.4.2 Public Private Partnership

Další možnost, jak financovat silniční infrastrukturu, se naskytá využitím tzv. partnerství veřejného a soukromého sektoru neboli Public Private Partnership (PPP), který je zařazován v kontextu této práce mezi alternativní zdroje financování.

PPP je založen na smluvním vztahu mezi veřejným a soukromým sektorem, přičemž účelem takovéto smlouvy bývá zpravidla zabezpečení veřejných služeb či infrastruktury (výstavba, renovace, údržba nebo správa infrastruktury). Projekty PPP mohou být různých typů a forem, přičemž základní typy vymezuje níže uvedená tabulka 8. [44]

Tabulka 8 Typy základních projektů PPP

DBB (Design-Bid-Build)	navrhni-nabídni-postav
OM (Operation and Maintenance)	správa a údržba
BOT (Build-Operate-Transfer)	postav-spravuj-převeď
DBFO (Design-Build-Finance-Operate)	navrhni-postav-financuj-spravuj
BOO (Build-Own-Operate)	postav-vlastni-zpravuj

Zdroj: OSTŘÍŽEK, Jan et al. *Public Private Partnership: příležitost a výzva*. 2007, upraveno autorem

V ČR se k problematice partnerství veřejného a soukromého sektoru vztahuje Usnesení vlády České republiky ze dne 7. ledna 2004 o Partnerství veřejného a soukromého sektoru v České republice vymezující politiku PPP. Dále se k PPP, respektive k regulaci zadávání veřejných zakázek a koncesních smluv, vztahuje zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 139/2006 Sb., o koncesních smlouvách a koncesním řízení (koncesní zákon), ve znění pozdějších předpisů [44].

Následující tabulka 9 uvádí příklady projektů PPP týkajících se silniční infrastruktury, jejichž zadavatelem je MD ČR.

Tabulka 9 Přehled PPP projektů silniční infrastruktury v ČR [v mil. Kč]

Název	Stav	Částka
Rekonstrukce dálnice D1	Zrušeno/pozastaveno	18 000
Dálnice D3	Ve fázi iniciace	11 500
Dálnice D11	Záměr	–

Zdroj: Asociace PPP, upraveno autorem

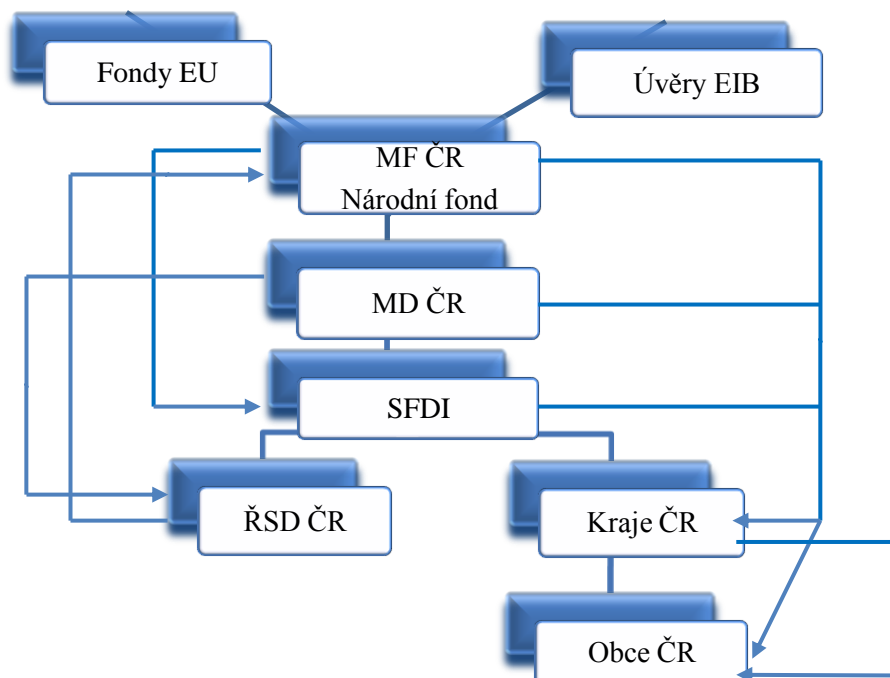
2.4.3 Ostatní formy spolupráce veřejného a soukromého sektoru

Poslední součástí této podkapitoly alternativních zdrojů jsou ostatní formy spolupráce veřejného a soukromého sektoru, tedy zvláštní formy spolupráce při poskytování veřejných statků na místní úrovni. Mezi takovéto zvláštní formy spolupráce patří:

- pronájem veřejného podniku,
- společné podniky,
- koncese,
- licence,
- franchising,
- financování veřejné investice ze soukromých zdrojů,
- leasing,
- subvence a granty,
- dočasná výpomoc orgánům veřejné správy od jiného subjektu,
- návratná finanční výpomoc,
- dobrovolníci. [31]

2.5 Systém financování

Subjekty zainteresovanými v systému financování silniční infrastruktury v ČR jsou MF ČR, MD ČR, SFDI, ŘSD ČR, kraje ČR a obce ČR. Grafické zobrazení viz obrázek 4.



Obrázek 4 Systém financování silniční infrastruktury v ČR (zpracováno autorem)

Ministerstvo financí České republiky je správcem státního rozpočtu a v charakteristice systému financování je toto ministerstvo důležité z hlediska poskytování národních (daňové příjmy, časové a výkonové zpoplatnění, dotace SFDI, příjmy z privatizace a dividend) a nadnárodních zdrojů. Ve smyslu nadnárodních zdrojů přijímá MF ČR úvěry od EIB a také finanční prostředky poskytované z fondů EU. [35]

Národní fond je specifickým mimorozpočtovým fondem, jehož správcem je MF ČR. Skrze Národní fond prostupují do ČR finanční prostředky poskytnuté ze strukturálních fondů EU, svůj účel plnil Národní fond i před vstupem ČR do EU a to když skrze něj plynuly do ČR prostředky z programů Phare, ISPA a SAPARD. Takovéto finanční prostředky jsou poté shromažďovány na účtech u České národní banky. [31]

Ministerstvo dopravy České republiky je příjemcem, skrze kapitolu č. 327 státního rozpočtu, finančních prostředků poskytovaných EU, úvěrů od EIB a dotací na krytí schodku SFDI. V rámci své rozpočtové kapitoly MD ČR dále poskytuje prostředky (ke krytí části provozních nákladů) ŘSD ČR (a dalším institucionálním investorů). [35]

Státní fond dopravní infrastruktury je mimorozpočtovým fondem, který na základě svého schváleného rozpočtu obsahujícího seznam jmenovitých akcí, poskytuje finanční prostředky ŘSD (a dalším institucionálním investorům) na konkrétní jmenovité projekty. [35]

Ředitelství silnic a dálnic České republiky je státní příspěvkovou organizací, která je odpovědná nejen za výstavbu, rozvoj, modernizaci, opravy a údržbu dálnic a silnic I. třídy, ale dále také za provoz mýtného systému v ČR, přičemž příjemcem výnosů z výkonového zpoplatnění je MF ČR. ŘSD ČR čerpá finanční prostředky od MD ČR, které jsou určené na uhrazení provozních nákladů a větší část finančních prostředků určených pro plnění svého účelu čerpá ŘSD ČR z SFDI. [35]

Kraje ČR jsou vlastníky silnic II. a III. třídy a prostřednictvím organizace Správy a údržby silnic spravují tento typ pozemních komunikací [10]. V obecné rovině jakou kraje ČR příjemci dotací ze státního rozpočtu (tedy od MF ČR) v rámci souhrnného finančního vztahu, dále z kapitoly všeobecné pokladní správy státního rozpočtu, z rozpočtových kapitol příslušných ministerstev, ze státních mimorozpočtových fondů a v neposlední řadě jsou také příjemci dotací z EU [33]. Kraje v ČR využívají mimo vlastních rozpočtů na financování silniční infrastruktury v jejich kompetenci i dotace z MD ČR, SFDI a EU.

Obce ČR jsou vlastníky místních komunikací a prostřednictvím organizací Technické správy komunikací či Technických služeb města (popř. prostřednictvím pověřené firmy na základě smlouvy s obcí) tento typ pozemních komunikací spravují [10]. V obecné rovině jsou obce příjemci dotací ze stejných zdrojů tak jako kraje, ovšem s tím rozdílem, že obce

mohou být příjemci také dotací poskytovaných kraji [33]. Obce využívají k financování silniční infrastruktury vedle svých vlastních rozpočtů i dotace z MD ČR, SFDI, EU a také dotace poskytované kraji ČR.

3 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU FINANCOVÁNÍ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY

Třetí kapitola této práce se zabývá popisem stavu financování silniční infrastruktury v ČR se zaměřením na analýzu veřejných zdrojů financování silniční infrastruktury. Z předchozí kapitoly je ovšem patrné, že jsou v ČR využívány i další zdroje financování silniční infrastruktury, jako například PPP. Ovšem využití těchto forem financování silniční infrastruktury není prozatím v ČR tak rozsáhlé jako je tomu v jiných zemích. Zde je možné zmínit zejména Velkou Británii, která je průkopníkem konceptu PPP, Irsko, Francii nebo ČR bližší Německo [44]. Z tohoto důvodu je tato kapitola zaměřena na analýzu veřejných zdrojů financování silniční infrastruktury.

Analýza stavu financování silniční infrastruktury je zaznamenána od r. 2002 po současnost pomocí časových řad. První část této kapitoly analyzuje stav financování silniční infrastruktury v rámci celé ČR a v druhé části je popsán stav financování silniční infrastruktury v rámci vybraných krajů, tedy Královéhradeckého, Karlovarského a Plzeňského kraje. Rozdělením této kapitoly na dvě části bude možné lépe popsat financování silniční infrastruktury v rámci vybraných municipalit, na něž byla od 1. 1. 2005 přesunuta povinnost financování silnic II. a III. třídy, jakožto vlastníků tohoto typu pozemních komunikací, z vlastních prostředků krajů.

Tuto analýzu pomocí vybraných základních charakteristik časových řad také doplní korelační analýza, a to pro zjištění statistické závislosti mezi hrubým domácím produktem a vybranými příjmy SFDI.

3.1 Metody analýzy

Tato podkapitola je zaměřena na analýzu současného stavu financování silniční infrastruktury v podmínkách ČR, přičemž k výslednému hodnocení současného stavu jsou důležitá zjištění, jak se vyvíjelo financování silniční infrastruktury v čase (tedy od r. 2002 po současnost – r. 2013). K tomu napomohou metody analýzy časových řad, respektive vybrané základní charakteristiky časových řad. Mimo těchto vybraných základních charakteristik časových řad budou v této kapitole také využity metody korelační analýzy zaměřené na korelaci mezi časovými řadami.

3.1.1 Analýza časových řad

V rámci této kapitoly budou analyzovány časové řady pomocí vybraných základních charakteristik časových řad, kterými jsou absolutní diference (přírůstky) 1. řádu, relativní přírůstky a koeficienty růstu.

Absolutní diference (přírůstky) 1. řádu udávají, jak se změnila hodnota y_t v časové řadě srovnáme-li ji s hodnotou y_{t-1} časové řady. Absolutní diference 1. řádu jsou dány vztahem:

$$\Delta^{(1)}y_t = y_t - y_{t-1} \quad t = 2, 3, \dots, n \quad (1)$$

kde:

y_tje hodnota časové řady v daném časovém okamžiku,

y_{t-1}je hodnota časové řady v předchozím časovém okamžiku. [46] [47]

Relativní přírůstky po vynásobení stem udávají, o kolik % se změnila hodnota v čase t ve srovnání s hodnotou v čase $t - 1$. Relativní přírůstky jsou dány vztahem:

$$\delta_t = \frac{\Delta^{(1)}y_t}{y_{t-1}} = \frac{y_t - y_{t-1}}{y_{t-1}} = \frac{y_t}{y_{t-1}} - 1 \quad t = 2, 3, \dots, n \quad (2)$$

kde:

$\Delta^{(1)}y_t$je hodnota absolutní diference 1. řádu,

y_tje hodnota časové řady v daném časovém okamžiku,

y_{t-1}je hodnota časové řady v předchozím časovém okamžiku. [46] [47]

Koeficienty růstu po vynásobení stem udávají skutečnost, o kolik % vzrostla hodnota v čase t oproti hodnotě v čase $t - 1$. Koeficienty růstu jsou dány vztahem:

$$k_t = \frac{y_t}{y_{t-1}} \quad t = 2, 3, \dots, n \quad (3)$$

kde:

y_tje hodnota časové řady v daném časovém okamžiku,

y_{t-1}je hodnota časové řady v předchozím časovém okamžiku.[46] [47]

Koeficienty růstu jsou významnou součástí této analýzy, neboť jejich prostřednictvím bude možné sledovat meziroční růsty (poklesy) v časových řadách.

3.1.2 Korelace časových řad

V rámci této podkapitoly bude třeba také využít korelační analýzu. Ta zkoumá existenci statistických vzájemných závislostí s důrazem na intenzitu vzájemného vztahu.

Korelační analýza je využívána v případě, máme-li dvě (či) více proměnných, z nichž jedna vystupuje v roli vysvětlované proměnné a ostatní v roli vysvětlujících proměnných. [46]

Ke zjištění těsnosti závislosti mezi proměnnými slouží korelační koeficient, který nabývá hodnot z intervalu $\langle -1; 1 \rangle$. V případě, že má hodnota korelačního koeficientu kladné znaménko a blíží se k 1, jedná se o přímou lineární závislost. V opačném případě, blíží-li se tedy hodnota korelačního koeficientu k -1, se jedná o nelineární závislost. Hodnotou korelačního koeficientu může být také prokázána neexistence lineární závislosti, tedy neexistence korelace mezi proměnnými, a to v případě, rovná-li se hodnota korelačního koeficientu 0. [46]

Výběrový korelační koeficient r_{12} , který je bodovým odhadem korelačního koeficientu, je dán vztahem [46]:

$$r_{12} = \frac{n \sum x_{1i} x_{2i} - \sum x_{1i} \sum x_{2i}}{\sqrt{[n \sum x_{1i}^2 - (\sum x_{1i})^2] \times [n \sum x_{2i}^2 - (\sum x_{2i})^2]}} \quad (4)$$

kde:

nje počet prvků;

x_{1i}, x_{2i}jsou vysvětlující proměnné.

V případě korelace časových řad je třeba zkoumat i skutečnost, zdali neexistuje nějaký vztah mezi nepravidelnými tedy náhodnými složkami analyzovaných časových řad. Bude-li tedy objevena existence určité závislosti mezi náhodnými složkami časových řad, bude zde i předpoklad existence příčinné závislosti mezi těmito časovými řadami. Někdy se lze setkat ovšem i se situací, kdy budou procesy dvou korelovaných řad y_t a x_t probíhat ve stejném reálném čase (popřípadě se budou vyvíjet i stejným směrem) a přes skutečnost, že spolu tyto dva jevy logicky nesouvisí, bude objevena vysoká korelace blížící se 1 či -1. Tato skutečnost je nazývána jako zdánlivá či klamná korelace. Dále se lze při korelaci mezi časovými řadami setkat i s tzv. opožděnou korelací, v níž dochází k tomu, že se vliv určitého jevu na jev jiný neprojevuje ve stejných obdobích, ale často až po určité době, tedy po uplynutí jednoho, dvou či více období. [46] [48]

V rámci korelace mezi časovými řadami se bude jednat o časové řady aditivního typu:

$$y_t = T_{y,t} + \varepsilon_{y,t} \quad t = 1, 2, \dots, n \quad (5)$$

$$x_t = T_{x,t} + \varepsilon_{x,t} \quad t = 1, 2, \dots, n \quad (6)$$

kde pro dané t značí:

y_t, x_t, \dots empirickou hodnotu časové řady;

$T_{y(x),t}, \dots$ hodnotu trendové složky,

$\varepsilon_{y(x),t}, \dots$ hodnotu náhodné složky. [48]

Po odhadu průběhu trendu analyzovaných časových řad, lze určit posloupnost odhadů trendových hodnot označených jako \hat{T}_x a \hat{T}_y . Ve všech analyzovaných časových řadách bude odhadnuta trendová složka prostřednictvím prostých klouzavých průměrů, jež předpokládají na klouzavých částech o rozsahu $m = 2p + 1$ lineární trend. Prosté klouzavé průměry jsou dány vztahem:

$$\bar{y}_t = \frac{1}{m} \sum_{i=-p}^p y_{t+i} = \frac{y_{t-p} + y_{t-p+1} + \dots + y_{t+p}}{2p + 1} \quad (7)$$

kde:

m, \dots je rozsah klouzavých částí. [46]

V dalším postupu výpočtu zjištění korelace mezi časovými řadami je nutné zjistit odhady náhodných složek, tedy rezidua označených jako e_x a e_y , která jsou dána vztahem:

$$e_x = x_t - \hat{T}_x \quad t = 1, 2, \dots, n \quad (8)$$

$$e_y = y_t - \hat{T}_y \quad t = 1, 2, \dots, n \quad (9)$$

kde:

x_t, y_t, \dots jsou hodnoty původní časové řady;

$\hat{T}_x, \hat{T}_y, \dots$ jsou odhady trendových hodnot. [48]

Tato rezidua, která vzniknou po odečtení trendové složky z původní časové řady, budou v následném postupu testována na nezávislost jejich uspořádání pomocí Durbin-Watsonova (DW) testu, který je dán vztahem:

$$\begin{aligned} DW &= \frac{(e_2 - e_1)^2 + \dots + (e_{n-1} - e_{n-2})^2 + (e_n - e_{n-1})^2}{e_1^2 + e_2^2 + \dots + e_n^2} = \\ &= \frac{\sum_{t=2}^n (e_t - e_{t-1})^2}{\sum_{t=1}^n e_t^2} \end{aligned} \quad (10)$$

kde:

e_t, \dots je hodnota rezidua v daném časovém okamžiku,

e_{t-1}, \dots je hodnota rezidua v předchozím časovém okamžiku. [48]

Výsledné hodnoty DW testu se mohou pohybovat v intervalu hodnot od 0 do 4. Bude-li se tedy hodnota DW testu blížit 0, jedná se o přímou závislost reziduí, naopak bude-li se blížit hodnota 4, jedná se o nepřímou závislost reziduí. Nezávislost reziduí pak nastává v případě, pohybuje-li se výsledná hodnota DW testu okolo 2. [48]

Pokud DW test potvrdí nezávislost reziduí obou analyzovaných časových řad, lze přistoupit k výpočtu korelačního koeficientu reziduí. Z této vypočtené výsledné hodnoty korelačního koeficientu reziduí pak lze určit výslednou těsnost závislosti původních časových řad y_t a x_t . [48]

3.2 Analýza výdajů

Tato podkapitola analyzuje pomocí vybraných základních charakteristik časových řad v první své části výdaje na silniční infrastrukturu souhrnně a v druhé části jsou analyzovány výdaje SFDI na pozemní komunikace. Časové řady jsou v této podkapitole vymezeny od r. 2002 po současnost, tedy po r. 2013.

3.2.1 Výdaje na silniční infrastrukturu

Výdaje na silniční infrastrukturu jsou níže uvedenou tabulkou 10 zaznamenány od r. 2002 po současnost. Jak investiční výdaje, tak výdaje na opravu a údržbu silniční infrastruktury zahrnují výdaje na dálnice a silnice I., II. a III. třídy a v souvislosti s přechodem financování silnic II. a III. třídy od 1. 1. 2005 samotnými kraji se lze domnívat, že se od r. 2005 jedná o celkové výdaje na silniční infrastrukturu zahrnující tedy i výdaje vynakládané samotnými kraji ČR.

Podíl výdajů jak investičních, tak na opravu a údržbu silniční infrastruktury tvoří od r. 2002 většinu z celkových výdajů do dopravní infrastruktury, která dále také zahrnuje železniční infrastrukturu, infrastrukturu vnitrozemských vodních cest a infrastrukturu potrubní a letecké dopravy.

Časová řada investičních výdajů vykazuje již od počátku analyzovaného období vzrůstající tendenci, přičemž největší meziroční nárůst je patrný v r. 2004 oproti r. 2003 o více než 65 %. Růst objemu investičních výdajů od r. 2004 lze přisuzovat i skutečnosti, že v r. 2004 vstoupila ČR do EU a tím bylo ČR umožněno čerpat finanční prostředky z fondů EU. Následně byla růstová tendence investičních výdajů zastavena zprvu v r. 2007 a poté dále v r. 2010, od něhož investiční výdaje meziročně klesaly. Tato skutečnost by mohla být vysvětlována vzniklou ekonomickou krizí v letech 2008 a 2009.

V porovnání časových řad investičních výdajů a výdajů na opravy a údržbu silniční infrastruktury lze konstatovat, že i přes patrné střídání meziročních poklesů s meziročními

růsty výdajů na opravy a údržbu silniční infrastruktury nevykazovaly tyto neinvestiční výdaje významný výkyv.

Tabulka 10 Vývoj výdajů na silniční infrastrukturu v letech 2002–2013 [v mil. Kč] v běžných cenách

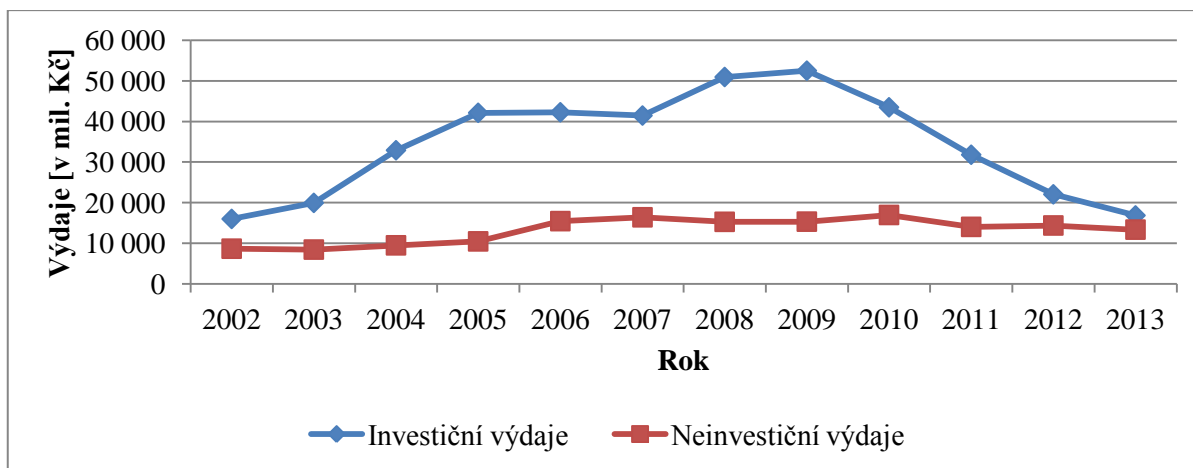
Rok	Investiční výdaje			Výdaje na opravu a údržbu		
	Výdaje	Podíl na celk. invest. výdajích dop. infra. (v %)	Koeficient růstu (v %)	Výdaje	Podíl na celk. výdajích na opravu a údržbu dop. infra. (v %)	Koeficient růstu (v %)
2002	15 970,7	48,49	X	8 631,9	41,06	X
2003	19 921,8	55,69	124,74	8 413,6	50,09	97,47
2004	32 901,8	63,62	165,15	9 461,5	55,44	112,45
2005	42 137,0	65,76	128,07	10 435,7	57,99	110,30
2006	42 267,5	72,01	100,31	15 423,2	67,12	147,79
2007	41 460,6	67,10	98,09	16 369,5	68,58	106,14
2008	50 962,0	61,40	122,92	15 257,2	62,35	93,21
2009	52 524,0	68,82	103,07	15 300,4	59,83	100,28
2010	43 494,0	70,73	82,81	16 941,9	64,01	110,73
2011	31 799,4	71,53	73,11	14 009,4	60,28	82,69
2012	22 036,0	65,98	69,30	14 350,9	60,84	102,44
2013	16 827,3	61,53	76,36	13 334,3	56,17	92,92

Zdroj: MD ČR (Ročenky dopravy – 2005, 2009, 2012, 2013), výpočty autora

Vývoj výdajů jak investičních, tak výdajů na opravy a údržbu znázorňuje graficky obrázek 5 od r. 2002 po současnost.

Tendence vývoje výdajů na opravy a údržbu mají oproti vývoji investičních výdajů na silniční infrastrukturu spíše neměnný průběh. Mnohem dynamičtější průběh je patrný u investičních výdajů, a to zejména nárůst výdajů nejprve od r. 2003 a poté od r. 2007.

Po r. 2009 je až do současnosti patrný téměř strmý pokles, přičemž investiční výdaje v r. 2013 jsou ve srovnání s r. 2009 pouze v objemu cca 32 %.



Obrázek 5 Vývoj investičních výdajů a výdajů na opravy a údržbu silniční infrastruktury [v mil. Kč] (MD ČR: Ročenky dopravy – 2005, 2009, 2012, 2013, zpracováno autorem)

3.2.2 Výdaje SFDI na pozemní komunikace

Výdaje na pozemní komunikace SFDI od r. 2002 po současnost zachycuje následující tabulka 11. Od r. 2002 vykazovaly výdaje SFDI na pozemní komunikace (zahrnující i výdaje na výkonové zpoplatnění) růst, který byl pozastaven zprvu v r. 2005 poklesem o 17,14 % oproti předcházejícímu r. 2004. V této souvislosti je nutné upozornit na fakt, že výdaje SFDI na pozemní komunikace od r. 2005 již neobsahují výdaje na silnice II. a III. třídy. Jak již bylo zmíněno v 1. kapitole této práce (viz podkapitola 1.4) od 1. 1. 2005 jsou silnice II. a III. třídy financovány z vlastních prostředků krajů.

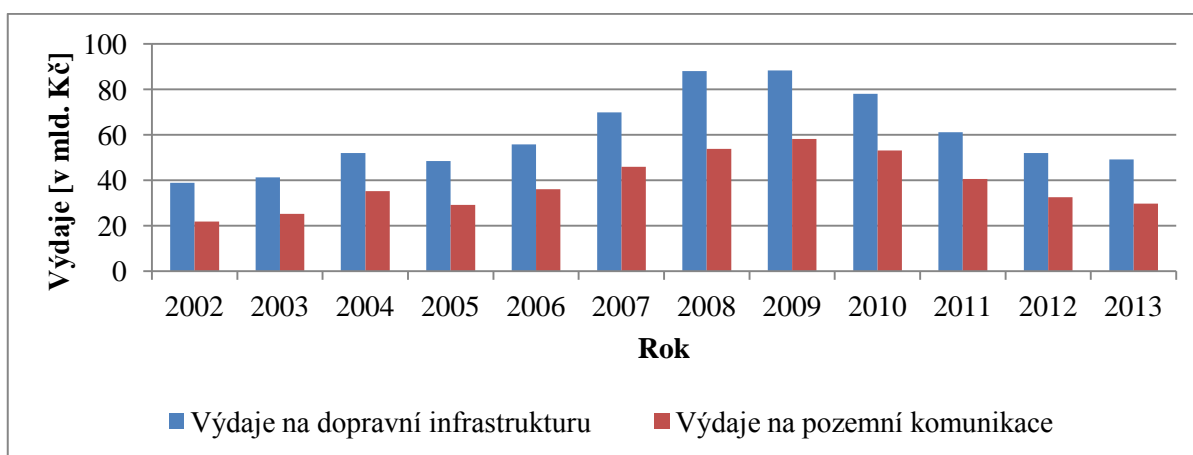
Dále je růst výdajů SFDI na pozemní komunikace pozastaven v r. 2010, v němž tyto výdaje klesly oproti roku 2009 o 8,64 %. Rokem 2010 byla následně spuštěna klesající tendence vývoje výdajů SFDI na pozemní komunikace, přičemž v r. 2013 se již výdaje na pozemní komunikace SFDI pohybovaly v porovnání s r. 2009 pouze okolo 51 %.

Tabulka 11 Vývoj výdajů na pozemní komunikace v letech 2002–2013 [v mld. Kč]

Rok	Výdaje na pozemní komunikace (v mld. Kč)	Podíl na celk. výdajích SFDI na dop. infra. (v %)	Absolutní přírůstky (v mld. Kč)	Koeficient růstu (v %)
2002	21,82	56,08	X	X
2003	25,21	61,12	3,39	115,54
2004	35,18	67,60	9,97	139,55
2005	29,15	60,09	-6,03	82,86
2006	36,01	64,50	6,86	123,53
2007	45,94	65,73	9,93	127,58
2008	53,82	61,12	7,88	117,15
2009	58,12	65,80	4,3	107,99
2010	53,10	68,07	-5,02	91,36
2011	40,60	66,38	-12,5	76,46
2012	32,55	62,61	-8,05	80,17
2013	29,69	60,33	-2,86	91,21

Zdroj: SFDI (Výroční zprávy a účetní uzávěrky 2009–2013), výpočty a zpracování autora

Klesající tendence výdajů SFDI je graficky znázorněna následujícím obrázkem 6, v němž jsou uvedeny i výdaje SFDI na dopravní infrastrukturu (pozemní komunikace, celostátní regionální dráhy, vnitrozemské vodní cesty a ostatní programy) od r. 2002 po současnost. Zde je patrné, že tendence vývoje výdajů na pozemní komunikace SFDI kopíruje vývoj celkových výdajů SFDI na dopravní infrastrukturu.



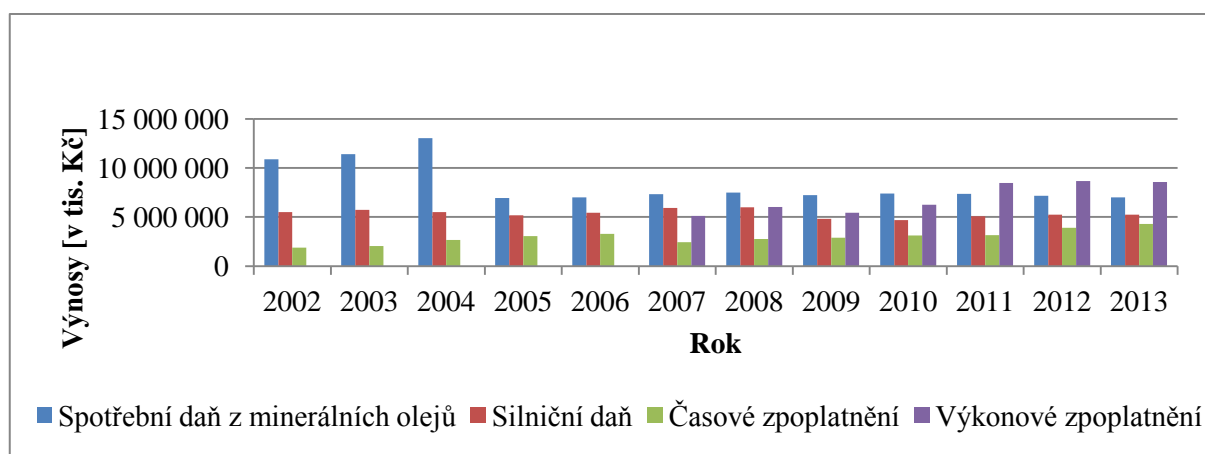
Obrázek 6 Vývoj výdajů na pozemní komunikace SFDI [v mld. Kč] (SFDI: Výroční zprávy a účetní uzávěrky 2009–2013, zpracováno autorem)

Jak výše uvedená tabulka 11, tak i obrázek 6 uvádí, že výdaje SFDI na pozemní komunikace tvoří již od r. 2002 nadpoloviční většinu z celkových výdajů na dopravní infrastrukturu. V průměru tak výdaje SFDI na pozemní komunikace tvořily v rozmezí let 2002–2013 63,29 % z celkových výdajů na dopravní infrastrukturu.

3.3 Analýza příjmů SFDI

Finanční příjmy SFDI vyplývají ze zákona č. 104/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, jehož popisem se zabývala kapitola 2.2.3 této práce. Jak vyplývá z tabulky uvedené v příloze E, k významným příjmům SFDI (od r. 2002 do r. 2013) patří každoročně příjmy daňové (podíl výnosu spotřební daně z minerálních olejů, výnosy silniční daně, výnosy z časového zpoplatnění), jejichž výše je od r. 2005 po současnost téměř neměnná, a od r. 2007 se také jedná i o výnosy z výkonového zpoplatnění. Až do r. 2005 čerpal SFDI dotace z Fondu národního majetku ČR (FNM ČR), které byly v r. 2006 nahrazeny příjmy z privatizovaného majetku, a to až do r. 2012. Důležitou součástí příjmové stránky SFDI jsou od r. 2004 po současnost dotace ze státního rozpočtu, kde lze zmínit zejména r. 2009, v němž se dotace ze státního rozpočtu podílely z 60,42 % na celkových příjmech SFDI.

Z kapitoly č. 2 je patrné, že nezastupitelnou roli mají také úvěry od EIB a samotné fondy EU. Je však otázkou, zdali bude i v budoucnu možnost jejich čerpání a to příkladně i v souvislosti s CEF (viz 2.3.2 této práce). Potenciál je v tomto případě spatřen ve zdrojích stávajících (viz obrázek 7), které jsou chápány do budoucna jako udržitelné s možností jejich korigování a na které bude zaměřena také analýza. Následující obrázek 7 znázorňuje dynamiku vývoje těchto vybraných příjmů SFDI od r. 2002 po současnost, z níž je patrný zejména významný pokles výnosů ze spotřební daně z minerálních olejů v r. 2005 a nárůst výnosů z výkonového zpoplatnění od r. 2010 po současnost.



Obrázek 7 Vývoj vybraných příjmů SFDI v letech 2002–2013 [v tis. Kč] (SFDI: Výroční zprávy a účetní uzávěrky 2002–2013, zpracováno autorem)

3.3.1 Spotřební daň z minerálních olejů

Spotřební daň z minerálních olejů je, jak bylo již uvedeno v 2. kapitole této práce (viz 2.2.3 SFDI), považována za stabilní zdroj příjmů s vysokým potenciálem do budoucna. Vývoj příjmů ze spotřební daně z minerálních olejů SFDI od r. 2002 do současnosti zachycuje tabulka 12. Z vypočtených ukazatelů ve vymezeném období 2002–2013 je patrné, že největší pokles výnosů spotřební daně z minerálních olejů nastal z r. 2004 do r. 2005 o bezmála 47 % (o 6 118 063 tis. Kč). Tento téměř 47 % pokles vznikl v důsledku snížení procentuální výše příjmů z 20 % na 9,1 % v přímé souvislosti s přechodem financování silnic II. a III. třídy samotnými kraji. Další významný meziroční pokles byl zaznamenán v r. 2009 oproti r. 2008 o 3,42 %, který byl způsoben propadem ekonomiky koncem r. 2008 a v r. 2009 [53]. V r. 2013 se příjmy ze spotřební daně z minerálních olejů pohybovaly pouze v objemu 64,19 % ve srovnání s r. 2002.

Tabulka 12 Vývoj příjmů spotřební daně z minerálních olejů v letech 2002–2013 [v tis. Kč]

Rok	Výnosy (v tis. Kč)	Absolutní přírůstky (v tis. Kč)	Koeficient růstu (v %)
2002	10 886 423	X	X
2003	11 410 072	523 649	104,81
2004	13 051 865	1 641 793	114,39
2005	6 933 802	-6 118 063	53,12
2006	6 988 582	54 780	100,79
2007	7 336 578	347 996	104,98
2008	7 486 437	149 859	102,04
2009	7 230 076	-256 361	96,58
2010	7 388 129	158 053	102,19
2011	7 360 970	-27 159	99,63
2012	7 151 838	-209 132	97,16
2013	6 987 841	-163 997	97,71

Zdroj: SFDI (Výroční zprávy a účetní uzávěrky 2002–2013), výpočty autora

3.3.2 Silniční daň

Dalším daňovým výnosem pro SFDI je silniční daň, jejíž vývoj je popsán od r. 2002 po současnost níže uvedenou tabulkou 13. Výnosy ze silniční daně se pohybovaly mezi léty 2002–2013 v průměru okolo 5 361 143,75 tis. Kč. Nejvýznamnější pokles výnosů ze silniční daně je patrný z r. 2008 do r. 2009, a to o téměř 20 %. V rozpočtu SFDI pro r. 2009 (po úpravách) se přitom předpokládalo, že výnosy silniční daně dosáhnou 6 500 000 tis. Kč,

což je v porovnání se skutečnými výnosy v r. 2009 o 1 697 420 tis. Kč méně. Tato skutečnost byla způsobena propadem ekonomiky koncem r. 2008 a dále také v r. 2009. [53]

Tabulka 13 Vývoj příjmů silniční daně v letech 2002–2013 [v tis. Kč]

Rok	Výnosy (v tis. Kč)	Absolutní přírůstek (v tis. Kč)	Koeficient růstu (v %)
2002	5 507 993	X	X
2003	5 740 885	232 892	104,23
2004	5 513 532	-227 353	96,04
2005	5 183 451	-330 081	94,01
2006	5 428 901	245 450	104,74
2007	5 912 123	483 222	108,90
2008	5 998 547	86 424	101,46
2009	4 802 580	-1 195 967	80,06
2010	4 688 978	-113 602	97,63
2011	5 074 062	385 084	108,21
2012	5 248 513	174 451	103,44
2013	5 234 160	-14 353	99,73

Zdroj: SFDI (Výroční zprávy a účetní uzávěrky 2002–2013), výpočty autora

3.3.3 Časové zpoplatnění

Vývoj výnosů z časového zpoplatnění je zaznamenán v následující tabulce 14 od r. 2002 po současnost. Jak již bylo uvedeno v 1. kapitole (viz podkapitola 1.4) této práce, časové zpoplatnění bylo zavedeno v ČR v roce 1995. Z vypočtených ukazatelů vývoje výnosů z časového zpoplatnění je patrný zejména pokles výnosů v roce 2007 o 26,28 % (864 828 tis. Kč) oproti roku 2006. Tento pokles je možné vysvětlit zavedením výkonového zpoplatnění od 1. 1. 2007, kterým zároveň došlo ke zrušení kuponů pro vozidla o celkové hmotnosti nad 12 tun (počet vozidel zapojených do výkonového zpoplatnění viz obrázek 8 níže). Od tohoto meziročního propadu je dále až po současnost patrná tendence meziročních růstů, a to i přes skutečnost, že byla od 1. 1. 2010 přesunuta kategorie vozidel nad 3,5 tuny z časového zpoplatnění do zpoplatnění výkonového.

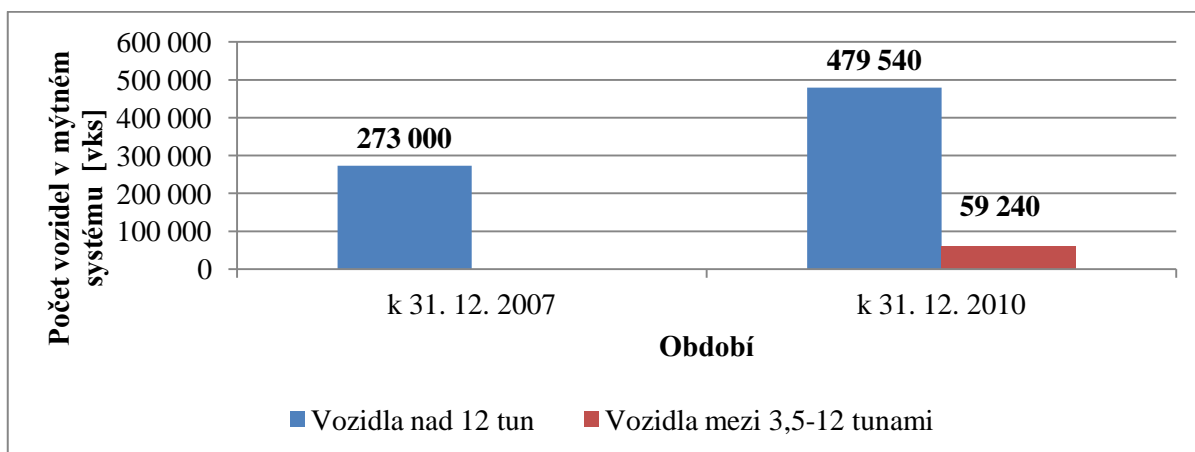
Tabulka 14 Vývoj příjmů časového zpoplatnění v letech 2002–2013 [v tis. Kč]

Rok	Výnosy (v tis. Kč)	Absolutní přírůstek (v tis. Kč)	Koeficient růstu (v %)
2002	1 896 703	X	X
2003	2 058 848	162 145	108,55
2004	2 681 247	622 399	130,23
2005	3 051 624	370 377	113,81
2006	3 290 710	239 086	107,83
2007	2 425 882	-864 828	73,72
2008	2 763 939	338 057	113,94
2009	2 899 742	135 803	104,91
2010	3 106 798	207 056	107,14
2011	3 171 369	64 571	102,08
2012	3 907 222	735 853	123,20
2013	4 311 827	404 605	110,36

Zdroj: SFDI (Výroční zprávy a účetní uzávěrky 2002–2013), výpočty autora

3.3.4 Výkonové zpoplatnění

Výkonové zpoplatnění, které je realizováno pomocí systému elektronického mýtného, (viz podkapitola 1.4) bylo v ČR zavedeno od 1. 1. 2007 a mimo jeho další vývoj v oblasti rozšíření zpoplatněné sítě došlo také od 1. 1. 2010 k rozšíření výkonového zpoplatnění i na vozidla s hmotností nad 3,5 tuny. Počet aktivních uživatelů mýtného systému, tedy vozidel zapojených do mýtného systému, k 31. 12. 2007 a k 31. 12. 2010 zachycuje níže uvedený obrázek 8.



Obrázek 8 Počet aktivních uživatelů mýtného systému [v ks vozidel] (Auto.cz, zpracováno autorem)

Z vývoje výnosů z výkonového zpoplatnění znázorněného v tabulce 15 vypočtenými ukazateli je patrný zejména pokles výnosů v r. 2009 oproti r. 2008. Byť se jednalo o meziroční pokles výnosů z let 2008–2009, byly tyto výnosy v r. 2009 o 1 040 064 tis. Kč vyšší nežli předpoklad 4 400 000 tis. Kč upraveného rozpočtu SFDI pro rok 2009. Dále je z této níže uvedené tabulky patrný v r. 2011 meziroční nárůst výnosů z výkonového zpoplatnění o 35,84 % oproti r. 2010. Tento nárůst výnosů z výkonového zpoplatnění v r. 2011 byl způsoben otevřením nově zpoplatněných úseků pozemních komunikací a dále také zvýšením sazeb mýtného. [53] [55]

Tabulka 15 Vývoj příjmů z výkonového zpoplatnění v letech 2007–2013 [v tis. Kč]

Rok	Výnosy (v tis. Kč)	Absolutní přírůstek (v tis. Kč)	Koeficient růstu (v %)
2007	5 120 518	X	X
2008	6 009 367	888 849	117,36
2009	5 440 064	-569 303	90,53
2010	6 244 507	804 443	114,79
2011	8 482 584	2 238 077	135,84
2012	8 664 656	182 072	102,15
2013	8 561 462	-103 194	98,81

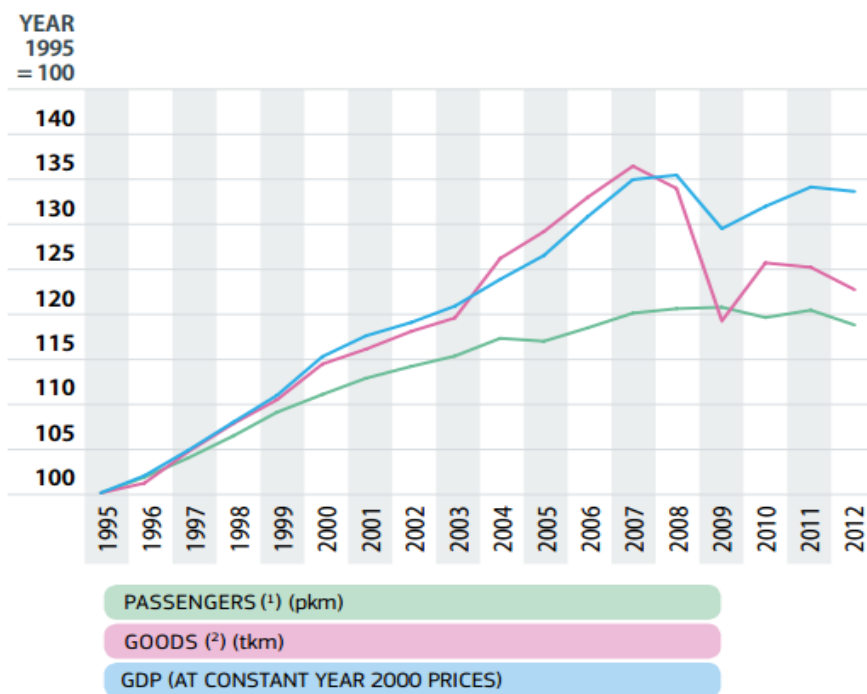
Zdroj: SFDI (Výroční zprávy a účetní uzávěrky: 2007–2013), výpočty autora

3.4 Analýza HDP ČR

V úvodu této podkapitoly je provedena analýza vývoje HDP ČR od r. 2002 po současnost, který je klíčovým ukazatelem vývoje ekonomiky ČR. Pro tuto kapitolu bude ovšem HDP důležitý ve vazbě na dopravu, kterou lze vyjádřit příkladně v souvislosti s výdaji na dopravu, a to při výpočtu HDP výdajovou metodou, do níž se promítají výdaje státu (vládních institucí) vynakládané na dopravu a tedy i na dopravní infrastrukturu. Příkladem může být skutečnost, že v r. 2013 tvořily investiční výdaje na dopravní infrastrukturu (bez místních komunikací a další infrastruktury městské hromadné dopravy) 0,71 % HDP [64].

Dalším způsobem jak vyjádřit souvislost HDP a dopravy jsou dopravní výkony. K tomu poslouží obecný obrázek 9, který ilustruje růst osobní dopravy v osobokilometrech (oskm) a nákladní dopravy v tunokilometrech (tkm) v souvislosti s růstem HDP v EU-28 mezi léty 1995–2012. Z obrázku vyplývá, že z počátku období je zaznamenán rostoucí trend jak v osobní, tak v nákladní dopravě. Ve srovnání tohoto rostoucího trendu osobní dopravy s rostoucím trendem nákladní dopravy je ovšem patrný pomalejší růst osobní dopravy nežli růst HDP. Dále je možné zmínit skutečnost, že zejména vývoj nákladní dopravy kopíruje

vývoj HDP. Tato skutečnost je poté zjevná zejména v r. 2009, v němž s poklesem HDP výrazně poklesla i nákladní doprava měřená v tkm. Osobní doprava měřená v oskm vykazovala v návaznosti na tuto skutečnost neměnný průběh.



Obrázek 9 Růst HDP a osobní a nákladní dopravy v EU-28 v letech 1995–2012 (EUROPEAN COMMISSION. *EU transport in figures: statistical pocketbook 2014*. © 2014, upraveno autorem)

Krátký pohled na vývoj HDP v souvislosti s objemy nákladní a osobní dopravy poukázal na skutečnost, že vývoj HDP ovlivňuje především objemy nákladní dopravy. V této souvislosti je možné navázat na příjmy plynoucí z dopravy, a to především na příjmy z daně silniční a příjmy z výkonového zpoplatnění (viz 3.4.2 níže), kde jsou zejména příjmy z výkonového zpoplatnění závislé na objemu přepravních výkonů v nákladní silniční dopravě.

3.4.1 Vývoj HDP

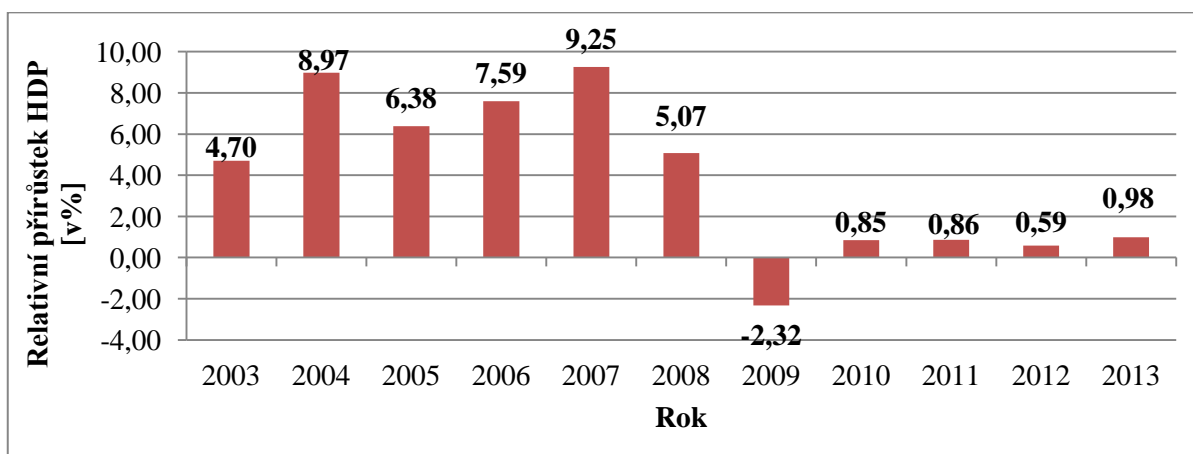
Následující tabulka 16 popisuje vývoj HDP ČR od r. 2002 po současnost. Vývoj HDP od r. 2002 do r. 2008 zaznamenává dle koeficientu růstu stoupající tendenci, k jejímuž narušení dochází v roce 2009, kde je patrný meziroční pokles HDP o 2,32 %, tj. pokles o 89 432 mil. Kč, oproti předchozímu r. 2008. V následujících letech je poté patrná pozvolná tendence meziročních růstů HDP, přičemž v r. 2013 dosahoval HDP nejvyšší hodnoty od r. 2002.

Tabulka 16 Vývoj HDP v ČR v letech 2002–2013 [v mil. Kč] v kupních cenách

Rok	HDP (v mil. Kč)	Absolutní přírůstky (v mil. Kč)	Koeficient růstu (v %)
2002	2 567 530	X	X
2003	2 688 107	120 577	104,70
2004	2 929 172	241 065	108,97
2005	3 116 056	186 884	106,38
2006	3 352 599	236 543	107,59
2007	3 662 573	309 974	109,25
2008	3 848 411	185 838	105,07
2009	3 758 979	-89 432	97,68
2010	3 790 880	31 901	100,85
2011	3 823 401	32 521	100,86
2012	3 845 926	22 525	100,59
2013	3 883 780	37 854	100,98

Zdroj: Český statistický úřad (ČSÚ), výpočty autora

Tendence vývoje relativního přírůstku HDP je demonstrována obrázkem 10, kde je patrný zejména meziroční pokles HDP v roce 2009 oproti r. 2008 o více než 2 %. Důvodem tohoto poklesu byla celosvětová hospodářská krize, jež zasáhla i ČR. V této souvislosti lze poukázat na fakt, že je ekonomika ČR silně závislá na světovém vývoji. Po r. 2009 poté tendence vývoje HDP vykazovala opět kladné relativní meziroční přírůstky. [67]

**Obrázek 10** Vývoj relativního přírůstku HDP v letech 2003–2013 [v %] (výpočty a zpracování autora)

3.4.2 Korelační analýza

Korelační analýza zkoumá existenci statistických vzájemných závislostí s důrazem na intenzitu vzájemného vztahu (viz 3.1.2).

Důvodem provedení korelační analýzy je prokázání existence provázanosti mezi HDP a vybranými příjmy SFDI, kterou již naznačil výše uvedený obrázek 9 mezi HDP a nákladní dopravou. Pokud bude takováto provázanost prokázána, a to ať již s výsledkem přímé či nepřímé intenzity závislosti, bude možné na základě vývoje HDP do budoucna odhadovat i vývoj vybraných příjmů SFDI a dále bude možné také navrhnout taková opatření, která by vedla ke zlepšení situace v oblasti financování silniční infrastruktury v ČR.

Existence vztahu mezi vývojem HDP a objemy nákladní dopravy, jak vyplývá z obrázku 9, bude tedy ověřována korelační analýzou mezi časovými řadami vývoje HDP a příjmů ze silniční daně a z výkonového zpoplatnění. K silniční infrastruktuře se ovšem vážou i další příjmy jako jsou spotřební daň z minerálních olejů a časové zpoplatnění, avšak ty předmětem korelační analýzy nejsou, neboť do jejich hodnocení vstupují i faktory, které nemají přímou vazbu na vývoj ekonomiky. V případě spotřební daně z minerálních olejů se může jednat o faktory, jež jsou spojené s růstem cen pohonných hmot. Zde je možné zmínit například skutečnost, že v důsledku růstu cen pohonných hmot budou lidé zvažovat potřebu zbytných cest, což ve svém důsledku povede k omezování užívání osobních automobilů s přesunem příkladně na integrovanou autobusovou dopravu. V případě časového zpoplatnění pak lze zmínit skutečnost, že ne všechny osobní cesty jsou rázu ekonomického, jako příkladně cesty do škol atd. Tuto skutečnost poté dokládá výše uvedený graf (obrázek 9), ve kterém vývoj objemu osobní dopravy nekopíruje vývoj HDP.

V následující tabulce 17 jsou zmíněny výsledky výběrového korelačního koeficientu původních časových řad. V případě vývoje HDP a vývoje výnosů ze silniční daně hodnota výběrového korelačního koeficientu naznačuje slabou nepřímou intenzitu závislosti, naproti tomu v případě vývoje HDP a vývoje výnosů z výkonového zpoplatnění výběrový korelační koeficient naznačuje silnou přímou intenzitu závislosti. Tyto výsledky však nelze chápat jako výsledné, neboť rozhodující postavení mají až výsledky dané výběrovým korelačním koeficientem reziduí.

Tabulka 17 Výsledky korelační analýzy původních časových řad

	Korelační koeficient
Silniční daň	-0,311881657
Výkonové zpoplatnění	0,751708775

Zdroj: výpočty autora

Z následující tabulky 18, v níž jsou uvedené výsledky výběrového korelačního koeficientu reziduí, vyplývá, že mezi vývojem HDP a výnosy ze silniční daně byla prokázána

silná přímá intenzita závislosti. To znamená, že při růstu (poklesu) HDP dojde k růstu (poklesu) výnosů ze silniční daně. Tato skutečnost je ovšem zřejmá i mezi vývojem HDP a výnosy z výkonového zpoplatnění, kde hodnota korelačního koeficientu naznačovala taktéž přímou intenzitu závislosti, což by vedlo k té samé situaci.

Tabulka 18 Výsledky korelační analýzy reziduí

	Korelační koeficient
Silniční daň	0,737383560
Výkonové zpoplatnění	0,592421328

Zdroj: výpočty autora

Pokud by došlo k porovnání původních hodnot výběrového korelačního koeficientu s hodnotami výběrového korelačního koeficientu reziduí, diametrálně odlišný výsledek je patrný v případě silniční daně. V případě výkonového zpoplatnění došly výsledky výběrových korelačních koeficientů ke stejnému výsledku.

3.5 Analýza financování ve vybraných krajích ČR

Tato podkapitola analyzuje zdroje financování silniční infrastruktury Královéhradeckého (KHK), Karlovarského (KK) a Plzeňského (PK) kraje, a to pomocí základních charakteristik časových řad zaměřených na investiční a neinvestiční zdroje vynakládané od r. 2002 po současnost.

V obecném slova smyslu je příjmová stránka rozpočtů krajů tvořena nenávratnými příjmy (daňové příjmy, transfery, dotace, nedaňové příjmy) a příjmy návratnými (úvěry a půjčky), jak již bylo uvedeno v 2. kapitole této práce. Kraje ČR využívají na financování potřeb silniční infrastruktury, tedy silnic II. a III. třídy, v nemalé míře své vlastní prostředky a dále lze obecně říci, že z přerozdělovacích procesů finančních prostředků jsou kraje příjemci také dotací od MD ČR, SFDI a z EU.

Kraje ČR jsou vlastníky silnic II. a III. třídy a jejich úkolem je nejen zajištění výstavby, rekonstrukce a modernizace této silniční infrastruktury, ale dále by se mělo jednat i o financování neinvestičních potřeb, jako jsou opravy a údržba vlastněné silniční infrastruktury. Ke správě a údržbě silnic II. a III. třídy přitom využívají jimi zřízené příspěvkové organizace Správa a údržba silnic. V rámci přerozdělovacích procesů kraje jsou soustředěovány finanční prostředky na investiční akce a dále jsou finanční prostředky soustředěovány Správě a údržbě silnic, mimo jiného, na zabezpečení oprav a údržby silnic II. a III. třídy. Kraje mohou také v rámci svých dotačních programů poskytovat finanční prostředky obcím na jimi vlastněnou silniční infrastrukturu.

Obecně lze říci, že jsou investiční akce silnic II. a III. třídy hrazeny z velké části z prostředků plynoucích mimo rozpočty krajů, kde se jedná zejména o finanční prostředky plynoucích z EU, SFDI, popřípadě se dále může také jednat i o návratné cizí zdroje. Naproti tomu opravy a údržba silnic II. a III. třídy jsou hrazeny z naprosté většiny z vlastních rozpočtů krajů.

3.5.1 Královéhradecký kraj

KHK disponuje nadprůměrnou hustotou silniční sítě na km², a to 0,792 km silniční sítě na km² rozlohy. K uskutečňování investičních aktivit na pozemních komunikacích KHK využívá nejen vlastní finanční prostředky, ale dále také finanční prostředky z SFDI a z EU. V následujícím textu jsou analyzovány nejen tyto investiční zdroje, ale dále také zdroje na opravy a údržbu silniční infrastruktury (tzv. neinvestiční zdroje).

Investiční zdroje

Následující tabulka 19 popisuje vývoj investičních zdrojů na silniční infrastrukturu KHK. Již v počátku analyzovaného období je patrný nejvýznamnější meziroční nárůst, a to v roce 2003 oproti předchozímu r. 2002 o 171,97 % tvořených zejména finančními prostředky z EU a z SFDI. Z finančních prostředků poskytnutých v r. 2003 z SFDI lze zejména zmínit prostředky na obnovu povodněmi zničené silniční infrastruktury z r. 2002.

Tendence meziročních růstů se v následujících analyzovaných obdobích střídaly s fázemi meziročních poklesů. Po r. 2005 vykazovaly investiční výdaje klesající tendenci, a to až do r. 2007, v němž byl zaznamenán výrazný pokles zdrojů z EU a dále také z SFDI. V této návaznosti je nutné zmínit skutečnost, že rokem 2006 bylo ukončeno programové období 2004–2006 a tedy i čerpání finančních prostředků ze Společného regionálního operačního programu aj.

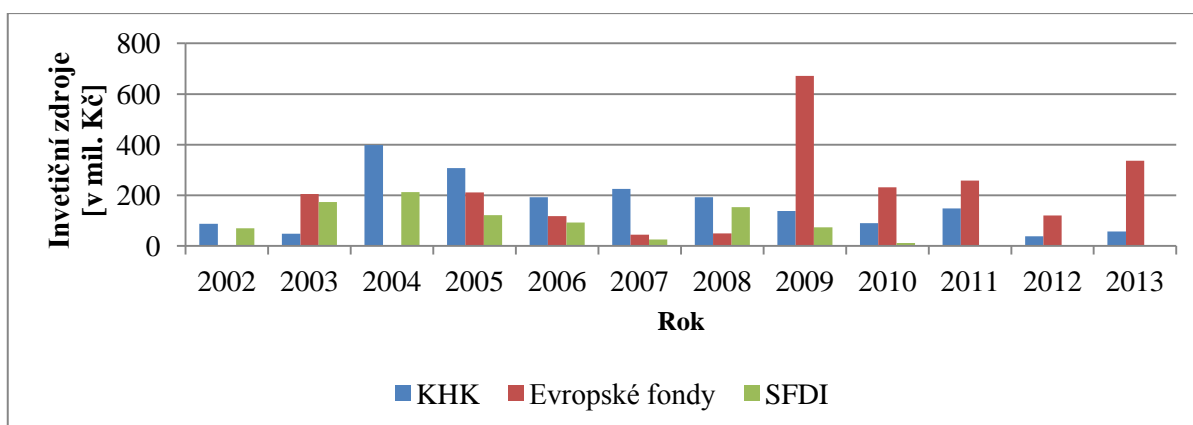
Od r. 2007 poté započalo nové programové období 2007–2013 s tzv. sedmi Regionálními operačními programy.

Tabulka 19 Vývoj investičních zdrojů KHK na silniční infrastrukturu v letech 2002–2013 [v mil. Kč]

Rok	Investiční zdroje (v mil. Kč)	Podíl na celkových zdrojích (v %)	Absolutní přírůstek (v mil. Kč)	Koeficient růstu (v %)
2002	157	27,51	X	X
2003	427	54,35	270,00	271,97
2004	610	62,72	183,00	142,86
2005	640	58,24	30,00	104,92
2006	402	46,21	-238,00	62,81
2007	295	41,16	-107,00	73,38
2008	395	41,85	100,00	133,90
2009	883	63,42	488,00	223,54
2010	332	42,08	-551,00	37,60
2011	406	46,99	74,00	122,29
2012	158	26,13	-248,00	38,92
2013	393	47,00	235,00	248,73

Zdroj: interní materiály KHK, výpočty a zpracování autora

Obrázek 11 graficky znázorňuje jednotlivé podíly investičních zdrojů na silniční infrastrukturu KHK od 2002 po současnost. V období mezi léty 2002–2008 se stal významným zdrojem financování samotný KHK. Výjimkou je r. 2003, v němž převažovaly zdroje poskytnuté z EU. Od r. 2009 po současnost plyne největší podíl finančních prostředků na financování investičních záměrů na silniční infrastrukturu taktéž z EU.



Obrázek 11 Podíly investičních zdrojů na silniční infrastrukturu KHK [v mil. Kč] (interní materiály KHK, zpracováno autorem)

Neinvestiční zdroje

Vývoj neinvestičních zdrojů, tedy zdrojů na opravy a údržbu silniční infrastruktury KHK, je uveden v následující tabulce 20, a to od r. 2002 po současnost. Zde je patrné,

že se střídají období meziročních poklesů s meziročními růsty, ve srovnání se zdroji investičními mají ale neinvestiční zdroje spíše neměnný průběh. Neinvestiční zdroje KHK se v průměru pohybovaly okolo 445,53 mil. Kč.

Tabulka 20 Vývoj neinvestičních zdrojů KHK na silniční infrastrukturu v letech 2002–2013 [v mil. Kč]

Rok	Neinvestiční zdroje (v mil. Kč)	Podíl na celkových zdrojích (v %)	Absolutní přírůstek (v mil. Kč)	Koeficient růstu (v %)
2002	413,60	72,49	X	X
2003	358,70	45,65	-54,90	86,73
2004	362,60	37,28	3,90	101,09
2005	458,90	41,76	96,30	126,56
2006	468,00	53,79	9,10	101,98
2007	421,80	58,84	-46,20	90,13
2008	548,80	58,15	127,00	130,11
2009	509,20	36,58	-39,60	92,78
2010	457,00	57,92	-52,20	89,75
2011	458,00	53,01	1,00	100,22
2012	446,70	73,87	-11,30	97,53
2013	443,10	53,00	-3,60	99,19

Zdroj: interní materiály KHK, výpočty a zpravování autora

3.5.2 Karlovarský kraj

KK disponuje s 0,618 km silniční sítě na 1 km² své rozlohy. V rámci investičních zdrojů na silniční infrastrukturu využívá KK nejen zdroje vlastní, ale dále také finanční prostředky z EU, z SFDI a významný podíl také zaujímají i investiční úvěry neboli návratné cizí zdroje. Mimo analýzy investičních zdrojů na silniční infrastrukturu budou dále analyzovány i neinvestiční zdroje, na nichž se ve větší míře podílí KK.

Investiční zdroje

Vývoj investičních zdrojů na silniční infrastrukturu KK je zachycen tabulce 21. Téměř na počátku analyzovaného období, tedy v r. 2003, je patrný markantní meziroční nárůst investičních zdrojů oproti r. 2002 o 93,92 mil. Kč, tj. o 2 674,26 % oproti r. 2002. Takovýto nárůst zdrojů plynul ovšem pouze z rozpočtu KK, nikoliv tedy z EU či SFDI jako v případě KHK. Tendence meziročních růstů byla pozastavena v letech 2006–2007 stejně jako je tomu v případě KHK. Tendence meziročních poklesů se v následujících letech střídala s meziročními růsty, nicméně jak vyplývá z tabulky 21 dále, největší objem finančních prostředků na silniční infrastrukturu KK připadlo na r. 2010 o celkovém objemu

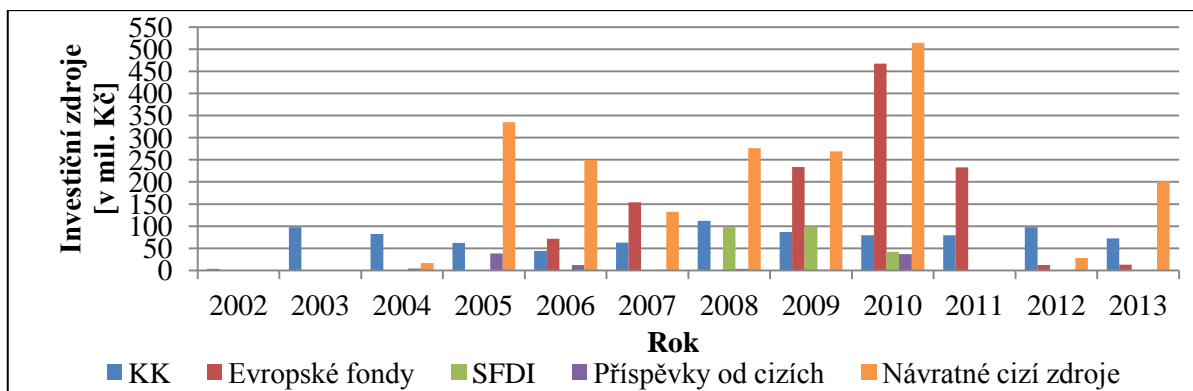
1 139,278 mil. Kč. Na tomto významném objemu finančních prostředků se z velké části podílely finanční prostředky z EU a investiční úvěry. Koncem analyzovaného období, tedy v r. 2013, byl zaznamenán meziroční nárůst investičních zdrojů oproti r. 2012 o 106,3 %, avšak jejich výše se pohybovala pouze okolo 25 % v porovnání s r. 2010.

Tabulka 21 Vývoj investičních zdrojů KK na silniční infrastrukturu v letech 2002–2013 [v mil. Kč]

Rok	Investiční zdroje (v mil. Kč)	Podíl na celkových zdrojích (v %)	Absolutní přírůstek (v mil. Kč)	Koeficient růstu (v %)
2002	3,512	1,43	X	X
2003	97,432	27,93	93,92	2774,26
2004	102,840	26,87	5,41	105,55
2005	434,878	53,11	332,04	422,87
2006	377,097	48,22	-57,78	86,71
2007	351,330	47,45	-25,77	93,17
2008	489,660	55,72	138,33	139,37
2009	690,278	64,39	200,62	140,97
2010	1 139,287	75,94	449,01	165,05
2011	312,692	46,89	-826,60	27,45
2012	138,488	29,16	-174,20	44,29
2013	285,700	45,96	147,21	206,30

Zdroj: interní materiály KK, výpočty a zpracování autora

Následující obrázek 12 graficky znázorňuje jednotlivé podíly investičních zdrojů na silniční infrastrukturu KK v daném roce. Od počátku analyzovaného období do r. 2004 měl nezastupitelnou roli na investičních zdrojích na silniční infrastrukturu samotný KK, přičemž mezi r. 2005–2010 měly významný podíl na investičních zdrojích na silniční infrastrukturu investiční úvěry, tedy návratné cizí zdroje, jejichž podíl se na investičních zdrojích stal velmi významný opětovně v r. 2013.



Obrázek 12 Podíly investičních zdrojů na silniční infrastrukturu KK [v mil. Kč] (interní materiály KK, zpracováno autorem)

Neinvestiční zdroje

Neinvestiční zdroje financování silniční infrastruktury a tedy i jejich vývoj od r. 2002 po současnost popisuje níže uvedená tabulka 22. Již od počátku analyzovaného období až do r. 2006 vykazoval vývoj neinvestičních zdrojů vzrůstající tendenci, přičemž již v r. 2007 byl zaznamenán první meziroční pokles a to o 3,92 % oproti r. 2006. V r. 2008 byl zaznamenán oproti r. 2007 nepatrný růst, nicméně od r. 2009 až do současnosti neinvestiční výdaje postupně klesaly. V průměru se tak objem neinvestičních zdrojů pohyboval okolo 342,49 mil. Kč a ve větší míře plynuly finanční prostředky na neinvestiční akce z rozpočtu KK.

Tabulka 22 Vývoj neinvestičních zdrojů KK na silniční infrastrukturu v letech 2002–2013 [v mil. Kč]

Rok	Neinvestiční zdroje (v mil. Kč)	Podíl na celkových zdrojích (v %)	Absolutní přírůstek (v mil. Kč)	Koeficient růstu (v %)
2002	242,240	98,57	X	X
2003	251,369	72,07	9,13	103,77
2004	279,942	73,13	28,57	111,37
2005	383,988	46,89	104,05	137,17
2006	404,933	51,78	20,95	105,45
2007	389,047	52,55	-15,89	96,08
2008	389,154	44,28	0,11	100,03
2009	381,705	35,61	-7,45	98,09
2010	360,872	24,06	-20,83	94,54
2011	354,177	53,11	-6,70	98,14
2012	336,491	70,84	-17,69	95,01
2013	335,928	54,04	-0,56	99,83

Zdroj: interní materiály KK, výpočty a zpracování autora

3.5.3 Plzeňský kraj

Z mezikrajského srovnání, uvedeného v podkapitole 3.6, je patrné, že z analyzovaných krajů je PK dle rozlohy tím největším krajem, ovšem jeho hustota silniční sítě na km² rozlohy se příliš neodlišuje od hustoty silniční sítě na km² rozlohy KHK a KK. V rámci PK budou níže analyzovány investiční zdroje na silniční infrastrukturu, na nichž podílí PK, SFDI a v neposlední řadě také EU.

Investiční zdroje

Vývoj investičních zdrojů od r. 2002 do r. 2013 na silniční infrastrukturu zachycuje následující tabulka 23. Stejně tak jako v případě KHK a KK byl v r. 2003 zaznamenán vysoký nárůst investičních zdrojů oproti předchozímu r. 2002, ovšem významný podíl na těchto zdrojích v tomto roce měl SFDI (viz obrázek 13), který poskytl finanční prostředky mimo jiné na odstranění povodňových škod na silnicích II. a III. třídy PK způsobených povodněmi v r. 2002. I v případě vývoje investičních zdrojů PK jsou meziroční růsty prokládány meziročními poklesy, přičemž nejvýraznější meziroční pokles investičních výdajů byl zaznamenán v r. 2009 oproti r. 2008 o 27,01 %, v němž PK nečerpal žádné finanční prostředky na investiční aktivity v oblasti silnic II. a III. třídy z SFDI.

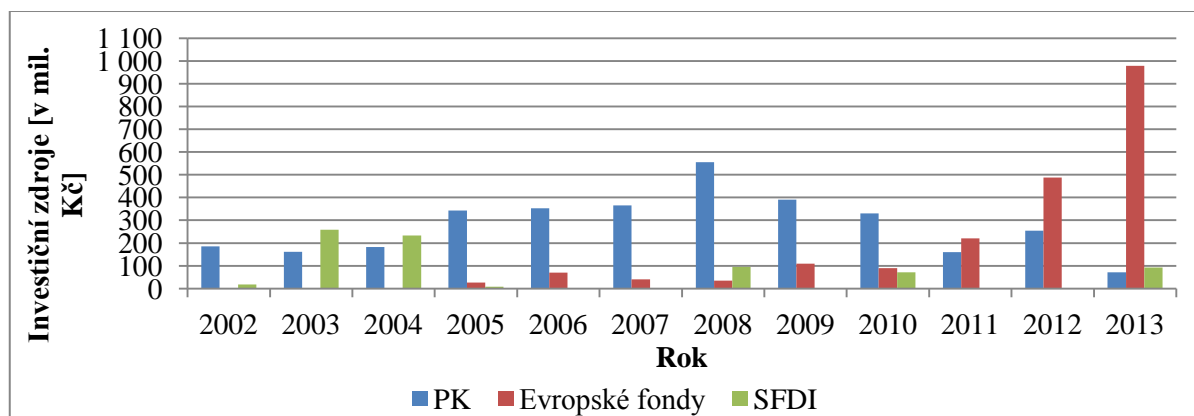
Tabulka 23 Vývoj investičních zdrojů PK na silniční infrastrukturu v letech 2002–2013 [v mil. Kč]

Rok	Investiční zdroje (v mil. Kč)	Absolutní přírůstek (v mil. Kč)	Koeficient růstu (v %)
2002	204	X	X
2003	420	216,00	205,88
2004	415	-5,00	98,81
2005	378	-37,00	91,08
2006	423	45,00	111,90
2007	406	-17,00	95,98
2008	685	279,00	168,72
2009	500	-185,00	72,99
2010	491	-9,00	98,20
2011	380	-111,00	77,39
2012	742	362,00	195,26
2013	1 142	400,00	153,91

Zdroj: interní materiály Správy a údržby silnic PK, výpočty a zpracování autora

Následující obrázek 13 graficky popisuje vývoj investičních zdrojů na silniční infrastrukturu. Rozpočet PK zaujímal v letech 2002 a 2005–2010 významnou pozici, neboť jeho prostřednictvím z velké části docházelo k financování investičních akcí na silnicích

II. a III. třídy v jeho vlastnictví. V následujících letech ovšem vysoký podíl na investičních zdrojích zaujímaly finanční prostředky plynoucí z EU, což je patrné zejména v r. 2013, v němž celkové investiční zdroje dosahovaly 1 142 mil. Kč. Tato částka byla tvořena z 85,73 % finančními prostředky z EU.



Obrázek 13 Podíly investičních zdrojů na silniční infrastrukturu PK [v mil. Kč] (interní materiály Správy a údržby silnic PK, zpracováno autorem)

3.6 Krajské srovnání

Tato podkapitola je zaměřena na porovnání financování silniční infrastruktury vybraných krajů a zachycení toho, co mají ve vývoji kraje společné. V úvodu jsou analyzované kraje porovnány ve vybraných oblastech a ukazatelích, což znázorňuje tabulka 24. Na první pohled je patrné, že jsou kraje součástí odlišných regionů soudržnosti a tím tedy dochází k financování silniční infrastruktury i z odlišných ROP. Stejně tak je možné pozorovat rozdíly v oblasti rozlohy a délky silniční sítě. Zde je ovšem možné upozornit na fakt, že v porovnání nejmenšího (KK) a největšího (PK) kraje jsou podíly silniční sítě na km² rozlohy téměř stejné.

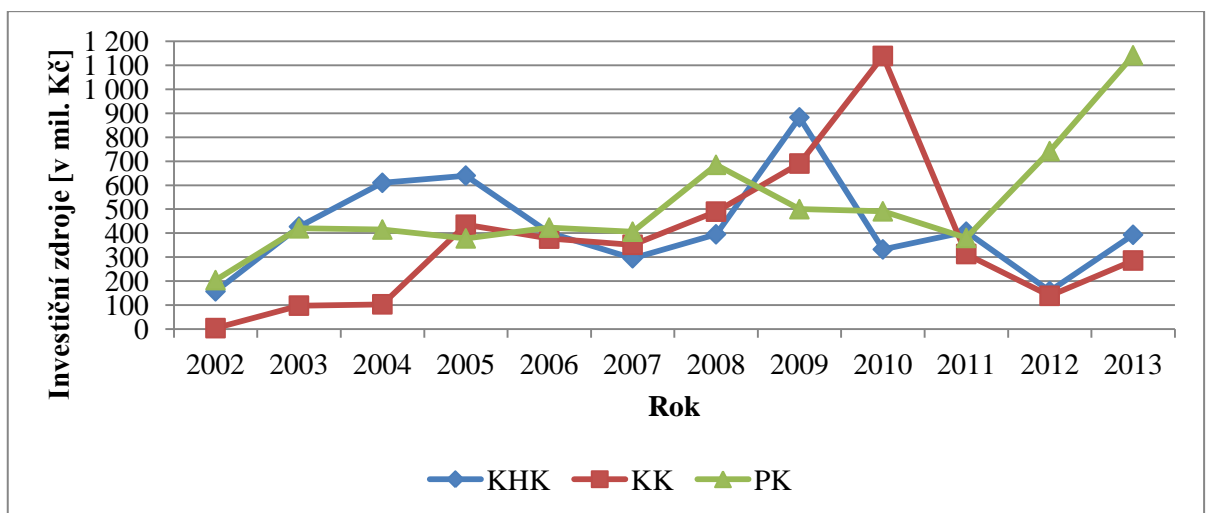
Tabulka 24 Porovnání krajů ve vybraných oblastech a ukazatelích za r. 2013

Oblast/ukazatel \ Kraj	KHK	KK	PK
Rozloha (v km ²)	4 759	3 314	7 561
Počet obcí	448	132	501
Počet obyvatel	551 909	300 309	573 469
Podíl nezaměstnaných osob (v %)	7,31	9,33	6,45
Region soudržnosti	Severovýchod	Severozápad	Jihozápad
Délka silniční sítě (v km)	3 769,5	2 047,9	5 130,4
Silniční síť/km ²	0,792	0,618	0,679

Zdroj: ČSÚ, ŘSD, výpočet a zpracování autora

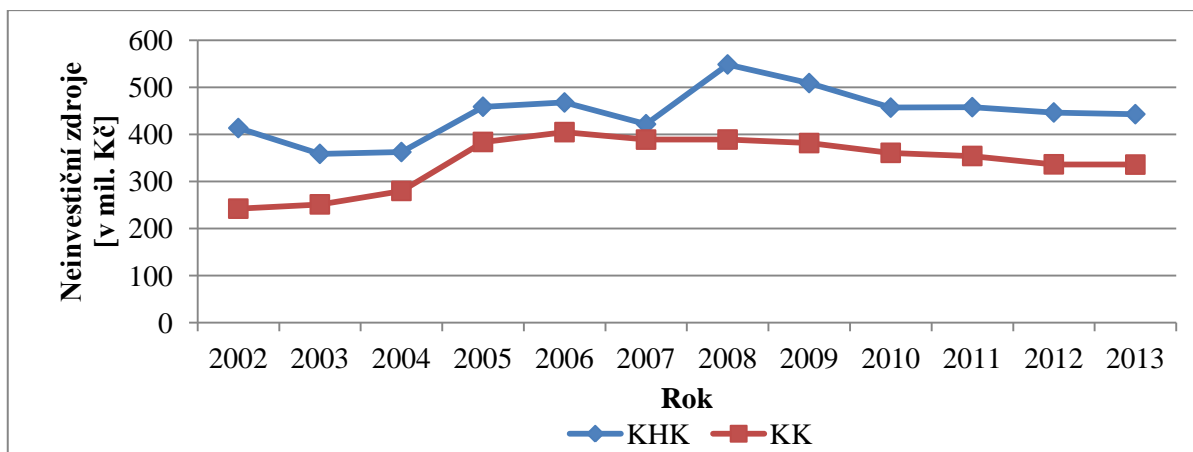
3.6.1 Investiční a neinvestiční zdroje

Následující obrázek 14 graficky znázorňuje vývoj investičních zdrojů na silniční infrastrukturu od r. 2002 po současnost v porovnání mezi KHK, KK a PK. Společnými znaky vývoje investičních zdrojů na silniční infrastrukturu těchto krajů je zejména meziroční nárůst zdrojů v r. 2003 oproti předchozímu r. 2002 v KHK a PK. Tento meziroční nárůst lze přisuzovat zejména vysokým objemem finančních prostředků z SFDI, poskytnutým zejména na obnovu zničené silniční infrastruktury po povodních v r. 2002. Dále je možné spatřit společný meziroční pokles finančních prostředků v r. 2007, v němž byl zaznamenán nejen výrazný pokles finančních poskytnutých z SFDI, ale v souvislosti s rozběhem nového programového období 2007–2013, a tedy i rozběhem ROP, byl zaznamenán i výrazný pokles finančních prostředků z EU oproti r. 2006.



Obrázek 14 Vývoj investičních zdrojů ve vybraných krajích ČR od r. 2002 po současnost [v mil. Kč] (interní materiály KHK, KK, Správy a údržby silnic PK, zpracováno autorem)

Vývoj neinvestičních zdrojů na financování silniční infrastruktury ve vybraných krajích je zachycen v následujícím obrázku 15 od r. 2002 po současnost. V porovnání vývoje investičních zdrojů s vývojem neinvestičních zdrojů krajů je patrné, že neinvestiční zdroje nemají tak dynamický průběh, ovšem společným jevem je pokles zdrojů v r. 2007.



Obrázek 15 Vývoj neinvestičních zdrojů ve vybraných krajích ČR od r. 2002 po současnost [v mil. Kč] (interní materiály KHK, KK, zpracováno autorem)

3.7 Shrnutí výsledků analýzy

Analýza celkových výdajů na silniční infrastrukturu ukázala, že investiční výdaje vykazovaly v analyzovaném období let 2002–2013 mnohem dynamičtější průběh, nežli výdaje na opravu a údržbu silniční infrastruktury, které tak nerostly úměrně s růstem investičních výdajů. Rozdělování finančních prostředků by mělo způsobovat rovnováhu mezi rozvojem a údržbou stávající silniční infrastruktury tak, aby se stávající silniční infrastruktura nenacházela na seznamu investičních potřeb díky svému špatnému technickému stavu.

Důležitou roli ve financování silniční infrastruktury zaujímá SFDI, z jehož celkových výdajů na dopravní infrastrukturu v nadpoloviční většině plynou od r. 2002 po současnost finanční prostředky na pozemní komunikace, a z institucionálních investorů je tím nejvýznamnějším příjemcem od r. 2005 po současnost ŘSD ČR.

K významným současným příjmům SFDI patří příjmy daňové, výnosy z výkonového zpoplatnění a dotace ze státního rozpočtu. Daňové příjmy (vyjma příjmů z časového zpoplatnění) dlouhodobě nenaplnují předpoklad stanovený v rozpočtech pro daný rok, naproti tomu výnosy z časového a výkonového zpoplatnění v mnohých letech převyšovaly původní předpoklad rozpočtů pro daný rok. V nemalé míře se na celkových příjmech podílí i dotace ze státního rozpočtu, což je patrné zejména v r. 2009, v němž se dotace ze státního rozpočtu podílely na celkových příjmech SFDI z 60,42 %. V porovnání rozdílů mezi celkovými příjmy a celkovými výdaji (viz příloha F) za období let 2002–2013 je možné konstatovat, že v letech 2004, 2006, 2007 a 2009 převyšovaly celkové výdaje SFDI nad celkovými příjmy.

Nezanedbatelnou část této kapitoly tvořila také analýza financování silniční infrastruktury, tedy silnic II. a III. třídy, v KHK, KK a PK. V analyzovaném období tyto zmíněné kraje využívaly na investiční aktivity na silnicích II. a III. především finanční

prostředky z EU, z SFDI a z vlastních rozpočtů, přičemž v KK se ve značné míře také jednalo o návratné cizí zdroje. Mimo investičních potřeb ovšem analyzované kraje ze svých prostředků hradily z naprosté většiny i neinvestiční potřeby na silnicích II. a III. třídy, které jsou zabezpečovány organizacemi Správy a údržby silnic.

Jak je tedy ze sumarizace patrné, stále je financování silniční infrastruktury z velké části závislé na veřejných zdrojích financování a důležitou roli zde také zastávají i zdroje plynoucí ze zpoplatnění provozu. V úvodu této práce byla zmíněna skutečnost o v ČR prozatím ne příliš rozšířeném a využívaném partnerství veřejného a soukromého sektoru formou PPP, což by mohl být do budoucna alternativní zdroj financování silniční infrastruktury s vysokým potenciálem.

4 NÁVRH OPATŘENÍ V OBLASTI FINANCOVÁNÍ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY ČR

Předchozí kapitola analyzovala současný stav financování silniční infrastruktury v ČR se zaměřením na zdroje veřejné. Financování silniční infrastruktury je v ČR stále diskutovanějším tématem, neboť napjatá situace ve veřejných rozpočtech podněcuje k hledání dalších možných zdrojů financování silniční infrastruktury nebo k zefektivnění zdrojů stávajících. Budou-li tedy nalezeny další možné vhodné zdroje nebo budou-li zefektivněny zdroje stávající, bude nutné hledat i mechanismy jak finanční prostředky z těchto zdrojů čerpat a rozdělovat mezi jednotlivé příjemce. S tím souvisí i otázka rozdělování finančních prostředků mezi potřeby investiční (rozvoj silniční infrastruktury) a potřeby neinvestiční (opravy a údržby silniční infrastruktury). Jak uvádí Bartheldi v dokumentu z r. 2009 [72], uvedení silniční infrastruktury do požadovaného stavu si do budoucna vyžádá 800 mld. Kč na její údržbu, přičemž rozvoj silniční infrastruktury si do budoucna vyžádá 400 mld. Kč na modernizaci a výstavbu silnic, což by v časovém horizontu 15 let vedlo k celkovým ročním nákladům 80 mld. Kč složených z 53 mld. Kč na opravy a údržbu silniční infrastruktury a 27 mld. Kč na rozvoj silniční infrastruktury. S ohledem na časový vývoj lze ale předpokládat, že mohou být v současnosti tyto částky o něco vyšší.

Tato kapitola tedy představuje několik opatření, kterými by mohlo dojít ke zlepšení situace v oblasti financování silniční infrastruktury v ČR. Jak vyplynulo z provedené analýzy, jež byla předmětem 3. kapitoly této práce, daňové příjmy dlouhodobě nenaplnují předpoklad stanovený v rozpočtech pro daný rok, což je mimo jiného způsobené i poněkud nadhodnocenými predikcemi MF ČR v rozpočtech SFDI pro daný rok. S ohledem na stav veřejných financí je tedy vhodné mimo zefektivnění zdrojů stávajících, zejména pak zdrojů daňových, reálně využívat pro investiční potřeby silniční infrastruktury i soukromý kapitál, a to prostřednictvím partnerství soukromého a veřejného sektoru formou PPP.

4.1 Spotřební daň z minerálních olejů

Podíl výnosu ze spotřební daně z minerálních olejů činil pro SFDI původně 20 %, avšak v souvislosti s přechodem financování silnic II. a III. třídy z vlastních prostředků krajů byla tato procentuální hranice pro SFDI snížena na pouhých 9,1 %, přičemž krajům bylo těchto zbylých 10,9 % kompenzováno rozpočtovým určením jiných daní (viz 2.2.3 této práce).

Výnosy ze spotřební daně z minerálních olejů jsou generovány zejména silniční dopravou a současný podíl 9,1 % z celostátního hrubého výnosu je pro SFDI a zpětně

financování dopravní infrastruktury nedostačující. V této souvislosti se nabízí opatření, v němž by měl být tento procentuální podíl pro SFDI navýšen účelově pro zpětné financování silniční, popřípadě i ostatní infrastruktury. Vzhledem k tomu, že je naprostá většina finančních prostředků ze spotřební daně z minerálních olejů významným příjmem státního rozpočtu, povede procentuální navýšení podílu pro SFDI ke snížení příjmové stránky státního rozpočtu. V tomto ohledu tedy nelze uvažovat o převedení celé výše celostátního hrubého výnosu ze spotřební daně z minerálních olejů do SFDI.

4.1.1 Zvýšení podílu pro SFDI

Stanovení navýšení procenta podílu z celostátního hrubého výnosu ze spotřební daně z minerálních olejů by mohlo být navrženo z dvou pohledů:

- buď by mohlo být procento podílu pro SFDI navýšeno tak, aby se stabilizovala zdrojová stránka SFDI na úroveň přinejmenším 43 mld. Kč určených pro údržbu a rozvoj dopravní infrastruktury, tak jak je uvedeno v Dopravní politice ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050 [16];
- nebo by mohla být procentuální výše podílu z celostátního hrubého výnosu pro SFDI navrácena na původních 20 %.

4.1.2 Zvýšení podílu pro kraje

Jak již bylo zmíněno, od 1. 1. 2005 přešlo financování silnic II. a III. třídy na jednotlivé kraje v ČR, čímž došlo k ponížení příjmů z 20 % z celostátního hrubého výnosu spotřební daně z minerálních olejů na 9,1 % pro SFDI a zbylých 10,9 % bylo kompenzováno krajům v rámci rozpočtového určení jiných daní. Problém je ovšem v návratnosti těchto 10,9 % do dopravní, potažmo silniční infrastruktury. V souvislosti s uvažovaným navýšením % podílu z celostátního hrubého výnosu ze spotřební daně z minerálních olejů pro SFDI by bylo vhodné uvažovat také o navýšení % hranice pro kraje. Nelze totiž opomíjet skutečnost, že jsou kraje správci téměř 50 tis. km silnic II. a III. tříd, jejichž převážná většina se nachází v nevyhovujícím technickém stavu. V tomto ohledu by bylo vhodné navýšení na alespoň 20 %.

4.2 Silniční daň

Stejně tak jako výnosy ze spotřební daně z minerálních olejů i výnosy ze silniční daně dlouhodobě nenaplnují předpokládanou výši stanovenou v upraveném rozpočtu pro daný rok, což bylo také závěrem analýzy 3. kapitoly této práce. Tuto skutečnost lze přisuzovat mimo jiné i poněkud nadhodnocenými predikcemi výnosů MF ČR do budoucna.

V současné době mají povinnost hradit silniční daň všichni ti, jež využívají ke své podnikatelské či samostatné výdělečné činnosti silniční motorová vozidla a jejich přípojná vozidla (viz 2.2.3 této práce) a dále jak stanovuje zákon č. 16/1993 Sb. o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů [36]. Těmi mohou být osobní automobily, jejichž sazba daně se odvíjí od zdvihového objemu motoru v cm^3 v částce od 1 200 do 4 200 Kč, nebo nákladní automobily, u kterých se sazba daně odvíjí od součtu největších povolených hmotností na nápravy v tunách a počtu náprav u návěsů atd. od 1 800 do 44 100 Kč [36]. Tento zákon je však ekologicky zaměřen, neboť osvobozuje od daně silniční motorová vozidla o hmotnosti do 12 tun na alternativní pohon, tedy elektrický pohon, hybridní pohon, pohon na LPG/CNG a ethanol 85 (E85) [36].

Jak je tedy patrné, silniční daní jsou zatíženi pouze vnitrostátní, tedy tuzemští dopravci. Tranzitní dopravy se tato povinnost netýká, avšak ta je zpoplatněna výkonově v závislosti na emisních třídách EURO, počtu náprav, typu pozemní komunikace a denní době.

Problematickými oblastmi daně silniční jsou:

- zaměření se jen na určitý segment plátců;
- nízký čistý výnos daně silniční;
- vysoké náklady na administrativní proces jak pro správce daně, tak pro plátce daně [35];
- zálohové platby hrazené čtvrtletně.

Byť dlouhodobě výnosy ze silniční daně nenaplňují stanovený předpoklad rozpočtu SFDI, nelze do budoucna uvažovat o navyšování sazeb daně pouze s předpokladem dosažení vyšších výnosů. Tato skutečnost by totiž mohla vést plátce ke snižování počtu vozidel ke svému podnikání či samostatné výdělečné činnosti, což ve svém důsledku povede ke snížení výnosů daně silniční. Pokud by ovšem takováto situace nastala, pravděpodobně by vedla nejen ke snižování počtu vozidel ve vozovém parku, ale i k jeho ekologizaci tím, že by se subjekty, jež jsou povinné hradit silniční daň, mohly uchýlovat k pořizování vozidel na alternativní pohon. V tomto ohledu se zde třou aspekty ekologické s aspekty fiskálními a mohlo by se zdát, že je ekologizace vozového parku chápána jako nežádoucí. Uvažujeme-li ovšem nad zefektivněním daně silniční, pak v kontextu této práce nadřadíme fiskální aspekty nad ty ekologické. Tímto neopomím a nesnižuji důležitost ekologizace vozového parku v kontextu negativních externalit v dopravě, protože soudobým trendem EU je právě snaha o obnovu vozového parku ekologicky šetrnějšími vozy.

Důležitou součástí opatření je tedy zjednodušení procesu administrativy a výběru silniční daně. Dle odhadu MD ČR [35] se čistý výnos ze silniční daně pohybuje ve výši 85 % a náklady plátců jsou ročně odhadovány ve výši 1 mld. Kč. Cílem je tedy tuto procentuální výši maximálně navýšit na úkor zefektivnění administrativního procesu, a to prostřednictvím těchto níže uvedených navrhovaných opatření.

4.2.1 Prameny práva daně silniční

Prvotní problém, který v souvislosti s daní silniční nastává, je špatná interpretace předmětu daně silniční dotčenými subjekty v platné právní úpravě (viz výše). Předmět daně je rozhodujícím prvkem v určení toho, zdali jsme povinni tuto daň přiznávat či nikoliv a právě v tom velmi často prvotně subjekty chybují. Další problematickou oblastí platné právní úpravy daně silniční je § 3 zákona č. 16/1993 Sb. o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů [36]. Ten vymezuje silniční motorová vozidla a podmínky, za nichž jsou silniční motorová vozidla od daňové povinnosti osvobozena, ale již dostatečně neinformuje subjekt o skutečnosti podání přiznání k dani silniční, byť je výše daně nulová.

V tomto ohledu by bylo vhodné, ať už do samotného zákona o dani silniční nebo do pokynů k vyplnění formuláře k přiznání daně silniční, zakomponovat výše uvedené skutečnosti, a to tedy, že pro daňovou povinnost je třeba splnit podmínku registrace silničního motorového vozidla (případně i jeho přípojného vozidla) v ČR a dále pak podmínku provozování silničního motorového vozidla (případně jeho přípojného vozidla) v ČR k zákonem stanoveným účelům současně. Dále by bylo vhodné do výše uvedeného zákona dostatečně zakomponovat skutečnost povinnosti podání přiznání k dani silniční i pro silniční motorová vozidla osvobozených od daně (jak vymezuje zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů [36]), i přes skutečnost nulové sazby. Celá koncepce legislativy daně silniční by měla být přehledná a pro daňový subjekt, na něž se přiznání k dani silniční vztahuje, by měl být výklad tohoto zákona co nejsrozumitelnější tak, aby se předcházelo k jeho dezinterpretaci vyvolávající daňovým subjektům nadbytečné náklady.

Jednou z dalších možností jak zpřehlednit zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů je vytvoření samostatného metodického výkladu k tomuto zákonu, který by obsahoval podrobný výklad jednotlivých paragrafů tohoto zákona, odkazoval by na platné formuláře přiznání k dani silniční a dále by uváděl postup při podávání tohoto přiznání.

4.2.2 Formulář přiznání k dani silniční

Přiznání k dani silniční podávají dotčené subjekty na předepsaném typu formuláře k 31. 1. za uplynulé zdaňovací období, kterým je kalendářní rok [36]. Formulář přiznání k dani silniční lze podat dvěma způsoby, buď na tištěném formuláři u příslušného finančního úřadu (fyzicky či poštou) nebo elektronickým formulářem, a to buď prostřednictvím datové schránky, nebo online přes daňový portál finanční daňové správy [73].

Interaktivní formuláře přiznání k dani silniční mají tu výhodu, že v průběhu jeho vyplňování je spuštěn proces kontroly, jež upozorňuje na případné věcné chyby. To formulář v tištěné podobě neumožňuje a v něm je nutné se spoléhat pouze na jeho zpracovatele. V tomto ohledu tak finanční zpráva musí přistupovat k dvojímu systému kontroly, kde u tištěných formulářů existuje podstatně vyšší riziko chybovosti, nežli u elektronického interaktivního formuláře. To ovšem vyvolává dodatečné náklady jak u správce daně v rámci kontroly, ale i subjektu podávajícího přiznání, který je tak v případě nálezu chyb vyzván ve stanovené lhůtě k nápravným opatřením.

S ohledem na zefektivnění systému kontroly, by tedy bylo vhodné zavést pouze elektronickou formu podání prostřednictvím elektronických interaktivních formulářů přiznání k dani silniční, které při své vyplňování upozorňují na případné chyby a nedostatky a zároveň tím zruší tištěné formuláře přiznání k dani silniční.

Samotný formulář přiznání k dani silniční, respektive jeho II. a III. oddíl, je velmi členitý a jeho koncepce může být pro zpracovatele nepřehledná. V tomto ohledu by bylo vhodné interaktivní formuláře vybavit také interaktivní metodikou, která by zpracovateli urychlila jeho orientaci při jeho vyplňování, což by mohlo vést k jeho časové úspoře.

4.2.3 Zálohy

Další problematickou oblastí daně silniční je systém placení záloh, které lze v současnosti hradit dvojím způsobem. První způsob se zakládá na uhrazení záloh jednorázově na celý rok dopředu a druhý způsob se zakládá na čtvrtletních platbách záloh (viz níže) [74].

Současná právní úprava [36] tento druhý způsob placení záloh nastavuje tak, že jsou zálohové platby sazeb splatné čtvrtletně k 15. dubnu, 15. červenci, 15. říjnu a 15. prosinci. Jejich výše se odvíjí od předpokládané roční daně přepočtené na jeden měsíc a vynásobené počtem měsíců ve čtvrtletí. K 15. dubnu, červenci a říjnu se hradí tedy záloha ve výši $3/12$ roční sazby daně. Problém ale nastává s platbou zálohy k 15. prosinci, kde se hradí pouze $2/12$, přičemž k doplacení $1/12$ roční sazby poté dochází v lednu následujícího roku. Tyto platby jsou uskutečňovány na účet finanční správy, a to prostřednictvím bankovního převodu

nebo složenky. Finanční úřad až po zanesení přiznání do programu zjistí, kdo, jak a v jaké výši měl hradit či hradil daň, což vyžaduje další náklady na straně správce daně, který tak v případě nesrovnalostí či zjištěných nedoplatků/přeplatků komunikuje s dotčeným subjektem, což má za následek další vynaložení nákladů na administrativu a časovou náročnost. Nejsou to ovšem jen náklady na straně správce daně. Jsou-li zálohy daně silniční hrazeny subjekty prostřednictvím trvalého příkazu, pak nastává problém s poslední hrazenou zálohou v prosinci, kde se hradí pouze 2/12. Vzhledem k tomu, že je výše záloh stejná až do 15. října, pak subjekt hradící tyto zálohy musí zadat nový trvalý příkaz. Tímto tedy vznikají další náklady dotčenému subjektu.

V tomto ohledu by bylo vhodné systém placení záloh silniční daně změnit, a to buď na jednorázové uhrazení celé sazby, nebo změnit hrazení sazeb ze čtvrtletního na půlroční, tedy na 15. července a 15. ledna následujícího roku. Tím dojde nejen ke snížení nákladů na kontrolu uhrazených plateb a výběr záloh u správce daně, ale dále také dojde ke snížení nákladů u subjektu, jenž je povinen hradit zálohy.

Těmito navrhovanými opatřeními by mohlo dojít k zefektivnění a zjednodušení administrativního procesu, čímž by mělo dojít jak ke snížení nákladů ze strany správce daně, tak ze strany plátců daně.

4.3 Partnerství soukromého a veřejného sektoru formou PPP

Partnerství soukromého a veřejného sektoru formou PPP je často zmiňováno jako alternativní zdroj pro financování dopravní infrastruktury, jehož užívání není prozatím v ČR příliš rozšířené tak jako je tomu v zahraničí. Následující tabulka 25 poukazuje na skutečnost, že v porovnání se svými sousedy a Maďarskem v případě dálniční výstavby formou PPP ČR značně zaostává.

Tabulka 25 Evropské dálnice PPP modelem

	Polsko	Slovensko	Maďarsko	Rakousko	Německo	ČR
Počet projektů	5	1	5	1	7	0
Počet km	463	52	543	52	404	–
Cena (mld. Kč)	113	32	130	25	78	–

Zdroj: Asociace pro rozvoj infrastruktury, upraveno autorem

Za zmínku tedy stojí zdůraznit především výhody využití PPP jako alternativní či doplňující formy financování dopravní infrastruktury obecně. V níže uvedených bodech jsou tedy zmíněny některé obecné výhody, které byly definovány pomocí publikace autora Ostřížka a kol. [44].

Mezi obecné výhody PPP lze zařadit například:

- rozdělení rizik mezi veřejný a soukromý sektor;
- soukromý sektor přináší know-how;
- možnost zabezpečení infrastruktury, provozu, údržby a oprav současně;
- soukromý sektor přináší zkušenosti, odborníky, popřípadě i nové technologie, s čímž souvisí i vyšší kvalita poskytovaných služeb;
- rozložení plateb v časovém horizontu pro veřejný sektor;
- veřejný sektor neztrácí kontrolu nad projektem;
- po ukončení smluvního vztahu je infrastruktura převedena veřejnému sektoru.

Díky svému potenciálu a výčtu těchto zmíněných obecných výhod lze předpokládat, že si své místo a uplatnění PPP do budoucna v ČR jistě najde, a to zejména v důsledku stavu současného financování silniční infrastruktury a obecně napjaté situace ve veřejných rozpočtech. PPP je tedy vhodný způsob pro zajištění silniční infrastruktury tam, kde forma klasického financování není možná, avšak společnost a okolnosti si jí vyžadují v určitém časovém horizontu.

Mimo uvedenou obecnou charakteristiku PPP v 2. kapitole této práce, je nutné zmínit skutečnost, že se jedná o dlouhodobý smluvní vztah mezi veřejným a soukromým sektorem, a to např. až na 20–30 let [44].

Možnými skutečnostmi, proč PPP není prozatím v ČR tak využíváno, jsou zejména:

- chybějící odpovídající legislativní zázemí,
- negativní zkušenosti v oblasti PPP (např. dálnice D47),
- nedostatečná podpora ze strany státních orgánů a politiků,
- chybějící zkušenosti v oblasti PPP,
- obavy z plynoucích rizik,
- neexistence odborného poradního orgánu.

4.3.1 *Prameny práva a politická podpora PPP*

Jak již bylo uvedeno v 2. kapitole této práce, k problematice partnerství veřejného a soukromého sektoru se váže Usnesení vlády České republiky ze dne 7. ledna 2004 o Partnerství veřejného a soukromého sektoru v České republice, jenž vymezuje politiku PPP. Dále je PPP v ČR legislativně upravováno zákonem č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů a zákonem č. 139/2006 Sb., o koncesních smlouvách a koncesním řízení (koncesní zákon), ve znění pozdějších předpisů. Jak je tedy patrné, v ČR

neexistuje jedna právní úprava, která by komplexně vymezovala partnerství soukromého a veřejného sektoru formou PPP.

Koncesní zákon je zaměřen na výklad koncesní smlouvy a koncesního řízení, avšak přesné vymezení či definování pojmu „koncese“ se v něm nevyskytuje, což může způsobit prvotní nesrovnalosti. Druhý jmenovaný zákon o veřejných zakázkách vymezuje zadávací řízení a podmíněnost existence obou zákonů je zřejmá z odkazů koncesního zákona na zákon o veřejných zakázkách. To se týká příkladně paragrafů zahájení koncesního řízení, výzvy k podání nabídek či jednání o nabídkách [76].

Určitým mezistupněm mezi veřejnou zakázkou a koncesí je tzv. „kvazikoncese“, tedy nadlimitní veřejná zakázka. Právní úprava tuto definici opět přímo nevymezuje, avšak primárně její úprava spadá do zákona o veřejných zakázkách. „Kvazikoncese“ je ovšem spojena také s koncesním zákonem, a to zejména v oblastech koncesního projektu a určitých obsahových náležitostí koncesní smlouvy. [77]

Není tedy pochyb o nutnosti existence obou zákonů. Prvotní problém shledávám v nedostatečném interpretování základní pojmů, které by ihned v úvodu dokázaly zadavateli jasně vymezit pojem „koncese“, „kvazikoncese“ a „veřejná zakázka“. Tím by došlo především k odstranění prvotních nesrovnalostí. Dále bylo zmíněno odkazování v koncesním zákoně na zákon o veřejných zakázkách. Těchto odkazů na zákon o veřejných zakázkách nalezneme v koncesním zákoně hned několik, což může způsobovat poměrný zmatek a dezinformovanost čtenáře. V této souvislosti by bylo vhodné uvažovat o zpracování vybraných statí ze zákona o veřejných zakázkách přímo do příslušných paragrafů koncesního zákona.

S vytvořením legislativního zázemí souvisí také podpora ze strany politické scény a státních orgánů. Politická vůle, potažmo státní orgány, sehrávají v samotné iniciační fázi PPP projektu důležitou roli. ČR nemá příliš zkušeností s realizací PPP projektů, na což v podstatě naráží i politici. Neznalost, nezkušenost, negativní zkušenosti, nedostatečný odhad rizik plynoucích z PPP projektu a jeho dlouhodobost mohou být překážkou v tom, proč se PPP projekty potýkají s politickou nevolí. K tomu by mohlo napomocť nejen čerpání zkušeností s PPP projekty v zahraničí a konzultace s tamními odborníky, ale i například semináře, odborné výklady, účast na konferencích apod.

4.3.2 Metodika a poradní orgán PPP

Jak již bylo zmíněno, zkušenosti s PPP projekty v ČR jsou velmi mizivé. Pro zajištění úspěchu PPP projektu nepostačí jen kvalitní legislativní zázemí a politická vůle, ale důležité

je také stanovit určitý pracovní postup pro přípravu a zadávání projektů, respektive stanovit metodické pokyny pro zadavatele, a to jak pro koncesní řízení, tak pro samotnou koncesní smlouvu. Je pochopitelné, že nelze stanovit jednu unifikovanou metodiku pro všechny projekty různých odvětví. Vzhledem k různorodosti zaměření projektů by bylo vhodné stanovit jednu obecnou metodiku tak, aby si ji jednotlivá ministerstva a ostatní státní orgány ve spolupráci s poradním orgánem (viz níže) PPP uzpůsobila dle vnitřních pravidel a specifických požadavků daného odvětví.

V návaznosti na vytvoření metodiky pro PPP projekty by bylo vhodné vytvořit metodický, poradní a vzdělávací orgán PPP. Ten by se tvorbou této metodiky zabýval a dále by poskytoval součinnost ministerstvům a ostatním veřejným subjektům při úpravě této metodiky pro PPP projekty dle vnitřních pravidel, specifik a potřeb. Nicméně nelze opomíjet také PPP projekty na municipální úrovni, kterým by tento orgán poskytoval metodickou, poradní a vzdělávací podporu. Již v minulosti existoval orgán nazvaný PPP centrum, jehož vlastníkem bylo MF ČR a které tak po 8leté existenci svou činnost v r. 2012 ukončilo [78]. V tomto ohledu by se nabízelo obnovení PPP centra, které by bylo složené nejen z odborníků ze strany veřejné sféry, ale dále by bylo vhodné začlenit k těmto odborníkům část odborníků/poradců ze sféry soukromé.

Stejně tak jako politická sféra, tak i poradní orgán PPP by měl aktivně spolupracovat v této oblasti se zahraničními odborníky/poradci/orgány. Výměna zkušeností, ať již těch pozitivních nebo těch negativních, může být pro implementaci PPP projektů v ČR velmi přínosná, neboť může předem upozornit na skrytá úskalí, na kterých mohou případné PPP projekty v prvotní fázi ztroskotat.

Poradní orgán PPP by měl také poskytovat vzdělávání v oblasti celého procesu PPP projektů, a to nabízenými semináři, přednáškami, konzultacemi atd. V tomto ohledu je nutné, aby poradní orgán PPP neustále aktualizoval informace v implementaci PPP v ČR, čerpal zkušenosti od odborníků a z projektů ze zahraničí a kontroloval již zrealizované projekty a jejich následný průběh.

Poslední činností poradního orgánu PPP by mělo být šíření povědomí o PPP projektech, jejich možnostech využití atd., tedy šířit informovanost.

5 VYHODNOCENÍ NÁVRHU NA ZLEPŠENÍ FINANCOVÁNÍ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY V PODMÍNKÁCH ČR

Čtvrtá kapitola této práce obsahovala několik návrhů opatření, jejichž úpravou by mohlo být dosaženo nejen efektivnějšího nakládání se současnými finančními prostředky, ale do budoucna zlepšení situace v oblasti silniční infrastruktury správnou aplikací zdrojů nových. Byla zde navrhována spolupráce veřejného a soukromého sektoru formou PPP, o níž se stále diskutuje, ale její využitelnost v ČR zaostává ve srovnání s ostatními zeměmi (viz 4.3 této práce).

V této závěrečné kapitole jsou zhodnoceny jednotlivá navrhovaná opatření z kapitoly čtvrté, prostřednictvím níž by mělo dojít ke zlepšení financování silniční infrastruktury v podmínkách ČR. Výjimku tvoří obecné zhodnocení PPP, které bylo vytvořeno v návaznosti na jeho očekávané využití v ČR v oblasti silniční infrastruktury, obsahující metody Value for Money (VfM) a Public Sector Comparator (PSC).

5.1 Spotřební daň z minerálních olejů

V rámci spotřební daně z minerálních olejů byla navrhována dvě opatření. V rámci prvního opatření bylo možností zvýšení podílu z hrubého celostátního výnosu ze spotřební daně z minerálních olejů pro SFDI ze dvou pohledů, a to z pohledu vidiny současného dokumentu Dopravní politiky ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050 (pouze teoreticky) a dále pak z pohledu navrácení procentuální hranice na původní výši, tedy 20 %.

Dalším navrhovaným opatřením bylo také zvýšení procentuálního podílu z 10,9 % rozpočtového určení jiných daní pro kraje na 20 %. Nelze totiž opomíjet tu skutečnost, že jsou kraje vlastníky téměř 50 tis. km silnic II. a III. třídy, jež jsou ve velmi špatném technickém stavu.

5.1.1 Zvýšení podílu pro SFDI

Prvním navrhovaným opatřením bylo v rámci spotřební daně z minerálních olejů navýšení procentuálního podílu z celostátního hrubého výnosu pro SFDI. SFDI tak prozatímne disponuje s návratným podílem 9,1 % z celostátního hrubého výnosu, který je pro investiční a neinvestiční potřeby dopravní infrastruktury nedostačující.

Níže uvedená tabulka 26 zmiňuje příjmy rozpočtu dle predikce směrných čísel MF ČR pro r. 2014, 2015 a 2016, pomocí níž dojde ke zhodnocení tohoto opatření. V předchozí kapitole této diplomové práce bylo pouze teoreticky navrhováno procentuální navýšení podílu z hrubého celostátního výnosu ze spotřební daně z minerálních olejů pro SFDI prvotně

v souladu s Dopravní politikou ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050 [16], tedy navýšení na 43 mld. Kč, které by tak stabilizovaly příjmovou stránku SFDI.

Bude-li tedy uvažováno o tomto opatření, je nutné navýšení zhodnotit, tedy určit míru procentuálního navýšení. To je určeno na základě směrných čísel MF ČR (viz tabulka 26), dle nichž by navýšení příjmové stránky SFDI na cca 43 mld. Kč vedlo k procentuálnímu navýšení podílu z celostátního hrubého výnosu ze spotřební daně z minerálních olejů o bezmála 8,4 %. Hypoteticky by tak byl zajištěn 17,5% podíl z celostátního hrubého výnosu ze spotřební daně z minerálních olejů pro SFDI, kterému by tak těchto 17,5 % přineslo v r. 2015 13 846,15 mil. Kč, v celkovém součtu příjmů tedy 43 646,15 mil. Kč, což by bylo v souladu Dopravní politikou ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050.

V této souvislosti by bylo možné chápat takové procentuální navýšení jako minimální, neboť jejím primárním efektem by byla stabilizace příjmové stránky SFDI, jak již bylo uvedeno ve 4. kapitole této práce.

Navrácením procentuální výše na původních 20 % by došlo k navýšení podílu z celostátního hrubého výnosu ze spotřební daně z minerálních olejů o 10,9 %, což by dle tabulky 26 například v r. 2015 přineslo do rozpočtu SFDI o 8 624,18 mil. Kč více, nežli původně plánovaných 7 200 mil. Kč.

Tabulka 26 Příjmy rozpočtu SFDI dle směrných čísel MF ČR [v mil. Kč]

	Rozpočet 2014	Výhled rozpočtu 2015	Výhled rozpočtu 2016
Převody výnosů silniční daně	5 200,00	5 300,00	5 300,00
Převody podílu z výnosů spotřební daně (9,1 %)	7 500,00	7 200,00	7 200,00
Časové poplatky za užívání zpoplatněné infrastruktury	3 900,00	3 900,00	3 900,00
Převody výnosů z výkonového zpoplatnění	8 000,00	8 300,00	8 300,00
Dotace ze státního rozpočtu	18 400,00	12 300,00	12 300,00
Příjmy SFDI	43 000,00	37 000,00	37 000,00
Upravené převody podílu z výnosů spotřební daně (17,5 %)	-	13 846,15	13 846,15
Upravené příjmy SFDI	-	43 646,15	43 646,15
Upravené převody podílu z výnosů spotřební daně (20 %)	16 483,52	15 824,18	15 824,18
Upravené příjmy SFDI	51 983,52	45 624,18	45 624,18

Zdroj: SFDI (rozpočet pro r. 2014), výpočet autora

Z tabulky 26 je patrné, že se více jak 90 % z celostátního hrubého výnosu ze spotřební daně z minerálních olejů navrácí do státního rozpočtu, byť jak uvádí dokument Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050 [16], tato daň je hrazená z více než 70 % uživateli silniční dopravy. V kontextu této myšlenky by bylo možné hypoteticky předpokládat návratnost těchto 70 % zpět do financování dopravní, potažmo silniční infrastruktury. Vzhledem k tomu, že jsou daně obecně neúčelové a pro státní rozpočet patří k těm nevýznamnějším příjmům, nelze o takto markantním (70%) navýšení pro SFDI uvažovat, neboť by byl zapříčiněn nemalý výpadek příjmové stránky státního rozpočtu, který by ohrozil ostatní takto dotovaná odvětví. Stát by k této skutečnosti musel přistupovat hledáním dalších možných zdrojů tak, aby byl tento výpadek v co nejvyšší míře kompenzován. Tímto břemenem by pak byli pochopitelně zatíženi občané.

Následující tabulka 27 pak demonstruje možnost převodu 70% podílu z celostátního hrubého výnosu ze spotřební daně z minerálních olejů s tím, že by do státního rozpočtu plynulo pouze 30 %, což je například v r. 2015 o 48 184,62 mil. Kč méně ve srovnání s výší stávající v r. 2015.

Tabulka 27 Podíl z celostátního hrubého výnosu ze spotřební daně z minerálních olejů pro státní rozpočet [v mil. Kč]

	Rozpočet 2014	Výhled rozpočtu 2015	Výhled rozpočtu 2016
Převody podílu z výnosů spotřební daně (9,1 %)	7 500,00	7 200,00	7 200,00
90,9 % výnosů ze spotřební daně z minerálních olejů	74 917,58	71 920,88	71 920,88
70% podíl uživateli silniční dopravy	57 692,31	55 384,62	55 384,62
30% podíl pro státní rozpočet	24 725,27	23 736,26	23 736,26

Zdroj: SFDI (rozpočet pro r. 2014), výpočty autora

V tomto ohledu lze tato navrhovaná opatření chápat jako minimální, avšak nikoliv definitivní. Stát by měl nejen hledat účinné mechanismy jak stabilizovat příjmovou stránku SFDI, ale dále by měl také pro SFDI do budoucna navyšovat procentuální hranici podílů z celostátního hrubého výnosu ze spotřební daně z minerálních olejů.

Výnosy ze spotřební daně z minerálních olejů generované z velké části uživateli silniční dopravy by se totiž měly účelově navracet v adekvátní výši právě do dopravní, zejména pak silniční infrastruktury. To je ovšem problém, neboť z pohledu samotného plátce, který má povinnost daně hradit, se získávání daní vyznačuje neúčelovostí.

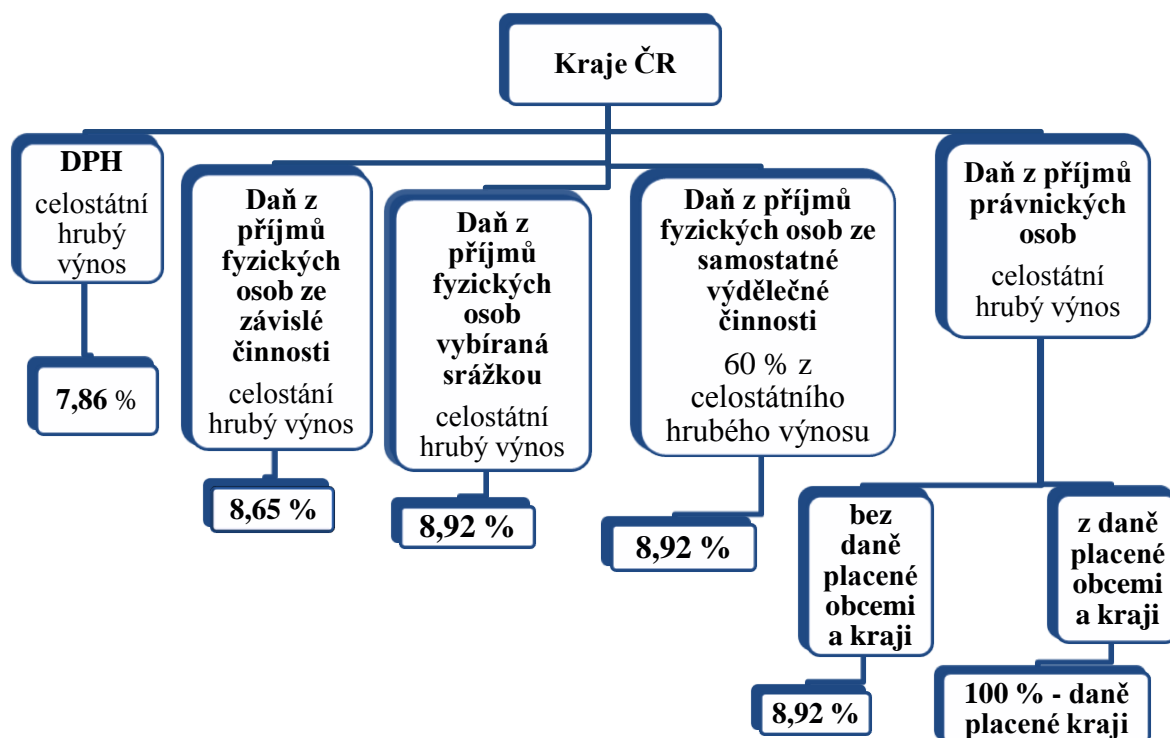
5.1.2 Zvýšení podílu pro kraje

Stejně tak jak bylo v předcházejícím opatření uvažováno nad zvýšením podílu z celostátního hrubého výnosu ze spotřební daně z minerálních olejů pro SFDI by poté mělo být uvažováno i nad zvýšením procentuálního podílu z celostátního hrubého výnosu ze spotřební daně z minerálních olejů pro jednotlivé kraje v ČR. Ty jsou totiž vlastníky téměř 50 tis. km silnic II. a III. třídy, jejichž valná většina je ve špatném technickém stavu a mnohdy krajské rozpočty ani nestačí na pokrytí jejich oprav a údržby.

S přechodem financování silnic II. a III. třídy od 1. 1. 2005 samotnými kraji, došlo ke kompenzování 10,9 % z celostátního hrubého výnosu ze spotřební daně z minerálních olejů rozpočtovým určením jiných daní. Bohužel je tato výše pro kraje nedostačující, a proto je možné uvažovat tuto procentuální hranici navýšit na alespoň 20 %, z důvodu právě posílení finančních prostředků pro silnice II. a III. třídy ve vlastnictví krajů, jejichž technický stav je nevyhovující (viz výše). V souladu s tímto opatřením je také nutné uvažovat nad tím, aby kraje důmyslně přistupovaly ke konečnému rozdělování těchto prostředků mezi potřeby investiční a neinvestiční.

Přestože lze chápat toto navýšení jako minimální, krajským rozpočtům se navýší příjmová stránka o prostředky, jenž mohou být účelově vynaloženy na silniční infrastrukturu o nezanedbatelných o 9,1 %.

Stejně tak jako došlo ke kompenzování 10,9 % (viz výše) rozpočtovým určením jiných daní, je možné těchto 9,1 % taktéž takto kompenzovat. Níže uvedené schéma tedy vymezuje současné daňové příjmy rozpočtů krajů, které vyplývají ze zákona č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení výnosů některých daní územním samosprávným celkům a některým státním fondům (zákon o rozpočtovém určení daní), ve znění pozdějších předpisů. V zaměření se na jednotlivé položky tohoto schématu by tedy muselo dojít k jejich navýšení o celkem 9,1 %, které by tak přinesly do rozpočtů krajů více finančních prostředků, které by mohly být určeny právě pro silniční infrastrukturu.



Obrázek 16 Schéma rozdělení rozpočtového určení daní v letech 2013–2015 pro kraje (Finanční správa, upraveno autorem)

Pokud by tedy bylo uvažováno o kompenzaci v rámci rozpočtového určení daní, musel by být nalezen klíč, jakým dílem rozložit 9,1 % buď mezi vybrané položky výše uvedeného schématu, nebo navýšit o 9,1 % pouze jednu jeho položku. Je pochopitelné, že by tato změna musela být podložena i legislativní úpravou zákona č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení výnosů některých daní územním samosprávným celkům a některým státním fondům (zákon o rozpočtovém určení daní), ve znění pozdějších předpisů.

Pokud by ovšem nebylo uvažováno o realizaci navýšení prostřednictvím rozpočtového určení jiných daní, mohlo by také dojít ke kompenzaci 9,1 % z celostátního hrubého výnosu ze spotřební daně z minerálních olejů přímo, stejně tak jako je tomu v případě SFDI, což demonstruje tabulka 28.

Tabulka 28 Příjmy rozpočtu SFDI dle směrných čísel MF ČR [v mil. Kč]

	Rozpočet 2014	Výhled rozpočtu 2015	Výhled rozpočtu 2016
Převody podílu z výnosů spotřební daně (9,1 %)	7 500,00	7 200,00	7 200,00

Zdroj: SFDI (rozpočet pro r. 2014)

Stát by poté musel přijít na mechanismus jakým způsobem rozdělit tyto prostředky mezi jednotlivé kraje. V kontextu této práce by bylo vhodné toto rozdělení koncipovat s ohledem na síť silniční infrastruktury a její technický stav v daném kraji pro daný rok, což by mohl být nelehký úkol náročný nejen administrativně, ale i časově.

S ohledem na toto navrhované opatření je nutné si opětovně uvědomit skutečnost, že v současnosti je 90,9 % z celostátního hrubého výnosu ze spotřební daně z minerálních olejů příjmem státního rozpočtu a převodem 9,1 % nově pro kraje, tedy dojde k ponížení příjmů právě pro státní rozpočet.

5.2 Silniční daň

Ve čtvrté kapitole této práce byly vytyčeny hlavní problematické oblasti daně silniční, k nimž byla posléze stanovena opatření, která by měla vést především ke snížení nákladů na administrativní proces, ve snaze o co možná nejvyšší navýšení čistého výnosu ze současných 85 % (viz 4.2 této práce). Obě opatření byla koncipována s ohledem na samotné plátce tak, aby nedošlo k jejich dalšímu zatížení na úkor administrativního procesu a současné platné legislativy. Okruh stanovených opatření se týkal právní úpravy daně silniční, formulářů přiznání k dani silniční a dále pak problematického systému placení záloh daně silniční.

5.2.1 Prameny práva daně silniční

Prvním opatřením, které bylo v rámci daně silniční zmíněno, byla úprava či zapracování některých náležitostí do zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů, které tak v současnosti v této právní úpravě buď chybí, nebo podávají mylné informace daňovým subjektům. Koncepce platného zákona by měla být pro daňový subjekt co nejsrozumitelnější a přehledná tak, aby nedocházelo k její dezinterpretaci daňovým subjektem.

V tomto ohledu by bylo vhodné do zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů, zapracovat problematické oblasti vymezené v kapitole č. 4 této práce. Důležité si je uvědomit, že toto opatření může nastartovat v podmínkách ČR časově náročný legislativní proces, který se neobejde bez politické vůle. Od zpracování navrhovaných změn po podpis předsedy vlády úpravy zákona by se případně mohlo jednat až dvouletý časový horizont. Tato skutečnost by tedy mohla vést k tomu, že budou problematické oblasti zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů zakomponovány do pokynů k vyplnění formuláře k přiznání daně silniční, což je opatření náročné na administrativu. Nejvhodnějším řešením by tak bylo vypracování samostatného metodického výkladu tohoto

zákona s podrobným výkladem jednotlivých paragrafů a s uvedením příkladů z praxe. Dále by tato metodika měla obsahovat odkazy na platné formuláře a popisovat postup při podávání příznání k dani silniční. Toto řešení bude stejně jako u těch předchozích opatření časově náročně, ale mnohem efektivnější než ta předchozí. Tuto metodiku by měli vypracovat odborníci z praxe tak, aby po jejím přečtení nebyly daňové subjekty dezinformovány a nevznikaly jim díky tomu dodatečné náklady. Mimo samotného výkladu zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů, by měla tato metodika obsahovat příklady z praxe a dále by měla být v pravidelných intervalech aktualizována.

5.2.2 Formulář příznání k dani silniční

Současný systém podávání příznání k dani silniční umožňuje jeho zpracování buď na tištěném formuláři, nebo prostřednictvím jeho interaktivní elektronické verze. Hlavní výhodou interaktivních elektronických formulářů je skutečnost, že v průběhu jeho vyplňování je spuštěn proces kontroly, který zpracovatele upozorňuje na případné věcné chyby již při zpracování, nikoliv po podání, jako je tomu v případě těch tištěných formulářů. Tištěné formuláře jsou tak více rizikovými ve vzniku případných chyb, nežli formuláře v elektronické podobě. Ve zpracování formuláře tištěného nezbyvá zpracovateli nic jiného než se spoléhat „sám na sebe“. Skutečností je, že tento duální systém formulářů příznání k dani silniční vyžaduje i duální systém jejich kontroly po podání pro finanční správu.

S ohledem na avizované zefektivnění systému kontroly by bylo vhodné zavést pouze jednu formu formulářů příznání k dani silniční, a to těch interaktivních elektronických, jejichž hlavní výhoda byla uvedena výše. Tím by byly odstraněny náklady jak ze strany finanční správy na mnohem náročnější systém kontroly u tištěných formulářů, tedy příkladně náklady na zaměstnance kontrolující a později i vyzývající daňové subjekty k nápravným opatřením ve stanovených lhůtách a pak především náklady na tisk formulářů v papírové formě ze strany daňových subjektů podávajících daňové příznání, které jsou v případě nesrovnalostí vyzváni k nápravným opatřením, tedy dodatečné náklady na zpracovatele příznání k dani silniční, administrativní náklady, pokuty apod.

Se změnou formulářů z těch tištěných na ty interaktivní elektronické by také pochopitelně mělo dojít ke sjednocení systému podávání příznání k dani silniční. Ten je v podstatě také duální a lze ho rozdělit na fyzické podání (poštou nebo přímo na podatelně příslušného finančního úřadu) a elektronické (prostřednictvím online portálu finanční daňové správy nebo prostřednictvím datové schránky).

Se sjednocením formulářů přiznání k dani silniční by tedy bylo vhodné změnit i systém jeho podávání prostřednictvím elektronické komunikace. Tím finanční správa ušetří finanční náklady na zaměstnance v podatelně a pak dále na zaměstnance kontrolující přiznání v papírové formě. V současné době fyzické osoby nemají povinnost zřizovat si datovou schránku. Podání přiznání k dani silniční by tedy realizovali skrze online portál finanční daňové správy, s tím, že by si daňový subjekt zvolil ze dvou variant (tak jak funguje dnes), zdali podepíše přiznání pomocí elektronického podpisu, který vydává např. Česká pošta za roční poplatek, nebo zdali odešle přiznání v podobě online podání s doručením jeho potvrzení do 5 dnů na finanční úřad [73]. Všichni ti, kteří mají v současnosti zřízenou datovou schránku, mají povinnost využít k podání přiznání daně silniční právě datovou schránku, což by bylo respektováno a ponecháno. Je pochopitelné, že má toto řešení i svá úskalí a vysoké požadavky na informační systémy, které bude muset finanční správa neustále zdokonalovat a aktualizovat údaje. Ve výsledku bude toto opatření finanční správě šetřit náklady na kontrolující zaměstnance a pro daňové subjekty bude tato skutečnost znamenat vysoký komfort ve zpracování a odevzdávání přiznání k dani silniční. Mimo těchto skutečností je však také třeba zmínit časovou úsporu ze strany daňových subjektů a bude jim umožněno odeslat daňové přiznání i pár minut před konečným termínem.

V neposlední řadě by také bylo vhodné zpřehlednit II. a III. oddíl formuláře přiznání, neboť jeho stávající koncepce může být pro zpracovatele nepřehledná. Tyto změny by však byly v rámci interaktivního elektronického formuláře méně náročné a nákladné, protože by byly odstraněny náklady na jejich přetištění a distribuci v papírové formě. Tento upravený formulář by měl být vybaven také interaktivní metodikou, která by vedla především k časové úspoře při jeho vypracování na straně daňového subjektu. Předpokládá se totiž, že bude tímto krokem urychlena orientace zpracovatele při jeho vyplňování formuláře přiznání k dani silniční.

5.2.3 Zálohy

Jednou z dalších problematických oblastí daně silniční je nastavení systému placení záloh, který je v současné době založen buď na jedné platbě na rok dopředu, nebo na čtvrtletních platbách splatných k 15. dni měsíců duben, červenec, říjen a prosinec, z nichž je tou nejproblematictější právě platba v prosinci (viz 4.2.3 této práce). Zbytkovou část poté daňový subjekt doplácí v lednu následujícího roku. Pro daňové subjekty tato skutečnost znamená zadání nového příkazu k úhradě bankovním převodem nebo úhradu skrze složenku, což pochopitelně vyvolává daňovým subjektům nejen vynaložení dalších finančních

prostředků, ale zde je nutné zmínit i administrativní a časovou náročnost (viz níže). Existuje-li ideální případ toho, že takovýto daňový subjekt využívá silniční motorové vozidlo celoročně, pak by bylo možné říci, že mu postačí, hradí-li tedy bankovním převodem, jeden trvalý příkaz (hradící tři zálohy) a dva jednorázové příkazy, za které pochopitelně daňový subjekt musí platit. Obdobný případ by nastal i v případě složenek, za které musí daňový subjekt také platit.

V rámci návrhové 4. kapitoly této práce byla tedy v souvislosti s touto problematikou navrhována změna plateb záloh ze čtvrtletních na půlroční, tedy k 15. dni měsíce červenec a s přesunem druhé platby až na leden následujícího roku, tedy k jeho 15. dni. Pro daňový subjekt, který je zvyklý hradit nynějším způsobem čtvrtletně, by tato skutečnost znamenala snížení nákladů na hrazení příkazů bankovních převodů, ze současných pěti na pouhé dva s tím, že by obdobná situace nastala i v případě složenek. Dále by toto navrhované opatření vedlo k časové úspoře ve spojitosti se zařízením úhrady záloh a dále by se snížily i náklady na vedenou agendu, tedy došlo by ke snížení jeho administrativních nákladů. V neposlední řadě by toto opatření vedlo ke snížení nákladů na zaměstnance, kteří jim zpracovávají přiznání k dani silniční a tím tedy i vypočítávají zálohy na ně. Finančnímu úřadu, tedy správci daně, by toto opatření přineslo snížení nákladů na kontrolní mechanismy, jenž následně sledují správnost úhrady záloh daní daňovými subjekty, ale dále pro ně bude přínosem i snížení nákladů na administrativu sledující úhrady plateb.

V neposlední řadě je ovšem nutné zmínit také skutečnost, že by tímto opatřením do státního rozpočtu nepřitékaly finanční prostředky z hrazených záloh daně silniční v takové intenzitě a tato skutečnost by musela být kompenzována jinými mechanismy.

5.3 Partnerství soukromého a veřejného sektoru formou PPP

Až doposud byla zhodnocována opatření, která se týkala současných zdrojů financování. Jedním z posledních navrhovaných opatření 4. kapitoly této práce byla opatření zaměřená na zdroj s vysokým potenciálem do budoucna pro silniční, potažmo celou dopravní infrastrukturu.

PPP projekty jsou v ČR prozatím málo využívané, neboť neznalost, nezkušenost, nedostatečná politická vůle atd. jsou zdrojem jejího prozatímního nevyužívání. Tyto negativní aspekty bude nutné do budoucna eliminovat tak, aby bylo vytvořeno vhodné prostředí pro realizaci PPP projektů v širším spektru jejich využití, tedy nejen v silniční infrastruktuře.

5.3.1 *Prameny práva a politická podpora PPP*

Jedním z prvotních problémů aplikace partnerství soukromého a veřejného sektoru prostřednictvím PPP v ČR je její uvozující právní prostředí. ČR jako taková totiž nemá přímo jedním zákonem podložené PPP a i přes existující současné platné právní předpisy (viz 4.3.1 této práce), není právní prostředí pro úspěšnou aplikaci PPP projektů s širším spektru ideální. Prvotním problémem jsou odkazující zákony jeden na druhý a nevymezení základních pojmů, jako je „koncese“, „veřejná zakázka“ a „kvazikoncese“.

V návaznosti na tyto zmíněné aspekty bylo navrhováno zapracování těchto pojmů do současných platných zákonů tak, aby byly odstraněny prvotní nesrovnalosti a čtenáři tak bylo jasné, zdali se jedná o koncesi, veřejnou zakázku či kvazikoncesi. Tento návrh však povede k zahájení legislativních procesů u obou zákonů, u nichž musí být počítáno s časovou náročností jak na přípravu navrhovaných změn, tak i na schválení změn (obdobně jako tomu je v případě daně silniční).

Ve spojitosti s navrhovanými opatřeními nelze také opomíjet důležitost politické podpory PPP, která v současné době značně zaostává, a to díky jejich neznalosti, nezkušenosti, negativním zkušenostem atd., které jsou tak zdrojem ztroskotání PPP projektu již v jeho iniciační fázi. Samotní politici by tak měli být odborně vzdělávání v problematice PPP projektů, a to ať již prostřednictvím seminářů, odborných výkladů, účastech na konferencích nebo prostřednictvím konzultací se zahraničními odborníky. Je pochopitelné, že si tyto vzdělávací programy vyžádají vynaložení finančních prostředků, které by bylo vhodné získat například ze zdrojů EU. Tyto vzdělávací programy by pak měl tvořit, starat se o ně a neustále je rozvíjet níže uvedený poradní orgán PPP, který by zajišťoval právě celkovou koncepci PPP projektů v ČR.

Je důležité si uvědomit, že politická vůle je základem pro zahájení procesů iniciace a posléze pak realizace PPP projektů a dále je nutné mít na paměti skutečnost, že bez politické podpory se obejde ani úspěšná novelizace výše uvedených zákonů.

5.3.2 *Metodika a poradní orgán PPP*

Důležitou součástí navrhovaných opatření v souvislosti s PPP je vytvoření jedné unifikované metodiky pro všechna odvětví, kterou by si jednotlivá ministerstva a ostatní státní orgány ve spolupráci s poradním orgánem PPP (viz níže) uzpůsobila dle vnitřních pravidel a specifických požadavků daného odvětví. Je pochopitelné, že si toto opatření, stejně tak jako tak výše uvedená opatření, vyžádají vynaložení finančních prostředků na její vytvoření a následnou úpravu dle daného odvětví, ale budou-li mít zadavatelé daného odvětví v rukou jim uzpůsobený metodický výklad, pak lze předpokládat, že nebudou vznikat prvotní

nesrovnalosti, které by tak byly důvodem pro zamítnutí projektu v jeho rané fázi. Je důležité si uvědomit, že se jedná o opatření nejen časově náročné, vzhledem k uzpůsobení metodiky jednotlivými odvětvími, ale i o opatření vyžadující precizní administrativní přípravu, náročnou na spolupráci s odborníky jak z veřejné a soukromé sféry, tak s odborníky ze zahraničí. Tato metodika by měla obsahovat nejen metodické pokyny pro zadavatele, ale dále by také mohla obsahovat podmínky a vzory koncesních smluv, metodické pokyny a postup koncesního řízení. V otázce kdo by mohl být tvůrcem takovéto unifikované metodiky, by bylo vhodné určit jako primárního tvůrce poradní orgán PPP (dále viz níže).

Jak již bylo avizováno, tvorbou unifikované metodiky by byl pověřen poradní orgán PPP, který by tak vykonával metodickou a zároveň vzdělávací podporu pro PPP projekty v ČR. Vzhledem k tomu, že v současné době v ČR takovýto orgán neexistuje, musel by stát přistoupit například k obnovení činnosti PPP centra. To by si pochopitelně vyžádalo opětovné vynaložení finančních prostředků, a to nejen pro zázemí PPP centra, ale dále na jeho zaměstnance a požadované odborníky ze strany veřejné sféry, ze sféry soukromé a ze zahraničí. PPP centrum by však, mimo vypracování unifikované metodiky, poskytovalo poradní a vzdělávací činnosti zadavatelům v širším spektru.

PPP centrum by však mělo intenzivně aktualizovat a rozšiřovat informace o PPP projektech, a to prostřednictvím své vzdělávací činnosti, která by tak mohla být náročnější na vedení agendy/administrativy. Dále by pak PPP centrum mělo sledovat ať již realizované či zrealizované PPP projekty a kontrolovat je, což může vyvolat nejen zvýšení finančních nákladů na kontrolující zaměstnance, ale dále i na vedenou administrativu. Toto opatření může být i časově náročnější, ale vždy je třeba brát v potaz skutečnost, o jaký projekt se jedná a v jaké etapě se právě nachází.

5.3.3 *Obecné zhodnocení PPP*

Výše byla vyhodnocena navrhovaná opatření ze 4. kapitoly této práce, avšak ještě je také nutné obecně zhodnotit PPP projekty. V podkapitole 4.3 této práce bylo nastíněno pár obecných výhod, které jak se domnívám, by bylo vhodné ještě doplnit o tyto níže uvedené skutečnosti:

- PPP umožní zabezpečit silniční infrastrukturu v době, kdy je její výstavba nutná, ale prostřednictvím klasických forem financování jí nelze realizovat, nicméně společnost a okolnosti si jí vyžadují v určitém časovém horizontu;

- vzhledem k tomu, že do počáteční realizace na vybudování infrastruktury musí přinést soukromý sektor prvotně finanční prostředky, lze očekávat, že soukromý sektor nebude s výstavbou, potažmo dostavbou infrastruktury a jejím zprovozněním otálet;
- dojde k zabezpečení nejen potřebné infrastruktury, ale často i provoz, údržba a opravy s ní související, s čímž souvisí i snahy soukromého sektoru snižovat náklady po celou dobu projektu [44].

PPP projekty jsou pro ČR zatím velkou neznámou, ale nabízí rozmanitý prostor pro jejich využití, a to nejen v rámci silniční, potažmo dopravní infrastruktury. V otázce hodnocení či posuzování PPP projektů pak bude nutné přistoupit k využití nejen tzv. VfM, tedy hodnoty za peníze, která se zaměřuje nejen na zhodnocení finančních hledisek PPP projektů, ale dále také na posuzování jejich kvalitativních podmínek, tedy podmínek a okolností podílejících se na dosažení cílů, které jsou stanoveny v rámci PPP [44]. Mimo VfM bude nutné dále využít i v posuzování PPP projektů tzv. PSC, tedy komparátor veřejného sektoru, jehož podstatou je komparace nákladů (v tomto případě s vazbou na silniční infrastrukturu) na pořízení silniční infrastruktury prostřednictvím PPP a prostřednictvím tradiční formy [44]. Jak je tedy patrné, PSC komparuje tyto dva způsoby pořízení pouze na základě jejich finanční stránky a i přes skutečnost časové a finanční náročnosti na jeho vypracování dokáže být PSC nápomocný veřejnému sektoru v rozhodnutí, zdali je efektivnějším způsobem pořízení (v tomto případě) silniční infrastruktury forma PPP (tedy realizace soukromým sektorem) nebo klasická forma, tedy realizace samotným veřejným sektorem [44].

Mimo výše uvedené skutečnosti je ovšem nutné brát v potaz to, že je každý projekt specifický, jedinečný a obsahující rozdílná rizika. Proto je nutné každý projekt posuzovat samostatně.

ZÁVĚR

Tato diplomová práce svým zaměřením poskytla ucelený náhled nejen na současný stav silniční infrastruktury a jejího financování, jak vyplývá z úvodního názvu této diplomové práce, ale i na vývoj silničního hospodářství. Pomocí metod vybraných základních charakteristik časových řad a dále pak korelační analýzy byla vypracována analýza stavu financování silniční infrastruktury od r. 2002 po současnost (vzhledem k dostupným datům a podkladům), a to nejen v celé ČR, ale dále také v rámci vybraných krajů ČR.

Cílem této diplomové práce bylo navrhnout taková opatření, pomocí níž by došlo ke zlepšení situace v oblasti financování silniční infrastruktury v ČR.

Podkladem pro stanovení těchto opatření byly závěry provedené analýzy třetí kapitoly, které upozornily zejména na problematiku oblast příjmů daňových pro SFDI, které dlouhodobě nenaplňují předpoklad stanovený v rozpočtech pro daný rok (predikovaný MF ČR). V návrhové části této práce, kapitola č. 4, pak byla stanovena opatření týkající se především zdrojů stávajících, tedy daňových, a dále byla značná část této návrhové kapitoly také věnována zdroji, který vyžaduje zapojení soukromého kapitálu, tedy partnerství soukromého a veřejného sektoru formou PPP. Všechna tato opatření byla koncipována s ohledem na samotné uživatele silniční infrastruktury tak, aby došlo k jejich co nejnižšímu zatížení. To se, jak se domnívám, podařilo zejména v oblasti daně silniční, kde byla navrhována úprava s ní souvisejícího pramene práva, zefektivnění systému placených záloh a dále pak byla stanovena opatření týkající se formuláře priznání k dani silniční.

Dalším daňovým příjmem SFDI je 9,1% podíl z celostátního hrubého výnosu ze spotřební daně z minerálních olejů, který byl navrhován navýšit ve dvou rovinách, a to tedy v rovině Dopravní politiky ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050 a dále pak v rovině původně stanoveného 20% podílu z celostátního hrubého výnosu ze spotřební daně z minerálních olejů. V tomto opatření bylo vycházeno ze skutečnosti, na kterou mimo jiné poukazuje i Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050 [16], že je tato daň hrazena z velké části uživateli silniční dopravy, a to až ze 70 %. V tomto ohledu by tedy bylo logické, aby se určitá odpovídající část vracela zpět do silniční, potažmo dopravní infrastruktury. Navrhovaná procentuální navýšení lze tedy chápat jako minimální, avšak je nutné si uvědomit skutečnost, že navýšením podílu z celostátního hrubého výnosu ze spotřební daně z minerálních olejů dojde zároveň ke snížení příjmů z této daně do státního rozpočtu, což by musel stát kompenzovat jinak.

Nezanedbatelnou část návrhové čtvrté kapitoly tvořila i opatření, jež se týkala partnerství soukromého a veřejného sektoru formou PPP. S PPP ČR prozatím mnoho zkušeností nemá, na což bylo v rámci této diplomové práce několikrát poukázáno. Navrhovanými opatřeními v oblasti PPP týkajícími se pramenů práva, politické vůle, metodiky, poradního orgánu PPP atd. by tedy mohla být překlenuta propast jeho dosavadního nevyužívání a zároveň by jejich realizací byl zahájen dlouhodobý proces, jehož výstupem by tak mohly být úspěšné PPP projekty silniční infrastruktury.

V tomto ohledu se domnívám, že byl naplněn cíl této diplomové práce, a to že byla navržena taková opatření, pomocí níž by mělo dojít ke zlepšení situace v oblasti financování silniční infrastruktury v ČR.

Na závěr je třeba konstatovat, že při celkovém zpracování této diplomové práce bylo třeba mít stále na paměti skutečnost, že se všechna tato navrhovaná opatření neobejdou bez politické vůle. Mimo hledání zdrojů nových nebo zefektivňování zdrojů stávajících bude také nutné důmyslně rozdělovat dostupné zdroje mezi investiční a neinvestiční potřeby silniční infrastruktury tak, aby se stávající silniční infrastruktura nenacházela opětovně na seznamu investičních potřeb, respektive aby nedocházelo ke znehodnocování již vynaložených investic.

POUŽITÁ LITERATURA

- [1] PEARCE, David W. et al. *Macmillanův slovník moderní ekonomie*. 2. vyd. Praha: Victoria Publishing, 1995, 549 s. ISBN 80-85605-42-2.
- [2] REKTOŘÍK, Jaroslav et al. *Ekonomika a řízení odvětví veřejného sektoru*. 2. aktualiz. vyd. Praha: Ekopress, 2007, 309 s. ISBN 978-808-6929-293.
- [3] CHLAŇ, Alexander a Monika EISENHAMMEROVÁ. *Tarify a ceny v dopravě: studijní opora*. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2014, 108 s. ISBN 978-80-7395-812-1.
- [4] FREIMANN, František. *Řízení, ekonomika a financování dopravní infrastruktury*. Vydání 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2002, 101 s. ISBN 80-719-4507-2.
- [5] PEKOVÁ, Jitka. *Hospodaření a finance územní samosprávy*. Vyd. 1. Praha: Management Press, 2004, 375 s. ISBN 80-7261-086-4.
- [6] LINK, Heike et al. *The Costs of Road Infrastructure and Congestion in Europe* [online]. Heidelberg: Physica-Verlag, 1999, 139 s. [cit. 2014-07-11]. ISBN 37-908-1201-3. Dostupné z: http://books.google.cz/books?id=DGC-q7QJaIoC&pg=PA133&dq=the+costs+of+road+infrastructure+and+congestion+in+europa&hl=cs&sa=X&ei=Cue_U9yoGNHb7Ab0zICQAw&ved=0CCMQ6AEwAA#v=onepage&q=the%20costs%20of%20road%20infrastructure%20and%20congestion%20in%20europa&f=false
- [7] EU. Nařízení č. 851 ze dne 9. června 2006, kterým se stanoví obsah jednotlivých položek účtové osnovy uvedené v příloze I nařízení Rady (EHS) č. 1108/70. In: *Úřední věstník Evropské unie*. 2006, L 158, s. 3–8. Dostupné také z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006R0851&from=CS>
- [8] ČESKO. Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3, s. 47–61. Ve znění pozdějších předpisů. ISSN 1211-1244. Dostupné také z: <http://www.podnikatel.cz/zakony/zakon-o-pozemnich-komunikacich/uplne/>
- [9] ZELENÝ, Lubomír a Luboš PEŘINA. *Doprava: dopravní infrastruktura*. Vydání 1. Praha: Vysoká škola ekonomická, 2000, 106 s. ISBN 80-245-0110-4.
- [10] KLEPRLÍK, Jaroslav. *Silniční doprava*. Vydání 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2011, 158 s. ISBN 978-80-7395-451-2.

- [11] KOČÍ, Roman. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů*. 4. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2013, 439 s. ISBN 978-80-87576-51-9.
- [12] Věstníky pro kraje a obce: seznam platných právních předpisů týkající se činnosti orgánů krajů a orgánů obcí (aktualizovaný k 31. 12. 2013): ministerstvo dopravy, ministerstvo pro místní rozvoj. *Ministerstvo vnitra České republiky* [online]. Ministerstvo vnitra České republiky, © 2014 [cit. 2014-07-04]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/seznam-platnych-pravnich-predpisu-tykajici-se-cinnosti-organu-kraju-a-organu-obci-aktualizovany-k-31-12-2013.aspx>
- [13] Pozemní komunikace. *Ministerstvo dopravy* [online]. Ministerstvo dopravy, © 2006 [cit. 2014-03-12]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_silnicni/Pozemni_komunikace/
- [14] LÍDL, Václav et al. *Silnice a dálnice v České republice: vývoj stezek, cest, silnic a dálnic na našem území od nepaměti až po současnost*. Rudná: Agentura Lucie, 2009, 376 s. ISBN 978-80-87138-14-4.
- [15] Mezinárodní smlouvy. *Ministerstvo dopravy* [online]. Ministerstvo dopravy, © 2006 [cit. 2014-03-12]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Mezinarodni_smlouvy/
- [16] Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050. *Ministerstvo dopravy* [online]. Ministerstvo dopravy, duben 2013 [cit. 2014-03-17]. Dostupné z: <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/6771FC27-DCCC-4B72-BD0E-3EF7E6118704/0/Dopravnipolitika20142020schvalena.pdf>
- [17] ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. *Silnice a dálnice v České republice 2013. Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. Ředitelství silnic a dálnic ČR, © 2012 [cit. 2014-03-02]. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/00712811179E3270C1257C08005CD18B/\\$file/RSD2013cz.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/00712811179E3270C1257C08005CD18B/$file/RSD2013cz.pdf)
- [18] MINISTERSTVO DOPRAVY A SPOJŮ ČR. Ročenka dopravy 1999/Transport Yearbook 1999. *Dopravní statistika* [online]. [2000] [cit. 2014-06-26]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-1999/ie40/start.htm>
- [19] MINISTERSTVO DOPRAVY. Ročenka dopravy 2005: infrastruktura silniční dopravy. *Dopravní statistika* [online]. [2006] [cit. 2014-06-26]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2005/rocenka/htm_cz/cz05_321000.html

- [20] MINISTERSTVO DOPRAVY. *Ročenka dopravy České republiky/Transport Yearbook Czech Republic 2009* [online]. [2010] [cit. 2014-06-26]. ISSN 1801-3090. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2009.pdf
- [21] MINISTERSTVO DOPRAVY. *Ročenka dopravy České republiky Transport Yearbook Czech Republic 2012* [online]. [2013] [cit. 2014-06-12]. ISSN 1801-3090. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2012.pdf
- [22] Sazby mýtného: tabulka sazeb mýtného. *MYTO CZ: elektronický mýtný systém v České republice* [online]. © 2014 [cit. 2014-06-23]. Dostupné z: <http://www.mytocz.eu/cs/mytny-system/sazby-mytneho/index.html>
- [23] Nové sazby mýtného pro autobusy. *Ministerstvo dopravy* [online]. Ministerstvo dopravy, 10. 8. 2011 [cit. 2014-07-21]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Mytne.html
- [24] Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR. *Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. Ředitelství silnic a dálnic ČR, [1. 1. 2014] [cit. 2014-06-11]. Dostupné z: http://www.rsd.cz/sdb_intranet/sdb/download/prehledy_2014_1_cr.pdf
- [25] KÖNIG, Petr et al. *Rozpočet a politiky Evropské unie: příležitost pro změnu*. 2. aktualizované vydání. Praha: C. H. Beck, 2009, 630 s. ISBN 978-80-7400-011-9.
- [26] EU. Rozhodnutí č. 1692 ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě. In: *Úřední věstník Evropské unie*. 1996, L 228, s. 364–466. Dostupné také z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:31996D1692&from=CS>
- [27] Zelená kniha TEN-T: přezkum politiky: směrem k lépe integrované transevropské dopravní síti ve službách společné dopravní politiky. *EUR-Lex: přístup k právu Evropské unie* [online]. Brusel, 4. 2. 2009 [cit. 2014-06-13]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0044:FIN:CS:PDF>
- [28] Politika transevropské dopravní sítě (TEN-T): nová politika transevropské dopravní sítě (TEN-T). *Ministerstvo dopravy* [online]. Ministerstvo dopravy, © 2006 [cit. 2014-03-16]. Dostupné z: [http://www.mdcr.cz/cs/Strategie/Politika+transevropské+dopravní+sítě+\(TEN-T\)/Politika+transevropské+dopravní+sítě+\(TEN-T\).htm](http://www.mdcr.cz/cs/Strategie/Politika+transevropské+dopravní+sítě+(TEN-T)/Politika+transevropské+dopravní+sítě+(TEN-T).htm)
- [29] EU. Nařízení č. 1315 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU. In: *Úřední věstník*

- Evropské unie*. 2013, L 348, s. 1–128. Dostupné také z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R1315&from=CS>
- [30] STEJSKAL, Petr. *Tarify, ceny, daně a poplatky v dopravě*. 1. vyd. Praha: České vysoké učení technické, 2013, 219 s. ISBN 978-80-01-05362-1.
- [31] PEKOVÁ, Jitka, Jaroslav PILNÝ a Marek JETMAR. *Veřejná správa a finance veřejného sektoru*. 3. aktualiz. vyd. Praha: ASPI, 2008, 712 s. ISBN 978-80-7357-351-5.
- [32] Rozpočet Ministerstva dopravy. *Ministerstvo dopravy* [online]. Ministerstvo dopravy, © 2006 [cit. 2014-07-24]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Ekonomika+a+finance/Rozpocet/rozpocet.htm>
- [33] PROVAZNÍKOVÁ, Romana a Olga SEDLÁČKOVÁ. *Financování měst, obcí a regionů: teorie a praxe*. 2. aktualiz. a rozšíř. vyd. Praha: Grada, 2009, 304 s. ISBN 978-80-247-2789-9.
- [34] ČESKO. Zákon č. 104 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 převodů majetku státu na jiné osoby a o Fondu národního majetku České republiky, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 32, s. 1549–1552. Ve znění pozdějších předpisů. ISSN 1211-1244. Dostupné také z: <http://www.podnikatel.cz/zakony/zakon-o-statnim-fondu-dopravni-infrastruktury-a-o-zmene-zakona-c-171-1991-sb-o-pusobnosti-organu-ceske-republiky-ve-vecech-prevodu-majetku-statu-na-jine-osoby-a-o-fondu-narodniho-majetku-ceske-republiky-ve-zneni-pozdejsich-predpisu/uplne/>
- [35] Vypracování dlouhodobého modelu financování dopravní infrastruktury. *Ministerstvo dopravy* [online]. Ministerstvo dopravy, 15. 12. 2010 [cit. 2014-04-15]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/294E916E-6B8E-4CBF-A4CD-FBAB0F859C8E/0/analyza.pdf>
- [36] ČESKO. Zákon č. 16 ze dne 21. prosince 1992 o dani silniční. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1992, částka 6, s. 133–136. Ve znění pozdějších předpisů. ISSN 1210-0005. Dostupné také z: <http://www.podnikatel.cz/zakony/zakon-c-16-1993-sb-o-dani-silnicni/uplne/>
- [37] STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY. Pravidla pro financování programů, staveb a akcí z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury. *SFDI: Státní fond dopravní infrastruktury* [online]. Státní fond dopravní infrastruktury, 2014

- [cit. 2014-09-04]. Dostupné z: http://www.sfdi.cz/soubory/aktuality-pro-prijemce/2014_pravidla_financovani.pdf
- [38] Nástroj pro propojení Evropy – CEF. *BusinessInfo.cz: oficiální portál pro podnikání a export* [online]. 9. 1. 2014 [cit. 2014-04-03]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/nastroj-pro-propojeni-evropy-cef-44974.html>
- [39] Operační program Doprava – základní informace. *Operační program Doprava: Evropská unie – Investice do vaší budoucnosti* [online]. © 2010 [cit. 2014-04-04]. Dostupné z: <http://www.opd.cz/cz/Zakladni-informace>
- [40] Operační program Doprava na léta 2007–2013. *Operační program Doprava: Evropská unie – Investice do vaší budoucnosti* [online]. Červenec 2011 [cit. 2014-04-15]. Dostupné z: <http://www.opd.cz/Providers/Document.ashx?id=671>
- [41] Příprava Operačního programu Doprava na období 2014–2020. *Operační program Doprava: Evropská unie – Investice do vaší budoucnosti* [online]. © 2010 [cit. 2014-07-26]. Dostupné z: http://www.opd.cz/cz/OP_doprava_2014-2020
- [42] IROP: integrovaný regionální operační program pro období 2014–2020. *Strukturální fondy: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR* [online]. 9. 7. 2014 [cit. 2014-08-03]. Dostupné z: <http://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/efbf37b5-1ff3-4b17-87c2-f79e07d1b996/PD-IROP-09072014.pdf>
- [43] The Selective Use of Shadow Tolls in the United States. *Federal Highway Administration: U. S. Department of Transportation* [online]. [cit. 2014-08-28]. Dostupné z: http://www.fhwa.dot.gov/ipd/revenue/road_pricing/resources/selective_use_shadow_tolls.aspx
- [44] OSTŘÍŽEK, Jan et al. *Public Private Partnership: příležitost a výzva*. Vydání 1. Praha: C. H. Beck, 2007, 284 s. ISBN 978-80-7179-744-9.
- [45] Databáze PPP projektů: Česká republika. *Asociace pro rozvoj infrastruktury* [online]. [2014] [cit. 2014-09-01]. Dostupné z: http://www.asociaceppp.cz/cnt/db_ceske/
- [46] POJKAROVÁ, Kateřina. *Ekonometrie a prognostika v dopravě*. Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2006, 97 s. ISBN 80-7194-868-3.
- [47] ARLT, Josef a Markéta ARLTOVÁ. *Ekonomické časové řady*. Vyd. 1. Praha: Professional Publishing, 2009, 290 s. ISBN 978-808-6946-856.
- [48] HINDLS, Richard, Jara KAŇOKOVÁ a Ilja NOVÁK. *Metody statistické analýzy pro ekonomy*. Vyd. 1. Praha: Management Press, 1997, 249 s. ISBN 80-85943-44-1.

- [49] MINISTERSTVO DOPRAVY. Ročenka dopravy 2005: celkové investiční výdaje do dopravní infrastruktury. *Dopravní statistika* [online]. Ministerstvo dopravy, [2006] [cit. 2014-08-20]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2005/rocenka/htm_cz/cz05_223000.html
- [50] MINISTERSTVO DOPRAVY. Ročenka dopravy 2005: celkové výdaje na opravy a údržbu dopravní infrastruktury. *Dopravní statistika* [online]. Ministerstvo dopravy, [2006] [cit. 2014-08-20]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2005/rocenka/htm_cz/cz05_224000.html
- [51] MINISTERSTVO DOPRAVY. Ročenka dopravy 2013: celkové investiční výdaje do dopravní infrastruktury. *Dopravní statistika* [online]. Ministerstvo dopravy, [2014] [cit. 2014-09-03]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2013/rocenka/htm_cz/cz13_222000.html
- [52] MINISTERSTVO DOPRAVY. Ročenka dopravy 2013: celkové výdaje na opravy a údržbu dopravní infrastruktury. *Dopravní statistika* [online]. [2014] [cit. 2014-09-03]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2013/rocenka/htm_cz/cz13_223000.html
- [53] STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY. *Výroční zpráva o činnosti a účetní uzávěrka Státního fondu dopravní infrastruktury za rok 2009* [online]. Státní fond dopravní infrastruktury, březen 2010 [cit. 2014-09-09]. Dostupné z: http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/dokumenty-2010/2010_vz-2009.pdf
- [54] STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY. *Výroční zpráva o činnosti a účetní závěrka Státního fondu dopravní infrastruktury za rok 2010* [online]. Státní fond dopravní infrastruktury, březen 2011 [cit. 2014-09-09]. Dostupné z: http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/dokumenty-2011/2011_vz2010.pdf
- [55] STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY. *Výroční zpráva o činnosti a účetní závěrka Státního fondu dopravní infrastruktury za rok 2011* [online]. Státní fond dopravní infrastruktury, březen 2012 [cit. 2014-09-09]. Dostupné z: http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/dokumenty-2012/2012_vz2011.pdf
- [56] STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY. *Výroční zpráva o činnosti a účetní závěrka Státního fondu dopravní infrastruktury za rok 2012* [online]. Státní fond dopravní infrastruktury, březen 2013 [cit. 2014-09-09]. Dostupné z: http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/dokumenty-2013/2013_vz2012.pdf

- [57] STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY. *Výroční zpráva o činnosti a účetní závěrka Státního fondu dopravní infrastruktury za rok 2013* [online]. Státní fond dopravní infrastruktury, březen 2014 [cit. 2014-09-09]. Dostupné z: http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/dokumenty-2014/2014_vz2013.pdf
- [58] STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY. Výroční zprávy a účetní uzávěrky. *SFDI: Státní fond dopravní infrastruktury* [online]. Státní fond dopravní infrastruktury, [© 2014] [cit. 2014-09-09]. Dostupné z: <http://www.sfdi.cz/poskytovani-informaci/vyrocni-zpravy-a-ucetni-zaverky/>
- [59] STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY. *Výroční zpráva o činnosti a účetní závěrka Státního fondu dopravní infrastruktury za rok 2005* [online]. Praha: Státní fond dopravní infrastruktury, březen 2006 [cit. 2014-09-09]. Dostupné z: http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/archivni-dokumenty/2005_vyrocni_zprava_sfdi.pdf
- [60] STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY. *Výroční zpráva o činnosti a účetní závěrka Státního fondu dopravní infrastruktury za rok 2006* [online]. Praha: Státní fond dopravní infrastruktury, květen 2007 [cit. 2014-09-09]. Dostupné z: http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/archivni-dokumenty/2006_vyrocni_zprava_sfdi.pdf
- [61] STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY. *Výroční zpráva o činnosti a účetní závěrka Státního fondu dopravní infrastruktury za rok 2007* [online]. Státní fond dopravní infrastruktury, únor 2008 [cit. 2014-09-09]. Dostupné z: http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/archivni-dokumenty/2007_vyrocni_zprava_sfdi.pdf
- [62] STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY. *Výroční zpráva o činnosti a účetní závěrka Státního fondu dopravní infrastruktury za rok 2008* [online]. Státní fond dopravní infrastruktury, 2009 [cit. 2014-09-09]. Dostupné z: http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/archivni-dokumenty/2008_vyrocni_zprava_sfdi.pdf
- [63] BUREŠ, David. Mýtný systém letos zřejmě přinese 8,5 mld. Kč, příští rok může překonat 10 mld. Kč. *Auto.cz* [online]. 2. 8. 2011 [cit. 2014-10-12]. Dostupné z: <http://www.auto.cz/mytny-system-letos-zrejme-prinese-8-5-mld-kc-pristi-rok-muze-prekonat-10-60620>
- [64] MINISTERSTVO DOPRAVY. Ročenka dopravy 2013: rozvoj dopravního sektoru v roce 2013. *Dopravní statistika* [online]. [2014] [cit. 2014-10-13]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2013/rocenka/htm_cz/uvod.html

- [65] EUROPEAN COMMISSION. *EU transport in figures: statistical pocketbook 2014*. Luxembourg: Publications Office of the European Union, © 2014, 148 s. ISBN 978-92-79-37506-4. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/doc/2014/pocketbook2014.pdf>
- [66] ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Hrubý domácí produkt – Časové řady ukazatelů čtvrtletních účtů. *Český statistický úřad* [online]. Český statistický úřad, 29. 08. 2014 [cit. 2014-09-02]. Dostupné z: http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/hdp_cr
- [67] *Ekonomické listy* [online]. Praha: Centrum ekonomických studií Vysoké školy ekonomie a managementu, 31. 10. 2010 [cit. 2014-09-02]. ISSN 1804-4166. Dostupné z: http://www.vsem.cz/data/data/ces-soubory/ekonomicke_listy/gf_Ekonomicke%20listy_04_2010.pdf
- [68] *Interní materiály Královéhradeckého kraje: rozpočty na silniční infrastrukturu 2002–2014*. Hradec Králové, [2014] [cit. 2014-09-10].
- [69] *Interní materiály Karlovarského kraje: rozpočty na silniční infrastrukturu 2002–2014*. Karlovy Vary, [2014] [cit. 2014-09-10].
- [70] *Interní materiály Správy a údržby silnic Plzeňského kraje: rozpočty na silniční infrastrukturu 2002–2013*. Plzeň, [2014] [cit. 2014-09-10].
- [71] ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Mezikrajské srovnání. *Český statistický úřad* [online]. Český statistický úřad, 2013, 23. 5. 2014 [cit. 2014-09-03]. Dostupné z: http://www.czso.cz/xh/redakce.nsf/i/mezikrajske_srovnani
- [72] BARTHELDI, Aleš. Spravedlivé zpoplatnění silniční a železniční dopravy. In: *Vědeckotechnický sborník ČD č. 27/2009*. Praha, duben 2009, s. 16. Dostupné z: <http://vtsb.cd.cz/VTS/CLANKY/vts27/2701.pdf>
- [73] Daňové přiznání online, elektronicky. *Jakpodnikat.cz: pár slov pro podnikatele a ostatní OSVČ* [online]. [2015], 8. 4. 2015 [cit. 2015-04-09]. Dostupné z: <http://www.jakpodnikat.cz/on-line-danove-priznani.php>
- [74] Silniční daň, zálohy a přiznání. *Jakpodnikat.cz: pár slov pro podnikatele a ostatní OSVČ* [online]. [2015], 22. 1. 2015 [cit. 2015-04-01]. Dostupné z: <http://www.jakpodnikat.cz/silnicni-dan.php>
- [75] Tiskové zprávy: prezentace - Alternativní modely realizace a financování infrastruktury. *Asociace pro rozvoj infrastruktury* [online]. 20. 5. 2013 [cit. 2014-10-30]. Dostupné z: http://www.asociaceppp.cz/cnt/tiskove_zpravy/

- [76] ČESKO. Zákon č. 139 ze dne 14. března 2006 o koncesních smlouvách a koncesním řízení (koncesní zákon). In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2006, částka 47, s. 1727–1735. Ve znění pozdějších předpisů. ISSN 1211-1244. Dostupné také z: <http://www.podnikatel.cz/zakony/zakon-c-139-2006-sb-o-koncesnich-smlouvach-a-koncesnim-rizeni-koncesni-zakon/uplne>
- [77] MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. Metodika k zákonu č. 139/2006 Sb., o koncesních smlouvách a koncesním řízení (koncesní zákon): Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. *Portál o veřejných zakázkách a koncesích: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR* [online]. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, duben 2008 [cit. 2015-03-23]. Dostupné z: http://www.portal-vz.cz/getmedia/f479b766-a314-4840-b4ea-3b557ca8d5f5/Methodika_ke_koncesnimu_zakonu
- [78] PPP Centrum končí. *Euro E15* [online]. 20. 8. 2012 [cit. 2015-04-01]. Dostupné z: <http://euro.e15.cz/archiv/ppp-centrum-konci-947666>
- [79] STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY. *Rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2014 a střednědobý výhled na roky 2015 a 2016:schválený Poslaneckou sněmovnou Parlamentu České republiky usnesením č. 73 ze 4. schůze dne 19. prosince 2013* [online]. Státní fond dopravní infrastruktury, 19. prosince 2013 [cit. 2014-04-20]. Dostupné z: http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/dokumenty-2013/2013_rozpocet2014.pdf
- [80] Schéma rozdělení rozpočtového určení daní v letech 2013 až 2015 (bez SFDI, poplatků a pokut). *Finanční správa* [online]. © 2013–2014 [cit. 2015-04-19]. Dostupné z: http://www.financnisprava.cz/assets/cs/prilohy/d-kraje-a-obce/Schema_rozpocetoveho_urceni_dani_2013-2015.pdf

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Vývoj pozemních komunikací v ČR mezi léty 1994–2001 [v km]	19
Tabulka 2 Vývoj pozemních komunikací v ČR mezi léty 2002–2009 [v km]	20
Tabulka 3 Vývoj pozemních komunikací v ČR mezi léty 2010–2013 [v km]	21
Tabulka 4 Prioritní osy OPD 2007–2013 a jejich financování [v EUR]	37
Tabulka 5 Prioritní osy OPD 2014–2020 [v EUR]	38
Tabulka 6 Alokace finančních prostředků určená na ROP [v mil. EUR]	39
Tabulka 7 Prioritní osy IROP [v EUR]	39
Tabulka 8 Typy základních projektů PPP	41
Tabulka 9 Přehled PPP projektů silniční infrastruktury v ČR [v mil. Kč]	41
Tabulka 10 Vývoj výdajů na silniční infrastrukturu v letech 2002–2013 [v mil. Kč] v běžných cenách	50
Tabulka 11 Vývoj výdajů na pozemní komunikace v letech 2002–2013 [v mld. Kč]	52
Tabulka 12 Vývoj příjmů spotřební daně z minerálních olejů v letech 2002–2013 [v tis. Kč]	54
Tabulka 13 Vývoj příjmů silniční daně v letech 2002–2013 [v tis. Kč]	55
Tabulka 14 Vývoj příjmů časového zpoplatnění v letech 2002–2013 [v tis. Kč]	56
Tabulka 15 Vývoj příjmů z výkonového zpoplatnění v letech 2007–2013 [v tis. Kč]	57
Tabulka 16 Vývoj HDP v ČR v letech 2002–2013 [v mil. Kč] v kupních cenách	59
Tabulka 17 Výsledky korelační analýzy původních časových řad	60
Tabulka 18 Výsledky korelační analýzy reziduí	61
Tabulka 19 Vývoj investičních zdrojů KHK na silniční infrastrukturu v letech 2002–2013 [v mil. Kč]	63
Tabulka 20 Vývoj neinvestičních zdrojů KHK na silniční infrastrukturu v letech 2002–2013 [v mil. Kč]	64
Tabulka 21 Vývoj investičních zdrojů KK na silniční infrastrukturu v letech 2002–2013 [v mil. Kč]	65
Tabulka 22 Vývoj neinvestičních zdrojů KK na silniční infrastrukturu v letech 2002–2013 [v mil. Kč]	66
Tabulka 23 Vývoj investičních zdrojů PK na silniční infrastrukturu v letech 2002–2013 [v mil. Kč]	67
Tabulka 24 Porovnání krajů ve vybraných oblastech a ukazatelích za r. 2013	68
Tabulka 25 Evropské dálnice PPP modelem	77
Tabulka 26 Příjmy rozpočtu SFDI dle směrných čísel MF ČR [v mil. Kč]	82

Tabulka 27 Podíl z celostátního hrubého výnosu ze spotřební daně z minerálních olejů pro státní rozpočet [v mil. Kč]	83
Tabulka 28 Příjmy rozpočtu SFDI dle směrných čísel MF ČR [v mil. Kč]	85

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Délka silniční sítě a dálniční sítě k 1. 1. 2014.....	24
Obrázek 2 Zdroje financování silniční infrastruktury ČR	29
Obrázek 3 Schéma zdrojů plynoucích z EU	34
Obrázek 4 Systém financování silniční infrastruktury v ČR	42
Obrázek 5 Vývoj investičních výdajů a výdajů na opravy a údržbu silniční infrastruktury [v mil. Kč].....	51
Obrázek 6 Vývoj výdajů na pozemní komunikace SFDI [v mld. Kč].....	52
Obrázek 7 Vývoj vybraných příjmů SFDI v letech 2002–2013 [v tis. Kč]	53
Obrázek 8 Počet aktivních uživatelů mýtného systému [v ks vozidel]	56
Obrázek 9 Růst HDP a osobní a nákladní dopravy v EU-28 v letech 1995–2012	58
Obrázek 10 Vývoj relativního přírůstku HDP v letech 2003–2013 [v %].....	59
Obrázek 11 Podíly investičních zdrojů na silniční infrastrukturu KHK [v mil. Kč]	63
Obrázek 12 Podíly investičních zdrojů na silniční infrastrukturu KK [v mil. Kč]	66
Obrázek 13 Podíly investičních zdrojů na silniční infrastrukturu PK [v mil. Kč].....	68
Obrázek 14 Vývoj investičních zdrojů ve vybraných krajích ČR od r. 2002 po současnost [v mil. Kč].....	69
Obrázek 15 Vývoj neinvestičních zdrojů ve vybraných krajích ČR od r. 2002 po současnost [v mil. Kč].....	70
Obrázek 16 Schéma rozdělení rozpočtového určení daní v letech 2013–2015 pro kraje	85

SEZNAM ZKRATEK

AGR	European Agreement on Main International Traffic Arteries Evropská dohoda o hlavních silnicích s mezinárodním provozem
BOO	Build-Own-Operate postav-vlastni-spravuj
BOT	Build-Operate-Transfer postav-spravuj-převěd'
CBC Phare	Cross border cooperation Phare Přeshraniční spolupráce Phare
CEF	Connecting Europe Facility Nástroj pro propojení Evropy
CNG	Compressed Natural Gas stlačený zemní plyn
ČR	Česká republika
ČSSR	Československá socialistická republika
ČSÚ	Český statistický úřad
DBB	Design-Bid-Build navrhni-nabídni-postav
DBFO	Design-Build-Finance-Operate navrhni-postav-financuj-spravuj
DPH	daň z přidané hodnoty
DW	Durbin-Watsonův test
EHS	Evropské hospodářské společenství
EIB	European Investment Bank Evropská investiční banka
ERDF	European Regional Development Fund Evropský fond pro regionální rozvoj
ES	Evropské společenství
EU	Evropská unie
FNM ČR	Fond národního majetku ČR
FS	Cohesion Fund Fond soudržnosti
HDP	hrubý domácí produkt
IROP	Integrovaný regionální operační program
ISPA	Instrument for Structural Policies for Pre-Accession

	Nástroj pro strukturální politiku pro přistoupení
KHK	Královéhradecký kraj
KK	Karlovarský kraj
LPG	Liquefied Petroleum Gas zkapalněný ropný plyn
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MF ČR	Ministerstvo financí České republiky
MV ČR	Ministerstvo vnitra České republiky
NUTS	Nomenclature des Unites Territoriales Statistiques Nomenklatura územních statistických jednotek
OM	Operation and Maintenance správa a údržba
OPD	Operační program Doprava
oskm	osobokilometr
Phare	Poland and Hungary: Action for the Reconstruction of the Economy Polsko a Maďarsko: Pomoc při hospodářské obnově
PK	Plzeňský kraj
PPP	Public Private Partnership Partnerství veřejného a soukromého sektoru
PSC	Public Sector Comparator komparátor veřejného sektoru
ROP	Regionální operační programy
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic České republiky
SAPARD	Special Accession Programme for Agriculture and Rural Development Speciální předvstupní program pro zemědělství a rozvoj venkova
Sb.	Sbírka zákonů
Sb. m. s.	Sbírka mezinárodních smluv
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
TENs	Trans-European Networks Transevropské sítě
TEN-T	Trans-European Transport Networks Transevropské dopravní sítě
tkm	tunokilometr
VfM	Value for Money hodnota za peníze

SEZNAM PŘÍLOH

- Příloha A Přehled pramenů práva ČR vztahující se k pozemním komunikacím
- Příloha B Přehled vybraných dokumentů od 90. let 20. století do současnosti
- Příloha C Délka silniční a dálniční sítě v jednotlivých krajích k 1. 1. 2014 [v km]
- Příloha D Síť TEN-T pro silniční dopravu a nákladní terminály/přístavy
- Příloha E Přehled vybraných příjmů SFDI
- Příloha F Přehled příjmů a výdajů SFDI
- Příloha G Přehled výdajů SFDI
- Příloha H Výpočet korelace mezi časovými řadami

Příloha A Přehled pramenů práva ČR vztahující se k pozemním komunikacím

Číslo právního předpisu	Název právního předpisu
č. 13/1997 Sb.	Zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
č. 104/1997 Sb.	Vyhláška, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
č. 264/2009 Sb.	Nařízení vlády o bezpečnostních požadavcích na tunely pozemních komunikací delší než 500 m
č. 435/2012 Sb.	Vyhláška o užívání pozemních komunikací zpoplatněných časovým poplatkem a o změně vyhlášky č. 527/2006 Sb., o užívání zpoplatněných pozemních komunikací, a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, ve znění vyhlášky č. 374/2013 Sb.
č. 470/2012 Sb.	Vyhláška o užívání pozemních komunikací zpoplatněných mýtem
č. 484/2006 Sb.	Nařízení vlády o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací, ve znění pozdějších předpisů
č. 416/2009 Sb.	Zákon o urychlení výstavby dopravní infrastruktury, ve znění zákona č. 209/2011 Sb.
č. 137/2006 Sb.	Zákon o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů
č. 168/2001 Sb.	Zákon o dálničním obchvatu Plzně
č. 46/2002 Sb.	Zákon o přijetí úvěru Českou republikou na financování investičních potřeb souvisejících s prováděním projektu českých dálnic B
č. 274/2002 Sb.	Zákon o přijetí úvěru Českou republikou na financování investičních potřeb souvisejících s prováděním projektu dálničního obchvatu Plzně a souvisejících silničních přivaděčů

Zdroj: MV ČR, MD ČR, upraveno autorem

Příloha B Přehled vybraných dokumentů od 90. let 20. století do současnosti

Rok	Dokument
1991	Zásady státní dopravní politiky
	Koncepce rozvoje silničního hospodářství do roku 2000
1993	Dopravní politika České republiky pro devadesátá léta
1998	Dopravní politika České republiky
1999	Návrh rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010
	Aktualizace kategorizace dálnic a silnic I. a II. třídy
2001	Harmonogram a finanční zajištění realizace Návrhu rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010
2005	Dopravní politika České republiky pro léta 2005–2013
2006	Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury (GEPARDI)
	Politika územního rozvoje ČR
aktuálně	Dopravní sektorové strategie, 2. fáze
aktuálně	Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do r. 2050

Zdroj: LÍDL, Václav et al. *Silnice a dálnice v České republice: vývoj stezek, cest, silnic a dálnic na našem území od nepaměti až po současnost*. 2009, upraveno autorem

Příloha C Délka silniční a dálniční sítě v jednotlivých krajích k 1. 1. 2014 [v km]

Kraj	Dálnice	Rychlostní silnice	Silnice I. třídy*	Silnice II. třídy	Silnice III. třídy	Celkem
Hl. m. Praha	10,6	33,1	9,4	30,0	–	83,1
Středočeský	194,2	152,1	669,6	2 377,6	6 247,5	9 641,0
Jihočeský	40,0	6,7	650,4	1 635,0	3 818,7	6 150,8
Plzeňský	109,2	–	417,3	1 506,1	3 097,7	5 130,4
Karlovarský	–	39,9	182,6	467,1	1 358,3	2 047,9
Ústecký	56,5	28,4	478,5	899,3	2 753,1	4 215,8
Liberecký	–	22,2	315,6	486,9	1 590,9	2 415,6
Královéhradecký	16,8	–	439,1	894,4	2 419,2	3 769,5
Pardubický	8,8	3,1	454,9	913,4	2 218,1	3 598,4
Vysočina	92,5	–	427,4	1 627,3	2 935,1	5 082,3
Jihomoravský	134,5	25,8	422,1	1 468,4	2 409,6	4 460,4
Olomoucký	36,2	90,5	347,1	925,7	2 169,5	3 568,9
Zlínský	16,6	16,4	342,1	511,5	1 256,0	2 142,6
Moravskoslezský	59,9	40,0	635,4	823,6	1 895,8	3 454,7
Celkem	775,8	458,3	5 791,4	14 566,3	34 169,5	55 761,3

Zdroj: ŘSD ČR

Poznámka:

* bez rychlostních silnic.

Příloha D Síť TEN-T pro silniční dopravu a nákladní terminály/přístavy



Zdroj: MD ČR

Příloha E Přehled vybraných příjmů SFDI

Vybrané příjmy SFDI [v tis. Kč]						
Rok	Příjmy – celkem*	z toho: daňové příjmy	z toho: výkonové zpoplatnění	z toho: dotace FNM ČR	z toho: dotace ze státního rozpočtu	z toho: převody výnosů z privatizovaného majetku
2002	43 636 860,00	18 291 119,00	0,00	23 800 000,00	0,00	0,00
2003	48 569 399,00	19 209 805,00	0,00	27 800 000,00	0,00	0,00
2004	42 439 659,00	21 246 644,00	0,00	18 000 000,00	2 800 000,00	0,00
2005	52 352 470,00	15 168 877,00	0,00	34 800 000,00	1 128 998,00	0,00
2006	53 070 296,00	15 708 193,00	0,00	0,00	8 071 687,00	22 426 762,00
2007	61 053 828,00	15 674 583,00	5 120 518,00	0,00	13 644 875,00	21 204 968,00
2008	97 863 809,00	16 248 923,00	6 009 367,00	0,00	31 709 162,00	33 845 032,00
2009	82 721 819,00	14 932 398,00	5 440 064,00	0,00	49 981 207,00	7 500 000,00
2010	80 607 197,00	15 183 905,00	6 244 507,00	0,00	47 603 758,00	7 675 502,00
2011	63 390 525,00	15 606 401,00	8 482 584,00	0,00	34 974 721,00	830 000,00
2012	57 760 683,00	16 307 573,00	8 664 656,00	0,00	28 864 444,00	0,00
2013	51 866 874,00	16 533 827,00	8 561 462,00	0,00	23 371 012,00	0,00
Celkem	735 333 419,00	200 112 248,00	48 523 158,00	104 400 000,00	242 149 864,00	93 482 264,00

Zdroj: SFDI (Výroční zprávy a účetní uzávěrky 2002–2013), výpočty a zpracování autora

Poznámky:

* očištěno o zůstatek finančních prostředků na účtech SFDI (jedná se tedy o skutečnou výši příjmu v daném roce).

Příloha F Přehled příjmů a výdajů SFDI

SFDI [v tis. Kč]			
	Příjmy	Výdaje	Rozdíl
2002	43 636 860,00	40 187 553,00	3 449 307,00
2003	48 569 399,00	41 296 266,00	7 273 133,00
2004	42 439 659,00	52 067 636,00	-9 627 977,00
2005	52 352 470,00	48 526 981,00	3 825 489,00
2006	53 070 296,00	55 850 181,00	-2 779 885,00
2007	61 053 828,00	69 898 305,00	-8 844 477,00
2008	97 863 809,00	88 046 740,00	9 817 069,00
2009	82 721 819,00	88 330 934,00	-5 609 115,00
2010	80 607 197,00	78 007 140,00	2 600 057,00
2011	63 390 525,00	62 349 719,00	1 040 806,00
2012	57 760 683,00	51 991 667,00	5 769 016,00
2013	51 866 874,00	49 208 768,00	2 658 106,00
Celkem	735 333 419,00	725 761 890,00	

Zdroj: SFDI (Výroční zprávy a účetní uzávěrky 2002–2013), výpočty a zpracování autora

Příloha G Přehled výdajů SFDI

SFDI [v tis. Kč]			
Rok	Výdaje – celkem*	z toho: uvolněno ŘSD ČR	Podíl ŘSD ČR na celkových výdajích (v %)
2002	40 187 553,00	14 752 499,00	36,71
2003	41 296 266,00	14 930 524,00	36,15
2004	52 067 636,00	24 890 203,00	47,80
2005	48 526 981,00	26 485 496,23	54,58
2006	55 850 181,00	33 162 042,64	59,38
2007	69 898 305,00	44 192 451,53	63,22
2008	88 046 740,00	48 421 449,00	55,00
2009	88 330 934,00	54 099 762,25	61,25
2010	78 007 140,00	49 754 853,77	63,78
2011	62 349 719,00	39 590 072,00	63,50
2012	51 991 667,00	32 216 431,00	61,96
2013	49 208 768,00	28 317 507,00	57,55
Celkem	725 761 890,00	410 813 291,42	

Zdroj: SFDI (Výroční zprávy a účetní uzávěrky 2002–2013), výpočty a zpracování autora

Poznámky:

* výdaje před finančním zaúčtováním.

Příloha H/1 Výpočet korelace mezi časovými řadami

HDP a výnosy ze silniční daně [v mil. Kč]						
Rok	HDP (y_t)	\hat{T}_y^*	e_y	$(e_t - e_{t-1})$	$(e_t - e_{t-1})^2$	e_t^2
2002	2 567 530,000	x	x	x	x	x
2003	2 688 107,000	2 728 269,667	-40 162,667	x	x	1 613 039 793,778
2004	2 929 172,000	2 911 111,667	18 060,333	58 223,000	3 389 917 729,000	326 175 640,111
2005	3 116 056,000	3 132 609,000	-16 553,000	-34 613,333	1 198 082 844,444	274 001 809,000
2006	3 352 599,000	3 377 076,000	-24 477,000	-7 924,000	62 789 776,000	599 123 529,000
2007	3 662 573,000	3 621 194,333	41 378,667	65 855,667	4 336 968 832,111	1 712 194 055,111
2008	3 848 411,000	3 756 654,333	91 756,667	50 378,000	2 537 942 884,000	8 419 285 877,778
2009	3 758 979,000	3 799 423,333	-40 444,333	-132 201,000	17 477 104 401,000	1 635 744 098,778
2010	3 790 880,000	3 791 086,667	-206,667	40 237,667	1 619 069 818,778	42 711,111
2011	3 823 401,000	3 820 069,000	3 332,000	3 538,667	12 522 161,778	11 102 224,000
2012	3 845 926,000	3 851 035,667	-5 109,667	-8 441,667	71 261 736,111	26 108 693,444
2013	3 883 780,000	x	x	x	x	x
					Σ 30 705 660 183,222	Σ 14 616 818 432,111

Zdroj: ČSÚ, výpočty autora

DW test	2,101
Korelační koeficient reziduí	0,737383560

Poznámky:

* výpočet prostými klouzavými průměry, $m = 3$.

Příloha H/2 Výpočet korelace mezi časovými řadami

HDP a výnosy ze silniční daně [v mil. Kč]						
Rok	Silniční daň (x_t)	\hat{T}_{x^*}	e_x	$(e_t - e_{t-1})$	$(e_t - e_{t-1})^2$	e_t^2
2002	5 507,993	x	x	x	x	x
2003	5 740,885	5 587,470	153,415	x	x	23 536,162
2004	5 513,532	5 479,289	34,243	-119,172	14 202,045	1 172,560
2005	5 183,451	5 375,295	-191,844	-226,086	51 115,030	36 803,992
2006	5 428,901	5 508,158	-79,257	112,586	12 675,682	6 281,725
2007	5 912,123	5 779,857	132,266	211,523	44 742,121	17 494,295
2008	5 998,547	5 571,083	427,464	295,198	87 141,662	182 725,186
2009	4 802,580	5 163,368	-360,788	-788,252	621 341,216	130 168,221
2010	4 688,978	4 855,207	-166,229	194,560	37 853,464	27 631,970
2011	5 074,062	5 003,851	70,211	236,440	55 903,716	4 929,585
2012	5 248,513	5 185,578	62,935	-7,276	52,945	3 960,772
2013	5 234,160	x	x	x	x	x
					Σ 925 027,881	Σ 434 704,469

Zdroj: SFDI (Výroční zprávy a účetní uzávěrky: 2002–2013), výpočty autora

DW test	2,128
---------	-------

Poznámky:

* výpočet prostými klouzavými průměry, $m = 3$.

Příloha H/3 Výpočet korelace mezi časovými řadami

HDP a výnosy z výkonového zpoplatnění [v mil. Kč]						
Rok	HDP (y_t)	\hat{T}_y^*	e_y	$(e_t - e_{t-1})$	$(e_t - e_{t-1})^2$	e_t^2
2007	3 662 573,000	x	x	x	x	x
2008	3 848 411,000	3 756 654,333	91 756,667	x	x	8 419 285 877,778
2009	3 758 979,000	3 799 423,333	-40 444,333	-132 201,000	17 477 104 401,000	1 635 744 098,778
2010	3 790 880,000	3 791 086,667	-206,667	40 237,667	1 619 069 818,778	42 711,111
2011	3 823 401,000	3 820 069,000	3 332,000	3 538,667	12 522 161,778	11 102 224,000
2012	3 845 926,000	3 851 035,667	-5 109,667	-8 441,667	71 261 736,111	26 108 693,444
2013	3 883 780,000	x	x	x	x	x
					Σ 19 179 958 117,667	Σ 10 092 283 605,111

Zdroj: ČSÚ, výpočty autora

DW test	1,900
Korelační koeficient reziduí	0,592421328

Poznámky:

* výpočet prostými klouzavými průměry, $m = 3$.

Příloha H/4 Výpočet korelace mezi časovými řadami

HDP a výnosy z výkonového zpoplatnění [v mil. Kč]						
Rok	Výkonové zpoplatnění (x_t)	\hat{T}_{x^*}	e_x	$(e_t - e_{t-1})$	$(e_t - e_{t-1})^2$	e_t^2
2007	5 120,518	x	x	x	x	x
2008	6 009,367	5 523,316	486,051	x	x	236 245,251
2009	5 440,064	5 897,979	-457,915	-943,966	891 071,809	209 686,453
2010	6 244,507	6 722,385	-477,878	-19,963	398,508	228 367,383
2011	8 482,584	7 797,249	685,335	1 163,213	1 353 064,483	469 684,062
2012	8 664,656	8 569,567	95,089	-590,246	348 390,734	9 041,855
2013	8 561,462	x	x	x	x	x
					Σ 2 592 925,535	Σ 1 153 025,003

Zdroj: SFDI (Výroční zprávy a účetní uzávěrky: 2002–2013), výpočty autora

DW test	2,249
---------	-------

Poznámky:

* výpočet prostými klouzavými průměry, $m = 3$.