

Název projektu:

Vypracování dlouhodobého modelu financování dopravní infrastruktury

Registrační číslo projektu:

CZ.1.04/4.1.00/48.00013

Příjemce podpory:

Ministerstvo dopravy

Veřejná zakázka

**„Dodavatel analýzy systému financování
dopravní infrastruktury“**

**Fáze 1: Analýza systému dopravní
infrastruktury**

15. 12. 2010

Monitorovací zpráva 2/2011

Obsah

1	Výchozí situace	2
2	Manažerské shrnutí	3
3	Analýza systému financování DI – Česká republika.....	8
3.1	Systém financování dopravní infrastruktury	8
3.1.1	Subjekty veřejného sektoru ve vztahu k DI	8
3.1.2	Zdroje financování DI	10
3.1.3	Organizační zabezpečení financování DI.....	11
3.2	Analýza zdrojů financování DI v ČR	18
3.2.1	Shrnutí	18
3.2.2	Časové zpoplatnění	19
3.2.3	Výkonové zpoplatnění.....	20
3.2.4	Silniční daň	22
3.2.5	Podíl na spotřební dani	23
3.2.6	EU fondy – Operační program Doprava.....	25
3.2.7	Dotace ze státního rozpočtu a příjmy z privatizace a dividend podniků se státní účastí	26
3.2.8	EIB úvěr	28
3.2.9	Dluhopisový program dálnice D47	29
3.2.10	Ostatní zdroje - kontokorentní úvěry SFDI.....	29
3.3	Analýza výdajů na DI v České republice	30
3.3.1	Výdaje na DI dle segmentů	30
3.3.2	Výdaje na dopravní infrastrukturu	31
3.4	Analýza rozdílu mezi příjmovou a požadovanou výdajovou stránkou	32

3.4.1	Predikce možného vývoje do roku 2025	32
3.4.2	Předpoklady budoucího vývoje	35
3.5	SWOT analýza pro stávající model financování DI	36
3.5.1	Silné stránky	36
3.5.2	Slabé stránky	36
3.5.3	Příležitosti	38
3.5.4	Hrozby.....	38
3.5.5	Východiska pro změny modelu financování a organizačního zajištění DI	39
4	Analýza systému financování DI v zahraničí.....	41
4.1	Rakousko	41
4.1.1	Rakousko – silniční infrastruktura	41
4.1.2	Rakousko – železniční infrastruktura	44
4.1.3	Rakousko - shrnutí.....	48
4.1.4	Rakousko – odkazy.....	49
4.2	Slovensko.....	50
4.2.1	Slovensko – silniční infrastruktura.....	50
4.2.2	Slovensko – železniční infrastruktura.....	53
4.2.3	Slovensko – shrnutí	54
4.2.4	Slovensko – odkazy	55
4.3	Polsko	56
4.3.1	Polsko – silniční infrastruktura	56
4.3.2	Polsko – železniční infrastruktura	59
4.3.3	Polsko – shrnutí	61
4.3.4	Polsko – odkazy.....	62
4.4	Německo	63

4.4.1	Německo – silniční infrastruktura	63
4.4.2	Německo – železniční infrastruktura	65
4.4.3	Německo – shrnutí	66
4.4.4	Německo – odkazy	67
4.5	Chorvatsko	68
4.5.1	Chorvatsko – silniční infrastruktura	68
4.5.2	Chorvatsko – železniční infrastruktura	71
4.5.3	Chorvatsko – shrnutí	72
4.5.4	Chorvatsko – odkazy	73
4.6	Itálie	74
4.6.1	Itálie – silniční infrastruktura	74
4.6.2	Itálie – železniční infrastruktura	78
4.6.3	Itálie – shrnutí	78
4.6.4	Itálie – odkazy	80
4.7	Přehled vybraných parametrů systémů financování	80
4.7.1	Organizační nastavení	80
4.7.2	Národní silniční infrastruktura – rozsah a využívané zdroje financování	81
4.7.3	Železniční infrastruktura - rozsah a využívané zdroje financování	81
Příloha – souhrnný přehled realizovaných a předpokládaných zdrojů a výdajů na DI v letech 2004 – 2025		82

Vymezení použitých zkratk

Pojem	Význam
EIB	Evropská Investiční Banka
DI	Dopravní infrastruktura
GEPARDI II	Dopravní sektorové strategie, 2. fáze – Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury
MD	Ministerstvo dopravy České republiky
Model	Model financování dopravní infrastruktury
OPD	Operační program Doprava 2007 - 2013
Projekt	Dodavatel analýzy systému financování dopravní infrastruktury
ŘO	Řídící orgán OP Doprava
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic ČR
ŘVC	Ředitelství vodních cest České republiky
SeStra	Dopravní sektorové strategie, 1. fáze – podklad pro OPD 2007 – 2013
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

1 Výchozí situace

Projekt „Dodavatel analýzy systému financování dopravní infrastruktury“ (dále jen „**Projekt**“) je součástí vypracování komplexního dlouhodobého „Modelu financování dopravní infrastruktury“ (dále jen „**Model**“), jehož základním cílem je:

- Zajištění větší efektivity a transparentnosti systému financování dopravní infrastruktury („DI“);
- Odstranění nadbytečné legislativní regulace;
- Redukce administrativní zátěže;
- Zpracování metodiky organizačních postupů.

Model je rozdělen do čtyř, níže uvedených, na sebe navazujících fází:

- **Fáze 1:** Analýza stávajícího systému financování DI a návrh nových (zlepšených) modelů financování DI (Projekt);
- **Fáze 2:** Analýza legislativního rámce problematiky investic do DI a návrh věcného záměru zákona;
- **Fáze 3:** Analýza a návrh administrativní podpory systému financování DI;
- **Fáze 4:** Tvorba metodiky organizačních postupů v procesu financování DI.

Cílem Projektu (tedy Fáze 1 Modelu) je **navržení nového funkčního modelu financování DI**, který zabezpečí navýšení a stabilizaci zdrojové (příjmové) stránky ve srovnání se stávajícím modelem Státního fondu dopravní infrastruktury („SFDI“).

Výstupy Projektu jsou rozděleny do následujících etap:

- **Etapa 1:** Analýza stávajícího systému financování v ČR a vybraných zemích (Polsko, Rakousko, Slovensko a částečně Německo, Itálie a Chorvatsko);
- **Etapa 2:** Zpracování alternativních modelů (variant) financování DI v ČR;
- **Etapa 3:** Výběr a dopracování preferované varianty.

Tento dokument je výstupem Etapy 1 Projektu.

Výstupy Projektu jsou zpracovány na sektor silnic a železnic, vodní cesty jsou zpracovány pouze okrajově. Letištní infrastruktura není předmětem Projektu. Základní úroveň pro zpracování analýzy a výstupů Projektu je úroveň dopravní infrastruktury ve vlastnictví státu (úroveň v gesci Ministerstva dopravy). Problematika financování infrastruktury v gesci krajů a jiných vlastníků je v rámci výstupů Projektu zpracována pouze rámcově.

2 Manažerské shrnutí

Kvalitní a rozsahově odpovídající dopravní infrastruktura je nezbytným předpokladem pro stabilní a plynulý hospodářský a společenský rozvoj.

Cílem Projektu je navržení nového funkčního modelu financování DI, který zabezpečí navýšení a stabilizaci zdrojové (příjmové) stránky ve srovnání se stávajícím modelem Státního fondu dopravní infrastruktury („SFDI“), přičemž tento dokument je výstupem Etapy 1: Analýza stávajícího systému financování v ČR a vybraných zemích (Polsko, Rakousko, Slovensko a částečně Německo, Itálie a Chorvatsko). Klíčové identifikované zjištění a závěry Etapy 1 jsou uvedeny níže.

Subjekty DI

Subjekty odpovědné za koordinovaný rozvoj, výstavbu, modernizaci a údržbu dopravní infrastruktury v České republice jsou:

- **Ministerstvo dopravy** jako subjekt odpovědný za koordinovaný rozvoj, výstavbu, modernizaci a údržbu dopravní infrastruktury;
- **SFDI** jako subjekt odpovědný za financování rozvoje, výstavby, údržby a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest;
- **ŘSD** jako subjekt primárně odpovědný za výstavbu, modernizaci, údržbu a opravy silniční dopravní infrastruktury v rozsahu dálnic a silnic I. třídy;
- **SŽDC** jako subjekt primárně odpovědný za provozování, modernizaci, rozvoj, údržbu a opravy železniční dopravní cesty v rozsahu dráhy celostátní a drah regionálních;
- **ŘVC** jako subjekt primárně odpovědný za investorskou činnost v oblasti vodních cest.

Zdroje financování DI

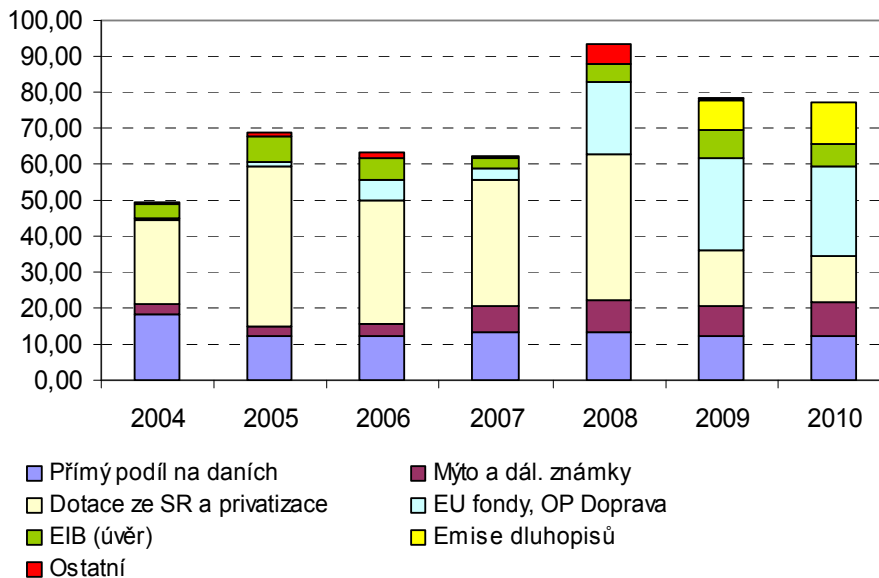
Financování dopravní infrastruktury je v současnosti zabezpečováno prostřednictvím zdrojů několika hlavních kategorií:

- **Prostředky z národních zdrojů** - silniční daň, spotřební daň z minerálních olejů (9,1% z celkového objemu), časové a výkonové zpoplatnění, nepravidelné převody výnosů z privatizovaného majetku a dividend společností se státní účastí, dotace ze státního rozpočtu;
- **Prostředky ze zdrojů EU** – Operační program doprava a komunitární program na financování rozvoje transevropských dopravních sítí;
- **Prostředky EIB;**
- **Dluhopisy¹.**

¹ Emise dluhopisů z dluhopisového programu D47 na základě zákona č. 203/2002 Sb

Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR

Z níže prezentovaného historického vývoje jednotlivých zdrojů financování DI je zřejmá jejich kolísavost a nestabilita v čase.



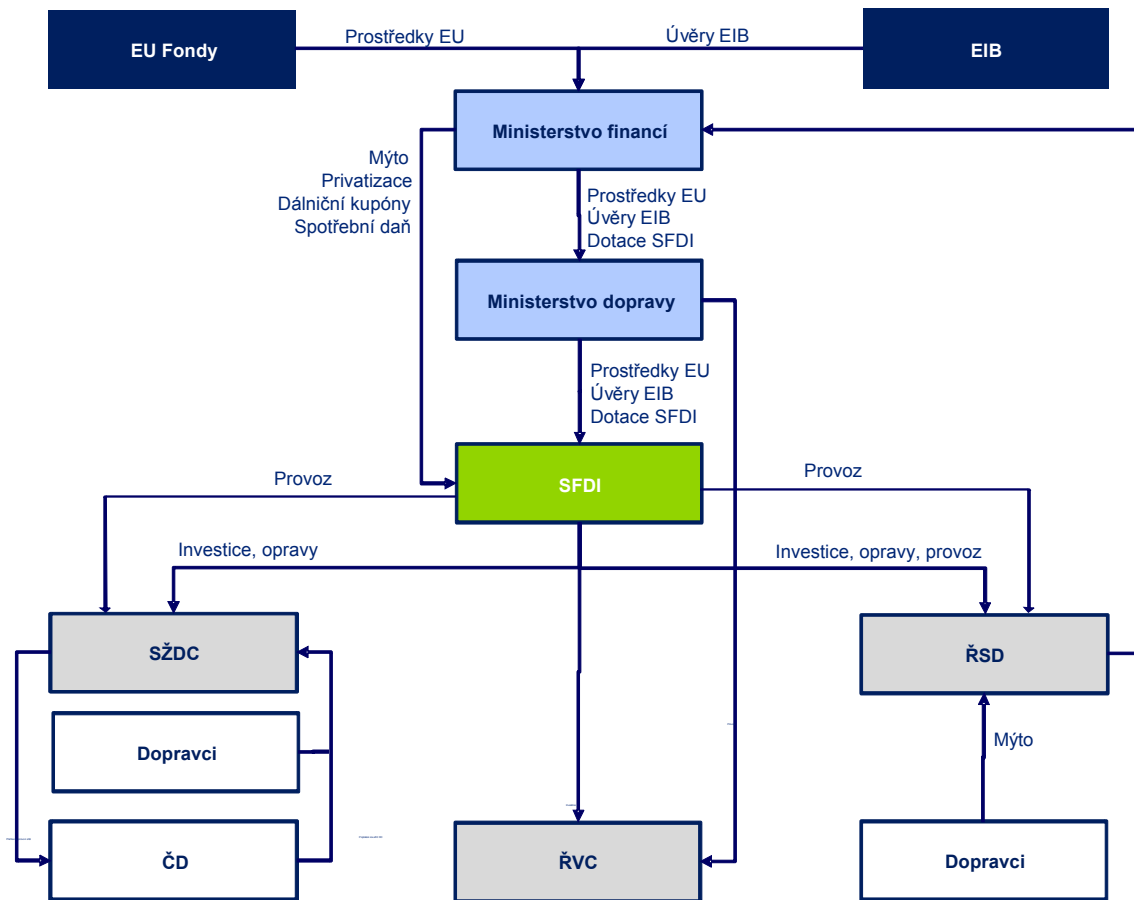
Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

Organizační zabezpečení financování DI

Vzájemné vztahy, provázanost a peněžní toky jednotlivých zdrojů financování a subjektů veřejného sektoru odpovědných za koordinovaný rozvoj, výstavbu, modernizaci a údržbu DI jsou uvedeny na následujícím schématu, přičemž ve vztahu k jednotlivým subjektům platí:

- **Ministerstvo financí („MF“)**, jako správce státního rozpočtu, je důležitým poskytovatelem:
 - **Národních zdrojů** - daňové příjmy, příjmy z privatizace a z dividend státem vlastněných společností, časové a výkonové zpoplatnění a dále dotace na krytí schodku rozpočtu SFDI.
 - **Nadnárodních zdrojů** - MF je příjemcem úvěrů EIB a současně příjemcem prostředků z fondů EU, které jsou převedeny do rozpočtu MD, kde jsou přidělovány jednotlivým příjemcům – institucionálním investorům.
- **Ministerstvo dopravy („MD“)** - příjem MD, v rámci jeho rozpočtové kapitoly, jsou vybrané prostředky poskytnuté Ministerstvem financí – prostředky EU, úvěry EIB a dotace na krytí schodku SFDI. MD tyto prostředky převádí do rozpočtu SFDI. MD dále poskytuje ze své rozpočtové kapitoly jednotlivým institucionálním investorům prostředky na krytí části jejich provozních nákladů.
- **SFDI** poskytuje a rozděluje prostředky z národních a nadnárodních zdrojů jednotlivým příjemcům – institucionálním investorům.
- **Institucionální investoři** (ŘSD, SŽDC a ŘVC) jsou subjekty odpovědné za realizaci aktivit v rámci výstavby, rozvoje, modernizace, opravy a údržby infrastruktury. Majorita finančních prostředků pro plnění jejich účelu je poskytována z rozpočtu SFDI, z rozpočtové kapitoly MD jsou poskytovány zejména prostředky na krytí jejich provozních nákladů.

Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR



Zhodnocení stávajícího systému financování

Stávající systém financování DI se vyznačuje níže uvedenými **výhodami/silnými stránkami**:

- Jedná se o relativně funkční systém, který odpovídajícím způsobem určuje zodpovědnost a kompetence pro své klíčové subjekty: Ministerstvo dopravy, SFDI, ŘSD a SŽDC;
- Poměrně široké spektrum zdrojů, vzájemně se doplňujících, diverzifikace případného výpadku jednoho z nich;
- Očekávání významných zdrojů z OP Doprava i v navazujících programovacích obdobích;
- Již zavedený systém výkonového zpoplatnění silniční infrastruktury (mýto);
- Stabilní zdroje z časového a výkonového zpoplatnění a z podílu spotřební daně.

Stávající systém financování DI se na druhou stranu **vyznačuje** zásadními **nedostatkami**, a to jak z hlediska zajištění zdrojů a výdajů na DI, tak z hlediska organizačního a procedurálního nastavení. Mezi zásadní nedostatky můžeme zařadit zejména:

- Z hlediska zajištění zdrojů:
 - Vysoká volatilita zdrojů a potažmo výdajů na DI;
 - Absence schválené dlouhodobé a závazné strategie rozvoje DI;
 - Programování rozpočtu SFDI na krátké období vede k omezenému plánování a k omezení flexibility v dlouhodobém řízení finančních zdrojů;

Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR

- Nevyužití veškerých potenciálních zdrojů financování DI – PPP projekty a dlouhodobé zdroje finančních trhů (penzijní fondy) formou emise dluhopisů;
- Nízký podíl koncových uživatelů na financování rozvoje DI;
- Vysoký vnitřní dluh jako důsledek dlouhodobého podinvestování výdajů na opravy a údržbu stávající DI.
- Z hlediska organizačního a procedurálního nastavení:
 - Nepropojenost „příjmových“ (SFDI) a „výdajových“ (institucionální investoři) subjektů podílejících se na financování a rozvoji DI a z toho plynoucí neefektivnost, nehospodárnost a případně neúčelnost vynaložených prostředků;
 - Absence expertně posouzeného, zafixovaného, závazného dlouhodobého plánu konkrétních prioritních investičních akcí vypracovaného v souladu s dlouhodobou strategií rozvoje DI;
 - Posuzování strategických priorit a potažmo výběr konkrétních investičních akcí je decentralizováno na jednotlivé institucionální investory a jejich organizační jednotky.

Obě skupiny nedostatků přispívají k nedostatečnému objemu zdrojů a potažmo výdajů do dopravní infrastruktury, jejich nestabilitě a jejich neefektivnímu a nehospodárnému vynakládání.

Tyto nedostatky nelze eliminovat bez provedení opatření majících za následek stabilizaci stávajících zdrojů financování a využití alternativních zdrojů a současně je za účelem zvýšení efektivity a hospodárnosti vhodné provést opatření mající za následek organizační a procesní změny současného modelu financování DI. Výstupem provedených opatření bude nový model financování DI.

Na základě výše uvedeného bude nutné nalézt nový model financování a organizačního zajištění dopravní infrastruktury, který umožní dobudování páteří dopravní infrastruktury v reálném čase a který bude pokrývat nutnou obnovu a provoz DI. Mělo by se jednat o model založený na zdrojích objemově dostatečných a stabilních v čase, a zároveň maximalizující podíl koncových uživatelů na jejich financování.

Do úvahy připadají zejména níže uvedené alternativy financování kombinující platby od uživatelů sítě, prostředky veřejných rozpočtů – národních a evropských a zdroje finančních trhů.

- Uživatelé:
 - Časové zpoplatnění;
 - Výkonové zpoplatnění.
- Národní zdroje:
 - Státní rozpočet;
 - Státní dluhopisy, případně státní koncesionář s vlastním dluhopisovým programem;
 - Daně;
 - Účelové dotace (např.: dividendy z podniků se státní účastí).
- Finanční trhy:
 - Investiční úvěry;
 - Korporátní dluhopisy;
 - Zdroje penzijních fondů a pojišťoven;
 - Nadnárodní finanční instituce;
 - Ostatní zdroje (exportní financování, apod.).
- PPP projekty:
 - Dílčí PPP;
 - Komplexní PPP - koncesionář realizující definovanou rozsáhlejší část sítě.

Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR

- Evropské zdroje:
 - OP Doprava;
 - Evropská investiční banka;
 - Evropská banka pro obnovu a rozvoj;
 - Ostatní dotační programy.

Detailní vytvoření tří návrhů nových možných modelů financování a jejich hodnocení bude předmětem etapy 2 Projektu.

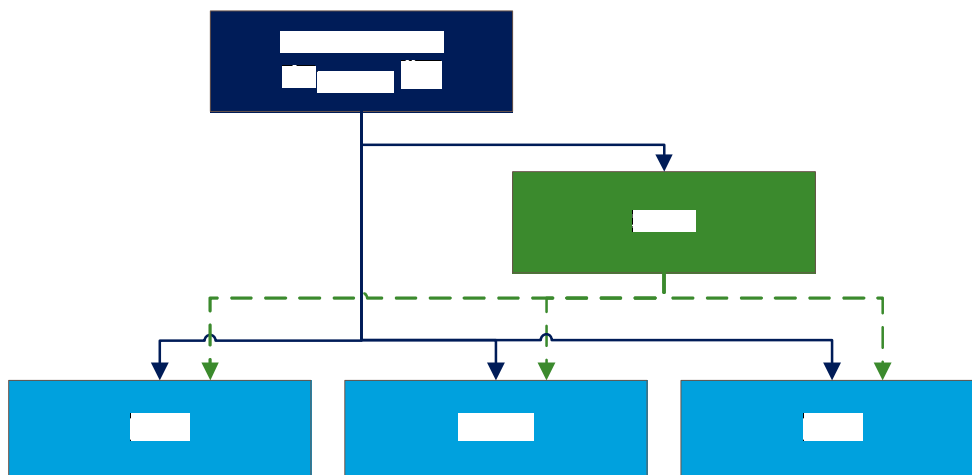
3 Analýza systému financování DI – Česká republika

3.1 Systém financování dopravní infrastruktury

Předmětem kapitoly je identifikace a popis subjektů veřejného sektoru ve vztahu k rozvoji a financování dopravní infrastruktury, včetně základní identifikace stávajících zdrojů financování, organizačního a procedurálního nastavení financování dopravní infrastruktury.

3.1.1 Subjekty veřejného sektoru ve vztahu k DI

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



Ministerstvo dopravy ČR

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

SFDI

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

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

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

Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR

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

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

ŘSD

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

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

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

SŽDC

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

- Provozování železniční dopravní cesty;
- Zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty;
- Údržba a opravy železniční dopravní cesty;
- Modernizace a rozvoj železniční dopravní cesty;
- Přidělování kapacity dopravní cesty na dráze celostátní a drahách regionálních ve vlastnictví ČR;
- Provádění kontroly užívání železniční dopravní cesty, provozu a provozuschopnosti dráhy.

Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR

SŽDC je tedy subjektem primárně odpovědným za provozování, modernizaci, rozvoj, údržbu a opravy železniční dopravní cesty v rozsahu dráhy celostátní a drah regionálních.

ŘVC

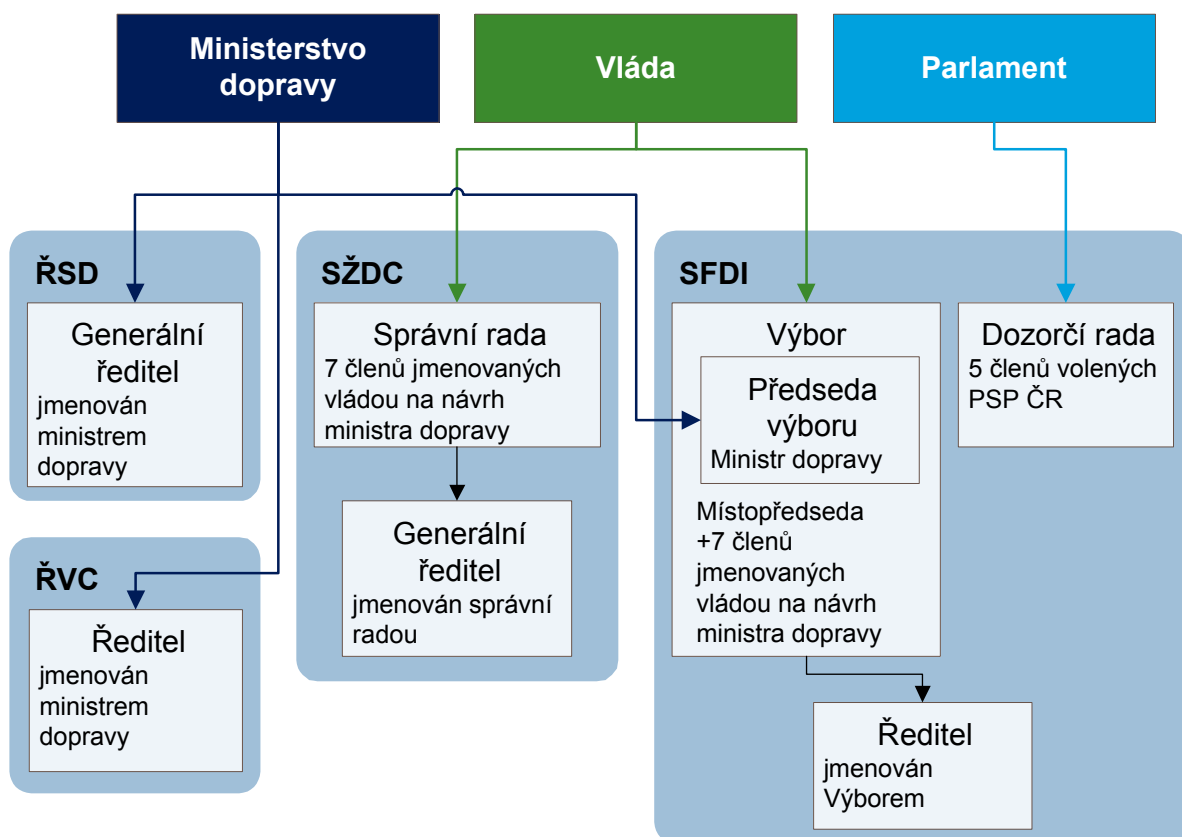
Ředitelství vodních cest České republiky („ŘVC“) bylo zřízeno Ministerstvem dopravy a spojů ČR 1. dubna 1998 a je organizační složkou státu zřízenou Ministerstvem dopravy. Organizace byla zřízena za účelem:

- Zabezpečení přípravy a realizace výstavby a modernizace součástí dopravně významných vodních cest a dalších staveb nutných pro provoz na vodních cestách a pro jejich správu a údržbu;
- Zabezpečení správy, údržby a oprav nově zřízených součástí vodních cest;
- Výkon vlastnických práv státu k nemovitostem tvořícím nově zřizované součásti vodních cest;
- Zabezpečování podkladů pro stanovení koncepcí v oblasti vodních cest a jejich součástí;
- Koordinace provádění velkých oprav s rekonstrukcemi a modernizacemi součástí vodních cest.

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

Systém řízení subjektů

Systém řízení subjektů odpovědných za koordinovaný rozvoj, výstavbu, modernizaci a údržbu dopravní infrastruktury ukazuje následující schéma.



3.1.2 Zdroje financování DI

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

Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR

- Prostředky z národních zdrojů;
- Prostředky ze zdrojů EU;
- Prostředky EIB;
- Dluhopisy (emitované Ministerstvem financí, příležitostný nestandardizovaný nástroj, viz níže).

Prostředky národních zdrojů

Národními zdroji se rozumí následující jednotlivé zdroje:

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

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

Prostředky ze zdrojů EU

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

Prostředky EIB

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

Dluhopisy

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

Detailní analýza jednotlivých zdrojů financování dopravní infrastruktury je předmětem kapitoly 2.2 Analýza zdrojů financování dopravní infrastruktury v ČR.

3.1.3 Organizační zabezpečení financování DI

Dlouhodobé plánování rozvoje DI

Základním strategickým dokumentem pro rozvoj DI v ČR je dokument Dopravní politika České republiky na léta 2005-2013, který byl schválen usnesením vlády č. 882 dne 13. 7. 2005. Dopravní politika České republiky na léta 2005-2013 stanovila priority, cíle, hlavní úkoly a nástroje dopravní politiky ČR. Uvedené usnesení vlády z července 2005 uložilo ministru dopravy předložení dvou navazujících dokumentů:

- Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury („Gepardi“) a
- Strategie podpory dopravní obsluhy území („Strapodou“).

Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR

Materiály Strapodou a Gepardi vznikly a vláda je vzala na vědomí. Práce na dokumentu Gepardi spočívající v dokončení multikriteriální analýzy však nebyly již po roce 2006 dokončeny.

Dalším klíčovým vstupem dlouhodobého koncepčního charakteru, který zásadním způsobem determinuje realizaci rozvoje DI, je Operační program Doprava, jehož prostřednictvím je realizováno 22% všech prostředků z fondů EU určených pro ČR. Nastavení a podmínky OP Doprava mají významný vliv především na výběr akcí rozvoje DI, které budou realizovány a na způsob jejich financování. Zařazování akcí do OP Doprava vychází z materiálu Dopravní sektorové strategie, 1. fáze, který byl v rámci OP Doprava zpracován, a který navazuje na Dopravní politiku ČR na léta 2005-2013, dopracovává její cíle a zpřesňuje plán dalšího postupu ve vztahu k rozvoji DI. Navazovat bude zpracování Dopravních sektorových strategií, 2. fáze – Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury – GEPARDI II, kterým budou určeny priority pro období po roce 2014.

Střednědobé a krátkodobé plánování

Ministerstvo dopravy stanovuje, v reakci na aktuální podmínky dopravy a jejího finančního zabezpečení, strategické záměry v oblasti investic do dopravní infrastruktury (aktuálně jsou stanoveny strategické záměry pro investice v letech 2011 – 2013).

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

Hlavními vstupy pro zpracování rozpočtu SFDI na následující rok a střednědobého výhledu na další 2 roky jsou:

- Výdajové rámce Ministerstva financí schválené vládou ČR;
- Předchozí rozpočet SFDI a střednědobý výhled;
- Strategické záměry Ministerstva dopravy v oblasti investic do dopravní infrastruktury;
- Dopravní politika České republiky na léta 2005-2013;
- Evropské programy (OPD a jím stanovené prioritní osy a alokované prostředky);
- Návrhy žadatelů na zařazení jednotlivých akcí do rozpočtu a střednědobého výhledu.

Subjekty zapojené do procesu každoročního sestavení rozpočtu, plánu a střednědobého výhledu:

- Kraje;
- Hlavní město Praha (Odbor Městského Investora, Technická Správa Komunikací);
- Ministerstvo dopravy;
- Ministerstvo financí;
- Regionální dráhy;
- ŘSD;
- ŘVC;
- SŽDC;
- SFDI;
- Účastníci příspěvkových programů SFDI.

Zpracovatelem rozpočtu a střednědobého výhledu je SFDI. Proces sestavení ročního rozpočtu SFDI a střednědobého výhledu je formálně vymezen Pravidly pro financování programů, staveb a akcí z rozpočtu Státního a fondu dopravní infrastruktury, vydanými SFDI a Směrnicí k sestavování rozpočtu a střednědobého výhledu SFDI, vydanou ředitelem SFDI. Dosavadní praxe procesu sestavení ročního rozpočtu, plánu a střednědobého výhledu se vyznačuje zejména následujícími charakteristikami:

- Faktická selekce a prioritizace akcí určených k realizaci probíhá na úrovni jednotlivých sektorových investorů (SŽDC, ŘSD, ŘVC);

Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR

- SFDI posuzuje návrhy akcí zejména z finančního hlediska vzhledem k rozpočtu a dalším finančním limitům;
- SFDI neposuzuje u investičních záměrů, schvalovaných Ministerstvem dopravy, správnost ekonomických a další parametrů akcí, a to ani jednotlivě, ani navzájem napříč souborem navrhovaných akcí;
- U akcí spadajících do OP Doprava jsou dány limity pro jednotlivé prioritní osy;
- Zpracovávány jsou pouze akce ve stavu minimálně platného investičního záměru;
- Akce ve fázi budoucího záměru mohou být zařazeny do zpracování rozpočtu SFDI pouze po písemném souhlasu MD.

Výstupem procesu sestavení rozpočtu je návrh rozpočtu SFDI na následující rok a střednědobého výhledu na další 2 roky, jehož součástí je i jmenovitý seznam akcí financovaných prostřednictvím SFDI, včetně rozpočtovaných částek a lhůt realizace akcí. Dalšími součástmi jsou dle zákona 104/2000 Sb. o Státním fondu dopravní infrastruktury přehled pohledávek a závazků, návrh struktury úvěrů, které hodlá SFDI v rozpočtovém roce přijmout, včetně lhůt splatnosti a limitů úrokové míry a návrh kalendáře splátek jistiny a úroků přijatých úvěrů².

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

Realizace plánovaných akcí

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

Peněžní prostředky podle schváleného rozpočtu převádí SFDI organizačním složkám státu, státním příspěvkovým organizacím nebo státním organizacím, které hospodaří s majetkem státu majícím povahu dopravní infrastruktury (tj. krajům, osobám, na které stát převedl výkon některých svých práv jako vlastníka tohoto majetku podle zvláštního právního předpisu) a dalším osobám provádějícím výstavbu, modernizaci, opravy a údržbu dopravní infrastruktury.

S příjemci finančních prostředků uzavírá SFDI smlouvy podle zvláštního zákona, jejichž předmětem je dosažení účelu dle cílů SFDI. SFDI je odpovědný za efektivní využití těchto prostředků podle schváleného rozpočtu.

Změny proti parlamentem schválenému plánu a rozpočtu jsou realizovány formou rozpočtových opatření. Jejich pravidla a náležitosti jsou upraveny v rámci Pravidel pro financování programů, staveb a akcí z rozpočtu Státního a fondu dopravní infrastruktury, vydanými SFDI (odstavec 4.3).

Monitoring a hodnocení realizovaných akcí probíhá na úrovni SFDI. Základním parametrem, který je monitorován, je skutečná cena realizované akce a její srovnání vzhledem ke schválenému rozpočtu. SFDI rovněž kontroluje u příjemců finančních prostředků jejich hospodárné a efektivní využívání podle uzavřených smluv.

V případě akcí financovaných z fondů EU prostřednictvím OP Doprava podléhají realizované akce dalšímu stupni řízení, monitoringu a hodnocení nastaveným na úrovni programu. Základními organizačními prvky jsou:

- *Řídící orgán operačního programu („ŘO“)* – nese celkovou odpovědnost za realizaci programu. Výkonem funkce Řídícího orgánu je rozhodnutím ministra dopravy pověřen odbor fondů EU Ministerstva dopravy. Řídící orgán programu deleguje některé činnosti na další subjekty, zejména SFDI.

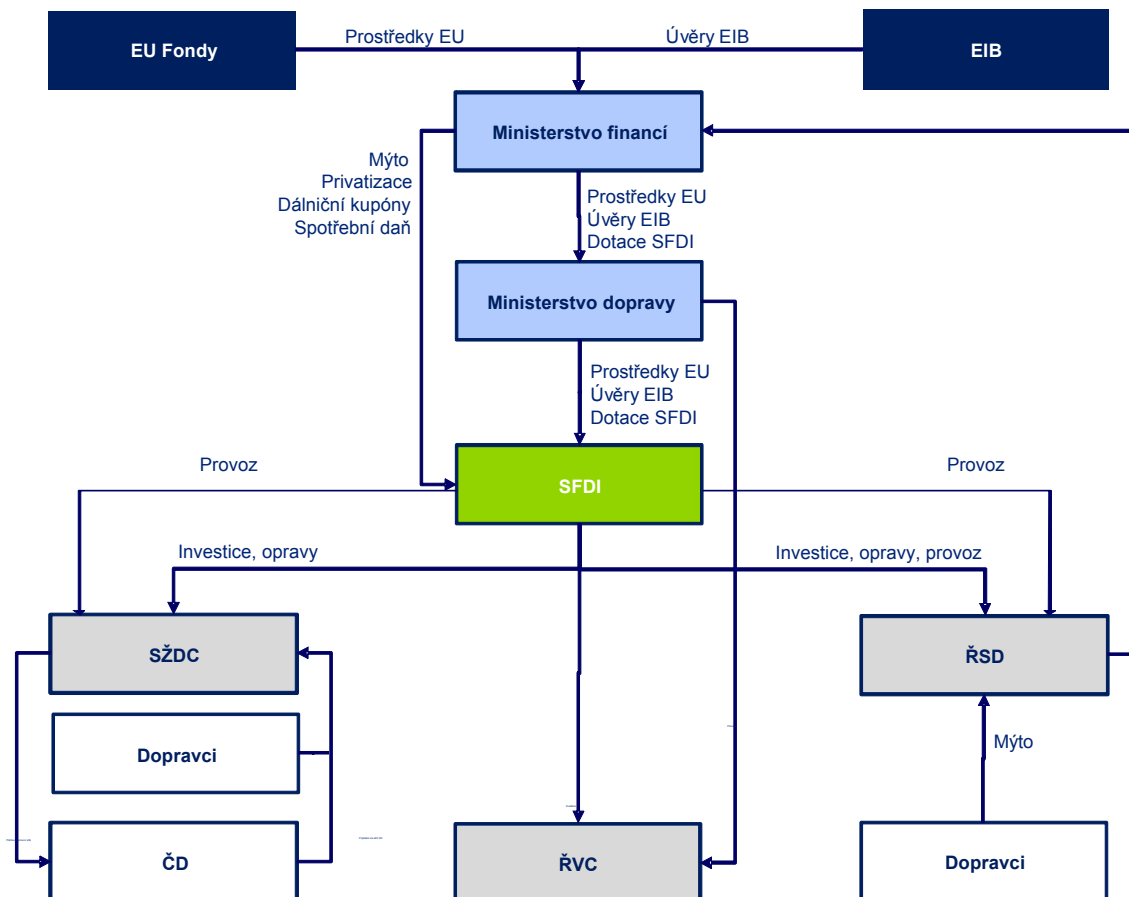
² SFDI dosud s výjimkou kontokorentních úvěrů popsaných v kapitole 3.2 Analýza zdrojů financování DI v ČR žádné úvěry nečerpal. Struktura úvěrů státního rozpočtu použitých na dotace SFDI (včetně úvěrů EIB), jejich podmínek, ceny a splátkových kalendářů je v kompetenci Ministerstva financí a SFDI do jejich nastavení nevstupuje.

- *Monitorovací výbor („MV“)* - byl ustaven pro potřeby hodnocení a monitorování, jeho cílem je zajistit účinnost a kvalitu poskytované pomoci. Členy Monitorovacího výboru jsou zástupci Řídícího orgánu, zprostředkujících subjektů, zainteresovaných ministerstev, krajů a obcí, odborné veřejnosti, nestátních neziskových organizací, EIB, EK i státních investorských organizací. Počet členů a jejich složení je upraven ve statutu Monitorovacího výboru. Povinností Monitorovacího výboru je zajistit dohled nad realizací OP Doprava zejména nad zajištěním souladu s předpisy Evropského společenství a legislativou ČR, dosažením cílů programu při efektivním využití veřejných prostředků, aj. Řídící orgán a Monitorovací výbor provádějí monitorování na základě finančních ukazatelů a ukazatelů, které jsou uvedeny v operačním programu.
- *Platební a certifikační orgán („PCO“)* - je zodpovědný za ověřování výkazu výdajů a žádostí o platby před jejich odesláním Komisi v rámci OP Doprava. Výkonem funkce PCO pro strukturální fondy a Fond soudružnosti je rozhodnutím ministra financí pověřen odbor Národní fond Ministerstva financí.
- *Auditní orgán („AO“)* - je zodpovědný za provádění auditů implementace OP Doprava, výkonem funkce Auditního orgánu je pověřeno Ministerstvo financí - odbor Centrální harmonizační jednotka pro finanční kontrolu, který je funkčně nezávislý na Řídícím orgánu a na Platebním certifikačním orgánu.
- *Národní orgán pro koordinaci (dále jen „NOK“)* – spolupracuje s Řídícím orgánem OP Doprava v oblastech metodik, celkového monitorování a evaluace pomoci z prostředků strukturálních fondů a Fondu soudružnosti. NOK zodpovídá za celkovou koordinaci Národního strategického referenčního rámce (dále jen „NSRR“) a je oficiálním partnerem vůči EK pro NSRR. NOK vytváří jednotný rámec implementačního prostředí pro řídicí orgány v oblasti řízení, realizace, monitoringu, evaluace, kontroly, sběru dat a jejich elektronické výměny.

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

Nastavení finančních toků

Níže uvedené schéma znázorňuje vzájemné vztahy, provázanost a peněžní toky jednotlivých zdrojů financování a subjektů veřejného sektoru odpovědných za koordinovaný rozvoj, výstavbu, modernizaci a údržbu dopravní infrastruktury.



Ministerstvo financí

Ministerstvo financí („MF“), jako správce státního rozpočtu, je důležitým poskytovatelem jak národních, tak nadnárodních zdrojů. V rámci nadnárodních zdrojů je MF příjemcem úvěrů EIB, které se používají ke krytí národního podílu u projektů financovaných z fondů EU v rámci OPD. Současně jsou tyto prostředky z fondů EU příjmem státního rozpočtu a následně převedeny do rozpočtu MD, kde jsou přidělovány jednotlivým příjemcům – institucionálním investorům. Výše čerpaných prostředků z nadnárodních zdrojů závisí na schopnosti jednotlivých příjemců využít objem prostředků v nich alokovaných. V oblasti čerpání EU fondů je nezbytné poznamenat, že jednotlivé projekty financované z programu OPD, jsou předfinancovány z rozpočtu MF.

Vyjmá nadnárodních prostředků, je MF poskytovatelem také prostředků z národních zdrojů. Jedná se o daňové příjmy (silniční a spotřební daň, dálniční kupony), příjmy z privatizace a z dividend státem vlastněných společností, mýto (výkonové zpoplatnění silniční infrastruktury, jehož správa je Ministerstvem dopravy delegována na ŘSD) a dále dotace na krytí schodku rozpočtu SFDI. Rozpočtovaná výše prostředků z národních zdrojů je determinována odhady výše plnění jednotlivých příjmů při sestavování státního rozpočtu. Skutečná výše prostředků je pak dána skutečným plněním jednotlivých složek a finančními možnostmi státního rozpočtu.

Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR

Ministerstvo dopravy

Příjmem Ministerstva dopravy, v rámci jeho rozpočtové kapitoly, jsou vybrané prostředky poskytnuté Ministerstvem financí – prostředky EU, úvěry EIB a dotace na krytí schodku SFDI. MD tyto prostředky převádí do rozpočtu SFDI. MD dále poskytuje ze své rozpočtové kapitoly jednotlivým institucionálním investorům prostředky na krytí jejich provozních nákladů.

SFDI

K naplnění svého účelu může SFDI podle § 4 zákona č. 104/2000 Sb. v platném znění využívat tyto příjmy:

- Převody výnosů z privatizovaného majetku, které jsou příjmem České republiky a s nimiž přísluší hospodařit Ministerstvu financí;
- Převody výnosů silniční daně;
- Převody podílu z výnosů spotřební daně z uhlovodíkových paliv a maziv (minerálních olejů);
- Převody výnosů z časového poplatku;
- Převody výnosů z mýtného;
- Výnosy z cenných papírů nebo veřejných sbírek organizovaných SFDI;
- Úvěry, úroky z vkladů, penále, pojistná plnění a jiné platby od fyzických a právnických osob;
- Převody výnosů z příjmů vyplývajících pro stát z koncesionářských smluv na výstavbu, provozování a údržbu dopravní infrastruktury;
- Příspěvky z Evropské komise poskytované prostřednictvím příslušných Evropských fondů;
- Dary a dědictví;
- Dotace ze státního rozpočtu;
- Dluhopisy (zajišťované MF, příležitostný nestandardizovaný nástroj, není samostatně uvedeno v zákoně, viz níže).

Důležitou skutečností je fakt, že finanční toky z fondů EU a z přijatých úvěrů jsou do celkového rámce rozpočtu SFDI zahrnovány, avšak SFDI není příjemcem prostředků z fondů EU (příjemcem jsou jednotliví institucionální investoři) ani příjemcem infrastrukturních úvěrů (příjemcem úvěru EIB je MF).

V gesci SFDI je sestavování rozpočtu, jeho obsah konzultuje s Ministerstvem dopravy a prostřednictvím Ministerstva dopravy ho předkládá k projednání vládě a Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR. Rozdělování prostředků SFDI je realizováno dle schváleného rozpočtu, který obsahuje seznam jednotlivých jmenovitých akcí. Prostředky jsou poskytovány na konkrétní jmenovité projekty příslušným institucionálním investorům. Majoritu prostředků z rozpočtu SFDI čerpají dva hlavní institucionální investoři, pro železnice SŽDC a pro dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy ŘSD. Finanční prostředky jsou poskytovány příjemcům na základě smluv o poskytnutí finančních prostředků z rozpočtu SFDI.

Institucionální investoři

Institucionální investoři (ŘSD, SŽDC a ŘVC) jsou subjekty odpovědné za realizaci aktivit v rámci výstavby, rozvoje, modernizace, opravy a údržby infrastruktury. Majorita finančních prostředků pro plnění jejich účelu je poskytována z rozpočtu SFDI, z rozpočtové kapitoly MD jsou poskytovány zejména prostředky na krytí jejich provozních nákladů.

ŘSD je na základě pravomoci delegované Ministerstvem dopravy odpovědné za provozování mýtného systému (výkonového zpoplatnění silniční infrastruktury). Výnosy z mýta jsou však příjmem státního rozpočtu spravovaného MF, které tyto výnosy převádí do rozpočtu SFDI. ŘSD dále vykonává vedlejší obchodní činnost, jejíž výnosy jsou ve vztahu k celkovému rozpočtu organizace zanedbatelné.

Příjmem SŽDC nad rámec prostředků poskytovaných z rozpočtů SFDI a MD, je poplatek za užití dopravní cesty od jednotlivých dopravců a výnosy z vedlejší obchodní činnosti. Výnosy z vedlejší obchodní činnosti jsou ve vztahu k celkovému rozpočtu zanedbatelné. Prostředky získané z poplatků za užití dopravní cesty

Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR

jsou použity na platby za zabezpečení provozu sítě hrazené Českým drahám, jako prozatímnímu faktickému provozovateli živé dopravní cesty (k převodu na SŽDC dojde 1. 7. 2011).

Charakteristiky současného stavu ve vztahu k systému financování DI

V rámci analýzy organizačního a procedurálního nastavení systému financování byly identifikovány důležité charakteristiky současného stavu, které mají vliv na efektivitu jeho fungování:

- Strategické dokumenty dlouhodobého rozvoje DI, byly fixovány na částky finančních zdrojů, které neodrážejí světové hospodářské cykly ani aktuální finanční podmínky ČR, rychle zastarávají;
- Celý systém plánování a rozvoje je ovlivněn jednoletým cyklem plánování finančních zdrojů a akcí k realizaci, dlouhodobé rozpočtové plánování je limitováno;
- Počet a objem požadavků na investice do DI i provoz ze strany žadatelů převyšuje rámec finančních prostředků vymezených pro DI;
- Možnosti ovlivnění objemu prostředků alokovaných do rozpočtu SFDI jsou ze strany SFDI a institucionálních investorů značně limitované;
- Nejistota sektorových investorů při přípravě akcí vyplývající z nejistoty finančních prostředků pro jednotlivé akce v rámci každoročního plánování i v rámci běžného roku (v průběhu roku může dojít k navýšení zdrojů pro SFDI, jejichž rychlé umístění nemusí být nejefektivnější). Důsledkem je vysoký počet rozpracovaných investičních akcí, akcí ve stavu přípravy a z toho plynoucí neefektivita vložených prostředků;
- Významný vliv na procesy plánování i realizace rozvoje DI mají podmínky a procesy spojené s alokací finančních prostředků z fondů EU (v roce 2010 tvořily více než 37,6% všech prostředků určených do DI, s dopadem i na převážnou část volných disponibilních prostředků z národních zdrojů).

V kapitole 2.4 SWOT analýza pro stávající model financování DI následuje detailní analýza slabých a silných stránek, příležitostí rozvoje a ohrožení současného systému financování dopravní infrastruktury v ČR.

3.2 Analýza zdrojů financování DI v ČR

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

3.2.1 Shrnutí

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

Historicky byly významné příjmy z privatizace, které však byly objemově i časově omezené a posloužily pouze k překlenutí momentálních potřeb. Zároveň byly příjmy z privatizace obvykle kompenzovány snížením příspěvku ze státního rozpočtu. Téměř veškeré současné národní zdroje jsou využívány na spolufinancování evropských zdrojů, které však již bohužel dosáhly svého vrcholu a v budoucích letech se očekává jejich postupné snižování.

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

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

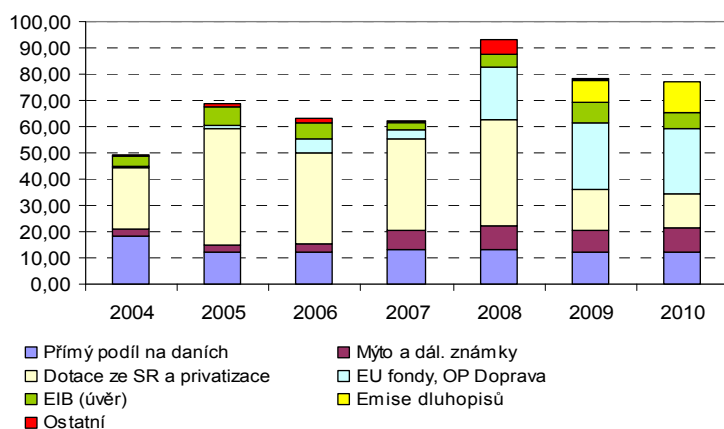
Tabulka č. 1: Vývoj zdrojů financování 2004 – 2010 (v mld. Kč)

Zdroje financování DI	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Příjmy celkem před korekcí	64,18	74,22	77,64	73,49	98,27	89,94	82,14 ³
Korekce	-14,97	-5,61	-14,46	-11,26	-5,08	-11,44	-4,81
Příjmy celkem	49,21	68,61	63,18	62,23	93,19	78,50	77,33

Poznámka: korekce příjmů zohledňuje krátkodobé předfinancování a převody zůstatků mezi jednotlivými roky.

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

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



³ Odhad Ministerstva dopravy

Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

Požadavky, spočívající ve stabilitě a dostatečném objemu, splňují zejména příjmy z časového a výkonového zpoplatnění a přímý podíl na daních. Další významnou položku tvoří příjmy ze státního rozpočtu, které bohužel nejsou závazné a řeší pouze momentální potřebu, vyvolanou deficitem rozpočtu SFDI, povodněmi, případně nutným spolufinancováním, například u OP Doprava. Ostatní příjmy jsou zanedbatelné (refundace OP Doprava z minulých období, úroky).

Stále se zhoršující stav stávající DI, existující požadavky na vybudování chybějící DI a nutný provoz vyvíjí tlak na systémové změny zdrojové stránky. Dle odhadů Ministerstva dopravy je v současné době DI podinvestována ve výši 870 miliard korun⁴ (některé odhady jsou vyšší), které je nutné vynaložit na obnovu a rozvoj stávající sítě na přijatelnou úroveň. Výše této částky se každoročně zvyšuje o řádově desítky miliard Kč.

3.2.2 Časové zpoplatnění

Využitelnost časového zpoplatnění má do budoucna své opodstatnění. I když tvoří pouhých 3 - 5 % z celkových příjmů, jedná se o stabilní, efektivní na výběr a perspektivní zdroj.

Dálniční známky u nás byly zavedeny v r. 1994 a to jak pro osobní tak i nákladní dopravu. Od roku 2007, kdy došlo k zavedení výkonového zpoplatnění, je časové zpoplatnění platné pouze pro osobní dopravu – vozidla s váhou do 3,5 tuny. Poplatek lze platit na kalendářní rok, měsíc nebo deset dnů.

Jedná se o dlouhodobě stabilní a nákladově nejefektivnější zdroj příjmů, který je podložen prodejem zhruba 5 milionů známek ročně (napříč všemi časovými kategoriemi). Čistý příjem tvoří přibližně 93 %, což je dáno relativně nízkými náklady na tisk a distribuci (roční náklad 226 milionů Kč – dle schváleného rozpočtu na rok 2011). Její výše není regulována evropskými direktivami.

Při porovnání celkových ujetých kilometrů osobními vozy po zpoplatněných dálničních komunikacích se cena za 1 kilometr pohybuje okolo 0,35 Kč⁵.

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

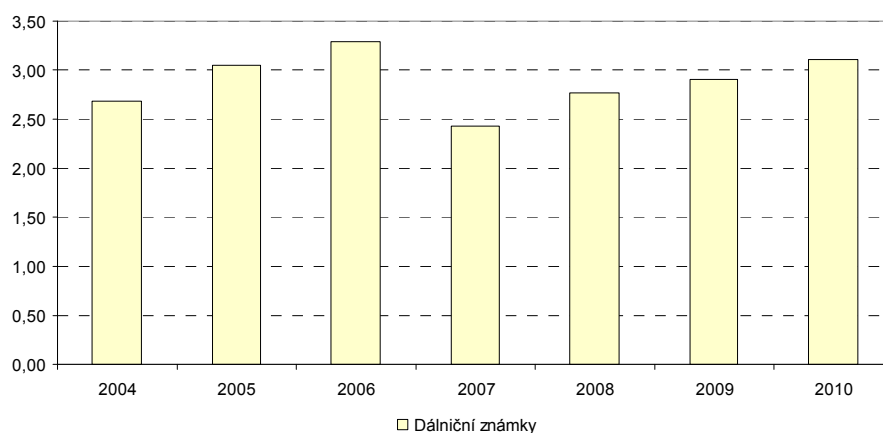
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Příjmy celkem	49,21	68,61	63,18	62,23	93,19	78,50	77,33
Dálniční známky	2,68	3,05	3,29	2,43	2,76	2,90	3,11
Podíl na celkových příjmech	5,45%	4,45%	5,21%	3,90%	2,97%	3,69%	4,02%

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

⁴ V rámci dokumentu SeStra byly odhadovány investiční potřeby na dobudování DI ve výši 870 mld. Kč. Podrobná identifikace investičních potřeb bude předmětem GEPARDI II

⁵ Hodnota vychází z celkových tržeb z dálničních známek

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



Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

Faktory ovlivňující celkové příjmy:

- Cenové úpravy dálniční známky jsou prováděny na základě doporučení Ministerstva dopravy a rozhodnutí Vlády České republiky. Při úpravách se obvykle kvantifikuje její sociálně únosná výše. Poptávka po dálničních známkách není příliš cenově elastická, při únosném zvýšení ceny nedochází ke snižování počtu prodaných kusů;
- Rozsah zpoplatněné sítě
 - Od roku 2011 se čeká mírný nárůst příjmů z časového zpoplatnění zrušením výjimek pro některé dálniční obchvaty měst. Například se jedná o Prahu, Brno, Mladou Boleslav, Ostravu, Beroun;
 - Budování nových úseků;
 - Růst mobility osob.
- Přenositelnost známky. Nepřenositelná známka představuje pro uživatele možnost použití zpoplatněné komunikace a nikoliv platbu závislou na reálném použití komunikace. Přenositelnost by vyvolala dodatečné náklady, zvýšila administrativu, snížila objem celkových prodejů a tím by vedla k nižší efektivnosti - menšímu čistému příjmu;
- Zavedení výkonového zpoplatnění. Od roku 2017 je zvažováno plné výkonové zpoplatnění osobní dopravy do 3,5 tuny, které tak časové zpoplatnění zruší. Odhadované náklady na spuštění a provoz tohoto systému se v průběhu 5leté implementace odhadují ve výši okolo 5 miliard Kč. Současné odhady Ministerstva dopravy plánují se zavedením sazby mýtného ve výši 0,50 Kč na 1 km. Studie proveditelnosti tohoto záměru nebyla doposud vypracována a tak nejsou známy žádné relevantní údaje o výši sazby zajišťující plnou náhradu nákladů generovaných dopravním výkonem osobních aut na zpoplatněných silnicích.

3.2.3 Výkonové zpoplatnění

Jedná se o dlouhodobě stabilní a svou výší významný zdroj příjmů. Cena částečně koresponduje s náročností výstavby, provozu a obnovy zpoplatněné sítě. Pravidla pro její využívání jsou obsažena v evropských direktivách⁶, které tak charakterizují možnosti a meze této formy zpoplatnění. Do budoucna by se mělo jednat o jeden ze stabilních zdrojů financování DI.

⁶ Jak systém uživatelských poplatků, tak výkonové zpoplatnění jsou upraveny směrnicí 1999/62/ES v platném znění
Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR

Výkonové zpoplatnění pro nákladní vozidla je v platnosti od začátku roku 2007, provozovatelem systému je společnost Kapsch. Jedná se o systém elektronického mýtného pracujícího na bázi mikrovlnné technologie. Mýtné za každý zpoplatněný úsek je odečteno při průjezdu vozidla pod mýtnou stanicí. Sazba závisí na třídě komunikace, délce mýtného úseku, dni v týdnu, počtu náprav vozidla a emisní třídě vozidla. Mýtnému podléhají motorová vozidla o největší povolené hmotnosti přes 3.500 kg.

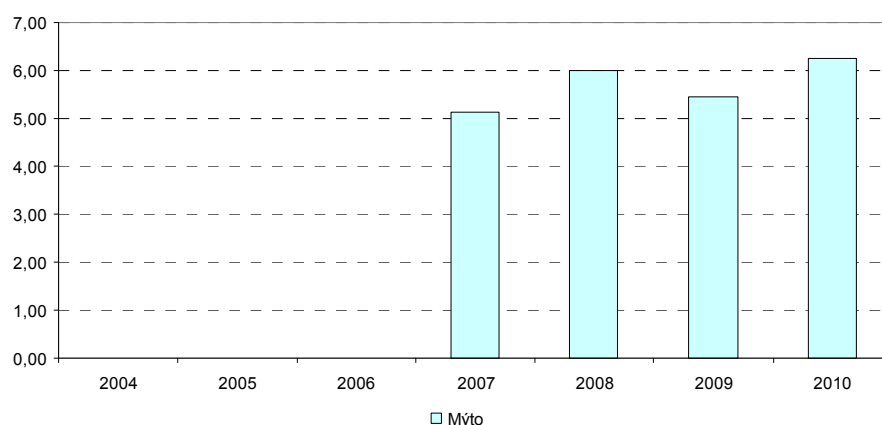
Mýtné se vybírá elektronickým systémem, elektronické zařízení je instalované ve vozidle a komunikuje s mýtnými branami. Celkové provozní náklady na výběr mýtného byly v roce 2006 kalkulovány ve výši 14% z vybraného mýta (na bázi vážené průměrné sazby k 1. 1. 2007 a očekávané dopravní intenzity nákladních vozidel nad 3,5 tuny), současné provozní náklady představují přibližně 17,5 %⁷ celkových příjmů z mýta (na bázi očekávaných nákladů celého životního cyklu mýtného systému, známých vážených průměrných sazeb na celé plánované období na stávajícím rozsahu sítě pro všechna nákladní vozidla nad 3,5 tuny při stabilizované dopravní intenzitě. Tyto náklady jsou součástí rozpočtu SFDI).

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

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Příjmy celkem	49,21	68,61	63,18	62,23	93,19	78,50	77,33
Mýto	0,00	0,00	0,00	5,12	6,01	5,44	6,24
Podíl na celkových příjmech	0,00%	0,00%	0,00%	8,23%	6,45%	6,93%	8,08%

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

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



Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

Faktory ovlivňující výši mýtného:

- Evropské direktivy v oblasti dopravy a navazující rozhodnutí vlády České republiky o jejich implementaci a cenové politice. V letech 2011 a 2012 se každoročně zvýší mýtné o 25 %;
- Pravidla EU ohledně vazby mezi výší mýtného a velikostí EU dotací na vybudování, provoz a údržbu daného úseku silnice či dálnice;
- Způsob zpoplatnění. Například uvažovaná flexibilní tarifikace bude více zohledňovat investiční a provozní náročnost jednotlivých úseků
- Případné zpoplatnění komunikací I. a II. třídy i pro osobní dopravu (při zohlednění pravidla EU ohledně vazby mezi výší mýtného a velikostí EU dotací na vybudování, provoz a údržbu daného úseku silnice či dálnice);

⁷ Zdroj: Ministerstvo dopravy

Existuje přímá závislost mezi růstem produktivity silniční přepravy a výší mýtného a velikostí vozového parku. Skokové zvyšování ceny mýtného nutí dopravce ke konsolidaci vozového parku, vyšší efektivitě a optimalizaci logistických procesů. Redukce vozového parku má dopad na další zdroje financování DI, konkrétně se jedná o nižší silniční daň vázanou na počet registrovaných vozidel, nebo nižší spotřební daň danou menší spotřebou pohonných hmot. Toto zpětně vyžaduje úpravu výše mýtného, která je v zahraničí obvykle aktualizována v dvouletém cyklu (v ČR došlo k aktualizaci po 4 letech).

Výše ceny mýtného je regulována direktivami EU, které zároveň stanovují vztah výše vybraného mýtného a velikosti nevratných dotací z programů EU. Čím více mýto pokrývá celkové výdaje spojené s realizací dané dálniční stavby (výstavba/modernizace, obnova a provoz) tím menší je nenároková dotace z EU programů.

Pokud by zůstal zachován stávající způsob mýta bez lokální diferenciací při současném zvýšení průměrné výše sazby, pak by na částech sítě využívajících příspěvek z programů EU došlo ke snížení tohoto příspěvku případně i k vrácení již poskytnutých dotací. Tento negativní vedlejší dopad zvýšení sazby mýta je odstranitelný zavedením lokální diferenciací mýta v rámci flexibilní tarifikace v souladu s evropskou směrnicí.

Případné zavedení mýtného na osobní vozy do 3,5 tuny bude mít stejný efekt. Ve výpočtovém mechanismu přispěje ke snížení příspěvků z programů EU, respektive vyvolá tlak na vyšší spoluúčast z národních zdrojů, případně tlak na vyšší investice (nehledě na jejich potřebnost). Výnosy z časového zpoplatnění do tohoto výpočetního mechanismu nevstupují.

3.2.4 Silniční daň

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

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

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

Jedná se o nejméně efektivní daň, která vykazuje nejvyšší náklady na vybranou 1 Kč. Čistý příjem z daně odhaduje Ministerstvo dopravy ve výši 85 %, navíc náklady plátců daně se odhadují v celkové výši 1 miliardy Kč ročně⁸.

Faktory ovlivňující její výši:

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

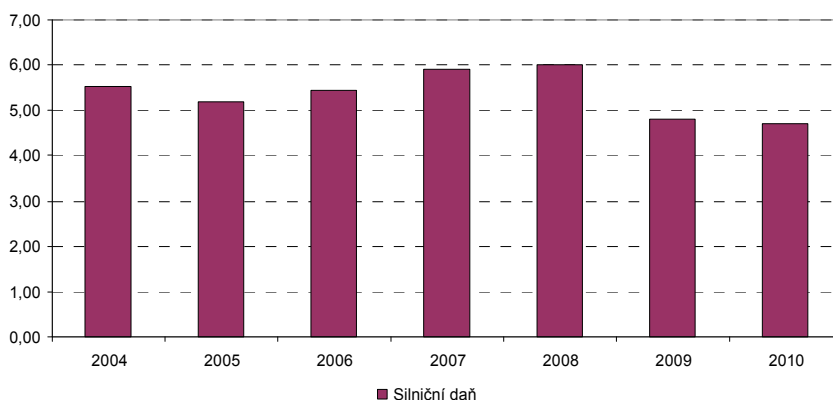
⁸ Odhad Ministerstva dopravy, prosinec 2010.

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

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Příjmy celkem	49,21	68,61	63,18	62,23	93,19	78,50	77,33
Silniční daň	5,51	5,18	5,43	5,91	6,00	4,80	4,69
Podíl na celkových příjmech	11,21%	7,55%	8,59%	9,50%	6,44%	6,12%	6,06%

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

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



Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

Do úvahy připadá i zrušení silniční daně a její převedení do výkonového zpoplatnění, které může být nákladově efektivnější. Spolu se zrušením silniční daně by došlo k odstranění otevřené diskriminace domácích dopravců vůči zahraničním. Musí však být prověřeno ve vztahu ke směrnicím EU, zda úplné zrušení silniční daně je možné.

Pro toto převedení však existuje omezení daně maximální výší mýtného podle pravidel EU, která nesmí překročit celkové náklady daného úseku DI (výstavba, provoz a údržba), přičemž poskytnutá dotace z EU se do celkové výše investice nepočítá. Zahnutí celé výše silniční daně do výkonového zpoplatnění by představovalo výrazné riziko porušení popsaného pravidla. V současné době však sazba mýta nepokrývá všechny náklady generované dopravním výkonem nákladní dopravy. Dalším faktorem pro řešení této situace by mohla být připravovaná úprava této omezující podmínky, kdy by se do celkových nákladů započítávaly i tzv. externality (náklady, které způsobuje doprava na dané infrastrukturu životního prostředí) a došlo by tak ke zvýšení horní hranice celkových nákladů, od kterých lze výši sazby mýtného odvíjet.

Druhým omezením pro zvýšení ceny mýtného při úvahách o nahrazení silniční daně je možný negativní efekt možného krácení dotace z EU programů v případě změny parametrů jejich poskytnutí (viz pravidla EU ohledně vazby mezi výší mýtného a velikostí EU dotací na vybudování daného úseku silnice či dálnice v odstavci 2.2.3 výše) při zachování dnešní rovné sazby mýta bez lokální diferenciace.

Alternativní možností pro náhradu silniční daně je zavedení plošného časového zpoplatnění na všech silnicích nižší třídy.

V případě zachování této daně bude do budoucna vhodné zjednodušit celý systém administrativy a výběru této daně a zvážit možnost rozšíření spektra plátců.

3.2.5 Podíl na spotřební dani

Podíl na spotřební dani tvoří přibližně 10 % z celkového objemu zdrojů pro DI. Je stabilním zdrojem příjmů s vysokým potenciálem do budoucna spočívajícím v případném zvýšení procenta účelově

Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR

vynaloženého na financování DI. Jeho existence je podložena direktivami EU a současná výše odpovídá minimální hranici, které tyto direktivy požadují.

Do konce roku 2004 se jednalo o příjem ve výši 20 % z hrubého celostátního výnosu spotřební daně z minerálních olejů, ten byl posléze snížen na 9,1 % v souvislosti s přechodem financování silnic II. a III. tříd na kraje. Zkrácených 10,9 % podíl spotřební daně je od tohoto roku příjmem MF. Spotřební daň z paliv a minerálních olejů není sdílenou daní. V případě komunikací jiných vlastníků veřejné správy jsou prostředky poskytovány neúčelově dle zákona o rozpočtovém určení daní. Daňové příjmy tedy nejsou vázány na údržbu, opravy a rozvoj komunikací. Závisí tak na rozhodnutí vlastníků, zda své daňové příjmy využijí pro rozvoj dopravní infrastruktury či nikoliv. Tento stav by bylo vhodné napravit a určitou část rozpočtového určení daní směřovat účelově do dopravní infrastruktury, neboť se jedná o zásadní službu, kterou jsou kraje povinny občanům poskytovat.

Výše spotřební daně z minerálních olejů je stanovena na základě direktiv Evropské komise, které stanovují minimální fixní částky v Kč na 1 000 litrů. Výše vybrané daně není závislá na ceně pohonných hmot a ostatních produktů, ale prodaném množství. V České republice je výše této daně nad stanovenou minimální hranici a patří k nejvyšším v EU.

Faktory ovlivňující výši výběru:

- Roční spotřeba produktů z minerálních olejů, zejména pohonných hmot. Odhaduje se⁹, že celková spotřeba pohonných hmot vzrostla od roku 2000 o 50 %, nicméně se stále pomalu přibližuje hranici spotřeby ve vyspělých státech. V ČR v posledních letech dosahovala průměrná roční spotřeba na obyvatele cca 700 litrů, v západní Evropě je však spotřeba stále vyšší, například v Německu je spotřeba 800 litrů na obyvatele, ve Francii 970 litrů nebo v Itálii 800 litrů;
- Sazba spotřební daně a stanovené procento z celorepublikového výběru, které je určeno na financování DI (dle rozpočtového určení daní);
- Migrace spotřebitelů k pohonným hmotám s nižší sazbou spotřební daně;
- Cenová úroveň a sazba spotřební daně v sousedních zemích. Nižší celková cena pohonných hmot v sousedních zemích má na výši spotřební daně negativní vliv, protože dopravci v rámci hledání úspor raději čerpají pohonné hmoty v zahraničí.

Nákladovost na výběr spotřební daně z paliv a maziv se pohybuje mezi 1,5 a 2 %¹⁰.

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

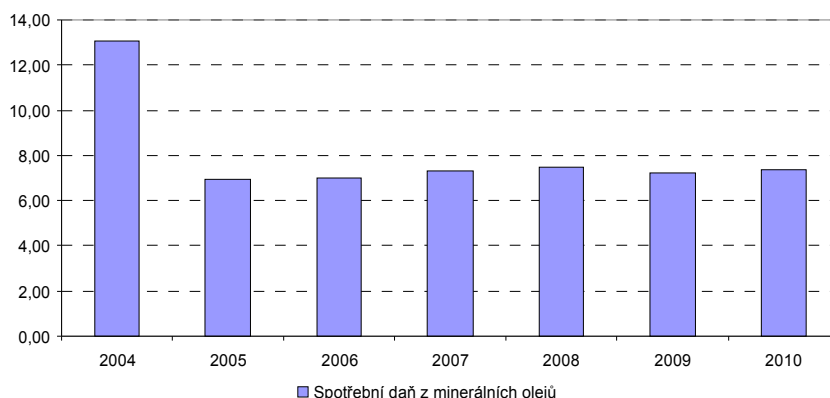
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Příjmy celkem	49,21	68,61	63,18	62,23	93,19	78,50	77,33
Spotřební daň z minerálních olejů	13,05	6,93	6,99	7,34	7,49	7,23	7,39
Podíl na celkových příjmech	26,52%	10,11%	11,06%	11,79%	8,03%	9,21%	9,55%

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

⁹ Zdroj: ČTK

¹⁰ Zdroj: Studie Efektivnost českého daňového systému, autoři Leoš Vítek Jan Pavel, Karel Půbal, Fakulta managementu Vysoké školy ekonomické v Praze, 2002

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



Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

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

3.2.6 EU fondy – Operační program Doprava

Maximální čerpání nenávratných finančních dotací z programů EU je dlouhodobě prioritou Ministerstva dopravy. Od roku 2008 tvoří největší podíl na celkovém objemu zdrojů určených na DI. Na rozdíl od ostatních zdrojů se jedná o výhradně účelově zaměřené finanční prostředky, jejichž alokace a využívání je v kompetenci Ministerstva dopravy. V navazujících programovacích obdobích se očekává snížení, nicméně stále výrazná podpora ze strany EU v této oblasti.

Operační program Doprava je největší operační program v České republice, připadá na něj 5,774 mld. EUR, tj. zhruba 22 % ze všech prostředků pro ČR z fondů EU pro období 2007-2013. OP Doprava je financován ze dvou fondů: Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF) a Fondu soudržnosti (FS). V navazujících obdobích 2014 – 2020 se předpokládá částka 113,65 miliard Kč, v období 2021 – 2027 se pro léta 2021 - 2025 předpokládá částka cca 45,85 miliard Kč.¹¹

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

Obecně je možno tento zdroj charakterizovat:

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

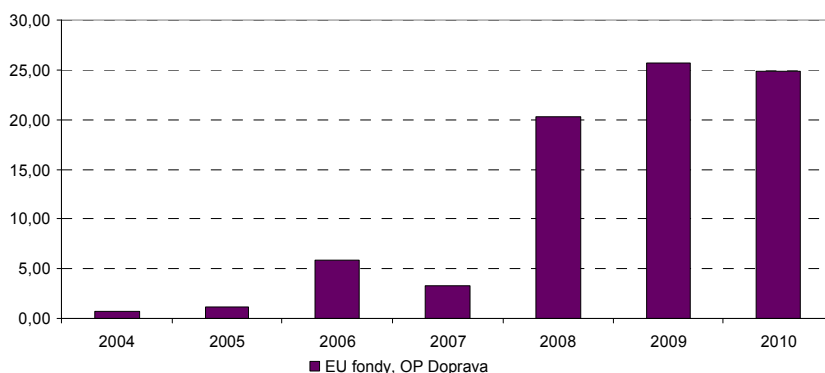
¹¹ Data jsou předběžná, vzešlá z předběžných konzultací MD s gestorem EU programů - Ministerstvem pro místní rozvoj
Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR

Tabulka č. 6: Vývoj výdajů z Evropských fondů 2004 – 2010 (v mld. Kč)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Příjmy celkem	49,21	68,61	63,18	62,23	93,19	78,50	77,33
EU fondy, OP Doprava	0,71	1,18	5,80	3,32	20,28	25,70	24,90
Podíl na celkových příjmech	1,45%	1,72%	9,19%	5,33%	21,76%	32,74%	32,20%

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

Graf č. 6: Vývoj výdajů z Evropských fondů 2004 – 2010 (v mld. Kč)



Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

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

Z dlouhodobého hlediska jsou EU fondy jednorázové, neopakovatelné zdroje, které výrazně střednědobě pozitivně ovlivňují investiční zdroje pro výstavbu DI. Z podstaty však nejsou schopny zajistit stabilní a udržitelný rozvoj DI.

3.2.7 Dotace ze státního rozpočtu a příjmy z privatizace a dividend podniků se státní účastí

Dotace ze státního rozpočtu obvykle pokrývá rozdíl mezi celkovými výdaji a celkovými příjmy SFDI v jednotlivých letech. Jedná se o nejméně stabilní položku, která je závislá na aktuálním čerpání rozpočtu SFDI, spolufinancování EU fondů, případně živelných katastrofách. V případě příjmů z privatizace se jedná historicky využívané, nicméně v současné době vysoce nestabilní a nenárokové zdroje, jejichž použitelnost do budoucna je minimální. Celková výše podílu těchto zdrojů se pohybovala v rozmezí 17 – 64 % z celkového objemu finančních prostředků.

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

- Dotace na krytí deficitu rozpočtu SFDI;
- Dotace na realizaci dluhopisového programu;
- Dotace na úhradu nákladů škod způsobených povodněmi;
- Dotace na předfinancování projektů OP Doprava;

Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR

- Dotace na Komunitární programy¹²;
- Dotace úvěru EIB na financování projektů spolufinancování z prostředků OP Doprava.

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

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

Výše státního příspěvku se schvaluje na základě návrhu Ministerstva dopravy vždy společně se schvalováním státního rozpočtu. K tomu je dále schvalován 2letý střednědobý výdajový rámec SFDI obsahující také požadovanou výši státního příspěvku. S ohledem na stávající stav státního rozpočtu a jeho předpokládaného vývoje lze obtížně zaručit stabilní podíl tohoto zdroje na úrovni odpovídající potřebám.

Součástí příjmu ze státního rozpočtu jsou i zprostředkovaně příjmy z privatizace a dividend podniků se státní účastí

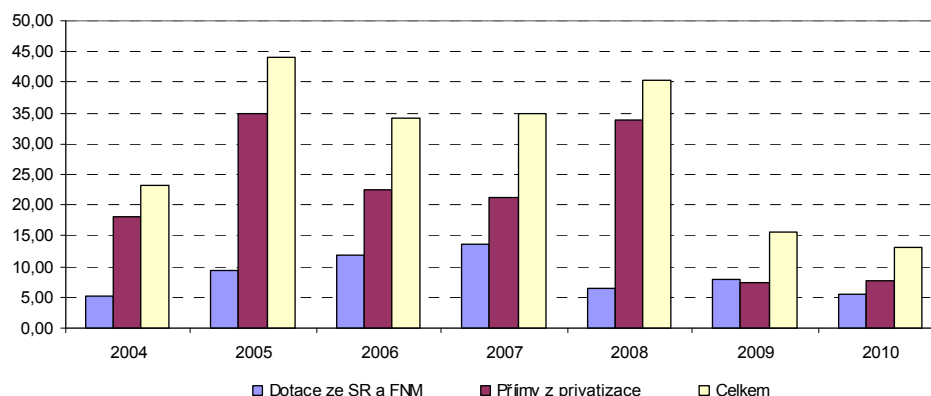
Jedná se o historicky využívané, nicméně v současné době vysoce nestabilní a nenárokové zdroje, jejichž použitelnost do budoucna je minimální. V minulosti se jednalo o významný zdroj financování dopravní infrastruktury. V posledních 5 letech bylo touto formou získáno přes 90 miliard Kč. Nevýhodou je,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

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

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Příjmy celkem	49,21	68,61	63,18	62,23	93,19	78,50	77,33
Dotace ze SR a FNM	5,29	9,34	11,77	13,64	6,40	7,98	5,48
Příjmy z privatizace	18,00	34,80	22,43	21,20	33,85	7,50	7,68
Celkem	23,29	44,14	34,20	34,85	40,25	15,48	13,17
Podíl na celkových příjmech	47,33%	64,34%	54,12%	56,00%	43,19%	19,72%	17,03%

¹² Komunitární programy jsou nástrojem Evropských společenství, resp. Evropské unie (3. pilíř), který má sloužit k prohlubování spolupráce a řešení společných problémů členských zemí EU v oblasti konkrétních politik Společenství (nebo EU). Tyto programy jsou vždy víceleté a jsou financovány přímo z rozpočtu EU. Odpovědnost za provádění programů nese ve většině případů Evropská komise. Pouze u vybraných programů je část odpovědnosti přenesena i na vnitrostátní orgány. V současné době jsou v gesci Ministerstva dopravy tyto komunitární programy: i2010: Evropská informační společnost 2010, eSafety, Program Marco Polo, Galileo - evropský program družicové radionavigace

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



Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

3.2.8 EIB úvěr

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

Celková výše platného úvěrového rámce je 34 miliard Kč, vyčerpáno již bylo zhruba 19 miliard Kč. Podmínky financování jsou definovány dle úvěrové smlouvy mezi Českou republikou, zastoupenou Ministerstvem financí a Evropskou investiční bankou, uzavřenou v prosinci 2007. Prostředky jsou určeny výhradně na projekty podpořené z OP Doprava v letech 2007 – 2013.

Faktory ovlivňující výši čerpání úvěru:

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

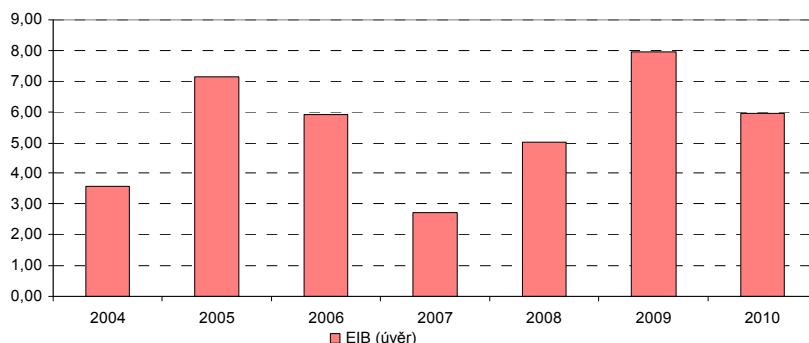
Smluvní ustanovení umožňuje poměrně rozsáhlou flexibilitu na čerpání a splácení tohoto zdroje. Ceny jednotlivých tranší se liší dle způsobu úročení s pevnou či pohyblivou úrokovou sazbou, splatnost stanovena v rozmezí 4 – 40 let. Pokrytí a realizaci splátek z prostředků státního rozpočtu zajišťuje Ministerstvo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

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

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Příjmy celkem	49,21	68,61	63,18	62,23	93,19	78,50	77,33
EIB (úvěr)	3,57	7,13	5,90	2,73	5,03	7,95	5,95
Podíl na celkových příjmech	7,25%	10,39%	9,34%	4,39%	5,40%	10,13%	7,70%

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

Graf č. 8: Vývoj příjmů z úvěru EIB 2004 – 2010 (v mld. Kč)



Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

3.2.9 Dluhopisový program dálnice D47

Jedná se o jednorázový a účelově vázaný zdroj, určený výhradně pro financování výstavby dálnice D47. S jeho dalším využitím se vzhledem k dokončení dálnice D47 nepočítá.

Pro urychlení výstavby dálnice D47 byl v červnu 2003 přijat zákon č. 220/2003 Sb. – „Zákon o státním dluhopisovém programu na úhradu výdajů spojených s výstavbou dálnice D47“. Jeho účelem bylo získání potřebných finančních prostředků na úhradu investičních výdajů spojených s výstavbou dálnice D47. Maximální rozsah byl stanoven na 47,6 miliardy Kč, přičemž doba splatnosti byla fixně stanovena na 25 let, tj. do roku 2028. Do současné doby byly realizovány dvě emise, obě nakoupené Evropskou investiční bankou. Zdroje byly využity až v poslední fázi dokončování dálnice D47 a to v letech 2009 a 2010 v celkové výši cca 20 miliard Kč. Jejich splácení je realizováno Ministerstvem financí ze státního rozpočtu. Vzhledem k dokončení dálnice D47 se do budoucna nepočítá s využitím tohoto zdroje, respektive jeho zbylé části.

Tabulka č. 9: Vývoj příjmů z dluhopisů 2004 – 2010 (v mld. Kč)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Příjmy celkem	42,44	52,09	47,78	56,18	93,19	78,50	77,33
Emise dluhopisů	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,35	11,53
Podíl na celkových příjmech	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	10,64%	14,91%

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

3.2.10 Ostatní zdroje - kontokorentní úvěry SFDI

Pro překlenutí krátkodobých výpadků rozpočtu SFDI jsou k dispozici dva rámcové kontokorentní úvěry, kterými SFDI disponuje:

- Kontokorentní účet u ČMZRB, s možností debetního zůstatku do výše 1 mld. Kč; a
- Kontokorentní účet u České spořitelny, s možností debetního zůstatku do výše 4 mld. Kč.

K jejich využití dochází v minimální míře, zpravidla pouze na přelomu finančního roku.

3.3 Analýza výdajů na DI v České republice

Předmětem této kapitoly je analýza stávající struktury výdajů na DI v ČR v rozdělení dle segmentů dopravy a dle určení na investiční a neinvestiční výdaje v letech 2004 a 2010.

3.3.1 Výdaje na DI dle segmentů

Největší podíl na výdajích SFDI zauímají výdaje na silniční infrastrukturu, které ve sledovaném období vykazovaly v absolutních hodnotách rostoucí trend s menším propadem v roce 2005. V procentuálním vyjádření se výdaje na silniční infrastrukturu pohybovaly v intervalu 58-68%. Následují výdaje do železniční dopravy, které dosahovaly hodnot 29-39%. Ostatní výdaje v sobě zahrnují například výdaje spojené s výběrem výkonového zpoplatnění na silnicích a dále příspěvky na programy SFDI (bezpečnost, cyklistické stezky aj.).

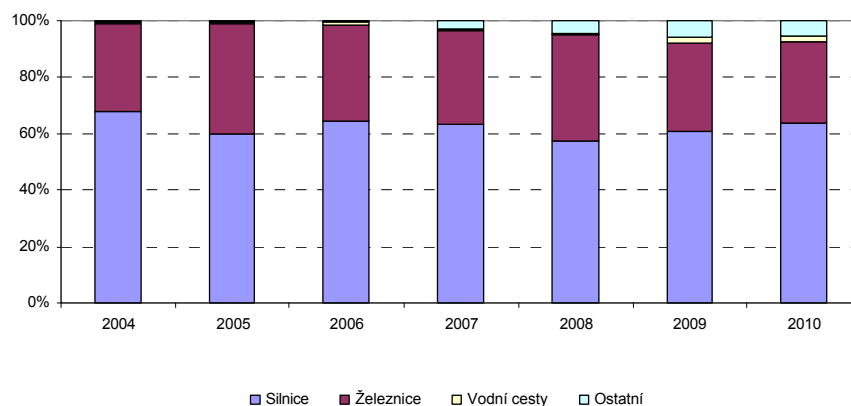
Výdaje na vodní cesty zauímaly minoritní podíl po celé sledované období. Nejvyšší hodnoty dosáhly v roce 2010, kdy dosáhly 1,9% na celkových výdajích.

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

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

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR, zahrnuje i předfinancování

Graf č. 9: Výdaje na DI dle segmentů – procentní zastoupení



Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

3.3.2 Výdaje na dopravní infrastrukturu

Ve sledovaném období docházelo k postupnému nárůstu hodnot investičních výdajů až do roku 2008, kdy investiční výdaje dosáhly dvojnásobku oproti roku 2004, poté došlo k nepatrnému poklesu, následovanému výraznějším poklesem v roce 2010. Stejně tak i neinvestiční výdaje vykazovaly od roku 2005 rostoucí trend a v roce 2010 byly ve srovnání s rokem 2005 přibližně dvojnásobné.

Tabulka č. 11: Vývoj investičních a neinvestičních výdajů na DI (v mld. Kč)

Výdaje	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Investiční výdaje	34,44	37,77	42,73	52,54	70,63	67,50	56,21
Neinvestiční výdaje	17,43	10,69	13,05	16,98	17,07	20,49	21,47
Celkem	51,87	48,46	55,78	69,52	87,70	87,99	77,68

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

3.4 Analýza rozdílu mezi příjmovou a požadovanou výdajovou stránkou

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

3.4.1 Predikce možného vývoje do roku 2025

Pokud nedojde k systémové změně financování dopravní infrastruktury, bude docházet k prohlubování jejího nevyhovujícího stavu, který se dá charakterizovat:

- Zvyšujícími se potřebami na nutné investice do obnovy a údržby stávající sítě;
- Nerovnoměrností výše meziročních zdrojů pro úhradu obnovy a údržby;
- Nedobudovaností páteřní dálniční sítě¹³;
- Vysokou mírou podudržovanosti stávající infrastruktury;
- Omezeními v koncepčním plánování rozvoje díky nedostatečné stabilitě finančních zdrojů.

Ve zdrojích se dá při zachování stávajícího systému financování očekávat následující vývoj:

- Postupné zvyšování ceny u všech forem zpoplatnění;
- Stabilní výše příjmů z daní (podíl na spotřební dani, silniční daň);
- Nezávaznou a špatně predikovatelnou výší národních zdrojů – příspěvku ze státního rozpočtu;
- Minimální příjmy z privatizace a z dividend u podniků se státní účastí;
- Snižující se příspěvky z programu OP Doprava;
- Postupné vyčerpání úvěrového rámce od EIB.

Při zachování stávajících zdrojů financování se v letech 2011 – 2025 očekává vývoj uvedený v tabulce níže. Nestabilita a nezávaznost některých zdrojů mohou v budoucnu způsobit velké propady v příjmové stránce rozpočtu SFDI. Je zřejmé, že v následujících letech bude nutné prostředky do obnovy a údržby fixovat na určité meziroční výši tak, aby je bylo možné z dlouhodobého hlediska považovat za stálé.

Níže uvedená tabulka prezentuje odhadované volné zdroje určené pro novou výstavbu či rozsáhlejší modernizaci stávající sítě.

Tabulka č. 12: Analýza rozdílu – zdroje pro financování nových investic (v mld. Kč)

Analýza rozdílu	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Příjmy celkem	68,19	76,44	74,38	79,92	73,01	72,77	70,84	78,46
Minimálně nutné výdaje	67,22	70,66	64,51	65,39	61,18	54,36	53,88	44,03
Zdroje pro financování nových investic	0,97	5,77	9,87	14,53	11,83	18,40	16,97	34,43

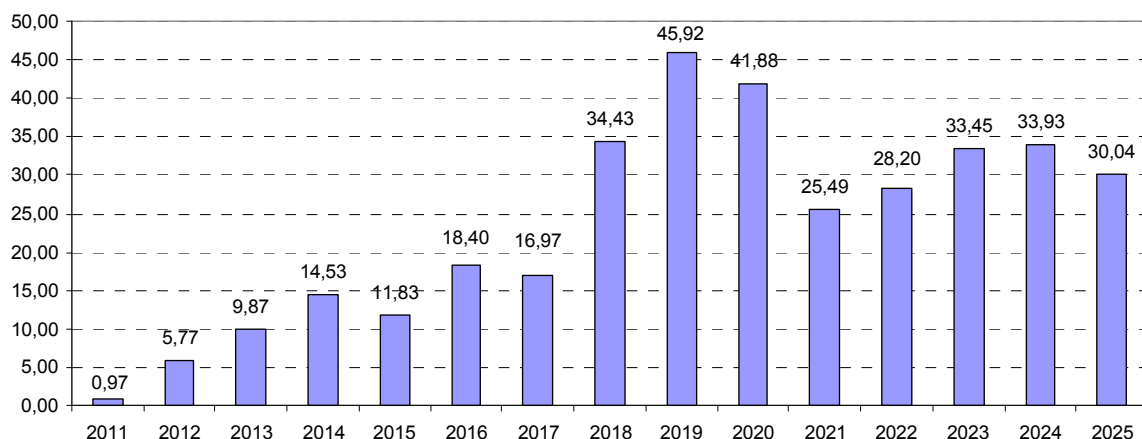
Analýza rozdílu	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Příjmy celkem	85,75	81,71	60,52	60,89	61,26	61,64	62,03
Minimálně nutné výdaje	39,83	39,82	40,03	40,19	40,32	40,22	40,34
Zdroje pro financování nových investic	45,92	41,88	20,49	20,70	20,95	21,43	21,69

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

¹³ Odhadovaná výše nutných investic na dostavbu páteřní sítě D+R a železničních koridorů + uzlů jsou odhadovány MD ČR ve výši 870 mld. Kč. Přesná výše potřebných investic a jejich směřování na konkrétní projekty bude součástí Střednědobého plánu rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (GEPARD II).

Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR

Graf č. 10: Analýza rozdílu – zdroje pro financování nových investic (v mld. Kč)



Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

Jako hlavní a zároveň stabilní zdroje vystupují příjmy z časového a výkonového zpoplatnění a přímé podíly na daních. Další významnou položku tvoří příjmy ze státního rozpočtu, které jsou však pouze odhadovány a jejich budoucí výše není nijak závazná. Národní zdroje jsou doplněny o příjmy z OP Doprava. Ostatní příjmy jsou zanedbatelné (poplatek za užití železniční dopravní cesty, příkazní smlouvy).

Tabulka č. 13: Predikce zdrojů pro financování DI 2011 – 2025 (v mld. Kč)

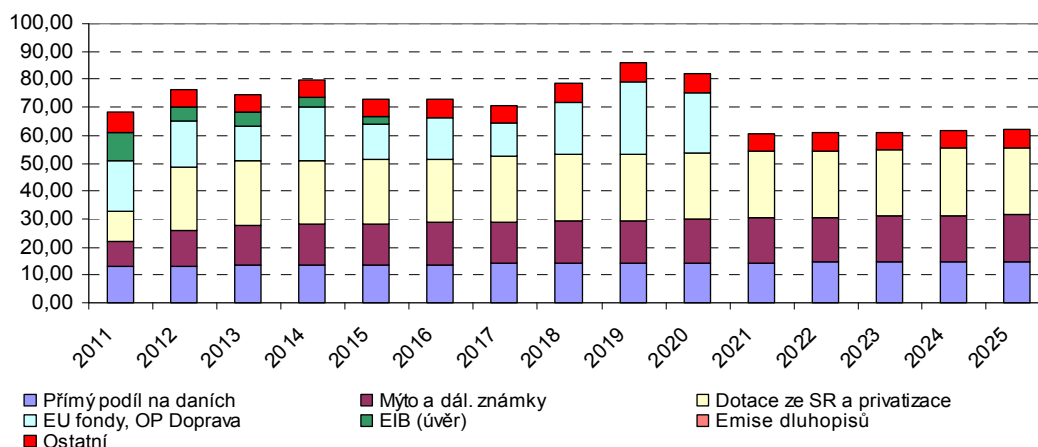
Predikce příjmů	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Spotřební daň z minerálních olejů	7,60	7,64	7,73	7,83	7,93	8,04	8,16
Silniční daň	5,60	5,60	5,70	5,70	5,70	5,70	5,70
Dálniční známky	2,90	2,90	3,00	3,00	3,00	3,00	0,00
Mýto	6,00	9,92	11,53	11,65	11,76	11,88	15,01
EU fondy, OP Doprava	18,07	16,16	12,33	18,96	12,70	14,67	11,87
EIB (úvěr)	10,22	5,24	4,89	3,46	2,46	0,00	0,00
Dotace ze SR a FNM	10,90	22,78	22,91	22,93	22,95	22,98	23,60
Příjmy z privatizace	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Emise dluhopisů	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Predikce příjmů	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Spotřební daň z minerálních olejů	8,30	8,43	8,55	8,67	8,79	8,91	9,03	9,15
Silniční daň	5,70	5,70	5,70	5,70	5,70	5,70	5,70	5,70
Dálniční známky	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Mýto	15,23	15,45	15,67	15,87	16,08	16,30	16,51	16,73
EU fondy, OP Doprava	19,08	25,98	21,55	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
EIB (úvěr)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Dotace ze SR a FNM	23,65	23,69	23,73	23,77	23,82	23,86	23,90	23,95
Příjmy z privatizace	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Emise dluhopisů	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR

Graf č. 11: Predikce zdrojů pro financování DI 2011 – 2025 (v mld. Kč)



Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

Odhadovaný vývoj výdajové stránky zahrnuje dokončení všech již rozestavěných investic, pravidelnou údržbu stávající sítě a provoz. Prezentované výdaje neobsahují případnou výstavbu nové infrastruktury.

Tabulka č. 14: Predikce minimálně nutných výdajů do DI 2011 – 2025 (mimo nových investic a obnovy majetku, v mld. Kč)

Výdaje	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Investice již rozestavěné	36,95	31,60	23,60	19,80	14,21	7,30	6,19
Opravy a údržba	11,40	16,38	15,80	15,88	17,65	17,72	17,89
Provoz	10,44	10,45	10,22	10,19	10,23	10,25	10,29
Ostatní mandatorní výdaje ¹⁴	8,43	12,24	14,89	19,52	19,09	19,10	19,51
Celkem	67,22	70,66	64,51	65,39	61,18	54,36	53,88

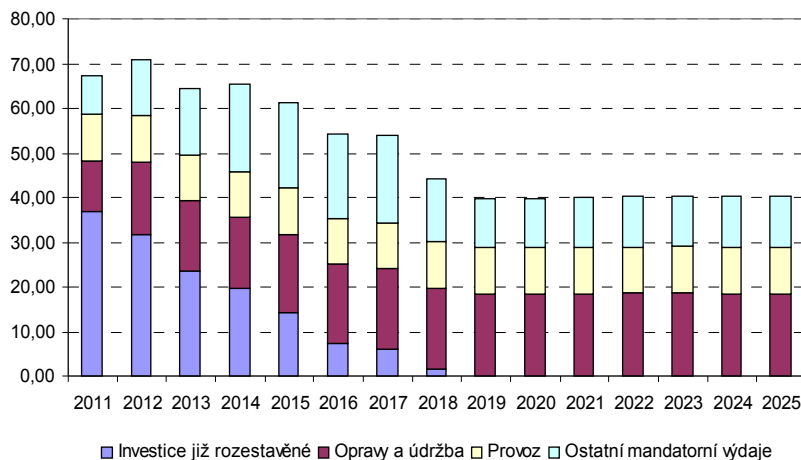
Výdaje	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Investice již rozestavěné	1,62	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Opravy a údržba	18,11	18,35	18,38	18,50	18,58	18,64	18,50	18,55
Provoz	10,33	10,39	10,40	10,43	10,45	10,46	10,44	10,45
Ostatní mandatorní výdaje	13,97	11,09	11,05	11,10	11,16	11,22	11,28	11,34
Celkem	44,03	39,83	39,82	40,03	40,19	40,32	40,22	40,34

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

¹⁴ Položka Ostatní mandatorní výdaje zahrnuje náklady na tisk a distribuci dálničních kuponů, náklady na mýto a telematiku, výdaje na ostatní příjemce (TSK, OMI, příspěvky SFDI, kraje, regionální dráhy, provozní náklady), úhrada přezávkování OP doprava, úhrada kursových rozdílů, drobné výdaje včetně investičních a neinvestičních globálů (příprava akcí včetně výkupů pozemků, zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech atd.)

Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR

Graf č. 12: Predikce minimálně nutných výdajů do DI 2011 – 2025 (vyjma nových investic, v mld. Kč)



Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

Predikce možného vývoje do roku 2025 prezentuje pokračující dlouhodobý nedostatek zdrojů na obnovu a stále se zvyšující požadavky na základní údržbu a provoz dopravní infrastruktury. Dle odhadů Ministerstva dopravy je v současné době DI podinvestována. Výše uvedený vývoj do roku 2025 bohužel tento stav pouze zhoršuje.

Uvedená predikce ukazuje na potřebu hledání alternativních zdrojů.

3.4.2 Předpoklady budoucího vývoje

Výše uvedená analýza budoucího vývoje je založena na následujících předpokladech ovlivňující vývoj jednotlivých zdrojů:

- Predikované hodnoty příjmů a výdajů mezi roky 2011 a 2025 vycházejí z odhadů Ministerstva dopravy ČR a byly převzaty z dokumentů poskytnutých MD (např. dokument tzv. Superstrategie MD ČR, výroční zprávy ŘSD, SŽDC, ŘVC aj.);
- Hodnoty jsou uvedeny v mld. Kč v cenách roku 2010 – nezahrnují inflaci;
- Výkonové zpoplatnění. V letech 2011, 2012 dochází každoročně k cenovému navýšení o 25 %, V kategorii do 3,5 tuny je sazba 0,5 Kč / km. Získaná data předpokládají zavedení mytného na silnici I. tříd pro vozidla nad 3,5t. Od roku 2017 se předpokládá plné výkonové zpoplatnění osobní dopravy do 3,5 tuny, které tak zruší časové zpoplatnění;
- V letech 2014 – 2016 predikce předpokládá výdaje spojené s přezávazkováním OP Doprava a na úhradu kurzových rozdílů;
- Případné vratky části přijatých prostředků z fondů EU vzniklé v souvislosti se zavedením výkonového zpoplatnění osobní dopravy nebyly v predikcích brány v úvahu;
- Je nutné zohlednit fakt, že po roce 2020 již nemusí ČR být kohezní zemí, a proto nebude mít nárok na subvence ze strukturálních fondů EU;
- V případě PPP projektů by poplatky spojené s novými investicemi – jejich budováním, rekonstrukcemi, opravou a údržbou byly hrazeny ze zdrojů zjištěných analýzou rozdílu;
- Veškeré nové investice do dopravní infrastruktury a jejich následný provoz, údržba a obnova budou hrazeny ze zdrojů zjištěných na základě analýzy rozdílu (viz tabulka č. 14).

Protože výše uvedené předpoklady nezajišťují v plánovaném horizontu potřebný rozvoj DI, bude se projekt v 2. fázi zabývat i alternativními možnostmi zajištění financování dopravní infrastruktury.

Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR

3.5 SWOT analýza pro stávající model financování DI

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

3.5.1 Silné stránky

Systém financování

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

Zdroje financování

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

3.5.2 Slabé stránky

Systém financování

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

Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR

- Realizace na základě připravenosti (vs. realizace na základě priorit);
- Chybí nastavení a pravidla pro proceduru změn rozpočtu a plánu SFDI v rámci schvalování státního rozpočtu Parlamentem ČR, kde v posledním kroku vznikaly zásahy do jednotlivých akcí plánu bez dořešených dopadů na celý plán.
- Legislativní prostředí pro realizaci staveb dopravní infrastruktury (i ve vztahu k PPP projektům);
- Časová náročnost projektové přípravy;
- Není uplatňováno hodnocení dopadů a efektů realizovaných investic do DI ve střednědobém horizontu, nevyvozují se závěry a zkušenosti, které by byly využity v rámci plánování dalšího rozvoje. Na úrovni OP Doprava ani na úrovni SFDI neprobíhá expertní hodnocení efektů realizovaných investičních a provozních akcí mimo dodržení rozpočtu;
- Vysoké náklady na projektovou přípravu, zejména ve vztahu k ceně za výkup pozemků.¹⁵

Zdroje financování

- Pokračující nedostatek finančních zdrojů vede ke stále se zhoršujícímu stavu DI a podinvestovanosti celého sektoru;
- Vysoká volatilita příjmů v podobě dotací ze státního rozpočtu a privatizace a nezávaznost pravidelného státního příspěvku ze státního rozpočtu;
- Ke změnám v objemu prostředků, vyčleněných MF pro DI, dochází i v průběhu roku včetně např. navýšení dotace ze SR, jejíž rychlé využití nemusí být neefektivnější;
- Programování rozpočtu SFDI na krátké období, střednědobý výhled je pouze na navazující 2 roky. Omezené možnosti dlouhodobého plánování a neexistující flexibilita v dlouhodobém řízení finančních zdrojů;
- Financování investičních projektů neprobíhá na základě konzistentního strategického plánování;
- Neexistující domácí zkušenost s PPP projekty v oblasti silniční a železniční infrastruktury;
- Nákladovost výběru u některých zdrojů snižující čisté výnosy (výkonové zpoplatnění, silniční daň). Poměrně vysoká administrativní náročnost vyvolávající náklady na straně příjemce i plátců;
- Nedochozí k automatické každoroční valorizaci sazeb / poplatků (například u časového zpoplatnění), zvyšování je doposud prováděno nepravidelně, obvykle pouze o sociálně únosnou míru;
- Opakovaně nepřesné odhady výše výnosů daní a poplatků ze strany Ministerstva financí (na jejich základě jsou stanovovány limity výdajů), které generují následně výpadky v rozpočtu SFDI a posilují nejistotu a neefektivitu v rámci financování a realizace akcí. Odhad výše silniční daně a podílu na spotřební dani by měl být stanoven po shodě mezi SFDI a Ministerstvem financí;
- Postupně se snižující výnosnost silniční daně dána je zlepšujícím se vozovým parkem s vozidly v nižších emisních třídách, které platí nižší daň a růstem podílu vozového parku využívajícího institut výjimek. Nutná valorizace sazeb u jednotlivých tříd;
- Byť jsou podíly spotřební daně a příjmy z časového a výkonového zpoplatnění z hlediska času relativně stabilní a predikovatelné, z hlediska objemu jsou nedostatečné pro pokrytí existujících potřeb v potřebném rozsahu a čase. Rozvoj infrastruktury je závislý na každoročně přiznané výši státní dotace, což neumožňuje strategické plánování investic v čase, protože převody daňových podílů nejsou stanoveny na ekonomickém principu návratnosti vynaložených prostředků.

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

¹⁵ Zdroj: Ministerstvo dopravy

prostředků na přípravu a realizaci staveb. Rozhodujícím faktorem je rozpor mezi závazným ročním státním rozpočtem s nezávazným výhledem na další 2 roky a potřebou víceletého projektového financování jednotlivých investic DI.

3.5.3 Příležitosti

Systém financování

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

Zdroje financování

- Využití dlouhodobých zdrojů finančních trhů na financování dopravní infrastruktury, například zdrojů penzijních fondů, pojišťoven apod.;
- Institucionální investoři (ŘSD, SŽDC, ŘVC) plátcem DPH. Pokud by se tyto organizace staly plnými plátcí DPH, u veškerých staveb by došlo k výraznému snížení ceny o aktuálně platnou sazbu DPH, kterou by si ŘSD mohlo nárokovat jako DPH na vstupu. Tato úprava by byla realizována na úkor snížení příjmu kapitoly Ministerstva financí;
- Možnost využití privátních zdrojů na financování vybraných úseků výstavby, údržby a provozu DI¹⁶;
- Využití efektů PPP projektů, například v oblasti lepšího řízení peněžních toků spojených s celým životním cyklem realizovaných investičních akcí (reinvestice do infrastruktury v dostatečné výši), využití know-how privátních investorů v oblasti projektového řízení rizik;
- Navýšení podílu výnosu spotřební daně pro DI jako alternativa stabilizace příjmů nahrazující nestabilní příjmy (zejména dotace ze státního rozpočtu) stabilními.

3.5.4 Hrozby

Systém financování

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

Zdroje financování

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

¹⁶ Je nezbytné uvést, že PPP projekty se ve srovnání s tradiční veřejnou zakázkou vyznačují vyšší administrativní a časovou náročností.

- Nepodaří se vyjednat s EK úpravu podmínek pro zařazování akcí do financování z prostředků EU (s dopadem na rozsah zdrojů z prostředků EU, které bude možno čerpat).
- EK neschválí některé velké projekty, u kterých se počítá s financováním z OP Doprava (některé již byly předfinancovány) a tudíž nebude vyčerpán rámec z OP Doprava.

3.5.5 Východiska pro změny modelu financování a organizačního zajištění DI

Na základě výše uvedeného bude nutné nalézt nový model financování a organizačního zajištění dopravní infrastruktury, který umožní dobudování páteřní dopravní infrastruktury v reálném čase a který bude pokrývat nutnou obnovu a provoz DI. Mělo by se jednat o model založený na zdrojích objemově dostatečných a stabilních v čase, a zároveň maximalizující podíl koncových uživatelů na jejich financování.

Navržené modely financování a organizačního zajištění budou v navazujících částech Projektu hodnoceny dle následujících parametrů:

- Objem zdrojů;
- Diverzifikace zdrojů;
- Stabilita zdrojů v čase;
- Cena zdrojů;
- Postavení ve vztahu k tvorbě státní dopravní politiky (včetně tvorby cenové politiky);
- Autonomnost řízení a rozhodování v procesu zajištění DI;
- Rozdělení činností a odpovědností ve vztahu k zajištění dopravní infrastruktury, vč. kontrolních mechanismů;
- Náklady na implementaci a administrativní náročnost;
- Jednoduchost a flexibilita využívání;
- Míra odbornosti a transparentnosti;
- Čas potřebný pro implementaci;
- Právní realizovatelnost i ve vztahu k právu EU (majetková podstata a právní vlastnictví);
- Kredibilita (bonita) modelu;
- Efektivnost.

Do úvahy připadají zejména níže uvedené alternativy financování kombinující platby od uživatelů sítě, prostředky veřejných rozpočtů – národních a evropských a zdroje finančních trhů.

- Uživatelé:
 - Časové zpoplatnění;
 - Výkonové zpoplatnění.
- Národní zdroje:
 - Státní rozpočet;
 - Státní dluhopisy, případně státní koncesionář s vlastním dluhopisovým programem;
 - Daně;
 - Účelové dotace (např.: dividendy z podniků se státní účastí).
- Finanční trhy:
 - Investiční úvěry;
 - Korporátní dluhopisy;
 - Zdroje penzijních fondů a pojišťoven;

Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR

- Nadnárodní instituce;
 - Ostatní zdroje (exportní financování, apod.).
- PPP projekty:
 - Dílčí PPP;
 - Komplexní PPP - koncesionář realizující definovanou rozsáhlejší část sítě.
- Evropské zdroje:
 - OP Doprava;
 - Evropská investiční banka;
 - Evropská banka pro obnovu a rozvoj;
 - Ostatní dotační programy.

Detailní vytvoření tří návrhů nových možných modelů financování a jejich hodnocení bude předmětem etapy 2 Projektu.

4 Analýza systému financování DI v zahraničí

4.1 Rakousko

Klíčové subjekty	Ministerstvo dopravy, inovací a technologií SILNIČNÍ DOPRAVA ASFINAG (Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-AG) ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA ÖBB (Osterreichische BundesBahn)
-------------------------	---

4.1.1 Rakousko – silniční infrastruktura

SPECIFIKACE SÍTĚ

Rozsah a struktura sítě Dálniční síť zahrnuje 2 178 km, včetně 300 km tunelů a 300 km mostů.

ORGANIZACE FINANCOVÁNÍ

Subjekty

ASFINAG

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

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

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

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

ASFINAG holding je tvořen:

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

Vlastnictví	ASFINAG je plně vlastněn státem, jedná se o tzv. státního koncesionáře. Dálnice jsou vlastněny státem a vykazovány jako nehmotné aktivum v podobě užívacího práva v rozvaze společnosti ASFINAG (dle rakouských účetních pravidel a postupů Asfinag toto nehmotné aktivum neodepisuje). Silnice I. třídy jsou vlastněny převážně jednotlivými regiony, pouze malá část je vlastněna společností ASFINAG.
Úkoly	Úkoly ASFINAGU zahrnují kompletní služby související s plánováním, investicemi, údržbou a provozem dálniční sítě, zejména však: • Rozvojové investice (modernizace a nová výstavba) k rozvoji kapacity dálnkové sítě; • Další investice, např. na zvýšení bezpečnosti dopravy; • Provoz a údržba (včetně obnovy); • Úrokové platby (za úvěry); • Výběr mýtného.
Proces plánování investic	Rozsah rozvojových investic vyplývá z Generálního plánu rozvoje dopravní infrastruktury, který počítá s důslednými udržovacími investicemi a výstavbou 200 km nových dálničních úseků. Investice jsou připravovány v 5ti letých plánech s každoročním upřesňováním. Výběr investičních projektů je založen konsensuálním usnesením mezi státem, spolkovými zeměmi, společností ASFINAG a dalšími institucemi. Zahájení investičních projektů určuje společnost ASFINAG po zohlednění usnesení dozorčí rady.
Rozsah investic	Podle Generálního plánu rozvoje má ASFINAG v letech 2002-2022 provést rozvojové investice ve výši 7,5 mld. EUR. V posledních letech ASFINAG proinvestoval v průměru 1 miliardu EUR ročně, v roce 2010 bylo proinvestováno 1,5 miliardy EUR.
ZDROJE FINANCOVÁNÍ	
Přehled zdrojů	Společnost ASFINAG nemá žádné příjmy ze státního rozpočtu. Celkový roční příjem z mýtného se v roce 2010 dostal nad hranici 1,5 miliardy EUR, z čehož • 65 % tvoří příjmy z výkonového mýtného pro vozidla nad 3,5t; • 25 % tvoří příjmy za dálniční známky pro osobní automobily; • 10 % tvoří příjmy z mýtného z úseků se samostatným zpoplatněním (např. Brennerský a Tauernský tunel); • ostatní drobné příjmy z komerčních aktivit (např. odpočívadla). Čistý příjem je u dálničních známek 95 %, u mýtného 91 %, zbylá část příjmů pokrývá náklady na realizaci výběru daného poplatku. Silnice I. tříd, s výjimkou těch, které spadají pod společnost ASFINAG, jsou financovány téměř 100 % z rozpočtu regionů.
Mýtné	Cena mýtného pro vozidla nad 3,5 t se odvíjí od emisní třídy a počtu náprav a pohybuje se v rozmezí EUR 0,144 až 0,3696 na km. Mechanismus stanovení výše ceny mýtného je ovlivněn direktivami EU a rakouskými zákony, které stanovují pravidla a podmínky stanovení ceny mýtného. V Rakousku je využita maximální hranice pro stanovení ceny mýtného. Výpočet je tak dán kalkulacemi ASFINAGU, které zohledňují jeho nákladovou stránku. Konečné rozhodnutí o stanovení ceny provádí Ministerstvo dopravy.
Prognóza hospodaření	Rakouská vláda plánuje, že ASFINAG ve fázi realizace plánovaných staveb zvýší svou dluhovou bilanci přes 12 mld. EUR a v roce 2012 začne dluhy odbourávat, lineárně do roku 2040.

Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR

Způsoby financování

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

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

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

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

Dluhové financování probíhá prostřednictvím mixu krátkodobých a střednědobých dluhopisů. Jejich struktura umožňuje získání potřebných zdrojů, ale i průběžné refinancování, které nepřináší „skokové“ riziko refinancování velkých částek. Načasování emise dluhopisů je zcela v kompetenci ASFINAGu.

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

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

SPECIFIKA

Veřejný dluh

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

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

Problémy / omezení / zajímavosti

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

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

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

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

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

Tyto podmínky financování kladou vysoké požadavky na plnění závazků ze strany ASFİNAGu a zároveň poskytují dostatečný komfort všem věřitelům.

Pro stanovení výše ceny dálničních známek neexistuje žádný relevantní systém určující jejich cenu, cenu každoročně stanovuje Ministerstvo dopravy.

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

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

Asfinag International je angažovaný jako subdodavatel zodpovědný za provoz 65 km úseku dálnice M6 v Maďarsku (Dunaujvaros – Szekszard).

Asfinag od roku 2006 realizuje jako strana veřejného sektoru pilotní 33-letý PPP projekt na úsecích dálnice A5 na severu od Vídně tvořících svým tvarem písmeno Y. Projekt byl zprovozněn v roce 2009. Platební mechanismus je kombinací poplatku za dostupnost a stínového mýta. Úhrada probíhá ze zdrojů Asfinagu. Jedná se o 51 km úseky obsahující 4 tunely a 78 mostů s celkovým investičním nákladem EUR 800 miliónů. Provozovatelem je společnost Bonaventura Straßenerrichtungen, tvořená:

- Hochtief AG, Germany (44,4%)
- Alpine Bau, Austria (44,4%)
- EGIS, France (11,2%).

4.1.2 Rakousko – železniční infrastruktura

SPECIFIKACE SÍTĚ

Rozsah a struktura sítě Celková délka rakouské železniční sítě je 5 702 km, z toho 3 544 km elektrifikovaných, 316 km úzkorozchodných tratí.

ORGANIZACE FINCOVÁNÍ

Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR

Subjekty

ÖBB Holding AG (Osterreichische BundesBahn), pod který spadají:

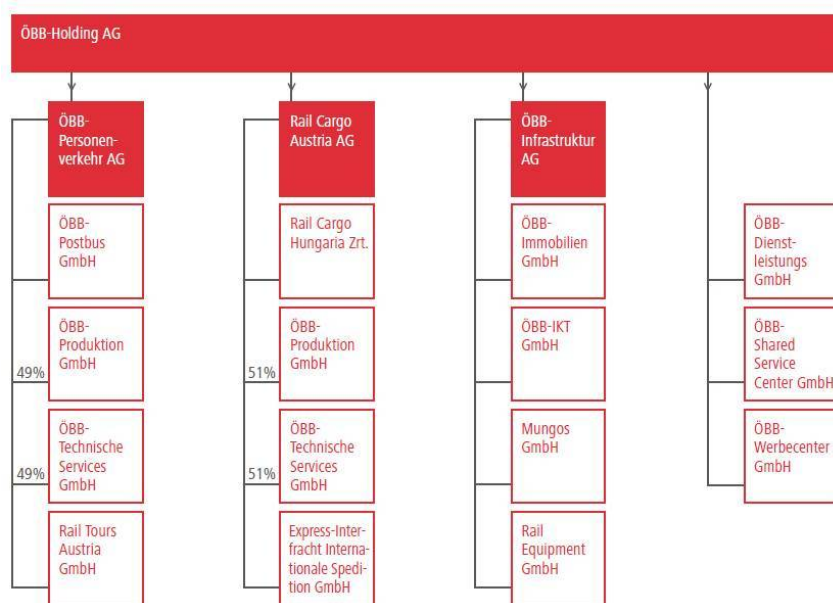
- ÖBB Infrastruktur AG;
- ÖBB Personenverkehr AG;
- Rail Cargo Austria AG.

ÖBB Infrastruktur AG

- Zodpovědnost za plánování, výstavbu, provoz a údržbu celé železniční infrastruktury;
- Státní vlastnictví, 100 % (rating S&P – AAA, Moody's - Aaa);
- Financování plně podpořeno státními garancemi;
- Relativně nízké, ale stabilní a dobře predikovatelné tržby.

ÖBB Personenverkehr AG - poskytovatel dopravních služeb v přepravě osob.

Rail Cargo Austria AG - poskytovatel dopravních služeb v přepravě zboží.



Schienen Control - nezávislý regulátor, který v Rakousku vykonává roli dozoru nad rovným přístupem dopravců na železniční dopravní cestu.

Vlastnictví

ÖBB Holding je 100% vlastněný státem. Vedení holdingu ÖBB je jmenováno ministrem dopravy.

ÖBB Infrastruktur vznikla restrukturalizací dvou dceřiných společností ÖBB dodatkem zákona o státních železnicích v srpnu 2009.

ÖBB Infrastructure je vlastníkem železniční infrastruktury - všech železniční sítí a příslušného majetku.

Úkoly

Státní společnost ÖBB Infrastruktur má na starosti kompletní provoz a údržbu železniční infrastruktury, dále 1,310 železničních stanic a nákladních terminálů. Infrastruktura je pronajímána zejména pro osobní dopravu ÖBB Personenverkehr AG a Rail Cargo Austria AG, případně i dalším provozovatelům železničních služeb. ÖBB Personenverkehr má 90% podíl na provozu železniční dopravy (zároveň provozuje například i autobusovou dopravu).

Regulátor Schienen Control byl zřízen na základě zákona. Jeho úkolem je zabezpečit spravedlivou a funkční hospodářskou soutěž na trhu rakouské železniční infrastruktury. Pokud se nějaký subjekt cítí být diskriminován, může se na něj obrátit.

Procesy plánování investic	Financování investic probíhá dle klouzavého investičního plánu na budoucích 6 let. Aktuálně stanovený plán na roky 2010 – 2015 (Master plan) obsahuje částečně i největší investici Brenner Base Tunnel (rakousko – italský projekt, 50/50).
Rozsah investic	Holding ÖBB investoval v posledních dvou letech (2009- 2010) celkovou částku EUR 2,7 miliardy, z čehož drtivou většinu 80% realizovala ÖBB Infrastruktur. Platný investiční plán je stanoven pro roky 2010 – 2015 v celkové výši EUR 10,5 miliardy. Z celkového objemu ročních investic tvoří výdaje na: - nové investice 60 % (cca 1 miliarda EUR / rok); - údržbu stávající sítě 30 % (cca 600 miliónů EUR / rok); - regenerace nádraží 10 % (cca 250 miliónů EUR / rok).
ZDROJE FINANCOVÁNÍ Přehled zdrojů financování	Tržby se podílejí na celkových výnosech ÖBB Infrastruktur pouze cca 30 %, zbytek tvoří státní dotace. Na základě železničního zákona z roku 2003 rakouská vláda kompenzuje ÖBB Infrastruktur „ztrátovost“ z provozu, údržby, inspekce a oprav na železniční infrastrukturu. Od roku 2005 byl vytvořen dluhopisový rámec pro investice až do výše 10 miliard EUR. Vybrané emise: 2007 – 1,3 miliardy EUR, splatnost červen 2022, úrok 4,87 %; 2008 – 1 miliarda EUR, splatnost říjen 2011, úrok 3,87 %; 2009 – 1,25 miliardy EUR, splatnost červenec 2019, úrok 4,5 %. Mezi největší investory nakupující dluhopisy patří banky (34 %), investiční fondy (31 %) a pojišťovny (28 %), investoři pocházející nejvíce z následujících zemí: Francie (41 %), Německo (20 %), Rakousko (15 %) a Švýcarsko (11 %).

Detaily financování ÖBB

Celkové příjmy holdingu ÖBB v roce 2009 tvořily EUR 5,7 miliardy.

Celkové stávající zadlužení ÖBB Holdingu dosáhlo na konci roku 2009 výše EUR 15 miliard, při 10 % zvýšení oproti roku 2008. Ministerstvo financí ze zákona garantuje závazky v podobě dluhopisů, úvěrů či jiných dlužných transakcích včetně finančních poplatků, které si bere ÖBB za financování železniční infrastruktury z vlastních zdrojů. Díky těmto garancím má společnost rating AAA/Aaa.

Mezi nejvýznamnější složky externího financování (85 % podíl) patří vydávání dluhopisů se splatností 3 – 15 let (v roce 2009 v hodnotě EUR 1,4 mld.), s průměrnou cenou financování okolo 4 % (odlišnosti dle měny financování v EUR a CHF, nebo dle splatnosti = úrok 2,12 % – 4,87 %). V roce 2009 získal holding ÖBB EUR 600 milionů od EIB.

ÖBB Infrastruktur má povinnost dále zajišťovat potřebné zdroje pro financování investičního plánu, nicméně dle závazku státu, který je platný od roku 2007, jsou veškeré splátky dluhů ze 70 % hrazeny v budoucích 30 letech státem. Jedná se tak o významnou podporu, která umožňuje dlouhodobě zabezpečovat dostatečné investice do budování nových úseků i rekonstrukci stávající sítě.

Platný investiční plán je stanoven pro roky 2010 – 2015 v celkové výši EUR 10,5 miliardy. ÖBB Infrastruktur má povinnost dále zajišťovat potřebné zdroje pro financování tohoto investičního plánu, nicméně dle závazku státu, který je platný od roku 2007, jsou veškeré splátky dluhů ze 70 % hrazeny v budoucích 30 letech státem. Jedná se tak o významnou podporu, která umožňuje dlouhodobě zabezpečovat dostatečné investice do budování nových a rekonstrukcí stávající sítě.

Celkové závazky vůči bankovním institucím se na konci roku 2009 pohybovaly v celkové výši EUR 2 miliardy, z toho:

- Evropská investiční banka ... EUR 1,344 miliardy;
- Raiffeisen ... EUR 412 milionů;
- Ostatní (Unicredit, Kommunalkredit, BAWAG).

Veřejný dluh

ÖBB Infrastruktur díky nastavené struktuře tržeb a nákladů splňoval do března 2011 kritérium Eurostatu o mimo bilančním vykazování veřejného dluhu plynoucího zejména z dluhopisového programu.

31. 3. 2011 vydal rakouský statistický úřad oznámení, reagující na upřesňující interpretace Eurostatu, na jejichž základě byl úřad nucen zvednout vykazovaný veřejný dluh Rakouska, zpětně ke konci roku 2010 o 9,5 miliardy EUR, tj. 3,4 % HDP. Dle tohoto upřesnění budou závazky, nehledě na jejich právní strukturu, vstupovat do veřejného dluhu, jestliže stát je (i) zprostředkovaně zavázán splatit tento dluh, nebo (ii) je spolu-zodpovědný za dluhy dané společností. Zejména se to týká dluhů, které jsou pouze refinancovány a nedochází k jejich splacení. Do zahrnování veřejného dluhu vstupují nově i varianty navyšování kapitálu daných společností.

Tato nová interpretace nejvíce zasáhla vykazování dluhu právě u železničního holdingu ÖBB.

Zajímavosti

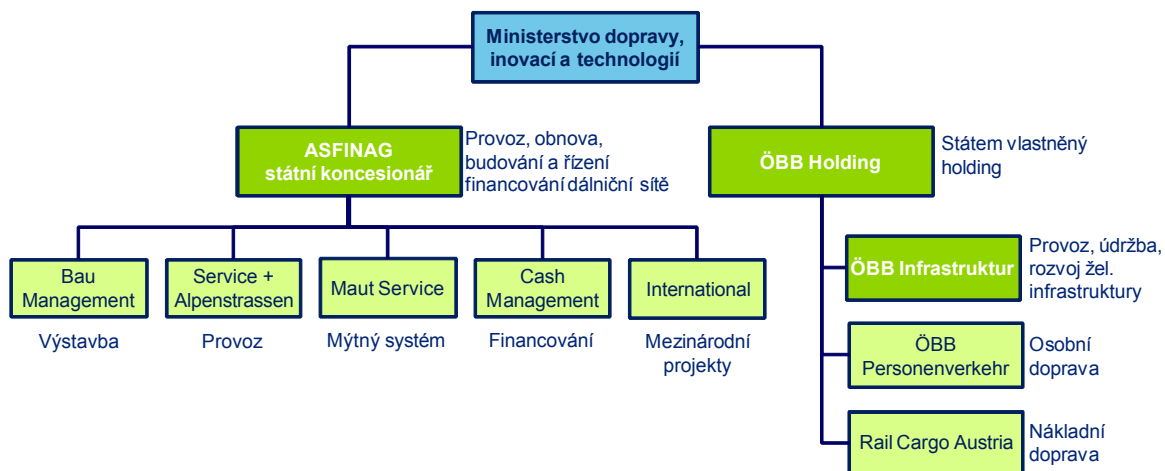
Součástí ÖBB Infrastruktur je samostatná divize zajišťující výrobu elektrické energie pro vlastní spotřebu železniční sítě. Jedná se o vodní elektrárny, které jsou schopny pokrýt průměrně 30 % celkové spotřeby elektřiny.

Největší investiční projekty

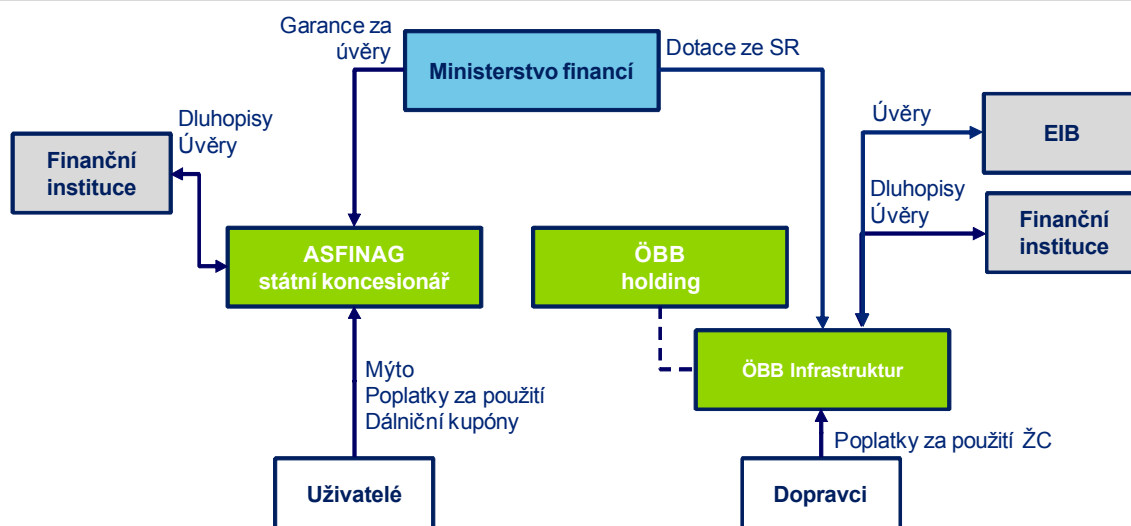
- Graz – Klagenfurt vysokorychlostní železnice, nová trať, 1,7 miliardy EUR;
- Inn údolí, rozšíření na 4 tratě, 1,14 miliardy EUR;
- Hlavní nádraží Vídeň – 741 milionů EUR;
- Vídeň – St. Polten – nová trať, 628 milionů EUR;
- Lainz West – tunel, 414 milionů EUR.

4.1.3 Rakousko - shrnutí

SUBJEKTY VZTAHU K DOPRAVNÍ INFRASTRUKTUŘE



HLAVNÍ FINANČNÍ TOKY V RÁMCI MODELU FINANCOVÁNÍ DI



IDENTIFIKOVANÉ SILNÉ A SLABÉ STRÁNKY, PŘÍLEŽITOSTI A OHROŽENÍ MODELU FINANCOVÁNÍ

Silné stránky

- Fungující mýtný systém ve spojení s rozsáhlou existující silniční infrastrukturou generuje stabilní zdroje pro financování investic (přes 1,5 miliardy EUR v r. 2010) i provoz.
- Financování dálniční infrastruktury probíhá mimo státní rozpočet na principu samofinancovatelnosti, což je možné s ohledem na skutečnost, že převážná část sítě je již dokončena.
- V rámci jednoho subjektu (ASFINAG) jsou soustředěny kompetence, pravomoci a zodpovědnosti za kompletní služby související s plánováním, investicemi, údržbou a provozem dálniční sítě i za její financování. Dlouhodobě jsou nastavena pravidla pro výdajovou i příjmovou stránku dálniční infrastruktury.
- Výběr investičních projektů je založen konsensuálním usnesením mezi státem, spolkovými zeměmi, společností ASFINAG a dalšími institucemi.
- Dlouhodobé plánování rozvoje - investice jsou připravovány v 5ti letých plánech s každoročním upřesňováním (Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury). Investiční plán v jeho maximálním objemu je v předstihu schvalován rakouským parlamentem.
- Stabilní příjmy, autonomní systém s nastavenými pravidly a dlouhodobé

Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR

Slabé stránky	plánování umožňují přístup k levným úvěrům na kapitálovém trhu (podpořený státní garancí). • Dluhové financování probíhá prostřednictvím mixu krátkodobých a střednědobých dluhopisů. Jejich struktura umožňuje získání potřebných zdrojů, ale i průběžné refinancování, které nepřináší „skokové“ riziko refinancování velkých částek. • Vysoký čistý příjem u dálničních známek (95 %) i mýtného (91 %). • V současné době využívané krátkodobé a střednědobé dluhopisy ASFINAGu nereflektují dlouhodobější životnost budovaných aktiv a obvyklou dobu splácení. Existuje poměrně významné refinanční riziko, které může v budoucnosti způsobit potíže.
Příležitosti	• Dlouhodobý plán pro rozvoj železniční infrastruktury umožňuje predikovat objem státních dotací v horizontu 30 let. Financování investic do železniční infrastruktury probíhá dle klouzavého investičního plánu na 6 let.
Ohrožení	• Uvažovaná změna přístupu Eurostat k hodnocení závazků ASFINAGU z pohledu veřejného dluhu Rakouska a dopady na rakouské veřejné finance. • Možný tlak na ASFINAG realizovat více, než národohospodářsky udržitelný rozsah rozvojových investic. • Soudní proces vedený u Evropského soudního dvora iniciovaný Evropskou komisí, ve kterém je zkoumána slučitelnost holdingové struktury ÖBB s právem EU.

4.1.4 Rakousko – odkazy

ODKAZY	
www.bmvit.gv.at www.asfinag.at www.oebb.at	Ministerstvo dopravy, inovací a technologií ASFINAG ÖBB

4.2 Slovensko

Klíčové subjekty	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja (MDVRR) SILNIČNÍ DOPRAVA NDS – Národná dialničná spoločnosť SSC – Slovenská správa ciest ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA ŽSR – Železnice Slovenskej republiky ZSSK – Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. Cargo – Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s.
------------------	--

4.2.1 Slovensko – silniční infrastruktura

SPECIFIKACE SÍTĚ	
Rozsah a struktura sítě	Dálniční síť zahrnuje 378 km, ve výstavbě je 43 km a ve stadiu přípravy 284 km. Síť rychlostních komunikací zahrnuje 226 km, ve výstavbě je 18 km a ve stadiu přípravy 971 km (všechny údaje jsou k 1. 1. 2010).
ORGANIZACE FINANCOVÁNÍ	
Subjekty	SSC (Slovenská správa ciest) Slovenská správa ciest vznikla 1. ledna 1996 jako samostatná rozpočtová organizace za účelem správy silniční sítě. NDS (Národná dialničná spoločnosť) Národná dialničná spoločnosť vznikla 1. února 2005 za účelem zvýšení objemu a efektivity vynakládaných prostředků na výstavbu dálnic a rychlostních komunikací. NDS je akciovou společností. K vyčlenění financování a správy dálnic a rychlostních silnic odděleně od silnic I. třídy vedl záměr akceleračního rozvoje sítě dálnic a rychlostních silnic bez dalšího zatížení veřejných financí (rozpočtu a dluhu veřejné správy) díky schopnosti dálniční infrastruktury generovat příjmy ze zpoplatnění uživatelů (na rozdíl od silnic I. třídy) a schopnosti načerpat na základě těchto příjmů úvěrové zdroje.

Vlastnictví

NDS – 100% vlastněná státem.

SSC – rozpočtová organizace zřízená MDVRR SR.

Ekonomickým a právním vlastníkem dálnic a rychlostních silnic je NDS s výjimkou tzv. koncesních silnic

- Právním vlastníkem koncesních silnic je/bude stát tj. Slovenská republika (jediný případ budou představovat projektové úseky rychlostní silnice R1 realizované formou PPP).
- Z hlediska ekonomického vlastnictví koncesních silnic je nastavení takové, že koncesionář tj. obchodní společnost výlučně vlastněná soukromými subjekty je/bude zaznamenávat z titulu práva využívat koncesní silnice uděleného koncesní smlouvou ve své rozvaze jako finanční aktivum, které bude následně odepisovat (jediný případ budou představovat projektové úseky rychlostní silnice R1 realizované formou PPP jejichž koncesionářem je společnost Granvia a.s.).

Ekonomickým a právním vlastníkem silnic I. třídy je stát tj. Slovenská republika resp. Slovenská republika v zastoupení SSC.

Ekonomickým a právním vlastníkem silnic II. a III. třídy jsou vyšší územní celky tj. samosprávní kraje.

Všechny silnice jsou odepisovány bez ohledu na to, kdo je jejich právní anebo ekonomický vlastník.

- Silnice I., II. a III. třídy se odepisují 20 let.
- Dálnice a rychlostní silnice ve vlastnictví Národní dálniční společnost 100 let. Informační systém dálnic a rychlostních silnic odepisuje Národní dálniční společnost 20 let. Budovy, které vlastní Národní dálniční společnosti odepisuje 60 let.
- Práva využívat koncesní silnice uděleného koncesní smlouvou na PPP projekt R1 bude odepisovat koncesionář – Granvia a.s.

Úkoly

NDS

Hlavní činnosti NDS ve vztahu k silniční infrastruktuře:

- Příprava a realizace výstavby;
- Správa, provoz, opravy a údržba dálnic a rychlostních silnic;
- Plánování, realizace a provoz inteligentních dopravních systémů;
- Výroba, distribuce a prodej známek za užívání dálnic a rychlostních silnic;
- Zabezpečení finančních zdrojů pro krytí potřeb NDS;
- Výkon činností stavebního dozoru.

SSC

Hlavní činnosti SSC ve vztahu k silniční infrastruktuře:

- Správa silnic I. třídy;
- Investorské činnosti pro silnice I. třídy;
- Dopravní plánování, ústřední technická evidence, služby centrální databanky, technický rozvoj a další související činnosti pro silnice I., II. a III. třídy.

Koordinaci rozvoje silnic I. třídy s rozvojem sítě dálnic a rychlostních silnic zajišťuje ve spolupráci se SSC a NDS Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálního rozvoje.

Proces plánování investic

Proces plánování investic a jejich realizace vyplývá z:

- Dopravní politiky SR do roku 2015;
- Plánu rozvoje dálnic a silnic SR;
- Operačního programu Doprava 2007 – 2013;
- Koncepce územního rozvoje Slovenska.

Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR

Rozsah investic

Pro rozvoj dálniční sítě a sítě rychlostních komunikací bylo v rámci 3 balíků PPP zamýšleno proinvestovat 5,42 mld. EUR. V současnosti byly 2 balíky PPP zrušeny. Objem investic do dálnic a rychlostních komunikací v rámci PPP (2. balík) se tímto snížil na 888 mil. EUR. Současná vláda SR plánuje financovat výstavbu dálniční infrastruktury v primárně ze zdrojů státního rozpočtu a EU fondů a PPP projekty využívat jenom v omezené míře resp. jenom za předpokladu jejich prokazatelné výhodnosti.

ZDROJE FINANCOVÁNÍ

Přehled zdrojů

Základními zdroji pro financování NDS a SSC jsou:

- Veřejné prostředky – příspěvky ze státního rozpočtu (zahrnují i výnosy ze silniční daně, výnosy spotřební daně z uhlovodíkových paliv a maziv, jejichž využití ale není vázáno na financování DI);
- Prostředky vytvořené koncesním systémem – příjmy z prodeje známek za užívání dálnic a rychlostních silnic, příjmy z mýtného;
- Účelové dotace ze státního rozpočtu;
- Dluhové zdroje – úvěry EIB a komerčních bank;
- Soukromé zdroje – PPP projekty.

SSC v současné době nevyužívá dluhové a soukromé zdroje

Struktura zdrojů NDS v roce 2010 (mil. EUR):

• Dálniční známky	33,1
• Elektronické mýto	153,5
• Úvěr	0
• Státní rozpočet - investiční a neinvestiční dotace	361,5
• Fondy EÚ	179,3
• Státní rozpočet – spolufinancování EÚ	31,6
• Ostatní	12,0
Celkem	771,0

Zdroje SSC v roce 2009 činily celkem 138,5 mil. EUR, z nichž cca 17 mil. EUR byly prostředky fondů EU. Kapitálové výdaje na stavbu a rekonstrukci silnic činily cca 60,6 mil. EUR v daném období.

Mýtné

Systém mýtného je povinný pro veškerá vozidla s celkovou hmotností nad 3,5 t na dálnicích, rychlostních silnicích a vybraných úsecích silnic I. třídy. Celkem se zpoplatnění týká 1 900 km silnic.

Sazba mýta za 1 km se pohybuje v rozmezí 0,020 až 0,209 EUR a je diferencovaná dle celkové hmotnosti (do 12 t a nad 12 t), emisní kategorie, počtu náprav a dle toho, jestli se jedná o autobus nebo nákladní vozidlo.

Do budoucna se uvažuje se zavedením mýtného systému i pro vozidla s hmotností pod 3,5 t a zpoplatnění veškerých úseků cest I. třídy.

Typ, výši, rozsah zpoplatnění dálnic, rychlostních silnic, a vybraných silnic I. třídy a okruh zpoplatněných vozidel určuje stát – vláda a MDVR, subjekty provozující silniční infrastrukturu stanovovat výši mýtného či poplatků nemohou.

Další zdroje financování

Využití principu PPP pro financování DI bylo na Slovensku připravováno v následujících projektech:

- Vybrané úseky rychlostní cesty R1 Nitra – Banská Bystrica v celkové délce cca 52 km (projekt ve výstavbě) – 2. balík PPP;
- Vybrané úseky dálnice D1 Hričovské Podhradie - Dubná Skala v celkové délce 29 km (projekt zrušen) – 3. balík PPP;
- Vybrané úseky dálnice D1 Martin – Prešov v celkové délce 75 km (projekt zrušen) – 1. balík PPP.

Zadavatelem realizovaného 2. balíku PPP projektů bylo MDVRR a to zejména z důvodu zajištění potřebné kredibility projektu. Veškeré PPP projekty jsou založeny na platbách za dostupnost.

SPECIFIKA

Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR

Veřejný dluh	V současnosti jediný realizovaný PPP projekt 2. balíku je strukturován tak, aby neměl vliv na rozpočet a dluh veřejné správy v období jeho výstavby resp. že bude mít vliv na rozpočet veřejné správy až v období jeho provozu v částkách odpovídajících platbám za jeho dostupnost.
Problémy / omezení / zajímavosti	NDS kromě úvěru EIB využívá pro financování výstavby dopravní infrastruktury rovněž úvěry komerčních bank. V letech 2005 až 2007 byl čerpán celkový objem úvěrů ve výši cca. 550 mil. EUR.

4.2.2 Slovensko – železniční infrastruktura

SPECIFIKACE SÍTĚ													
Rozsah a struktura sítě	3 592 km provozovaných tratí, z toho 1 577 km elektrifikovaných.												
ORGANIZACE FINANCOVÁNÍ													
Subjekty	ŽSR Železnice Slovenskej republiky vznikly na základě transformačního a restrukturalizačního procesu ze společnosti ŽSR k 1. lednu 2002, kdy se původní ŽSR rozdělilo na Železnice Slovenskej republiky (infrastruktura) a Železničnou spoločnosť, a.s. (provoz). ZSSK Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. vznikla na základě rozdělení Železničné společnosti, a.s. k 1. lednu 2005. Cargo Železničná spoločnosť Cargo, a.s. vznikla na základě rozdělení Železničné společnosti, a.s. k 1. lednu 2005.												
Vlastnictví	ŽSR - rozpočtová organizace zřízená MDVRR SR ZSSK – 100% vlastněná státem Cargo – 100% vlastněná státem Právním vlastníkem železniční infrastruktury – dopravní cesty je stát tj. Slovenská republika. Ekonomickým vlastníkem jsou Železnice slovenské republiky, které podnikají se svěřenou železniční infrastrukturou a odepisují ji.												
Úkoly	ŽSR Hlavním předmětem činnosti ŽSR je: • Správa a provoz železniční dopravní cesty (ŽDC); • Poskytování služeb souvisejících s obsluhou ŽDC; • Výstavba, úprava a údržba železničních a lanových drah; • Zřizování a provozování železničních, telekomunikačních a rádiových sítí. ZSSK Železničná spoločnosť Slovensko je poskytovatelem osobní přepravy. Cargo Železničná spoločnosť Cargo je poskytovatelem nákladní přepravy.												
Rozsah investic	Z celkového objemu zdrojů v letech 2008 a 2009 bylo každoročně vyčleněno k rekonstrukci a modernizaci tratí cca. 135 mil. EUR.												
ZDROJE FINANCOVÁNÍ													
Přehled zdrojů financování	Základní zdroje financování ŽSR v roce 2009 (mil. EUR): <table> <tr> <td>• Dotace ze státního rozpočtu</td><td>128,0</td></tr> <tr> <td>• Vlastní zdroje – poplatek za dopravní cestu</td><td>180,3</td></tr> <tr> <td>• Vlastní zdroje – prodej energie</td><td>68,9</td></tr> <tr> <td>• Úvěry</td><td>111,6</td></tr> <tr> <td>• EU fondy</td><td>53,5</td></tr> <tr> <td>• Státní rozpočet – spolufinancování EU</td><td>8,1</td></tr> </table>	• Dotace ze státního rozpočtu	128,0	• Vlastní zdroje – poplatek za dopravní cestu	180,3	• Vlastní zdroje – prodej energie	68,9	• Úvěry	111,6	• EU fondy	53,5	• Státní rozpočet – spolufinancování EU	8,1
• Dotace ze státního rozpočtu	128,0												
• Vlastní zdroje – poplatek za dopravní cestu	180,3												
• Vlastní zdroje – prodej energie	68,9												
• Úvěry	111,6												
• EU fondy	53,5												
• Státní rozpočet – spolufinancování EU	8,1												

Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR

Veřejný dluh

ŽSR jsou pro účely posuzování vlivu na rozpočet a dluh veřejné správy dle kritérií ESA 95 obecně vedené mimo sektor veřejné správy. Transakce související s poskytnutím a splácením úvěrů ŽSR nemají vliv na rozpočet a dluh veřejné správy dle kritérií ESA 95 pokud tyto úvěry nejsou poskytnuty subjektem veřejné správy a nemají charakter státní pomoci. V takovém případě jsou individuální transakce tohoto charakteru považované za transakce ovlivňující rozpočet veřejné správy, přičemž zvyšují schodek, resp. snižují přebytek rozpočtu veřejné správy.

Privatizace

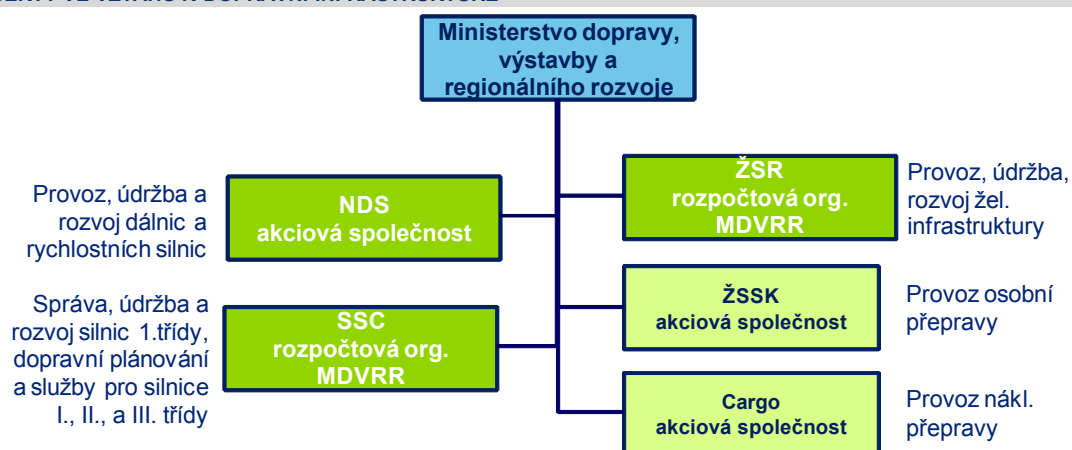
V oblasti privatizace železničních společností je nejčastěji zmiňovanou společností určenou k privatizaci Cargo, u které dokonce byl proces privatizace zahájen, avšak následně zrušen. U zbylých železničních společností se v současnosti nepočítá s možností privatizace.

Zajímavosti

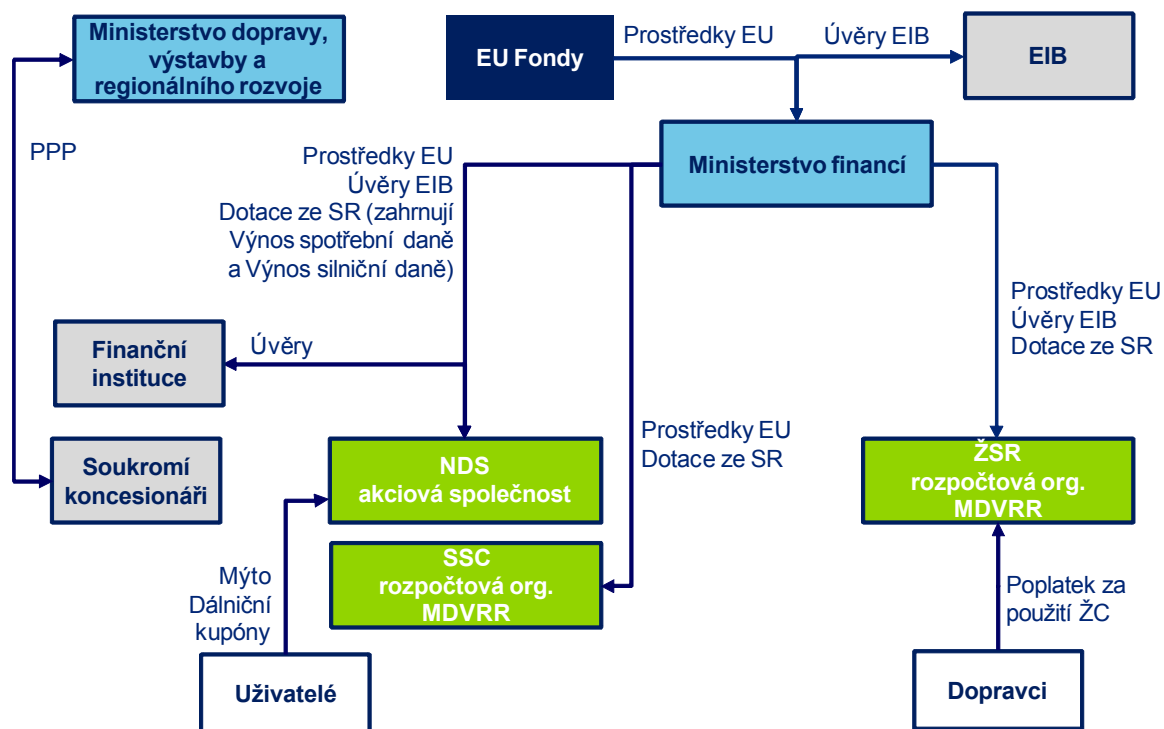
Na Slovensku bylo v první polovině roku 2010 zvažováno holdingové uspořádání železnice (vznik holdingu "Slovenské železnice"), po volbách v roce 2010 však bylo od tohoto záměru ustoupeno. Jedním z důvodů byla i privatizace strategického podílu v Železniční společnosti Cargo Slovakia a.s.

4.2.3 Slovensko – shrnutí

SUBJEKTY VE VZTAHU K DOPRAVNÍ INFRASTRUKTUŘE



HLAVNÍ FINANČNÍ TOKY V RÁMCI MODELU FINANCOVÁNÍ DI



IDENTIFIKOVANÉ SILNÉ STRÁNKY A OHROŽENÍ MODELU FINANCOVÁNÍ

Silné stránky

- Centralizované dopravní plánování a zajišťování některých služeb pro silnice I., II. a III. třídy, soustředěné v SSC.
- Realizovaný PPP projekt je strukturován mimo veřejný dluh.
- Zkušenost s využíváním komerčních úvěrů pro financování NDS.

Ohrožení

- Vysoká závislost financování DI na dotacích z rozpočtu veřejné správy a EU fondů (dohromady tvořily v r. 2010 přes 74 % zdrojů financování NDS).
- Finanční nestabilita ŽSR v důsledku narůstající kumulované nekryté finanční ztráty (provozní výdaje ŽSR v letech 2007-2009 překračují celkový objem výnosů a neinvestičních dotací ze SR).

4.2.4 Slovensko – odkazy

ODKAZY

http://www.telecom.gov.sk	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálního rozvoje (MDVRR SR)
http://www.ndsas.sk	NDS – Národná diaľničná spoločnosť
http://www.ssc.sk	SSC – Slovenská správa ciest
http://www.zsr.sk	ŽSR – Železnice Slovenskej republiky
	ZSSK – Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.

4.3 Polsko

Klíčové subjekty	Ministerstvo infrastruktury
	SILNIČNÍ DOPRAVA GDDKiA - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (Ředitelství silnic a dálnic) BGK - Bank Gospodarstwa Krajowego (Banka národního hospodářství) Koncesionáři projektů PPP ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA PKP S.A. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

4.3.1 Polsko – silniční infrastruktura

SPECIFIKACE SÍTĚ

Rozsah a struktura sítě

Silniční síť v Polsku má celkem 379 455 km a skládá se z:

- Národních silnic – 18 368 km
- Regionálních silnic – 28 444 km
- Okresních silnic – 128 870 km
- Obecních silnic – 203 773 km

Silniční infrastruktura financovaná a obhospodařovaná na centrální celostátní úrovni (tj. prostřednictvím GDDKiA) zahrnuje úseky národních silnic v okolí okresních měst a hlavního města Varšavy (včetně silnic 1. třídy), veškeré dálnice a rychlostní silnice (vyjma těch spravovaných koncesionáři). Její rozsah je následující:

- 1 167 km silnic (ve struktuře: dálnice 184 km, rychlostní silnice 293 km, obchvaty 199 km, posílené a zrekonstruované úseky existující infrastruktury 491 km);
- 1 400 km silnic ve výstavbě (ve struktuře: nové dálnice včetně úseků realizovaných formou PPP 735 km, nové rychlostní silnice 510 km, nové obchvaty 87 km, posílení a rekonstrukce existující infrastruktury 68 km);
- 337 km silnic ve stavu uzavřeného kontraktu (nové dálnice 8,5 km, nové rychlostní silnice, obchvaty a rekonstrukce existující infrastruktury 328,5 km).

Zbývající rozsah silniční sítě je spravován následujícími subjekty:

- Vedení měst – spravují národní a regionální silnice na území měst;
- Regionální výbory – spravují regionální silnice;
- Okresní výbory – spravují okresní silnice;
- Obecní výbory – spravují obecní silnice.

ORGANIZACE FINANCOVÁNÍ

Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR

Subjekty	Ministerstvo infrastruktury Z prostředků státního rozpočtu financuje napřímo některé položky nákladů dopravní infrastruktury. Jde zejména o položky údržby, rekonstrukčních prací a přípravných prací předcházejících investicím. Podíl přímého financování prostřednictvím státního rozpočtu se snižuje. GDDKiA Úřad zřízený Ministerstvem dopravy v r. 2002 pro správu národní silniční sítě (pouze výše uvedených částí) a řízení rozpočtu s tím souvisejícího. BGK BGK spravuje prostředky Národního silničního fondu, který byl zřízen v roce 1994 v rámci Zákona o zpoplatnění silnic a o Národním silničním fondu. Národní silniční fond je speciálně zřízený fond za účelem financování rozvoje, výstavby a údržby polské silniční sítě a realizace vládního Programu výstavby silnic a dálnic. BGK je vlastněna státem a specializuje se na financování a podporu veřejného sektoru v oblastech sociálních a ekonomických programů a programů místního rozvoje. Členy výboru BGK jsou zástupci Ministerstva financí, Ministerstva infrastruktury, Ministerstva pro místní rozvoj a státem vlastněných podniků. Roční plán výdajů a dluhů je předmětem dohody s GDDKiA, MF, MI, MMR. Koncesionáři projektů PPP V současné době fungují v rámci polské silniční infrastruktury na základě podepsaných smluv 3 konsorcia, která zajišťují výstavbu a provoz 468 km dálnic.
Vlastnictví	Všechny uvedené subjekty jsou ve vlastnictví státu (s výjimkou soukromých investorů - koncesionářů zapojených do PPP projektů).
Úkoly	GDDKiA: správa národní silniční sítě v okolí okresních měst a hlavního města Varšavy, veškerých dálnic a rychlostních silnic (vyjma těch spravovaných koncesionáři) a řízení rozpočtu s tím souvisejícího. BGK: správa prostředků Národního silničního fondu, čerpání úvěrů mezinárodních finančních institucí a vydávání obchodovatelných dluhopisů na primárním národním trhu.
Proces plánování investic	Rozvoj národní silniční sítě probíhá podle schváleného „Národního programu pro rozvoj silniční sítě na roky 2008-2012“ a vládního Programu výstavby silnic a dálnic.
Rozsah investic	Rozpočet prostředků veřejné správy určených na rozvoj a údržbu národní silniční infrastruktury činil v roce 2010 24,2 mld. Zlotých (3,65 mld. EUR).

ZDROJE FINANCOVÁNÍ

Přehled zdrojů

Z celkového rozpočtu prostředků veřejné správy na silniční infrastrukturu v roce 2010:

- 15% (3,7 mld. Zlotých, 558 mil. EUR) jsou zdroje ze státního rozpočtu, které budou použity na údržbu silniční sítě včetně modernizace, na management a přípravné práce v rámci investic.
- Zbývajících 85% (20,5 mld. Zlotých, 3,09 mld. EUR) – ekvivalent 127,72 mld. Kč je rozdělováno a řízeno prostřednictvím Národního silničního fondu a jsou určeny na financování výstavby a rekonstrukcí, včetně eliminace následků záplav.

Národní silniční fond je hlavním institutem financování rozvoje, výstavby a údržby polské silniční sítě. Jeho prostřednictvím je financováno 82% prostředků určených v roce 2010 pro národní silniční síť. Správcem prostředků Národního silničního fondu je BGK, dluhy BGK jsou plně zaručeny státem.

Finančními zdroji pro Národní silniční fond jsou (struktura v r. 2010):

	Podíl	PLN (mld.)	CZK (mld.)
Spotřební daň z paliv	12%	2,8	17,4
Prostředky z fondů EU	28%	6,6	41,1
Úvěry a půjčky	21%	4,8	29,9
Dluhopisy	35%	8,2	51,1
Ostatní	4%	0,9	5,6

Celkově 56 % příjmů Národního silničního fondu v roce 2010 je financováno prostřednictvím úvěrů a dluhopisů plně zaručených státem.

Dluhopisy jsou nabízeny na primárním trhu prostřednictvím nabídek organizovaných Polskou národní bankou (Narodowy bank Polski - NBP), obchodovány jsou na národním kapitálovém trhu. Jsou vydávány na 4 a 8 let.

PPP projekty

Financování na principu PPP je využíváno pro výstavbu a provoz dálnic. V roce 2010 běží 3 projekty na dálnicích A1, A2 a A4, v provozu je celkem 296 km a ve výstavbě 169 km. V rámci těchto úseků dochází k výběru mýta koncesionářem.

Při uzavírání koncesních smluv je z důvodů vyšší kredibility projektů smluvní stranou Ministerstvo Infrastruktury, faktický management koncesních smluv pak zajišťuje GDDKiA.

Financování 3 běžících projektů probíhá různými způsoby:

- Dálnice A1 – koncesionář vybírá mýto a inkasuje platby za dostupnost;
- Dálnice A2 – na jednom úseku koncesionář vybírá mýto, na druhém inkasuje platby za dostupnost;
- Dálnice A4 – koncesionář vybírá mýto.

Vedle vybraného mýta a inkasovaných plateb za dostupnost jsou tyto dálnice financovány půjčkami od EIB a komerčních bank a z vlastních zdrojů koncesionářů.

Na základě Zákona o dálničním mýtu jsou koncesionáři oprávněni vybírat mýto do koncesní smlouvou stanovené výše. Toto mýto pak představuje příslušnou část jejich příjmu. Vybrané prostředky přesahující tuto výši jsou příjmem Národního silničního fondu. Koncesionáři tedy nesou částečné riziko poptávky.

Zákon koncesionářům také umožňuje získat od státu garanci splacení bankovního úvěru až do výše 50 % hodnoty investice. V minulosti se tak stalo např. při stavbě úseků dálnic A1 a A2.

Mýtný systém	Od července 2011 budou novým zdrojem příjmů Národního silničního fondu příjmy z mýta (ETC systém). Plátcí v rámci elektronického mýtného systému budou vozidla o hmotnosti nad 3,5 tuny a autobusy. Rozsah zpoplatnění: 640 km dálnic, 600 km silnic pro motorová vozidla, 360 km silnic spravovaných státem. Elektronické mýtné bude zavedeno také na některých úsecích dálnic provozovaných koncesionáři. Dodavatelem řešení pro elektronický systém výběru mýtného bude společnost Kapsch.
SPECIFIKA	
PPP projekty	Realizovatelnost některých PPP projektů byla podmíněna poskytnutím nepodmíněných státních garancí pro EIB (maximálně do výše 50 % výše investice), která tyto projekty financovala, resp. garancí minimálních příjmů koncesionářům, kteří na sebe převzali riziko poptávky. Protihodnotou za poskytnuté garance pro EIB je výrazně levnější financování PPP projektů. V důsledku dopadů ekonomické recese a dopadů do provozních výsledků PPP projektů požadují banky úpravu podmínek sdílení některých rizik mezi veřejným a soukromým partnerem.
Veřejný dluh	Směrnice Eurostat nebyly dosud oficiálně plně implementovány do polské legislativy. Podle směrnice Ministerstva financí z prosince 2010 jsou půjčky a úvěry vyplývající z PPP projektů, klasifikovány jako tituly zahrnuté ve veřejném dluhu, jejich rozsah je však určen podmínkami • rozsah skutečného závazku (budoucích výdajů) ze strany partnerů veřejného sektoru vůči partnerům privátním; • sdílení rizik, které determinuje výši závazků veřejného sektoru (podle směrnic Eurostat pokud soukromý partner nese rizika spojená s výstavbou a jedno ze dvou – dostupnost nebo riziko poptávky – projekt není započítáván do veřejného dluhu).

4.3.2 Polsko – železniční infrastruktura

SPECIFIKACE SÍTĚ	
Rozsah a struktura sítě	Polská železniční síť představuje 23 420 km, z nichž na úsecích v rozsahu přibližně 4 000 km již železniční doprava není provozována. Dominantní provozovatel železniční sítě společnost PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. provozuje 19 336 km železniční sítě (r. 2009). Polská železniční infrastruktura byla dlouho ve velmi špatném stavu, v roce 2009 pouze 37% drah vyhovovalo standardům EU, 27 % drah bylo v nevyhovujícím stavu, jen na omezeném množství úseků byl možný provoz vlaků rychlostí nad 100 km/hod. V současnosti prochází polská železniční infrastruktura masivním programem rozvoje s cílem dostat hlavní mezinárodní koridory na úroveň standardů v Evropské unii a zajistit dopravu návštěvníků Euro 2012.
ORGANIZACE FINANCOVÁNÍ	
Subjekty	Za řízení rozvoje, provoz a údržbu polské železniční sítě jsou zodpovědné společnosti: • PKP S.A. (Polskie Koleje Państwowe - PKP) v oblasti železničních stanic; • PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK) v oblasti železniční cesty. Ministerstvo infrastruktury Z prostředků státního rozpočtu financuje některé položky nákladů dopravní infrastruktury.

Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR

Vlastnictví a úkoly

Stoprocentně státem vlastněná PKP S.A., založená v roce 2001, stojí v čele firem skupiny PKP Group. U některých společností skupiny je přímým vlastníkem, některé vlastní většinově stát. Struktura skupiny PKP Group je následující:

- **Polskie Koleje Państwowe S.A.** - mateřská společnost celé skupiny;
- PKP Intercity Sp. z o.o. - společnost zabývající se provozem dálkových a mezinárodních expresních vlaků;
- PKP Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o. - firma provozuje příměstskou železniční osobní dopravu v tzv. Trojměstí (tj. města Gdaňsk, Sopoty a Gdyně) a jeho okolí;
- PKP Cargo S.A. - největší polský nákladní železniční dopravce;
- PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o. - provozovatel dráhy i nákladní drážní dopravy na širokorozchodné trati LHS;
- **PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.** – správce železniční infrastruktury, bez nádraží;
- PKP Energetyka Sp. z o.o. - správce polské železniční energetiky;
- Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o.o. - telekomunikační společnost;
- PKP Informatyka Sp. z o.o. - spravuje informační systémy pro potřeby železnice.

Procesy plánování investic

Systém financování železniční infrastruktury je v současnosti založen na jednoletém plánovacím cyklu.

V rámci něj je rozhodováno o investicích na základě následujících priorit:

- Rozvoj služeb poskytovaných cestujícím;
- Odstranění nedostatků v přepravní kapacitě;
- Racionalizace provozu a podmínek užívání, zejména v oblastech
 - zlepšení dostupnosti,
 - snížení nákladů,
 - zlepšení spolehlivosti a efektivnosti dopravy,
 - další redukce negativních dopadů na životní prostředí,
 - zvýšení bezpečnosti.

Ministerstvo infrastruktury v současnosti zpracovává víceletý program investic do železnic, který umožní plánování veřejných výdajů do této oblasti dopravy v dlouhodobějším horizontu.

Základem víceletého plánování budou 2 dokumenty:

- víceletý finanční plán;
- víceletý program údržby železniční infrastruktury ve formě kontraktu mezi polskou vládou a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Předpokládá se, že rozlišení potřeb financování investic do železniční infrastruktury a nákladů na její provoz přispěje k transparentnosti čerpání veřejných zdrojů na tyto účely. Výsledkem by mělo být také zlepšení plánování a vzájemného provázání různých investičních a provozních projektů.

Dokončení prací na uvedených dvou dokumentech se předpokládá v r. 2011.

Rozsah investic

Investiční plán pro období 2010-2015 pracuje s částkou 49,56 mld. PLN (ekvivalent přibližně 307 mld. Kč).

ZDROJE FINCOVÁNÍ

Přehled zdrojů financování

V roce 2009 byly investice realizované PKP PLK S.A. ve výši 2 814 mil. PLN kryty zdroji v následující struktuře:

Zdroj	PLN (mil.)	Podíl
Prostředky z fondů EU	961	34,1 %
Úvěry EIB	253	9,0 %
Prostředky státního rozpočtu	473	16,8 %
Příjmy z „železničního fondu“	457	16,2 %
Vlastní zdroje	670	23,8 %

„Železniční fond“ vzniká převodem části spotřební daně z paliv.

Očekávaná struktura zdrojů financování investičních projektů železniční infrastruktury pro roky 2010-2015 podle Ministerstva infrastruktury:

Zdroj	Podíl
Prostředky z fondů EU	53 %
Úvěry EIB	4 %
Prostředky státního rozpočtu	38 %
Příjmy z „železničního fondu“	4 %
Vlastní zdroje (PKP, PKP PLK)	1 %

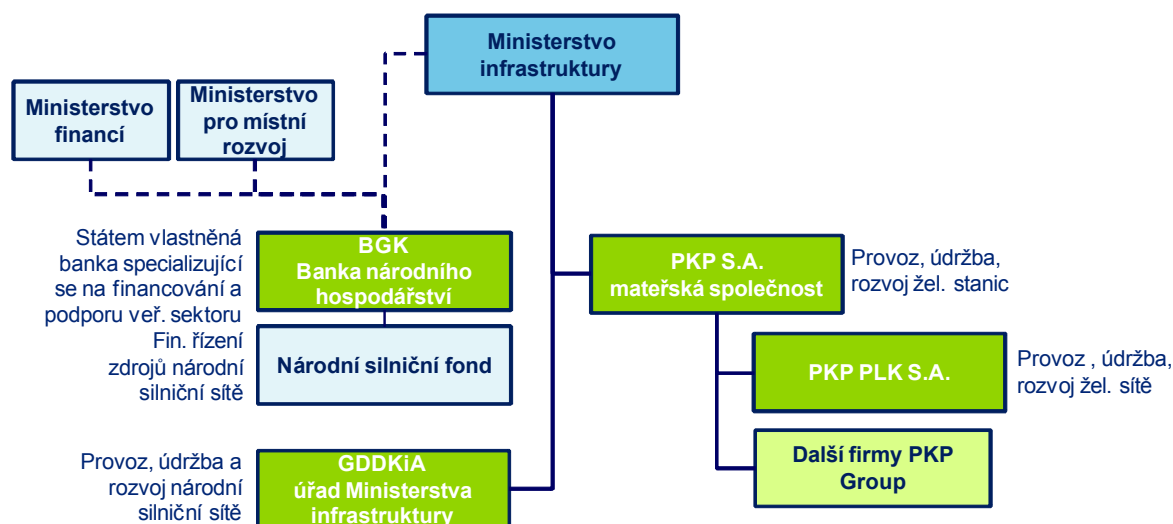
Realizace financování

Existující systém financování železniční infrastruktury v Polsku je založen na principu, že výstavbu, modernizaci, údržbu a řízení železniční infrastruktury financují 2 provozovatelé infrastruktury: PKP S.A. a PKP PLK S.A.

Ministr zodpovědný za dopravu může všechny výdaje spojené s uvedenými úkoly subvencovat, pokud infrastrukturu provozovatelé zpřístupní v souladu se zákonem danými podmínkami.

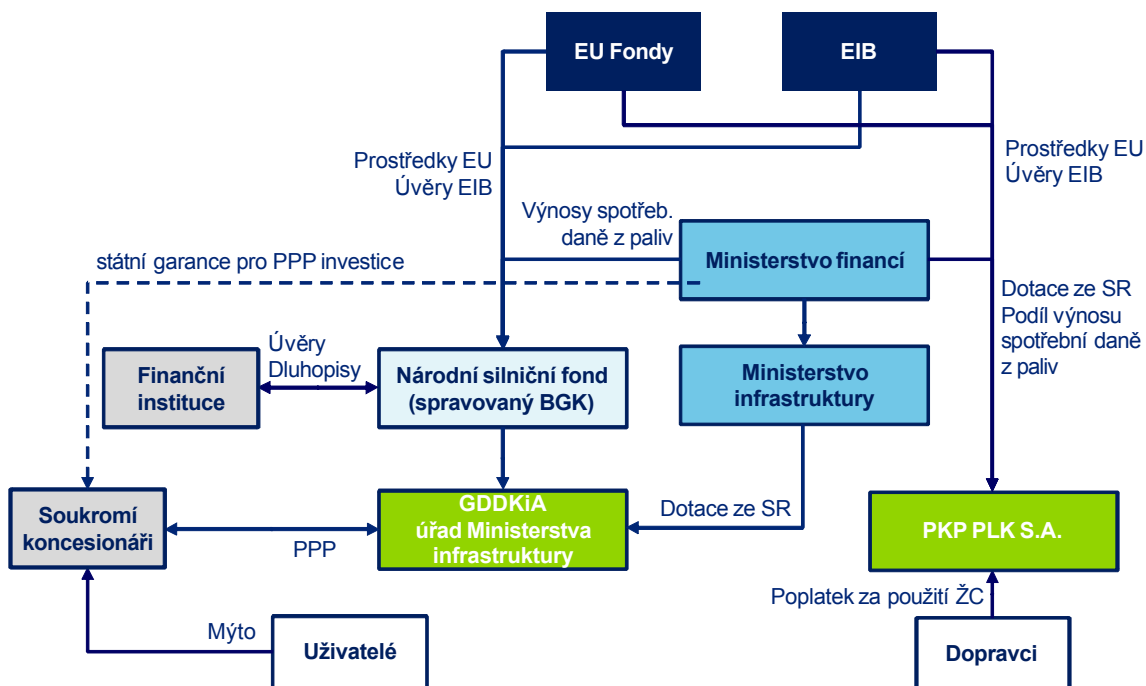
4.3.3 Polsko – shrnutí

SUBJEKTY VE VZTAHU K DOPRAVNÍ INFRASTRUKTUŘE



HLAVNÍ FINANČNÍ TOKY V RÁMCI MODELU FINANCOVÁNÍ DI

Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR



IDENTIFIKOVANÉ SILNÉ A SLABÉ STRÁNKY, PŘÍLEŽITOSTI A OHROŽENÍ MODELU FINANCOVÁNÍ

Silné stránky

- Finanční řízení zdrojů silniční infrastruktury řídí subjekt s odborností v oblasti financí (BGK - který spravuje prostředky Národního silničního fondu).
- Zkušenosti z 3 projektů PPP (300 zprovozněných km).
- Transparentní evidence úvěrů a půjček na financování silniční infrastruktury odděleně od jiných úvěrů státního rozpočtu (v rámci veřejného dluhu Polska jsou však zahrnuty).

Slabé stránky

- Dosud nespuštěn mýtný systém.
- Špatný stav železniční infrastruktury.

Ohrožení

- Nedodržování plánovaných finančních výdajových limitů v budoucím období obdobně jako v minulosti

Příležitosti

- Plánování veřejných výdajů na železniční infrastrukturu v dlouhodobějším horizontu na základě zpracovávaného víceletého programu investic do železnic, jehož součástí bude a) víceletý finanční plán a b) víceletý program údržby železniční infrastruktury ve formě kontraktu mezi polskou vládou a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

4.3.4 Polsko – odkazy

ODKAZY

www.en.mi.gov.pl	Ministerstvo infrastruktury
http://www.pkp.pl	PKP S.A.
http://www.plk-sa.pl	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

4.4 Německo

Klíčové subjekty	Federální Ministerstvo dopravy, stavebnictví a rozvoje měst (BMVBW) SILNIČNÍ DOPRAVA Koncesionáři projektů PPP Ministerstva dopravy spolkových zemí VIFG - Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft - agentura pro financování dopravní infrastruktury Verkehrsausschuss des Bundesrats - dopravní komise federální rady VMK – Verkehrsministerkonferenz - konference ministrů dopravy ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA EBA – Eisenbahn-Bundesamt (Federal Railway Authority) - nezávislý federální úřad pro regulaci železnic v Německu Bundesnetzagentur (Federal Network Agency) – německý regulační úřad pro elektřinu, plyn, telekomunikace, poštovní a železniční trhy Deutsche Bahn Netz AG
-------------------------	---

4.4.1 Německo – silniční infrastruktura

SPECIFIKACE SÍTĚ	
Rozsah a struktura sítě	Dálniční síť zahrnuje 12 044 km.
ORGANIZACE FINANCOVÁNÍ	
Subjekty	Výstavbu, údržbu a provoz federálních silnic a dálnic řídí a financuje federální vláda (BMVBW a VIFG). Ostatní silnice jsou plně v kompetenci jednotlivých spolkových zemí (ministerstev dopravy spolkových zemí). Koordinace dopravní politiky federální vlády a jednotlivých spolkových zemí probíhá na úrovni Dopravní komise federální rady (Verkehrsausschuss des Bundesrats) a konference ministrů dopravy (Verkehrsministerkonferenz – VMK). Setkání a rozhodnutí jsou připravována Konferencí vedoucích odborů dopravy a vedoucích odborů výstavby silnic spolkových zemí. VIFG Financování dopravní infrastruktury je řízeno prostřednictvím VIFG (agentura pro financování dopravní infrastruktury) založené v roce 2004.
Vlastnictví	VIFG je plně vlastněna státem a řízena úředníky federálního Ministerstva dopravy, stavebnictví a rozvoje měst.
Úkoly	VIFG - Financování a finanční řízení výstavby, údržby a provozu dopravní infrastruktury, která je v kompetenci federální vlády, - Příprava a provádění PPP projektů.
Proces plánování investic	Hlavním instrumentem plánování německé dopravní infrastruktury je dlouhodobý plán s přehledem požadavků a potřeb a seznamem plánovaných projektů. Obsahuje seznam investičních projektů zprioritizovaných podle výsledků hodnocení, které zahrnuje analýzu přínosů a nákladů, zhodnocení dopadů na životní prostředí a některá další politická kritéria jako evropská konektivita nebo intermodální integrace. Tento plán se pak stává součástí federální legislativy. Politický proces jeho vzniku je organizován federálním Ministerstvem dopravy, stavebnictví a rozvoje měst.

Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR

Realizace investic	Realizaci výstavby, údržby a provozu federálních silnic a dálnic zajišťují pro federální úroveň spolkové země prostřednictvím svých pověřených orgánů (odborů dopravy spolkových zemí a dalších). Celková zodpovědnost za federální silnice a dálnice je však na federální úrovni, kde zůstává kontrola a vydávání instrukcí, a rovněž suverenity v rozhodování o financích. Investiční prostředky jsou řízeny prostřednictvím VIFG (agentura pro financování dopravní infrastruktury)
ZDROJE FINANCOVÁNÍ	
Přehled zdrojů	Hlavním zdrojem financování federálních silnic a dálnic jsou rozpočty veřejné správy. Dalšími zdroji jsou mýto a prostředky soukromých investorů prostřednictvím PPP projektů.
Financování z veřejných zdrojů	Veřejný rozpočet je plněn z daní, včetně spotřební daně z paliv a DPH z paliv.
Mýtné	Mýtný systém funguje na federálních dálnicích od roku 2005. Mýto platí nákladní automobily o hmotnosti nad 12 tun, sazby se liší podle počtu náprav a emisních limitů. Ačkoliv podle původního záměru byly výnosy z mýtného systému určeny pro investice do rozvoje dálniční sítě, federální vláda se rozhodla pro širší multimodální pojetí a mohou být použity i pro investice do jiné dopravní infrastruktury. Čisté výnosy z mýtného systému jsou převáděny ze státního rozpočtu do VIFG. Průměrná cena mýtného se pohybuje v rozmezí 0,1 až 0,3 EUR za km.
PPP projekty	Financování na principu PPP je třetím zdrojem investic do německé dopravní infrastruktury. Odlišovány jsou 2 modely, označované F a A. F model slouží k zapojení soukromého kapitálu do financování speciálních infrastrukturních prvků, jako jsou mosty a tunely. Náklady na výstavbu, provoz a údržbu jsou kryty přímými platbami uživatelů. Do výše 20 % nákladů na výstavbu může být poskytnut příspěvek ze státního rozpočtu. Aktuálně běží 2 projekty tunelů: Herren tunel v Lubecku (koncese od roku 2005 na 30 let) a Warnowtunnel v Rostocku (koncese od roku 2003 na 50 let). A model je využíván převážně k rozšíření dálnic ze 4 na 6 pruhů. Náklady investorů na výstavbu a provoz jsou pak hrazeny příjmy z mýta zaplaceného nákladními automobily. Vzhledem k odhadované úrovni nákladů, které lze pokrýt příjmy z mýta, jsou příspěvky z federálního rozpočtu na pokrytí nákladů výstavby až ve výši 50 %. V současnosti byly realizovány 4 projekty modelu A, na další 2 probíhají tendry a 7 projektů je ve fázi přípravy.
SPECIFIKA	
Problémy / Omezení / Zajímavosti	Výhodou VIFG je, že je oddělena od účetního systému státu, což jí umožňuje vyšší flexibilitu v transferech mezi jednotlivými investičními aktivitami a přesuny prostředků v rámci času.
Vývoj PPP projektů	Na základě prvních dvou PPP projektů modelu A, považovaných za pilotní, byly upraveny postupy a podmínky pro další projekty modelu A. Ke změnám došlo: • ve zjednodušení posuzovaných kritérií; • ve zvýšení flexibility podmínek, pokud se týče zahrnutí nebo vyloučení provozních služeb; • v možné redukci projektového financování zajišťovaného soukromým sektorem díky potenciálnímu navýšení iniciálního financování ze strany veřejného sektoru nebo možným alternativním konceptům financování; • ve zjednodušení organizačních struktur a byrokratického procesu přípravy a tendrování; • ve zvýšené pozornosti veřejného sektoru inovativním řešením nabízeným uchazeči.

Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR

4.4.2 Německo – železniční infrastruktura

SPECIFIKACE SÍTĚ

Rozsah a struktura sítě Německá železniční síť představuje cca 34.000 km.

ORGANIZACE FINANCOVÁNÍ

Subjekty

O investicích do údržby a provozu železniční infrastruktury je rozhodováno na úrovni federální vlády a společnosti **DB Netz AG**, která má na starosti správu železniční infrastruktury v Německu.

Dozor nad rovným přístupem dopravců na železniční dopravní cestu vykonává od 1. ledna 2006 **Bundesnetzagentur**.

Za technický dozor a licencování železničních společností je zodpovědný nezávislý dozorcí a autorizační orgán Federálního Ministerstva dopravy, stavebnictví a rozvoje měst – **Eisenbahn-Bundesamt (EBA)**.

Vlastnictví

DB Netz AG je součástí holdingu Deutsche Bahn AG, kde spadá pod jednotku DB Mobility Logistics AG.

Úkoly

DB Netz AG

Zajištění dostupnosti a řízení provozu infrastruktury nediskriminačním způsobem při zajištění nejvyšší kvality, které zahrnuje:

- Organizaci provozu ve spolupráci se zákazníky,
- Opravy a údržbu železniční sítě,
- Investice do existujících sítí,
- Budování nových a modernizaci existujících tratí.

Bundesnetzagentur

Úkolem úřadu je zajistit nediskriminační přístup k železniční infrastruktuře. Vykonává tedy dohled na dodržování pravidel týkajících se:

- Tvorby jízdních řádů,
- Přidělování kapacity železniční trati,
- Podmínek užívání železniční trati,
- Výše sazeb a pravidla pro sazby,
- Přístupu k servisním zařízením.

EBA

Hlavními úkoly tohoto úřadu jsou:

- Technický dozor,
- Vydávání a odebrání provozní licence,
- Drážní inspekce a další.

Procesy plánování investic

Federální vláda financuje stavební náklady projektů zařazených v dlouhodobém plánu rozvoje infrastruktury. Realizace projektů jde za DB Netz AG.

Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR

ZDROJE FINANCOVÁNÍ

Přehled zdrojů financování

Zdroji financování železniční infrastruktury jsou poplatky vybrané za použití železniční cesty, subvence z federálního rozpočtu a bezúročné půjčky ze státního rozpočtu.

Podíl nákladů železniční infrastruktury, které nejsou pokryty poplatky za použití a jsou DB Netz AG subvencovány z federálního rozpočtu dosahuje 45% (2005).

Financování z rozpočtů veřejné správy

Vzhledem k tomu, že významná část zdrojů financování infrastruktury pochází od vlád jednotlivých zemí, které subvencují nakupované služby regionálních dopravců (a tudíž i poplatky za užívání železniční cesty), vynutily si DB „smlouvy o zajištění infrastruktury“ se spolkovými zeměmi. Ty by měly eliminovat tzv. „utopené investice“ do železniční infrastruktury trati, které by se spolkové země rozhodly nesubvencovat a služby na nich neobjednávat.

Poplatky za použití železniční cesty

Poplatky za použití železniční cesty sestávají ze tří částí: základní poplatek, produktový koeficient a speciální koeficient. Produktový koeficient snižuje nebo zvyšuje základní poplatek podle kvality a vytíženosti konkrétní trati, speciální koeficient je uplatňován např. pro parní vlaky.

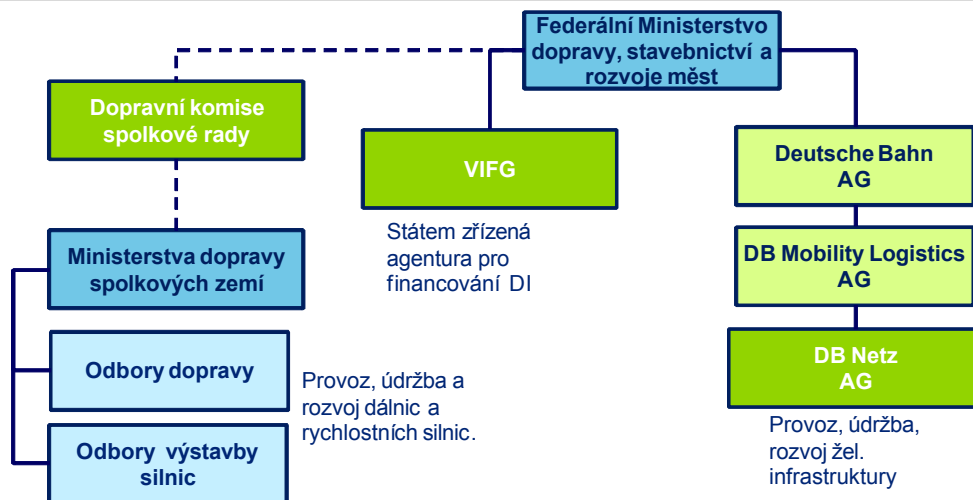
SPECIFIKA

Propojení operátora dopravní cesty a dopravních služeb

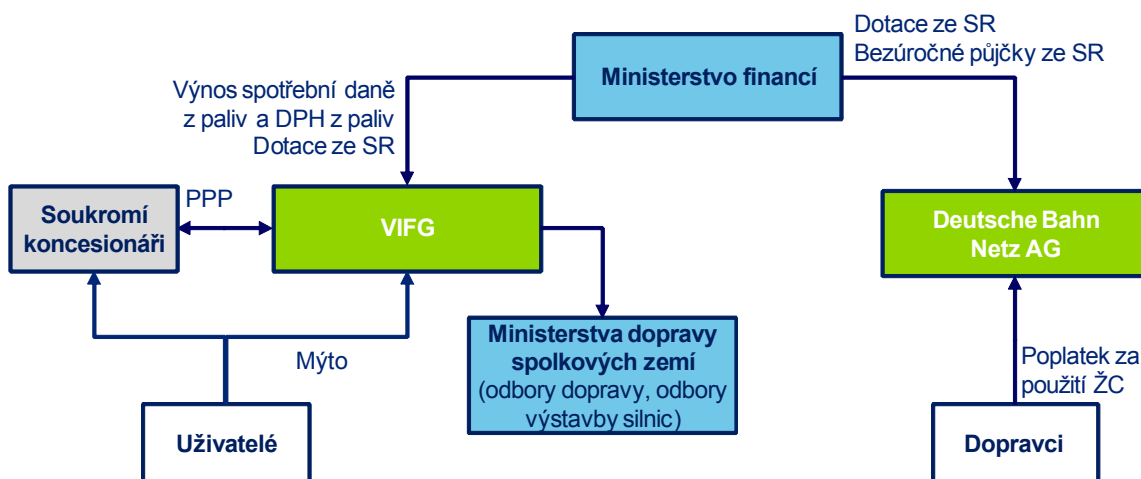
Silné kritice je podrobena vertikální propojení provozovatele železniční infrastruktury a provozovatelů dopravy v rámci holdingu Deutsche Bahn. Vzniká tak potenciál diskriminace u investičních rozhodnutí, ze kterých by měly prospěch firmy Deutsche Bahn AG provozující osobní nebo nákladní dopravu.

4.4.3 Německo – shrnutí

SUBJEKTY VE VZTAHU K DOPRAVNÍ INFRASTRUKTUŘE



HLAVNÍ FINANČNÍ TOKY V RÁMCI MODELU FINANCOVÁNÍ DI



IDENTIFIKOVANÉ SILNÉ A SLABÉ STRÁNKY, PŘÍLEŽITOSTI A OHROŽENÍ MODELU FINANCOVÁNÍ

Silné stránky

- Dlouhodobý plán rozvoje dopravní infrastruktury se seznamem investičních projektů, po schválení se stává součástí federální legislativy.
- V rámci VIFG je rozvíjena kompetence pro řízení PPP projektů silniční infrastruktury.

Ohrožení

- Soudní proces vedený u Evropského soudního dvora iniciovaný Evropskou komisí, ve kterém je zkoumána slučitelnost holdingové struktury DB s právem EU.

4.4.4 Německo – odkazy

ODKAZY

www.bmvbs.de	Federální Ministerstvo dopravy, stavebnictví a rozvoje měst (BMVBW)
www.vifg.de	VIFG
www.dbnetz.de	DB Netz AG

4.5 Chorvatsko

Klíčové subjekty	Ministerstvo dopravy, infrastruktury a moří
	SILNIČNÍ DOPRAVA Hrvatske Autoceste (HAC) Autocesta Rijeka-Zagreb (ARZ) Autocesta Zagreb-Macelj (AZM) Bina Istra ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA Hrvatske železnice (HŽ)

4.5.1 Chorvatsko – silniční infrastruktura

SPECIFIKACE SÍTĚ

Rozsah a struktura sítě

V zemi bylo k 31. 12. 2009 celkem 1241 km dálnic a rychlostních silnic, od roku 2006 jsou všechny zpoplatněné.

- Hrvatske autoceste spravují dálnice A1, A3, A4, A5, A10, A11, A12 a A13.
- Bina Istra spravuje dálnice A8 a A9 na Istrii.
- Společnost Autocesta Rijeka - Záhřeb spravuje dálnice A6, A7 a Krčki most.
- Společnost Autocesta Záhřeb - Macelj spravuje dálnici A2.



ORGANIZACE FINANCOVÁNÍ

Subjekty

HAC: Společnost byla založena a započala svoji činnost v roce 2001. Její působnost zahrnuje všechny silnice v Chorvatsku kromě těch, které jsou provozovány koncesionáři.

AZM: Koncese byla udělena 06/2003 na 28 let.

Bina Istra: Koncese byla udělena 09/1995 na 32 let.

ARZ: Společnost byla založena státem v roce 1997 a udělena koncese na 28 let.

Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR

Vlastnictví	HAC: 100% vlastnictví státem AZM: Stát a Pyhrn Concession Holding (Strabag) Bina Istra: Bouygues a Hrvatske autoceste ARZ: 100% vlastnictví státem																																										
Úkoly	HAC: Kompletní služby související s plánováním, investicemi, údržbou a provozem silniční sítě v Chorvatsku (vyjma koncesních), zejména však: • Návrh a zajištění umístění, stavebních povolení a kolaudačních rozhodnutí • Výkup pozemků • Provoz a údržba • Příprava pro udělování koncesí • Organizace mýtného systému • Zajištění financování pro výstavbu a provoz Koncesionáři AZM, ARZ a Bina Istra se starají o výstavbu, financování, provoz a údržbu svých úseků (viz níže), na kterých vybírají mýtné. Výše mýtného se stanovuje dle pravidel koncesní smlouvy.																																										
Proces plánování investic	Dlouhodobý plán je v podobě Strategie rozvoje dopravy (Strategie rozvoje silnic) schválené parlamentem. Střednědobý plán je v podobě čtyřletých programů výstavby a údržby, které schvaluje vláda a návrh podává ministerstvo dopravy. Roční plán si sestavují jednotlivé společnosti samy.																																										
Rozsah investic	V roce 2009 byly investice placeny z mýtného, úvěrů a v případě HAC také z palivové daně. Celkem na nové úseky bylo za rok 2009 vynaloženo EUR 680 miliónů, na stávající úseky EUR 78 miliónů. Plánované investice na rok 2010 do výstavby nových úseků EUR 339 miliónů a do stávajících úseků EUR 81 miliónů. Graf: Celkové investice 2004-2009 v mil. EUR <table border="1"><caption>Celkové investice 2004-2009 v mil. EUR</caption><thead><tr><th>Rok</th><th>HAC</th><th>ARZ</th><th>Bina Istra</th><th>AZM</th><th>Celkem</th></tr></thead><tbody><tr><td>2004</td><td>650</td><td>80</td><td>50</td><td>50</td><td>800</td></tr><tr><td>2005</td><td>480</td><td>20</td><td>50</td><td>150</td><td>680</td></tr><tr><td>2006</td><td>400</td><td>100</td><td>50</td><td>100</td><td>650</td></tr><tr><td>2007</td><td>520</td><td>230</td><td>20</td><td>20</td><td>790</td></tr><tr><td>2008</td><td>560</td><td>190</td><td>20</td><td>20</td><td>770</td></tr><tr><td>2009</td><td>480</td><td>180</td><td>100</td><td>20</td><td>780</td></tr></tbody></table> Dle Strategie rozvoje dopravy přijaté vládou v roce 1999 by se měla dálniční síť rozrůst na 1365km a následně o dalších 154km na celkových 1519km. V roce 1999 byly vládou přijaty 3 střednědobé plány na léta 2001 až 2004, 2005 až 2008 a 2009 až 2012. Investování v poslední fázi bylo negativně ovlivněno finanční krizí a recesí. Díky omezené možnosti získání finančních zdrojů byly aktivity zaměřeny na dokončení již započatých investic.	Rok	HAC	ARZ	Bina Istra	AZM	Celkem	2004	650	80	50	50	800	2005	480	20	50	150	680	2006	400	100	50	100	650	2007	520	230	20	20	790	2008	560	190	20	20	770	2009	480	180	100	20	780
Rok	HAC	ARZ	Bina Istra	AZM	Celkem																																						
2004	650	80	50	50	800																																						
2005	480	20	50	150	680																																						
2006	400	100	50	100	650																																						
2007	520	230	20	20	790																																						
2008	560	190	20	20	770																																						
2009	480	180	100	20	780																																						

Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR

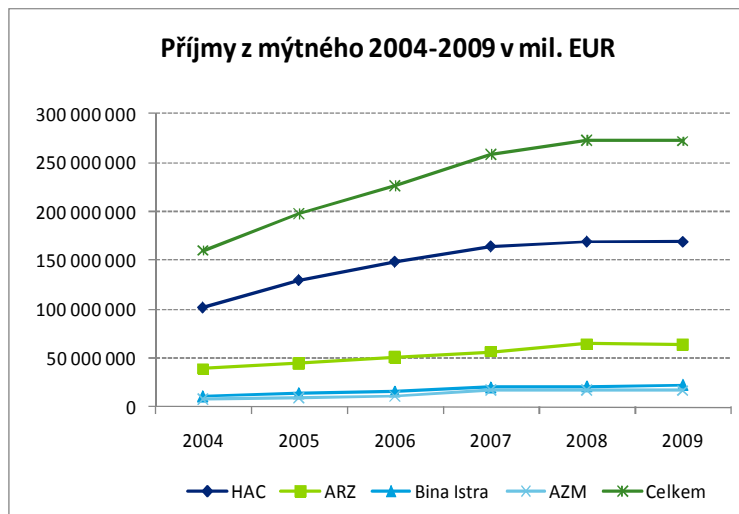
ZDROJE FINANCOVÁNÍ

Přehled zdrojů

V roce 2009 byly investice placeny z mýtného, úvěrů a v případě HAC také z palivové daně.

Mýtné

Vybíráno buď při vjezdu na dálnici, nebo v případě dálnice s mnoha vjezdy je vydána karta a platí se na výjezdu. V roce 2009 ARZ ani Bina Istra poplatky nezměnili, AZM je zvýšila na základě koncesní smlouvy o 5%.



Další zdroje financování

V Chorvatsku působí aktivně EIB – půjčuje jak veřejným, tak soukromým subjektům. Dopravní infrastrukturu financuje taktéž EBRD.

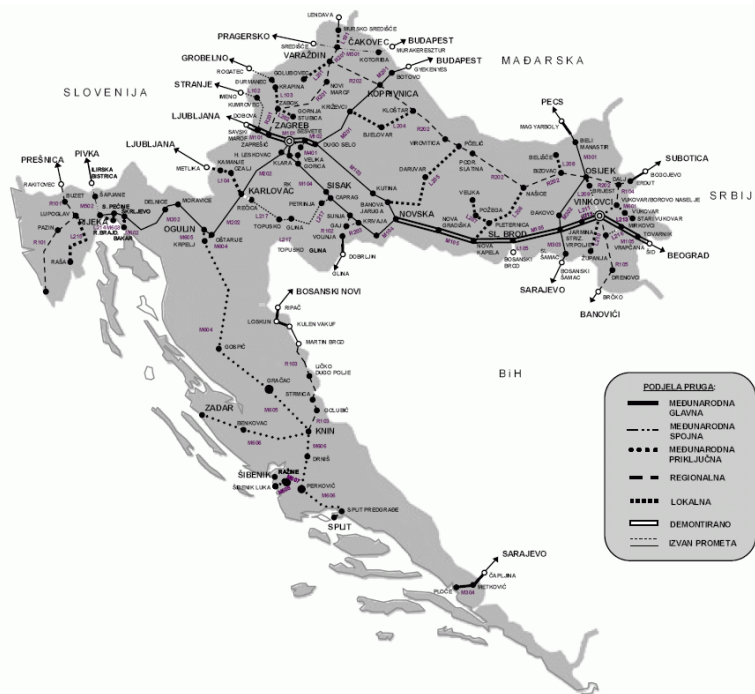
Světová banka – v současné době je zapojena v 15 projektech s celkovou hodnotou okolo USD 1,1mld.

Fondy EU – využito předvstupních programů Phare, ISPA a IPA.

4.5.2 Chorvatsko – železniční infrastruktura

SPECIFIKACE SÍTĚ

Rozsah a struktura sítě Chorvatská železniční síť je v celkové délce 2 974 km.



Na území se nachází 3 panevropské koridory tvořící páteřní železniční síť.

ORGANIZACE FINANCOVÁNÍ

Subjekty

Hrvatske Železnice (HŽ) - založeny státem v roce 1991.

Vlastnictví

100% vlastněné státem.

Úkoly

Kompletní služby související s železniční infrastrukturou včetně přepravy osob i nákladu, zahrnující zejména:

- Management železniční infrastruktury;
- Organizace a regulace železniční dopravy;
- Výstavba, rekonstrukce, údržba a modernizace infrastruktury;
- Převážní služby;
- Skladové služby;
- Pronájem vozidel pro výstavbu a modernizaci železniční infrastruktury.

Procesy plánování investic

Plán výstavby nové železniční infrastruktury a úpravy stávající je uveden v Národním programu pro železniční infrastrukturu. Investice navrhuje vláda, schvaluje parlament, investiční plán je na období 5 let a stanovuje nejdůležitější otázky výstavby, modernizace a údržby žel. infrastruktury, včetně druhů a velikosti finančních zdrojů, které budou použity. Na jeho základě HŽ stanoví svůj roční rozpočet, který musí být součástí státního rozpočtu.

Rozsah investic

Síť vyžaduje rozsáhlou modernizaci. Dle Investičního plánu pro železniční infrastrukturu se v budoucnosti plánují investice do modernizace železnic v celkové výši EUR 2,4 miliardy.

Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR

ZDROJE FINANCOVÁNÍ

Přehled zdrojů financování

Dle zákona jsou příjmy HŽ následující:

- Poplatky za užití infrastruktury (za přepravu, pronájem atd.);
- Daň z pohonných hmot;
- Dotace ze státního rozpočtu na modernizaci a výstavbu železniční infrastruktury;
- Dotace ze státního, regionálního či místního rozpočtu v případě speciálního veřejného zájmu v železniční dopravě;
- Investice domácích a zahraničních právnických osob;
- Koncesní poplatky a jiné zdroje.

Další možnosti financování

EU fondy – čerpání z předvstupních programů, čerpání ve výši EUR 350 miliónů ročně.

Úvěr od EIB – financuje modernizaci železniční sítě v Chorvatsku.

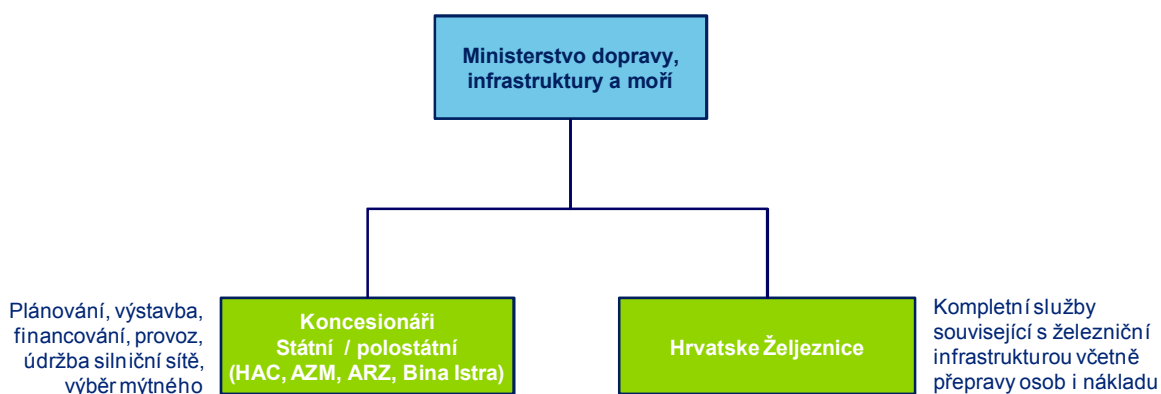
Při financování je využíváno úvěrů EBRD a Světová banky.

Privatizace

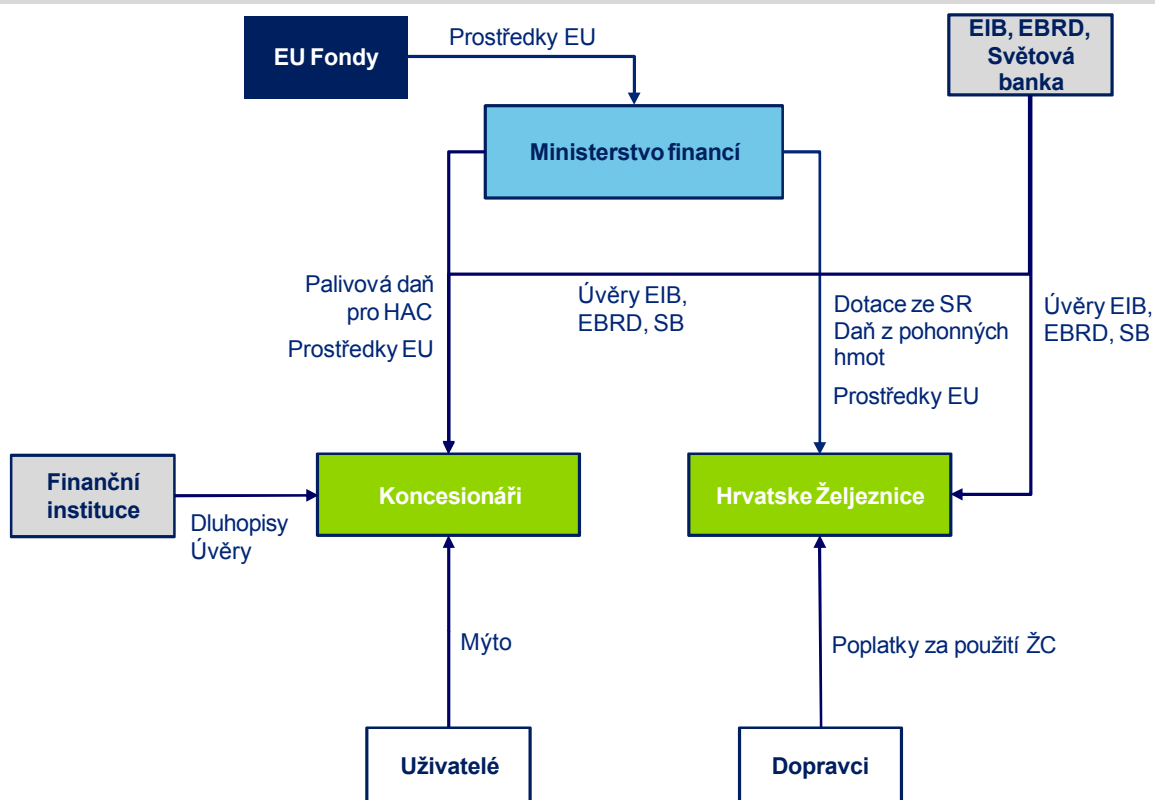
Je uvažováno o rozsáhlé privatizaci. Dle privatizační strategie budou privatizovány 3 společnosti zajišťující stravování, údržbu a ochranu budov v souvislosti s provozem chorvatských železnic. (Željezničko ugoštelstvo d.o.o., RVR d.o.o., PZZ Inženjering d.o.o.). Dále se uvažuje o privatizaci dalších 7 společností z celkového počtu 16. Zda-li bude privatizace organizována přímo HŽ nebo půjde přes HFP (Hrvatski fond za privatizaciju), bude teprve předmětem rozhodnutí chorvatské vlády. Následně se bude privatizovat i osobní a nákladní doprava.

4.5.3 Chorvatsko – shrnutí

SUBJEKTY VE VZTAHU K DOPRAVNÍ INFRASTRUKTUŘE



HLAVNÍ FINANČNÍ TOKY V RÁMCI MODELU FINANCOVÁNÍ DI



IDENTIFIKOVANÉ SILNÉ A SLABÉ STRÁNKY, PŘÍLEŽITOSTI A OHROŽENÍ MODELU FINANCOVÁNÍ

Silné stránky

- Funkční systém výstavby, údržby a provozu doplněn o privátní koncesionáře zodpovědné za ucelené úseky komunikací.
- Využití efektů koncesních smluv, zejména přenos rizika dostatečné a kvalitní údržby.
- Využití dostupných a levných zdrojů od EIB, EBRD a WB.

Slabé stránky

- Rozsáhlá podinvestovanost železniční sítě vyžadující obnovovací investice.
- Silný vliv sezónnosti na výběr mýtného, špička v letních měsících.
- Zaměření výhradně na úvěrové financování.

Příležitosti

- Využití výhod dluhopisového financování se státními garancemi.

4.5.4 Chorvatsko – odkazy

ODKAZY

www.mmpi.hr	Ministerstvo pro dopravu, infrastrukturu a moře
www.hac.hr	Hrvatske Autoceste (HAC)
www.arz.hr	Autocesta Rijeka-Zagreb (ARZ)
www.azm.hr	Autocesta Zagreb-Macelj (AZM)
www.bina-istra.hr	Bina Istra
www.hznet.hr	Hrvatske željeznice (HŽ)

4.6 Itálie

Klíčové subjekty	Ministerstvo infrastruktury a dopravy SILNIČNÍ DOPRAVA Státní regulátor – ANAS Dálnice - 25 Koncesionářů, největší Atlantia (61% komunikací) Národní silnice - jediný koncesionář ANAS ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA Státní železniční holding - Ferrovie dello Stato Group - Provozovatel osobní dopravy - Trenitalia - Správce infrastruktury - Rete Ferroviaria Italiana (RFI) - Správce vybraných velkých žel. stanic – Grandistazioni Koncesionáři lokálních sítí.
-------------------------	---

4.6.1 Itálie – silniční infrastruktura

SPECIFIKACE SÍTĚ

Rozsah a struktura sítě

- 6.500 km dálniční sítě
- 21.500 km národních komunikací, centrálně provozovaných ANAS, z toho 1 200 km 4 pruhových komunikací.
- 15 000 km národních komunikací provozovaných regiony
- Zbytek sítě je provozován regiony a místními samosprávami

Dálniční síť:



ORGANIZACE FINANCOVÁNÍ

Subjekty

Systém je provozován 25 koncesionáři (většinou privátně vlastněných, výjimečně spolu-vlastněných veřejnými subjekty), kteří jsou zodpovědní za budování, údržbu, provoz, výběr mýtného a financování daných úseků. Původně veřejně vlastnění koncesionáři byli postupně na konci 90 let privatizováni.

10 největších koncesionářů dle kritéria obratu: Atlantia, Brennero, Brescia – Padova, Serravalle, SATAP, SITAF, ATIVA, Autovie Venete, SALT, Centropadane.

Největším koncesionářem je skupina Autostrade / Atlantia provozující 61% dálniční infrastruktury (67% dopravy) s koncesní smlouvou do roku 2038. Druhým největším koncesionářem je skupina Gavio, která provozuje 20% dálniční infrastruktury, zbytek je provozován drobnými koncesionáři. Většina stávajících koncesí je na dobu 6 až 30 let a u drtivé většiny končí smluvní období mezi lety 2020 a 2038.

Systém nezpлатněných národních komunikací je provozován koncesionářem - společností ANAS, 100% vlastněnou italským státem, koncese je platná do roku 2030.

Regulátorem dálniční sítě a kontrolorem nad koncesionáři je státem vlastněná společnost ANAS, která také realizuje většinu výběrových řízení na investice, dohlíží nad cenotvorbou mýtného.

Regulace dálniční sítě

Od roku 1992, respektive po aktualizaci z roku 2007 je platný systém regulace koncesionářů, který stanovuje podmínky pro investování a provoz daných dálničních úseků a stanovení maximálních cenových stropů mýtného.

Stanovený výpočtový mechanismus zohledňuje veškeré peněžní toky, které daný koncesionář svým provozem a údržbou realizuje, dále zohledňuje veškeré schválené investice v daném období a promítá je do požadované výše ceny uživatelům - mýtného.

Komerční riziko poptávky je neseno koncesionáři, to je však minimalizováno dobrou znalostí intenzity dopravy, omezenými možnostmi objížděných komunikací, dlouholetými zkušenostmi koncesionářů a přiměřeně se rozvíjející investiční činnosti, která mimo jiné odráží sociálně únosný růst mýtného. Investiční politika a rozšiřování dálniční sítě je dána vzájemnou interakcí mezi koncesionáři, regulátorem a ministerstvem.

Realizované investice se promítají do ceny mýtného na všech úsecích v kompetenci daného koncesionáře, ne do ceny mýtného pouze na daném úseku.

ZDROJE FINANCOVÁNÍ

Přehled zdrojů dálniční sítě

Příjmy od uživatelů, tj. příjmy z mýtného a ostatních doplňkových služeb poskytovaných jednotlivými koncesionáři, vlastní zdroje koncesionářů a dluhové financování.

**Ukázka hospodaření
koncesionáře a
financování investic
ATLANTIA**

Hospodaření:

- Stabilní roční výnos:
 - 2008 - EUR 3,5 miliardy
 - 2009 - EUR 3,6 miliardy

Z toho:

- 82% mýtné
- 18% ostatní příjmy (doplňkové služby odpočívadel, servisních stanic, zahraničních projektů, finanční).

Roční zisk cca 20%, mírný pokles v letech 2008/9 (nižší intenzita dopravy v období recese ekonomiky)

Výše ročních investic (dána dlouhodobými plány):

- 2008 - EUR 1,14 miliardy
- 2009 - EUR 1,31 miliardy
- 2010 - EUR 1,50 miliardy (plán)
- 2011 – 2020 průměrně cca EUR 1,25 miliardy ročně

Investice zahrnují několik větších investic do infrastruktury, pravidelné údržby, obnova středisek správy dálnic a zahraničních akvizic.

Využití externího financování (celkový dluh cca EUR 12 miliard):

- Dlouhodobé dluhopisy (64%);
- Bankovní úvěry (16%);
- Úvěry od EIB (12%);
- Úvěry od ANAS (8%).

Parametry externího financování:

- průměrná splatnost externích zdrojů 7 let (v rozmezí 5 – 29 let);
- 82% zdrojů zajištěno fixním úrokem;
- Průměrné náklady 5%;
- Credit rating: Moody's: A3/stable, S&P: A-/stable, Fitch: A-/stable.

Disponibilní zdroje tvoří otevřené linky vůči bankám, zisk a depozita v celkové výši EUR 4,6bn (konec roku 2009). Z tohoto důvodu nedochází v roce 2010 k žádnému novému zadlužování, veškeré investice realizovány z vlastních zdrojů. Pro rok 2010 byl vypočten nárůst mýtného o 2,4%.

**Financování národní
sítě**

Financování je kompletně zajištěné ze státního rozpočtu a částečně z regionálních rozpočtů.

Financování je realizováno na základě koncesní smlouvy mezi státem a společnostmi ANAS, tvořeno následujícími platbami:

- Poplatkem za dostupnost – pokrývající údržbu a provoz, jehož výše je však v čase nestabilní a nedostačující, zároveň existuje pouze velmi omezená míra závislosti mezi „dostupností“, kvalitou a státem placeným poplatkem. Roční výše se pohybuje mezi 300 – 450 milióny EUR).
- Příspěvkem na investice (jeho roční výše v rozmezí EUR 100 miliónů až EUR 1,12 miliardy).
- Třetí platba je novinkou od roku 2007, která dává za povinnost koncesionářům dálniční síť platit ANASu definovaný fixní poplatek za km z vybraného mýtného.

Výše prvních dvou složek je přímo závislá na možnostech státního rozpočtu a politické vůli. Tento fakt má negativní vliv na nesystematické plánování, velkou rozestavěnost, špatnou kvalitu, více nákladům daným časem, ale také změnám v zadání apod.

Dlouhodobým cílem odborníků a ANASu je alespoň u části národní sítě změnit tento systém na kombinaci stínového mýta (placeného státem) a přímého mýta (placeného uživateli).

SPECIFIKA

Veřejný dluh

Systém financování národní sítě prostřednictvím ANASu je Eurostatem považováno za veřejný dluh. Systém financování koncesionářů dálniční sítě je mimobilanční.

Pozice koncesionářů

Cílem regulace v 90 letech bylo maximalizovat prodejní cenu při privatizaci koncesionářů, bylo tak odhlíženo od systémové funkčnosti a ekonomiky následného dlouholetého provozu. Akcionáři koncesionářů tak realizují tučné dividendy, které jsou placeny uživateli dálniční sítě. Existuje jen velmi omezená regulace stávajících provozně / údržbových nákladových složek koncesionářů, které jsou mnohdy dány „uměle“ stanovenými údaji před privatizací od které se nyní indexace plateb odvíjejí. Privatizace koncesních společností byla provedena příliš rychle, výchozí parametry smluvních vztahů, které se nyní indexují, jsou rozporovány jako neodpovídající tržním podmínkám.

Příliš velký vliv koncesionáře na investiční politiku, regulátor je pouze v minoritní úloze. Plánování investic je úkolem každého koncesionáře, úloha regulátora je pouze u revize parametrů dílčích projektů a vlivu na výši mýtného. Existují tendence koncesionářů realizovat veškeré investice prostřednictvím zvýšené ceny mýtného, avšak například investice snižující provozní náklady by měly být samofinancovatelné, což se bohužel neděje a tím dochází ke stálému tlaku na růst cen mýtného.

Výpočet stanovující výši mýtného je rozporován jako neobjektivní, teprve od roku 2007 existuje možnost zohlednění reálné ceny investice do výpočtu mýtného, dříve byl výpočet založen pouze na očekávané hodnotě investice. Zároveň v momentu splacení externích dluhů započtených do výpočtového mechanismu mýtného dochází ve výpočtu k odpovídajícímu snížení ceny mýtného.

Dlouhodobě se diskutuje o potřebné změně úlohy společnosti ANAS, která ve své trojroli reguluje dálniční síť, realizuje výběrová řízení na investice, ale zároveň je také koncesionářem národní sítě. Hlavním cílem ANASu je totiž generovat dostatečný počet finančních prostředků do státního rozpočtu.

Zajímavosti

Hlavní koncesionář Atlantia provozující dálniční síť je prostřednictvím svých dceřiných společností, případně dalších partnerů aktivní i v zahraničí:

- Rakousko – od roku 2004 jako subdodavatel se podílí na provozu mýtného systému pro nákladní dopravu na úseku 2 000 km;
- Polsko – od roku 1997 jako koncesionář provozuje 61 km úsek zpoplatněné dálnice A4 Krakov – Katowice;
- Chile – od roku 2003 jako koncesionář provozuje 43 km úsek zpoplatněné dálnice Costanera Norte;
- USA – od roku 1995 jako koncesionář provozuje 15 km úsek zpoplatněné dálnice spojující mezinárodní letiště ve Washingtonu a Lessburgem;
- Velká Británie – od roku 1992 jako koncesionář provozuje zpoplatněnou část dálnice M6 v okolí Birminghamu.

Poznámka: některé podíly v daných dceřiných společnostech byly již prodány.

Finanční krize způsobila snížení intenzit osobní dopravy o cca 5%, od poloviny roku 2009 dochází k zastavení klesajícího trendu a naopak růstu o cca 1,9%. U nákladní dopravy došlo například v roce 2009 ke snížení počtu ujetých mýto/km o cca 7 % (HDP v Itálii kleslo o 5% a stavební produkce klesla o 17 %).

4.6.2 Itálie – železniční infrastruktura

SPECIFIKACE SÍTĚ

Rozsah a struktura sítě Národní síť tvořena 20 000 km tratí. Z toho je 60 % tratí jednokolejných, 40% tratí dvou a více kolejných, které jsou všechny elektrifikovány. Z jednokolejných tratí je elektrifikováno pouze 50% tratí.

ORGANIZACE FINANCOVÁNÍ

Subjekty Údržba a provoz železničního svršku i celé sítě je stále plně pod kontrolou státu, respektive společnosti RFI, která pronajímá dopravní sloty provozovatelům služby. Cena je regulována státem a je hluboko pod úrovní reálných nákladů RFI.

Provozování osobní dopravy je plně pod kontrolou společnosti Trenitalia, která má monopol v dálkové i regionální dopravě.

ZDROJE FINANCOVÁNÍ

Přehled zdrojů financování Drtivá většina plateb a veškeré investice realizované v oblasti železniční infrastruktury jsou přímo realizované státním rozpočtem.

Finanční zdroje jsou převedeny ze státního rozpočtu na RFI a posléze utraceny. V posledních 20 letech bylo tímto způsobem investováno na EUR 24 miliard.

Vysokorychlostní železnice

Od 90 let buduje italská vláda ambiciózní projekt vysokorychlostního železničního spojení na linkách Turín – Milán – Řím – Salerno a Milán – Benátky. Roční vládní investiční příspěvek na realizaci tvoří 70% veškerých veřejných výdajů, které do oblasti železnic ročně plynou.

SPECIFIKA

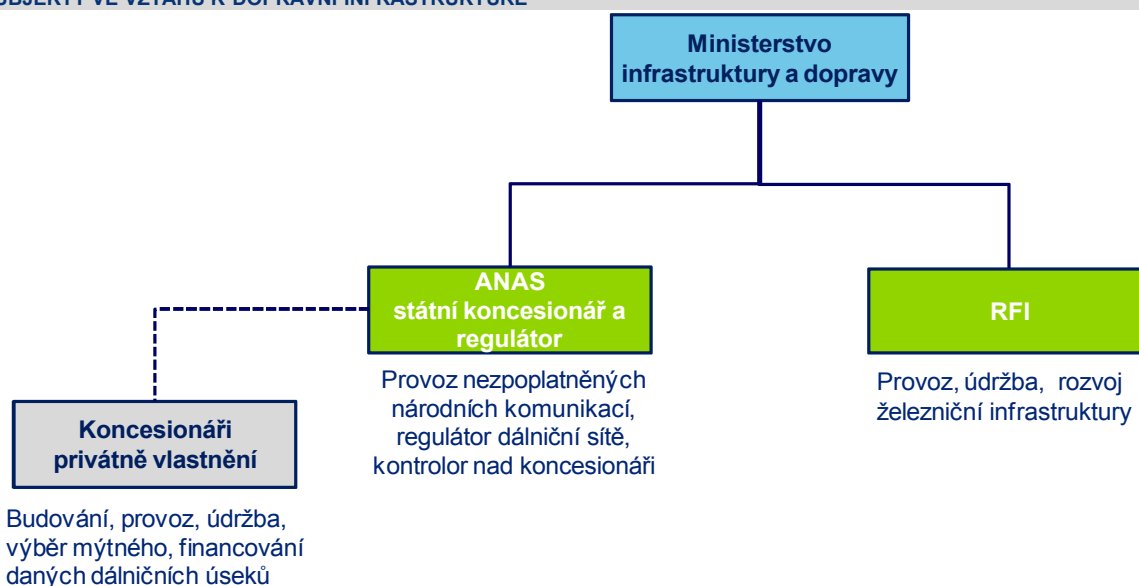
Komplikovaný systém financování

Celý systém oběhu peněžních toků je dosti komplikovaný, dochází pouze k transferům mezi státem ovládanými subjekty, jejichž motivace k efektivitě a úsporám je minimální.

Chybějící konkurence u poskytování služby v osobní dopravě. Privátní sektor je připraven vstoupit na trh a nabízet své služby, bohužel ve všech výběrových řízeních uspěla pouze Trenitalia, případně společnosti s ní spojené.

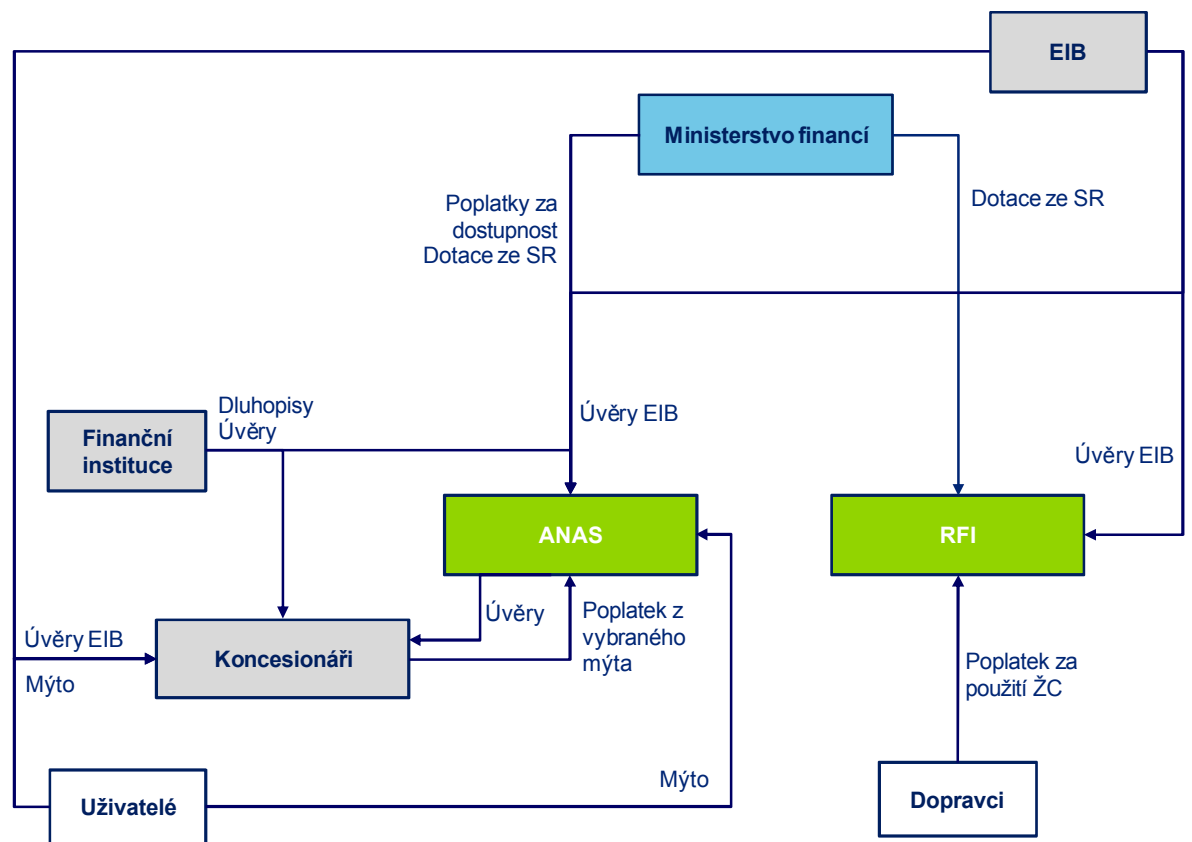
4.6.3 Itálie – shrnutí

SUBJEKTY VE VZTAHU K DOPRAVNÍ INFRASTRUKTUŘE



Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR

HLAVNÍ FINANČNÍ TOKY V RÁMCI MODELU FINANCOVÁNÍ DI



IDENTIFIKOVANÉ SILNÉ A SLABÉ STRÁNKY A OHROŽENÍ MODELU FINANCOVÁNÍ

Silné stránky

- U silničního modelu jde o smluvní zajištění údržby a provozu, ale zejména dlouhodobé garance kvality.
- Relativně konkurenční prostředí mezi koncesionáři, po ukončení některého ze stávajících smluvních vztahů dochází k soutěži koncesionářů.

Slabé stránky

- Vysoká cena mýtného reflektující historické ceny nákupu koncese.
- Vysoká závislost železniční infrastruktury na státním rozpočtu (nestabilní zdroje).
- Stále monopolní situace v oblasti osobní dopravy, konzervující počet provozovatelů hradící poplatky za využití dopravní cesty.

Ohrožení

- Sřet zájmů u společnosti ANAS, která působí současně ve třech rolích: a) plánovací / regulační, b) realizátor výběrových řízení na investice, c) koncesionář národní sítě. Hlavním cílem ANASu je totiž generovat dostatečný počet finančních prostředků do státního rozpočtu.
- Riziko poptávky, nesené koncesionáři, může při výraznějším snížení dopravy vést k ohrožení celého systému DI.

4.6.4 Itálie – odkazy

ODKAZY

www.mit.gov.it	Ministerstvo infrastruktury a dopravy
www.tesaro.it	Ministerstvo ekonomiky a financí
www.stradeanas.it	ANAS
www.atlantia.it	Atlantia
www.ferroviedellostato.it	Ferrovie dello Stato
www.trenitalia.com	Trenitalia
www.rfi.it	Rete Ferroviaria Italiana
www.grandistazioni.it	Grandistazioni
www.aiscat.it	Asociace italských dálničních koncesionářů
www.asecap.org	Evropská asociace evropských provozovatelů mýtných systémů

4.7 Přehled vybraných parametrů systémů financování

Následující tabulky ukazují vybrané parametry systému financování národní silniční a železniční infrastruktury v analyzovaných zemích a srovnání se současným stavem v ČR.

4.7.1 Organizační nastavení

	Rakousko	Slovensko	Polsko	Německo	Chorvatsko	Itálie	ČR
Charakteristika modelu	Segmentově členěný	Segmentově členěný	Segmentově členěný	Segmentově členěný s centralizovaným plánováním zdrojů napříč segmenty	Segmentově členěný	Segmentově členěný	Segmentově členěný s centralizovaným plánováním zdrojů napříč segmenty
Plánování a řízení finančních zdrojů v sektoru silnic	Delegováno na státního koncesionáře (ASFINAG)	Centralizováno (MDVRR, MF), s částečnou autonomií NDS	Delegováno (BGK, která spravuje prostředky Národního silničního fondu)	Centralizováno (BMVBS a VIFG)	Delegováno na státního koncesionáře (HAC)	Delegováno na státního koncesionáře (ANAS)	Centralizováno , řízení fin. zdrojů (vč. úvěrů a splátek) zajišťuje MF, krátkodobé rozpočtování a administraci SFDI
Zajištění provozu a rozvoje v sektoru silnic	Delegováno na státního koncesionáře (ASFINAG)	Delegováno na 2 subjekty (dálnice NDS, silnice I. třídy SSC)	Delegováno (GDDKiA)	Delegováno na úřady spolkových zemí	Delegováno na státního koncesionáře (HAC), jeho prostřednictvím i na soukromé koncesionáře	Delegováno na státního koncesionáře (ANAS), jeho prostřednictvím i na soukromé koncesionáře	Delegováno (ŘSD)
Plánování a řízení finančních zdrojů v sektoru železnic	Delegováno (ÖBB), v limitech dlouhodobého schváleného plánu stát. dotací	Centralizováno (MF, MDVRR)	Centralizováno (MF, MI)	Delegováno (DB)	Centralizováno (MF, MDIM)	Centralizováno (MEF, MID)	Centralizováno , řízení fin. zdrojů (vč. úvěrů a splátek) zajišťuje MF, krátkodobé rozpočtování a administraci SFDI
Zajištění provozu a rozvoje v sektoru železnic	Delegováno (ÖBB)	Delegováno (ŽSR)	Delegováno (PKP)	Delegováno (DB Netz AG)	Delegováno (HŽ)	Delegováno (RFI)	Delegováno (SŽDC)
Míra využití outsourcingu (zapojení nestátních koncesionářů) ¹⁷	Nízká (1 PPP projekt, menší PPP projekty v oblasti např. technologií - Climate Tunnel)	Nízká , (1 PPP projekt)	Nízká rozvíjí se (3 projekty)	Střední , rozvíjí se (8 projektů v realizaci, 7 projektů v přípravě)	Střední (2 nestátní koncesionáři)	Vysoká (25 koncesionářů)	Zádná

¹⁷ Ve všech analyzovaných zemích je využíváno outsourcingu pouze v sektoru silniční dopravy.

Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR

4.7.2 Národní silniční infrastruktura – rozsah a využívané zdroje financování

	Rakousko	Slovensko	Polsko	Německo	Chorvatsko	Itálie	ČR
Rozsah, spadající pod národní úroveň řízení	D, R	D, R, I.tř.	D, R, I.tř.	D, R	D, R	D, R, I.tř.	D, R, I.tř.
Rozsah silniční sítě (km)	2 178 (D)	391 (D) + 180 (R)	18 520 (D+R+I.tř.)	12 550 (D)	1 241 (D+R)	6 500 (D)	1 165 (D+R)
Plánovaný rozvoj (km)	200 (D)	518 (D)	1 737 (D+R)	1 900 (D)	278 (D)	1 100 (D)	1 007 (D+R)
Plánované rozšíření (v % stávající sítě)	9 %	91 %	149 %	15 %	22 %	17 %	86 %
Využívané zdroje financování DI:							
- Dotace ze stát. rozpočtu	Ne	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano
- Spotřební daň z paliv	Ne	Ano	Ano	Ano	Ano	Ne	Ano
- DPH z paliv	Ne	Ne	Ne	Ano	Ne	Ne	Ne
- Silniční daň	Ne	Ano	Ne	Ne	Ne	Ne	Ano
- Mýto	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano
- Dálniční známky	Ano	Ano	Ne	Ne	Ne	Ne	Ano
- Dluhopisy	Ano	Ne	Ano	Ne	Ano	Ano	Ne
- Úvěry (komerč. banky)	Ano	Ano	Ano	Ne	Ano	Ano	Ne
- Úvěry EIB	Ne	Ano	Ano	Ne	Ano	Ano	Ano
- Fondy EU	Ne	Ano	Ano	Ne	Ano	Ne	Ano
- PPP	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ne
- Vlastní jmění a zisk	Ano	Ano	Ne	Ne	Ano	Ano	Ne

4.7.3 Železniční infrastruktura - rozsah a využívané zdroje financování

	Rakousko	Slovensko	Polsko	Německo	Chorvatsko	Itálie	ČR
Rozsah železniční sítě (km)	5 702	3 592	23 420	34 000	2 974	20 000	9 578
Využívané zdroje financování:							
- Poplatky za použití železnič. cesty	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano
- Dotace ze stát. rozpočtu	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano
- Dluhopisy	Ano	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne
- Investiční úvěry (komerční banky)	Ano	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne
- Úvěry EIB	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano
- Fondy EU	Ne	Ano	Ano	Ne	Ano	Ne	Ano
- Spotřební daň z paliv	Ne	Ne	Ano	Ne	Ne	Ne	Ne

Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR

Příloha – souhrnný přehled realizovaných a předpokládaných zdrojů a výdajů na DI v letech 2004 – 2025

Souhrnný přehled zdrojů a výdajů na DI v letech 2004 až 2025, na základě kterého byla provedena analýza stávajících zdrojů, výdajů a analýza rozdílu mezi příjmovou a požadovanou výdajovou stránkou, je uveden v následující tabulce.

Financování dopravní infrastruktury- Souhrn

Finanční zdroje	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Zdroje financování nových investic								0,97	5,77	9,87	14,53	11,83	18,40	16,97	34,43	45,92	41,88	20,49	20,70	20,95	21,43	21,69
Výdaje	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Výdaje celkem	51,87	48,46	55,78	69,52	87,70	87,99	77,68	67,22	70,66	64,51	65,39	61,18	54,36	53,88	44,03	39,83	39,82	40,03	40,19	40,32	40,22	40,34
Neinvestiční výdaje	17,43	10,69	13,05	16,98	17,07	20,49	21,47															
Investiční výdaje	34,44	37,77	42,73	52,54	70,63	67,50	56,21															
Investice již rozestavěné								36,95	31,60	23,60	19,80	14,21	7,30	6,18	1,62	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
opravy a údržba								11,40	16,38	15,80	15,88	17,65	17,72	17,85	18,11	18,35	18,38	18,50	18,58	18,64	18,50	18,55
Provoz								10,44	10,45	10,22	10,19	10,23	10,25	10,29	10,33	10,39	10,40	10,43	10,45	10,46	10,44	10,45
Ostatní mandatorní výdaje								8,43	12,24	14,89	19,52	19,09	19,10	19,51	13,97	11,09	11,05	11,10	11,16	11,22	11,28	11,34
Neinvestiční výdaje	33,60%	22,06%	23,39%	24,42%	19,46%	23,28%	27,84%															
Investiční výdaje	66,40%	77,94%	76,61%	75,58%	80,54%	76,72%	72,36%															
Investice již rozestavěné								54,97%	44,72%	36,58%	30,28%	23,23%	13,43%	11,49%	3,68%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
opravy a údržba								16,96%	23,17%	24,49%	24,28%	28,85%	32,59%	33,21%	41,13%	46,08%	46,15%	46,21%	46,23%	46,23%	45,99%	45,98%
Provoz								15,53%	14,79%	15,85%	16,77%	18,85%	19,09%	23,46%	26,08%	26,10%	26,08%	26,08%	26,08%	26,08%	25,94%	25,92%
Ostatní mandatorní výdaje								12,54%	17,32%	23,08%	29,86%	31,21%	35,15%	36,21%	31,73%	27,94%	27,74%	27,74%	27,77%	27,82%	28,04%	28,10%
Příjmy	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Příjmy celkem	64,18	74,22	77,64	73,49	98,27	89,94	82,14	68,19	76,44	74,38	79,92	73,01	72,77	70,84	78,46	85,75	81,71	60,52	60,89	61,26	61,64	62,03
Korekce	-14,97	-5,61	-14,46	-11,26	-5,08	-11,44	-4,81	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Příjmy celkem korigované	49,21	68,61	63,18	62,23	93,19	78,50	77,33	68,19	76,44	74,38	79,92	73,01	72,77	70,84	78,46	85,75	81,71	60,52	60,89	61,26	61,64	62,03
Spotřební daň z minerálních olejů	13,05	6,93	6,99	7,34	7,49	7,23	7,39	7,60	7,64	7,73	7,83	7,93	8,04	8,16	8,30	8,43	8,55	8,67	8,79	8,91	9,03	9,15
Silniční daň	5,51	5,18	5,43	5,91	6,00	4,80	4,69	5,60	5,60	5,70	5,70	5,70	5,70	5,70	5,70	5,70	5,70	5,70	5,70	5,70	5,70	5,70
Dálniční známky	2,68	3,05	3,29	2,43	2,76	2,90	3,11	2,90	2,90	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
Myto	0,00	0,00	0,00	5,12	6,01	5,44	6,24	6,00	9,92	11,53	11,65	11,76	11,88	15,01	15,23	15,45	15,67	15,87	16,08	16,30	16,51	16,73
EU fondy, OP Doprava	0,71	1,18	5,80	3,32	20,28	25,70	24,90	18,07	16,16	12,33	18,96	12,70	14,67	11,87	19,08	25,98	21,55	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
EIB (úvěr)	3,57	7,13	5,90	2,73	5,03	7,95	5,95	10,22	5,24	4,89	3,46	2,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Dotace ze SR a FNM	5,29	9,34	11,77	13,64	6,40	7,98	5,48	10,90	22,78	22,91	22,93	22,95	22,98	23,60	23,65	23,69	23,73	23,77	23,82	23,86	23,90	23,95
Příjmy z privatizace	18,00	34,80	22,43	21,20	33,85	7,50	7,68	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Emise dluhopisů	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,35	11,53	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Předfinancování	0,00	0,26	5,29	4,87	4,68	4,21	3,28															
Zůstatky na účtu z předchozího roku	14,97	5,35	9,17	6,39	0,40	7,23	1,53															
Ostatní	0,39	0,99	1,57	0,54	5,37	0,65	0,35	6,90	6,20	6,30	6,40	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50
Spotřební daň z minerálních olejů	20,34%	9,34%	9,00%	9,98%	7,62%	8,04%	8,99%	11,15%	9,99%	10,39%	9,79%	10,87%	11,05%	11,52%	10,58%	9,83%	10,47%	14,33%	14,43%	14,54%	14,64%	14,75%
Silniční daň	8,59%	6,98%	6,99%	8,04%	6,10%	5,34%	5,71%	8,21%	7,33%	7,66%	7,13%	7,81%	7,83%	8,05%	7,26%	6,85%	6,88%	9,42%	9,36%	9,30%	9,25%	9,19%
Dálniční známky	4,18%	4,11%	4,24%	3,30%	2,81%	3,22%	3,78%	4,25%	3,79%	4,03%	3,79%	4,11%	4,12%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Myto	0,00%	0,00%	0,00%	6,97%	6,12%	6,05%	7,60%	8,80%	12,97%	15,50%	14,57%	16,11%	16,33%	21,19%	19,42%	18,02%	19,18%	26,23%	26,42%	26,60%	26,79%	26,98%
EU fondy, OP Doprava	1,11%	1,59%	7,47%	4,51%	20,64%	28,57%	30,32%	26,30%	21,14%	16,58%	23,72%	17,40%	20,16%	16,76%	24,32%	30,30%	26,37%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
EIB (úvěr)	5,56%	9,61%	7,60%	3,72%	5,12%	8,84%	7,25%	14,99%	6,86%	6,57%	4,33%	3,37%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Dotace ze SR a FNM	8,24%	12,59%	15,16%	18,57%	6,51%	8,87%	6,67%	15,98%	29,81%	30,79%	28,69%	31,44%	31,58%	33,32%	30,14%	27,63%	29,05%	39,28%	39,12%	38,95%	38,78%	38,61%
Příjmy z privatizace	28,05%	46,88%	28,89%	28,85%	34,44%	8,34%	9,36%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Emise dluhopisů	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	9,28%	14,04%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Ostatní	0,61%	1,33%	2,02%	0,73%	5,46%	0,72%	0,43%	10,12%	8,11%	8,47%	8,07%	8,90%	8,93%	9,18%	8,28%	7,58%	7,96%	10,74%	10,68%	10,61%	10,54%	10,48%

Poznámky

Hodnoty v tabulce jsou uvedeny v mld. Kč.

Predikce převzaty z dokumentu tzv. superstrategie MD.

Hodnoty do r. 2010 včetně byly získány z výročních zpráv SFDI a na základě konzultace s MD ČR a SFDI Údaje za rok 2010 vycházejí z předběžné výroční zprávy.

Od roku 2010 hodnoty uvedeny v cenách roku 2010.

Úvěr od EIB není splácen z kapitoly Ministerstva dopravy

Myto - 2011 navýšení + 25%, 2012 navýšení + 25% a 20% DPH mimo EURO V, kategorie autobusy cena 2010 do 3,5 t sazba 0,5 Kč / km

Počítá se se zavedením mytného na silnici 1. třídy od r. 2012.

Od roku 2017 se plánuje plně výkonové zpoplatnění osobní dopravy do 3,5 tuny, které tak časově zpoplatnění zruší.

Dotace SR - dle SDV schváleného vládou, výše dotace dle roku 2013.

Korekce příjmů zohledňuje krátkodobé předfinancování a převody zůstatků mezi jednotlivými roky.

Projekt je financován z prostředků ESF prostřednictvím Operačního programu lidské zdroje a zaměstnanost a ze státního rozpočtu ČR