

**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ**

Ústav logistiky a managementu dopravy

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Praha 2014

Karel Martínek

**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ**

Ústav logistiky a managementu dopravy

**Harmonizace financování dopravní infrastruktury v České republice
Harmonisation of transport infrastructure funding in the Czech
Republic**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Autor: Karel Martínek
Studijní program: Technika a technologie v dopravě a spojích
**Studijní obor: Management a ekonomika dopravy
a telekomunikací**
Vedoucí práce: Ing. Jan Tichý, Ph.D.

Praha 2014



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

**Fakulta dopravní
d ě k a n**

Konviktská 20, 110 00 Praha 1

K617 Ústav logistiky a managementu dopravy

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Karel Martínek

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

B 3710 – ME – Management a ekonomika dopravy a telekomunikací

Název tématu (česky): **Harmonizace financování dopravní infrastruktury
v České republice**

Název tématu (anglicky): Harmonisation of transport infrastructure funding in the
Czech Republic

Zásady pro vypracování

Při zpracování bakalářské práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- Úvod do problematiky
- Dopravní infrastruktura v ČR
- Financování dopravní infrastruktury v ČR
- Rozdíly financování dopravní infrastruktury podle druhů dopravy
- Návrhy změn financování dopravní infrastruktury
- Doporučení, závěr

Rozsah grafických prací: podle charakteru tématu bakalářské práce

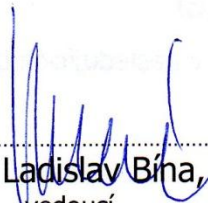
Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)

Seznam odborné literatury: Freimann, F.: Řízení, ekonomika a financování dopravní infrastruktury, Univerzita, 2002, ISBN 8071945072
Eisler, J. - Kunst, J. - Orava, F.: Ekonomika dopravního systému, Nakladatelství Oeconomica, 2011, ISBN 978-80-245-1759-9
Korytářová, J. - Puchýř, B.: Ekonomika investic, 2002, ISBN 80-214-2089-8

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Jan Tichý, Ph.D.**

Datum zadání bakalářské práce: **29. června 2012**
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání bakalářské práce: **25. srpna 2014**
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia


.....
doc. Ing. Ladislav Bina, CSc.
vedoucí
Ústavu logistiky a managementu dopravy




.....
prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.


.....
Karel Martinek
jméno a podpis studenta

V Praze dne..... 13. prosince 2013

Prohlášení

Nemám závažný důvod proti užívání tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

V Praze dne 25. 8. 2014

Karel Martínek

Poděkování

V první řadě bych chtěl poděkovat vedoucímu bakalářské práce panu Ing. Janu Tichému, Ph.D. za odborné vedení, pomoc, vstřícnost při konzultacích a cenné rady při zpracování této práce. Dále bych chtěl poděkovat za pomoc při získání potřebných informací a podkladů Státnímu fondu dopravní infrastruktury, zejména jeho řediteli a paní sekretářce Terezii Bezkočkové. Rovněž děkuji panu Ing. Marcelu Vrkoslavovi za pomoc v problematice státního rozpočtu. V neposlední řadě mé velké poděkování patří celé mojí rodině za podporu, trpělivost nejen při zpracování této práce, ale i během celého studia.

Anotace

- Autor:** Karel Martínek
- Název:** Harmonizace financování dopravní infrastruktury v České republice
- Škola:** České vysoké učení technické v Praze,
fakulta dopravní
- Rok:** 2014
- Klíčová slova:** dopravní infrastruktura, druhy dopravní infrastruktury, příjmy a výdaje dopravní infrastruktury, Státní fond dopravní infrastruktury, Operační program Doprava, Evropská investiční banka, projekty PPP

Tato práce se zabývá financováním dopravní infrastruktury v České republice. Úvodní část je věnována rozdělení dopravní infrastruktury podle druhů dopravy. Následně se zabývá financováním dopravní infrastruktury u našich zahraničních sousedů, příjmy a výdaji rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury, poté financováním jednotlivých druhů dopravy a také výdaje krajů a obcí. V závěrečné části jsou navrženy změny ve financování, ať už klasickými formami, tak i alternativními.

Abstract

Author: Karel Martinek

Title: Harmonisation of transport infrastructure funding in the Czech Republic

School: Czech Technical University in Prague,
Faculty of Transportation Sciences

Year: 2014

Key words: transport infrastructure, types of transport infrastructure, income and expenses of transport infrastructure, The State Fund for Transport Infrastructure, Transport Operational Programme, European Investment Bank, Public Private Partnership

This work deals with the financing of transport infrastructure in the Czech Republic. The first part is devoted to the distribution of transport infrastructure by mode. Subsequently deals with the financing of transport infrastructure at our foreign neighbors, revenue and expenditure budget of the State Transport Infrastructure Fund, then the financing of transport modes and also spending regions and municipalities. In the final part of the proposed changes in funding, whether classical forms, as well as alternative.

Obsah

Seznam zkratk	11
Úvod	11
1. Dopravní infrastruktura v České republice	12
1.1. Pozemní komunikace	12
1.2. Dráhy	15
1.3. Vodní cesty	17
1.4. Letiště	18
2. Financování dopravní infrastruktury	20
2.1. Rakousko	20
2.1.1. Silniční infrastruktura	20
2.1.2. Železniční infrastruktura	20
2.2. Slovensko	21
2.2.1. Silniční infrastruktura	21
2.2.2. Železniční infrastruktura	22
2.3. Polsko	22
2.3.1. Silniční infrastruktura	22
2.3.2. Železniční infrastruktura	23
2.4. Německo	23
2.4.1. Silniční infrastruktura	24
2.4.2. Železniční infrastruktura	24
2.5. Česká republika	24
2.5.1. Příjmy	26
2.5.1.1. Daňové příjmy	26
2.5.1.2. Časové poplatky a mýtné	27
2.5.1.3. Privatizovaný majetek	28
2.5.1.4. Státní rozpočet	28
2.5.1.5. Ostatní příjmy	30
2.5.1.6. Porovnání celkových příjmů	30
2.5.2. Výdaje	33
2.5.2.1. Rozpočet SFDI	33
2.5.2.1.1. Operační program Doprava	36
2.5.2.1.1.1. Prioritní osy	37

2.5.2.1.1.2. Výdaje OPD.....	39
2.5.2.1.2. Evropská investiční banka.....	40
2.5.2.1.3. Předfinancování.....	42
2.5.2.2. Výdaje na jednotlivé druhy infrastruktury	43
2.5.2.2.1. Investiční a neinvestiční výdaje	45
2.5.2.2.1.1. Pozemní komunikace.....	45
2.5.2.2.1.2. Dráhy	46
2.5.2.2.1.3. Vodní cesty.....	48
2.5.2.3. Kraje a obce.....	49
2.5.3. Porovnání příjmové a výdajové stránky	52
3. Rozdíly financování dopravní infrastruktury podle druhů dopravy	54
4. Návrh změn financování dopravní infrastruktury	55
4.1. Klasické formy financování	55
4.2. Alternativní formy financování.....	56
Závěr	58
Použitá literatura	60
Seznam obrázků.....	63
Seznam tabulek	64
Seznam příloh	65

Seznam zkratek

ASFINAG – Autobahnen-und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft

BGK – Bank Gospodarstwa Krajowego

BMVBMW – Federální Ministerstvo dopravy, stavebnictví a rozvoje měst

ČD – České dráhy

ČR – Česká republika

DPH – daň z přidané hodnoty

EBA – Eisenbahn-Bundesamt

EIB – Evropská investiční banka

GDDKiA – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

MDVRR – Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálního rozvoja

NDS – Národná diaľničná spoločnosť

ÖBB – Österreichische BundesBahn

OPD – Operační program Doprava

PCO – Platební a certifikační orgán

PKP – Polskie Koleje Państwowe

PPP – Public Private Partnership

ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic

SFDI – Státní fond dopravní infrastruktury

SR – státní rozpočet

SSC – Slovenská správa ciest

SŽDC – Správa železniční dopravní cesty

VIFG – Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft

VMK – Verkehrsministerkonferenz

ŽSR – Železnice Slovenskej republiky

ŽSSK – Železničná spoločnosť Slovensko

Úvod

Tématem mojí bakalářské práce je financování dopravní infrastruktury v České republice. Dané téma jsem si zvolil zejména proto, že mě tato problematika zajímá a rovněž ji pokládám za velmi významnou z hlediska dalšího rozvoje dopravy v naší zemi. Aktuálnost tohoto tématu je dána zejména tím, že v nedávné minulosti vznikly určité problémy s financováním z fondů Evropské unie, nemalým problémem je rovněž určitá ekonomická recese, v níž se nacházela naše ekonomika a nemalou měrou se na daných problémech podílí i nejistá politická situace.

Hlavním cílem této práce je pokus o návrh změn financování dopravní infrastruktury. K dosažení hlavního cíle jsem zvolil postup spočívající ve vymezení pojmu dopravní infrastruktura, její financování z hlediska příjmů a výdajů a porovnání financování jednotlivých druhů dopravy.

1. Dopravní infrastruktura v České republice

Dopravní infrastruktura je nedílnou součástí veřejné infrastruktury. Do dopravní infrastruktury můžeme zařadit stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a jejich souvisejících zařízení.

1.1. Pozemní komunikace

Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.¹

Tyto komunikace můžeme rozdělit do čtyř kategorií:

- dálnice,
- silnice,
- místní komunikace,
- účelové komunikace.

Dálnice je rychlostní komunikace pro motorová silniční vozidla. Z výše uvedených druhů se jedná o nejvyšší typ pozemní komunikace, která se zpravidla staví pro odlehčení nejzatíženějších vnitrostátních a mezistátních silničních tahů. V České republice, a také na Slovensku, je dálnice označována písmenem „D“ a poté jejím číslem. Dálnice je však charakterizována svými vlastnostmi, jako je např. návrhová rychlost vyšší než $100 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$. Vlastníkem dálnic je stát a spravuje je Ředitelství silnic a dálnic (dále jen „ŘSD“). Nejznámější a nejstarší dálnicí, která spojuje hlavní město Prahu s druhým největším městem České republiky Brnem, je dálnice D1.

I když rychlostní silnice nepatří do základního rozdělení pozemních komunikací, je dobré se o nich alespoň zmínit. Rychlostní silnice jsou levnější variantou dálnic, a proto jsou také na ně kladeny nižší nároky oproti dálnicím. Značeny jsou velkým písmenem „R“ a poté příslušným číslem. Jejich vlastníkem je, též jako u dálnice, stát a správcem ŘSD.

Silnice je nejtípcičtější kategorie pozemní komunikace a můžeme je rozdělit do tří tříd:

- silnice I. třídy,
- silnice II. třídy,

¹ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

- silnice III. třídy.

Silnice I. třídy jsou určeny hlavně pro dálkovou a mezistátní dopravu. Jejich číslování je však o něco složitější než u dálnic. Často jsou označovány pouze jedno až dvoumístným číslem. V dnešní době jsou používána čísla 1 – 71. Někdy se však ještě před toto číslo nebo dvojčíslí uvádí římská číslice a lomítko, např. I/19. Vlastníkem těchto silnic je stát a spravuje je ŘSD.

Silnice II. třídy slouží pro dopravu mezi okresy. Vlastníkem silnic II. třídy je příslušný kraj a spravuje je Organizace Správy a údržby silnic. Označovány jsou trojmístným číslem, nejčastěji od 100 dále. Těchto typů silnic však není málo a proto jsou rozděleny následovně:

- 1xx – jižní sektor Čech,
- 2xx – severní sektor Čech,
- 3xx – východ od Prahy a širší Vysočina,
- 4xx – Slezsko a většina Moravy,
- 5xx – doplňková,
- 6xx – bývalé silnice I. třídy.

Silnice III. třídy slouží k propojení obcí nebo napojení na ostatní pozemní komunikace. Zpravidla nejsou tyto silnice označovány, ale v úředních dokumentech a některých mapách můžeme najít označení až pětímístným číslem, např. III/13206. Vlastníkem silnic III. třídy je příslušný kraj a spravuje je Organizace Správy a údržby silnic.

Místní komunikace, i svým názvem napovídají, slouží převážně k místní dopravě na území obce. Tyto komunikace jsou označovány jako komunikace IV. třídy a této kategorie můžeme zařadit i komunikaci pro pěší. Vlastníkem a správcem tohoto typu komunikací je příslušná obec.

Účelové komunikace slouží ke spojení nemovitostí pro potřeby jejich vlastníků, ke spojení s ostatními pozemními komunikacemi nebo ke spravování lesních a hospodářských pozemků. Tyto komunikace můžeme jednoduše rozdělit na veřejně přístupné, ty jsou v některých ohledech jako místní komunikace a silnice, a veřejně nepřístupné. Vlastníkem a správcem účelové komunikace může být jak fyzická, tak i právnická osoba. Mezi účelové komunikace můžeme zařadit:

- pozemní komunikace uvnitř areálu a budov,
- parkoviště,
- autobusové nádraží,
- lesní a polní cesty, pěšiny, stezky,
- hráze vodních nádrží a rybníků,
- kolejové svršky,
- sjezdy a nájezdy na sousední nemovitosti,
- objekty pod mosty,
- přejezdy.

V následující tabulce je vyjádřena délka silniční sítě po jednotlivých druzích pozemních komunikací. Je zřejmé, že nejvíce kilometrů silnic zabírají v České republice místní komunikace a nejméně rychlostní silnice.

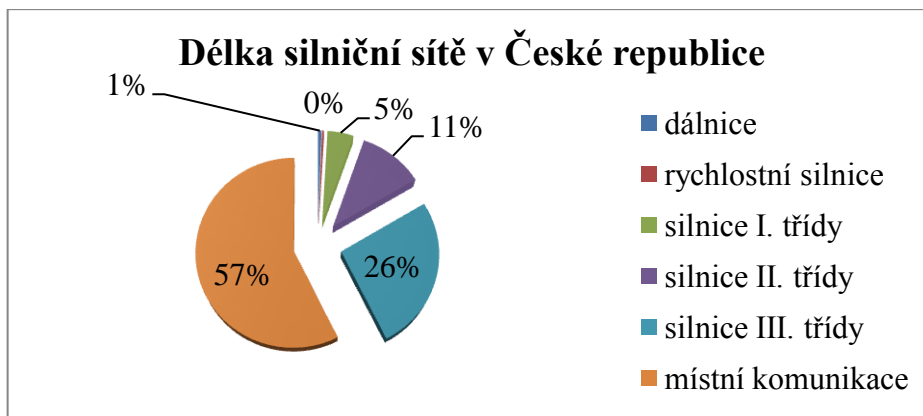
Tabulka 1: Délka silniční sítě v ČR

název komunikace	délka
dálnice	751,2 km
rychlostní silnice	442,1 km
silnice I. třídy	5 807,9 km
silnice II. třídy	14 542,9 km
silnice III. třídy	34 172,3 km
místní komunikace	74 919,0 km
celkem	130 635,5 km

zdroj: ŘSD, úprava vlastní

V následujícím grafu je vyjádřeno procentuální vyjádření jednotlivých druhů pozemních komunikací vůči celé silniční síti. Mapy plánované výstavby silniční infrastruktury v roce 2014 jsou uvedeny v přílohách č. 1 – 13.

Obrázek 1: Graf délky silniční sítě v ČR



zdroj: ŘSD, úprava vlastní

1.2. Dráhy

Dráha je cesta určená k pohybu drážních vozidel, včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy.² Dráhu můžeme rozdělit na několik typů:

- železniční (celostátní, regionální, vlečka, speciální),
- tramvajová,
- trolejbusová,
- lanová,
- důlní,
- průmyslová,
- přenosná,
- jeřábová.

Celostátní železniční dráha patří do kategorie železniční dráhy a jde o dráhu, která slouží pro mezinárodní a celostátní veřejnou dopravu. Vlastníkem celostátní dráhy je stát a správcem Správa železniční dopravy cesty (dále jen „SŽDC“), před rokem 2006 ji spravovaly České dráhy (dále jen „ČD“).

Regionální dráha je dráha, která slouží veřejné železniční dopravě a je zavedena do celostátní sítě nebo do jiné regionální dráhy. Vlastníkem regionální dráhy je většinou stát a správce SŽDC. Některé tyto dráhy vlastní však jiný subjekt.

² Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách

Vlečka je železniční dráha, která může být zavedena do celostátní, regionální dráhy nebo do jiné vlečky. Zpravidla jde o spojení stanice a průmyslového objektu, a proto slouží potřebám provozovatele nebo jiného podnikatele. Mezi speciální dráhu můžeme zařadit metro.

Tramvajová dráha je kolejovou dráhou, která slouží pro tramvajovou dopravu. Zpravidla bývá zavedena v rámci městské hromadné dopravy. Tramvajovou dráhu můžeme rozdělit do několika kategorií:

- podle umístění:
 - vedena po pozemní komunikaci,
 - samostatná,
 - na přidruženém zemním tělese,
 - podzemní.
- podle počtu kolejí:
 - jednokolejná,
 - dvojkolejná.
- podle provedení:
 - příčné pražce,
 - velkoplošné BKV (maďarsky Budapesti Közlekedési Vállalat) panely,
 - podkladové panely.

Trolejbusová dráha je specifickým typem dráhy, který je v České republice brán jako dráha. V jiných zemích tomu však není. Provozovatel i vlastník této dráhy by měli být jedna osoba. Pokud to tak není, je vlastník povinen provozování nabídnout obci, kde se tato dráha nachází.

Lanová dráha je dráhou, kde je její vozidlo taženo pomocí lan. Na lanové dráhy můžeme hledět z mnoha pohledů, a proto je můžeme rozdělit:

- podle druhu jízdy a vozidel:
 - visuté (kabinová, kabinková, sedačková, hybridní),
 - pozemní.
- podle druhů lan:
 - jednolanová,
 - dvoulanová.

- podle oběhu vozidel:
 - o oběžné,
 - o kyvadlové.
- podle způsobu připojení vozů na lano:
 - o neodpojitelné,
 - o odpojitelné.
- podle účelu:
 - o osobní,
 - o nákladní.

Vlastníkem a provozovatelem lanové dráhy může být kdokoliv, buď soukromý subjekt nebo obec. Výjimku tvoří lanová dráha na Ještěd, kde jejím vlastníkem a provozovatelem jsou České dráhy, a. s..

1.3. Vodní cesty

*Vnitrozemská vodní cesta (dále jen „vodní cesta“) je vodní tok a jiná vodní plocha, na které je možno provozovat plavbu.*³ Vodní doprava v České republice je omezena především svou délkou splavných toků, která činí 355 km. I když je vodní doprava považována za nejekologičtější druh dopravy, velmi těžko může konkurovat silniční nebo železniční dopravě. Vlastníkem vnitrozemských vodních cest je stát a správcem Ředitelství vodních cest. Vodní cesty můžeme rozdělit:

- dopravně využívané:
 - o využívané (úseky Labe, Vltavy a Moravy),
 - o využitelné/nevyužívané (úseky Labe, Odry, Berounky, Ohře, Ostravice a Bečvy).
- účelové (úseku Labe, Vltavy, Malše, Lužnice, Otavy, Sázavy, přehradní nádrže, vodní plochy a rybníky).

³ Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě

1.4. Letiště

*Letiště je územně vymezená a vhodným způsobem upravená plocha, včetně souboru leteckých staveb a zařízení letiště, trvale určená ke vzletům a přistávání letadel a k pohybům letadel s tím souvisejícím.*⁴ Letiště můžeme rozdělit:

- z hlediska určení a vybavení letiště:
 - vnitrostátní – určená a vybavená pro odlety, mezipřistání a přílety na území České republiky a lety nepřekračující hranici schengenského prostoru,
 - mezinárodní – určená a vybavená pro odlety, mezipřistání nebo přílety mimo území České republiky.

- podle okruhu uživatelů a charakteru:
 - veřejná (= civilní) – přijímají letadla všech uživatelů,
 - neveřejná – přijímají letadla na základě dohody s provozovatelem letiště.

Vlastníkem letiště může být stát nebo kraj, provozovatelem soukromý subjekt nebo kraj.

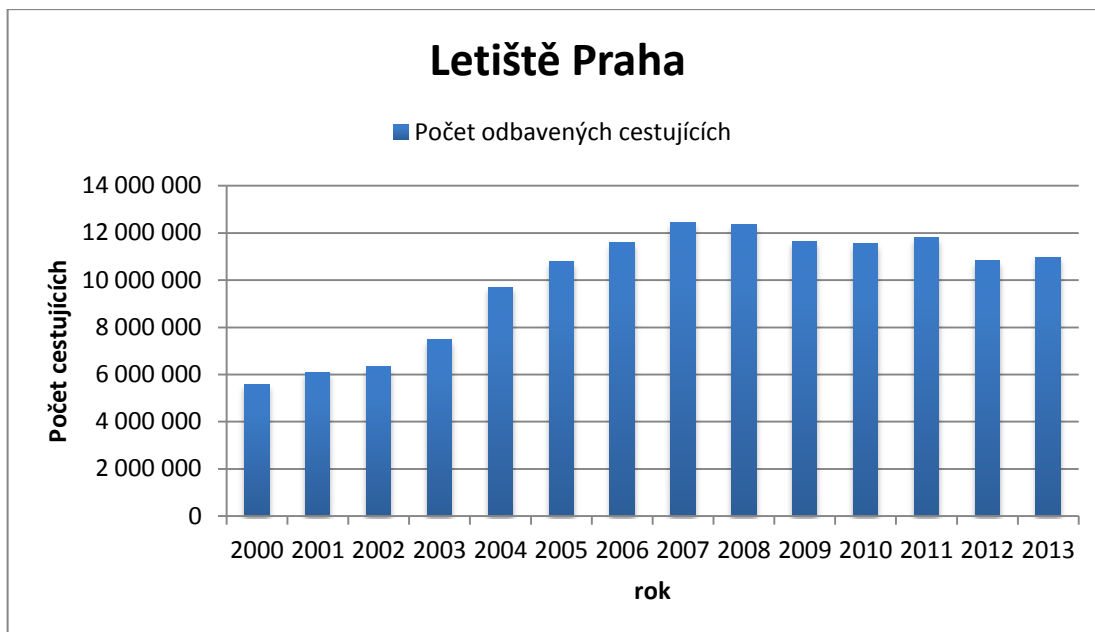
Česká republika má celkem 5 mezinárodních letišť, a to:

- v Praze (letiště Václava Havla Praha),
- v Karlových Varech,
- v Pardubicích,
- v Brně – Tuřanech,
- v Ostravě (letiště Leoše Janáčka).

Poptávka po letecké dopravě od roku 2000 vzrostla o více než 100%, což také dokládá následující graf, který znázorňuje počty odbavených cestujících na pražském letišti v Ruzyni.

⁴ Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví

Obrázek 2: Graf počtu odbavených cestujících na Letišti Praha



zdroj: <http://www.prg.aero/>, 1. 7. 2014, úprava vlastní

2. Financování dopravní infrastruktury

Následující kapitola pojednává o příjmech a výdajích dopravní infrastruktury v ČR a také o způsobech financování dopravní infrastruktury u našich zahraničních sousedů.

2.1. Rakousko

Silniční dopravní infrastruktura zahrnuje dálniční síť o délce 2 178 km, včetně tunelů a mostů, a železniční síť o délce 5 702 km. Mezi klíčové subjekty financování patří Ministerstvo dopravy, inovací a technologií, pro silniční dopravu ASFINAG *Autobahnen-und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft*⁵ (dále jen „ASFINAG“) a pro železniční dopravu *Österreichische BundesBahn*⁶ (dále jen „ÖBB“) Holding AG. Schéma finančních toků v rámci financování Rakouska je uvedeno v příloze č. 14.

2.1.1. Silniční infrastruktura

Jak jsem již výše zmiňoval, za silniční infrastrukturu zodpovídá společnost ASFINAG, která je plně vlastněna státem. Je rozdělena do pěti částí (zodpovědná za výstavbu, provoz, mýtný systém, financování, mezinárodní projekty). Mezi její úkoly patří plánování, investice, údržba a provoz dálniční sítě.

ASFINAG není financována ze státního rozpočtu. Mezi zdroje příjmů patří výkonové mýtné pro vozidla nad 3,5 t, které tvoří více než polovinu příjmů, dálniční známky pro osobní vozidla, mýtné z úseků se samostatným zpoplatněním (např. Taurský dálniční tunel) a ostatní drobné příjmy (např. odpočívadla). Financování ASFINAG je založeno na samofinancovatelnosti a na zdrojích, které jsou:

- příjmy z provozu (mýtné), které pokrývají provozní a údržbové náklady,
- vlastní zdroje, zisk a dluhové financování zabezpečují investice pro budování infrastruktury.

2.1.2. Železniční infrastruktura

Za železniční dopravní infrastrukturu zodpovídá ÖBB Holding AG, který vlastní stát a v jeho čele je ministr dopravy. ÖBB Holding AG je tvořen ze tří subjektů. První

⁵ Financování dálnic a rychlostních silnic, a. s.

⁶ Rakouské spolkové dráhy

subjektem je ÖBB Infrastruktur AG, který zodpovídá za plánování, výstavbu, provoz a údržbu celé infrastruktury. Druhým subjektem je ÖBB Personenverkehr poskytující dopravní služby v přepravě osob a třetí Rail Cargo Austria AG poskytuje dopravní služby v přepravě zboží. Schienen Control zabezpečuje rovný přístup dopravců na železniční dopravní cestu a nespadá do ÖBB Holding AG.

Mezi zdroje financování patří tržby, které vytváří pouze cca 30 % výnosů, zbytek tvoří státní dotace. Z toho vyplývá, že rakouská vláda pokrývá ztrátovost této infrastruktury. Proto byl vytvořen dluhopisový rámec, v němž největšími investory jsou banky, investiční fondy a pojišťovny ze států jako je Francie, Německo, Rakousko a Švýcarsko.

2.2. Slovensko

Silniční infrastruktura zahrnuje dálniční síť o délce 419 km a síť rychlostních silnic o délce 226 km. Železniční infrastruktura má délku 3 592 km. Mezi klíčové subjekty financování patří Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálního rozvoja (dále jen „MDVRR“), pro silniční dopravu Národní dálniční společnost (dále jen „NDS“) a Slovenská správa ciest (dále jen „SSC“) a pro železniční dopravu Železnice Slovenskej republiky (dále jen „ŽSR“), Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. (dále jen „ZSSK“) a Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.. Schéma finančních toků v rámci financování Slovenska je uvedeno v příloze č. 15.

2.2.1. Silniční infrastruktura

Mezi subjekty slovenské silniční infrastruktury patří NDS, který je vlastněn státem, a SSC, který je zřízen MDVRR.

NDS má za úkol přípravu a realizaci výstavby této infrastruktury, správu, provoz, opravy a údržbu dálnic a rychlostních silnic, plánování, realizaci a provoz dopravních systémů, výrobu, prodej a distribuci dálničních známek a zabezpečení finančních zdrojů pro krytí sama sebe. Úkoly SSC jsou správa a investorské činnosti silnic I. třídy, dopravní plánování a technický rozvoj silnic I. – III. třídy.

Mezi zdroje financování můžeme zařadit veřejné prostředky (příspěvky ze státního rozpočtu), příjmy z prodeje dálničních známek, mýtné, dotace ze státního rozpočtu, dluhové zdroje (úvěry EIB) a Public Private Partnership projekty (dále jen „PPP“).

2.2.2. Železniční infrastruktura

Subjekty, které obhospodařují tuto infrastrukturu, jsou ŽSR, který je organizací zřízenou MDVRR, ZSSK a Cargo, které jsou vlastněny státem. Mezi úkoly ŽSR patří správa, provoz železniční dopravní cesty, poskytování služeb, které souvisí s obsluhou dopravní cesty, výstavba, úprava a údržba železničních a lanových drah a zřizování a provozování železničních, telekomunikačních a rádiových sítí. ZSSK slouží jako poskytovatel osobní přepravy a Cargo jako poskytovatel nákladní přepravy.

Mezi zdroje financování patří dotace ze státního rozpočtu, vlastní zdroje (poplatek za dopravní cestu a prodej energie), úvěry a fondy z EU.

2.3. Polsko

Silniční infrastruktura zahrnuje síť o délce 379 455 km. Železniční infrastruktura má délku 23 420 km. Mezi klíčové subjekty financování patří Ministerstvo infrastruktury. Silniční dopravu zabezpečuje *Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad*⁷ (dále jen „GDDKiA“), *Bank Gospodarstwa Krajowego*⁸ (dále jen „BGK“) a Koncesionáři projektů PPP. Pro železniční dopravu *Polskie Koleje Państwowe S. A.*⁹ (dále jen „PKP S. A.“) a *PKP Polskie Linie Kolejowe*¹⁰ S. A.. Schéma finančních toků v rámci financování Polska je uvedeno v příloze č. 16.

2.3.1. Silniční infrastruktura

GDDKiA financuje a spravuje úseky národních silnic v okolí okresních měst a hlavního města, veškeré dálnice a rychlostní silnice. Zbylé obhospodařují vedení měst (národní a regionální silnice ve městech), regionální výbory (regionální silnice), okresní výbory (okresní silnice) a obecní výbory (obecní silnice).

⁷ Ředitelství silnic a dálnic

⁸ Banka národního hospodářství

⁹ Polské státní železnice, a. s.

¹⁰ Polské železniční linky

Ministerstvo infrastruktury financuje přímo některé položky nákladů (údržba, opravy) dopravní infrastruktury. GDDKiA je zřízen Ministerstvem dopravy pro správu národních silnic a řízení rozpočtu. BGK je ve vlastnictví státu, specializuje se na financování veřejného sektoru a má na starost prostředky Národního silničního fondu, který je zřízen pro údržbu, výstavbu a rozvoj silniční infrastruktury. Posledním subjektem, který hraje roli ve financování, jsou Koncesionáři projektů PPP.

Zdroje financování můžeme rozdělit na dva zdroje. Prvním jsou zdroje ze státního rozpočtu, které jsou používány na údržbu a modernizaci, a druhým zdroje Národního silničního fondu. Zdroje Národního silničního fondu sestávají ze spotřební daně z paliv, prostředků z fondů EU, mýtného, úvěrů a půjček, dluhopisů a ostatních.

2.3.2. Železniční infrastruktura

Ministerstvo infrastruktury financuje přímo některé položky nákladů (údržba, opravy) dopravní infrastruktury. Za fungování železniční sítě však zodpovídá PKP S. A., za oblast železničních stanic, a PKP PLK S. A., za oblast železniční cesty.

Mezi zdroje financování spadají prostředky z fondů EU, úvěry EIB, prostředky státního rozpočtu, příjmy z železničního fondu a vlastní zdroje.

2.4. Německo

Silniční infrastruktura zahrnuje dálniční síť o délce 12 044 km. Železniční infrastruktura má délku cca 34 000 km. Mezi klíčové subjekty financování patří Federální Ministerstvo dopravy, stavebnictví a rozvoje měst (dále jen „BMVBW“), pro silniční dopravu Koncesionáři projektů PPP, Ministerstvo dopravy spolkových zemí, *Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft*¹¹ (dále jen „VIFG“), *Verkehrsausschuss des Bundesrats*¹² a *Verkehrsministerkonferenz*¹³ (dále jen „VMK“). Pro železniční dopravu *Eisenbahn-Bundesamt*¹⁴ (dále jen „EBA“), *Bundesnetzagentur*¹⁵

¹¹ Agentura pro financování dopravní infrastruktury

¹² Dopravní komise federální rady

¹³ Konference ministrů dopravy

¹⁴ Nezávislý federální úřad pro regulaci železnic v Německu

¹⁵ Německý regulační úřad pro elektřinu, plyn, telekomunikace, poštovní a železniční trhy

a *Deutsche Bahn Netz AG*¹⁶. Schéma finančních toků v rámci financování Německa je uvedeno v příloze č. 17.

2.4.1. Silniční infrastruktura

Řízení a financování federálních silnic a dálnic zajišťuje vláda přes BMVBW a VIFG, ostatní komunikace spadají do správy spolkových zemí. VIFG má na starost financování dopravní infrastruktury a řízení PPP projektů. Je plně vlastněn státem a řízen úředníky Ministerstva dopravy. Hlavním zdrojem financování je veřejný rozpočet, který sestává z daní, dále mýtné a prostředky z PPP projektů.

2.4.2. Železniční infrastruktura

O řízení a financování rozhoduje federální vláda a společnost *Deutsche Bahn Netz AG*, která ji také spravuje. Bundesnetzagentur má na starost rovný přístup dopravců na železniční dopravní cestu a EBA vykonává technický dozor. Poplatky za použití železniční cesty, *subvence*¹⁷ z federálního rozpočtu a půjčky ze státního rozpočtu jsou zdroji pro financování této infrastruktury.

2.5. Česká republika

Mezi subjekty, které jsou odpovědné za rozvoj, výstavbu, modernizaci a údržbu dopravní infrastruktury v ČR patří Ministerstvo financí, Ministerstvo dopravy, Státní fond dopravní infrastruktury (dále jen „SFDI“), ŘSD, SŽDC a ŘVC. Ministerstvo financí je hlavním poskytovatelem nadnárodních a národních zdrojů. Nadnárodní zdroje, což jsou příjmy úvěrů Evropské investiční banky (dále jen „EIB“), které slouží ke krytí projektů financovaných v rámci Operačního programu Doprava (dále jen „OPD“), jsou převedeny do rozpočtu Ministerstva dopravy. Mezi národní zdroje patří daňové příjmy (silniční daň a spotřební daň z minerálních olejů), časové poplatky, příjmy z privatizace, mýtné a dotace na krytí schodku rozpočtu SFDI. Následující tabulka znázorňuje částky, se kterými Ministerstvo financí operuje a následně je rozděluje mezi jednotlivé resorty státní správy.

¹⁶ Německá železniční síť, a. s.

¹⁷ Hmotná pomoc z veřejných prostředků

Tabulka 2: Celkové výdaje státního rozpočtu

v mld. Kč	2011	2012	2013
celkové výdaje	1 155,526	1 152,387	1 173,127

zdroj: Ministerstvo financí ČR, úprava vlastní

Ministerstvo dopravy, které má na starost koordinace rozvoje, výstavby, modernizace a údržby dopravní infrastruktury, získává od Ministerstva financí 3 – 4 % z celkových výdajů, což dokládá i následující tabulka.

Tabulka 3: Výše příjmů Ministerstva dopravy

v mld. Kč	2011	2012	2013
výše příjmů	47,339	39,220	34,669
procentuální vyjádření	4,10 %	3,40 %	2,96 %

zdroj: Ministerstvo financí ČR, úprava vlastní

Od roku 2000 je financování zajišťováno prostřednictvím SFDI (jehož rolí je odpovědnost za financování rozvoje, výstavby, údržby a modernizace silnic a dálnic, železniční dopravních a vnitrozemských vodních cest), a proto se dotace ze státního rozpočtu převádějí do rozpočtu SFDI. Každý rozpočet musí být schválen Poslaneckou sněmovnou ČR. Schéma systému financování dopravní infrastruktury je uvedeno v příloze č. 18. Následující tabulka vyjadřuje výši dotací pro SFDI od Ministerstva dopravy ČR.

Tabulka 4: Výše dotace pro SFDI od Ministerstva dopravy

v mld. Kč	2011	2012	2013
výše dotace	34,974	28,855	23,371
procentuální vyjádření	73,88 %	73,57 %	67,41 %

zdroj: Ministerstvo dopravy ČR, úprava vlastní

Další subjekty, které jsou odpovědné za rozvoj, výstavbu, modernizaci a údržbu dopravní infrastruktury v ČR jsou:

- ŘSD jako subjekt, který odpovídá za výstavbu, modernizaci a údržbu silniční dopravní infrastruktury,

- SŽDC jako subjekt odpovědný za provozování, modernizaci, rozvoj a údržbu železniční dopravní cesty,
- ŘVC, jehož rolí je odpovědnost za činnost v oblasti vodních cest.

2.5.1. Příjmy

Příjmovou stránku rozpočtu SFDI tvoří:

- daňové příjmy,
- časové poplatky,
- výkonové zpoplatnění,
- výnosy z privatizovaného majetku,
- dotace ze státního rozpočtu,
- ostatní příjmy.

2.5.1.1. Daňové příjmy

Daňové příjmy v rozpočtu SFDI byly tvořeny:

- převodem 9,1 % výnosu spotřební daně z minerálních olejů,
- převodem výnosu silniční daně.

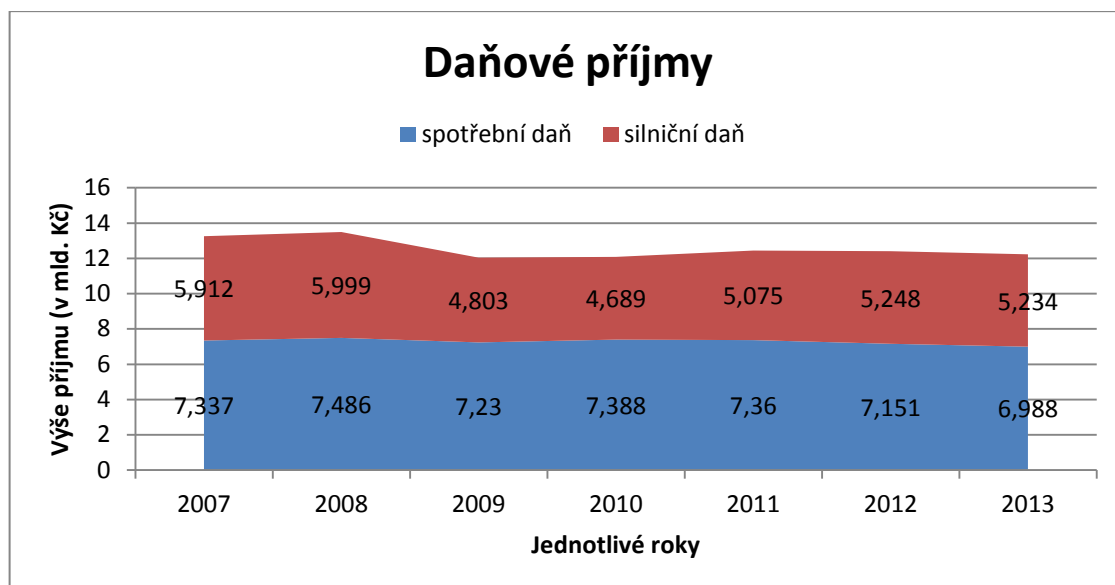
Tabulka 5: Výše daňových příjmů

v mld. Kč	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Průměr
Spotřební daň	7,337	7,486	7,230	7,388	7,360	7,151	6,988	7,277
Silniční daň	5,912	5,999	4,803	4,689	5,075	5,248	5,234	5,280
CELKEM	13,249	13,485	12,033	12,077	12,435	12,399	12,222	12,557

zdroj: Výroční zprávy SFDI za roky 2007 – 2013, úprava vlastní

Z následujícího grafu je patrné, že obě dvě daně jsou takřka stabilním příjmem. Jejich hodnoty se během těchto let výrazně neměnily a v průměru se udržují na hodnotě 7,28 mld. Kč pro spotřební daň a 5,28 mld. Kč pro daň silniční.

Obrázek 3: Výše daňových příjmů



zdroj: Výroční zprávy SFDI za roky 2007 – 2013, úprava vlastní

2.5.1.2. Časové poplatky a mýtné

Mýtné, které začalo být vybíráno od roku 2007, je příjmem s rostoucím trendem. Dalším příjmem jsou časové poplatky. I když nepřispívají velkou mírou do celkových příjmů, jedná se o takřka stabilní zdroj.

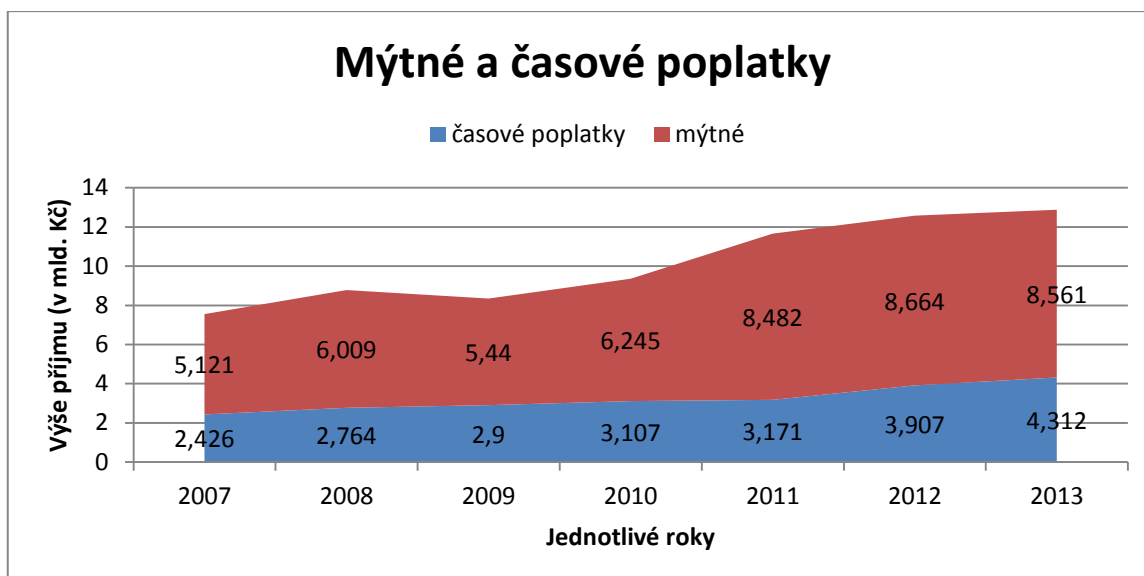
Tabulka 6: Výše příjmů z mýtného a časových poplatků

v mld. Kč	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Průměr
Mýtné	5,121	6,009	5,440	6,245	8,482	8,664	8,561	6,932
Časové poplatky	2,426	2,764	2,900	3,107	3,171	3,907	4,312	3,227
CELKEM	7,547	8,773	8,340	9,352	11,653	12,571	12,873	10,158

zdroj: Výroční zprávy SFDI za roky 2007 – 2013, úprava vlastní

Následující graf znázorňuje rostoucí trend obou příjmů. U časových poplatků je trend velice mírný oproti mýtnému, které nabírá na síle.

Obrázek 4: Výše příjmů z mýtného a časových poplatků



zdroj: Výroční zprávy SFDI za roky 2007 – 2013, úprava vlastní

2.5.1.3. Privatizovaný majetek

Dalším příjmem do rozpočtu SFDI jsou výnosy z privatizovaného majetku. Jak je již z názvu patrné, tento zdroj příjmů není nekonečný, což také dokládá následující tabulka.

Tabulka 7: Výše privatizovaného majetku

v mld. Kč	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Privatizovaný majetek	21,205	33,845	7,500	7,675	0,830	0	0

zdroj: Výroční zprávy SFDI za roky 2007 – 2013, úprava vlastní

2.5.1.4. Státní rozpočet

Dotace ze státního rozpočtu jsou nedílnou součástí příjmů SFDI. Tvoří největší část ze všech příjmů. V následující tabulce jsou zdůrazněny ty nejvýznamnější, jako jsou dotace na krytí deficitu rozpočtu SFDI, dotace na projekty OPD a dotace z úvěru EIB.

Mezi ostatní dotace patří financování dálnice D47, dotace na Komutativní programy, dotace na realizaci dluhopisového programu, dotace na úhradu nákladů a odstranění škod způsobených povodněmi, dotace na opravy na dopravní infrastruktuře, dotace na opravy silnic I. třídy.

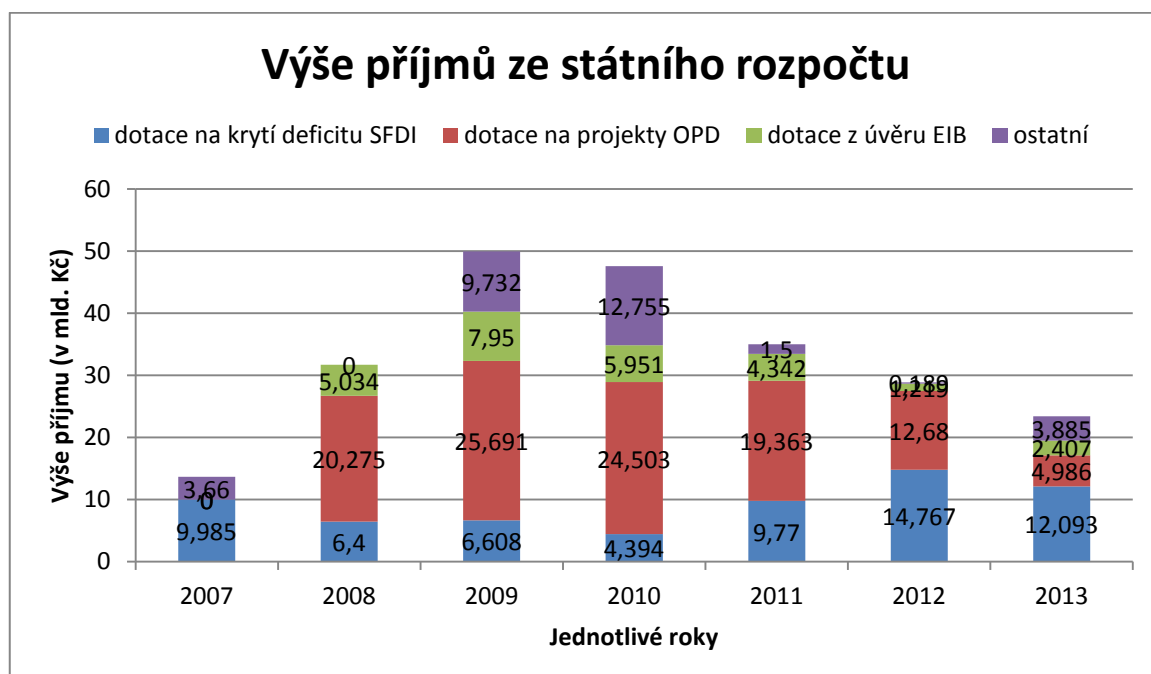
Tabulka 8: Výše příjmů ze státního rozpočtu

v mld. Kč	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Dotace na krytí deficitu SFDI	9,985	6,400	6,608	4,394	9,770	14,767	12,093
Dotace na projekty OPD	0	20,275	25,691	24,503	19,363	12,680	4,986
Dotace z úvěru EIB	0	5,034	7,950	5,951	4,342	1,219	2,407
Ostatní	3,660	0	9,732	12,755	1,500	0,189	3,885
CELKEM	13,665	31,709	49,981	47,603	34,975	28,855	23,371

zdroj: Výroční zprávy SFDI za roky 2007 – 2013, úprava vlastní

Z následujícího grafu je patrné, že nejvyšším příjmem ze státního rozpočtu jsou dotace na projekty OPD.

Obrázek 5: Výše příjmů ze státního rozpočtu



zdroj: Výroční zprávy SFDI za roky 2007 – 2013, úprava vlastní

2.5.1.5. Ostatní příjmy

V ostatních příjmech, které dotvářely příjmy rozpočtu SFDI, jsou zahrnuty návratné finanční výpomoci, vratky prostředků uvolněných z ex-post plateb OPD, přijaté vratky transferů (převodů) minulých období, příjmy z pronájmu a úroků a ostatní nedaňové příjmy. Jejich rozložení je uvedeno v následující tabulce.

Tabulka 9: Výše ostatních příjmů

v mld. Kč	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Splátky předfinancování EU za roky 2005 – 2007	4,868	0	0	0	0	0	0
Vrácené finanční prostředky v rámci finančního zúčtování za rok 2006	0,021	0	0	0	0	0	0
Návratné finanční výpomoci	0	4,683	4,212	3,275	1,166	0,848	0,126
Vratky prostředků uvolněných z ex-post plateb OPD	0	4,519	0,168	0	0	0	0
Přijaté vratky transferů minulých období	0	0,054	0,275	0,478	2,223	2,954	2,769
Příjmy z pronájmu	0,007	0,008	0,009	0,010	0,009	0,010	0,009
Příjmy z úroků	0	0,503	0,203	0,126	0,097	0,102	0
Ostatní nedaňové příjmy	0,511	0,285	0,001	0,001	0,001	0,010	0,497
CELKEM	5,409	10,051	4,867	3,902	3,498	3,924	3,401

zdroj: Výroční zprávy SFDI za roky 2007 – 2013, úprava vlastní

2.5.1.6. Porovnání celkových příjmů

V následující tabulce jsou vyzdvíženy nejvýznamnější příjmy, které tvoří nedílnou součást příjmů SFDI.

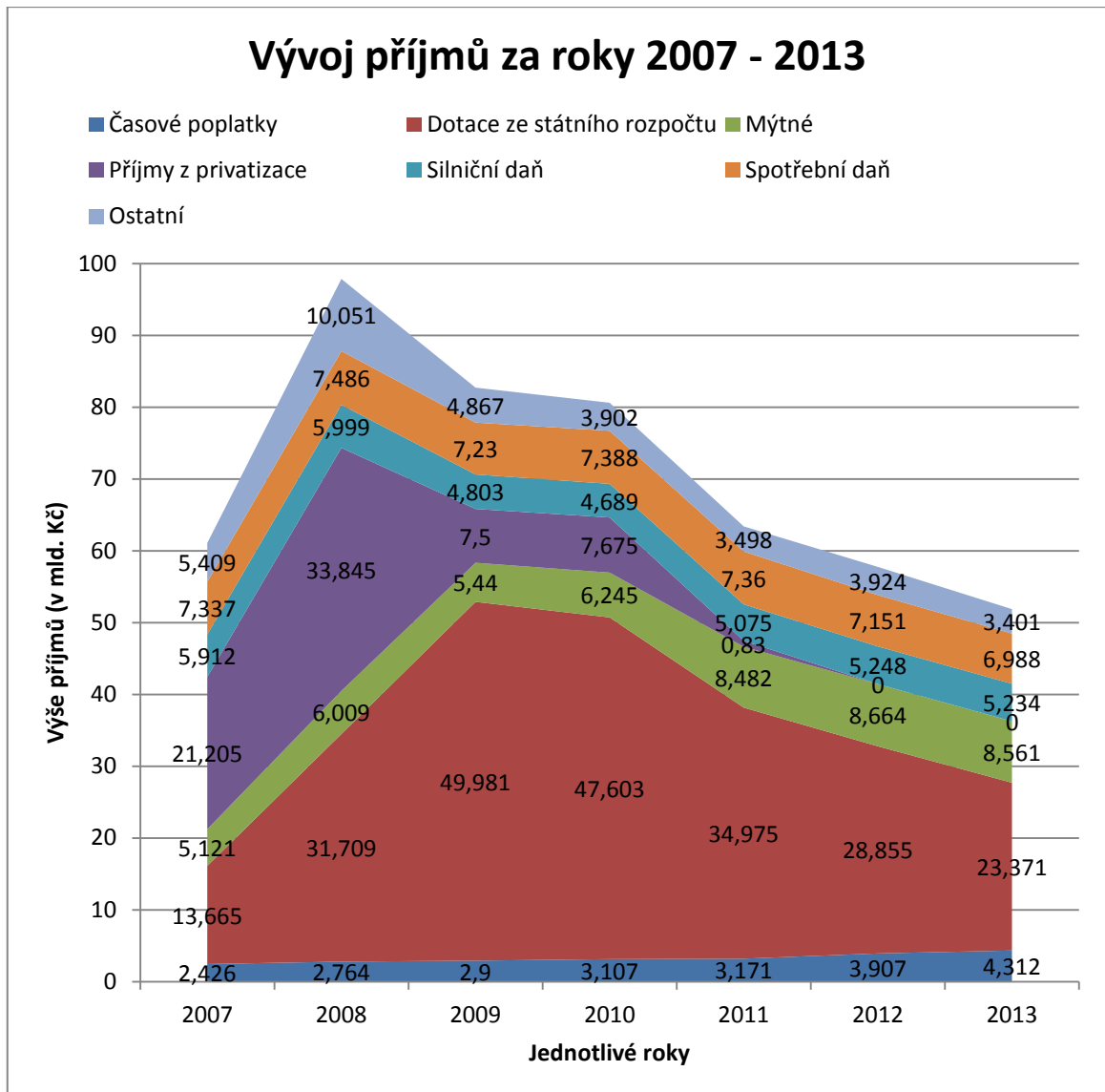
Tabulka 10: Příjmy SFDI

v mld. Kč	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Časové poplatky	2,426	2,764	2,900	3,107	3,171	3,907	4,312
Dotace ze státního rozpočtu	13,665	31,709	49,981	47,603	34,975	28,855	23,371
Mýtné	5,121	6,009	5,440	6,245	8,482	8,664	8,561
Příjmy z privatizace	21,205	33,845	7,500	7,675	0,830	0	0
Silniční daň	5,912	5,999	4,803	4,689	5,075	5,248	5,234
Spotřební daň	7,337	7,486	7,230	7,388	7,360	7,151	6,988
Ostatní	5,409	10,051	4,867	3,902	3,498	3,924	3,401
CELKEM	61,074	97,864	82,721	80,607	63,391	57,760	51,867

zdroj: Výroční zprávy SFDI za roky 2007 – 2013, úprava vlastní

V následujícím grafu je znázorněn vývoj příjmové stránky za roky 2007 – 2013. V roce 2008 se jejich hodnota vyšplhala téměř k 100 mld. Kč. Do roku 2013 jejich hodnota klesla skoro o polovinu. Nejvyšší změnou trendu prošly dotace ze státního rozpočtu a příjmy z privatizace, u kterých jejich hodnota klesala, naproti tomu mýtné mělo opačný trend. Silniční a spotřební daň si v těchto letech držely stabilně svých hodnot, zato časové poplatky mírný nárůst v každém roce zaznamenaly.

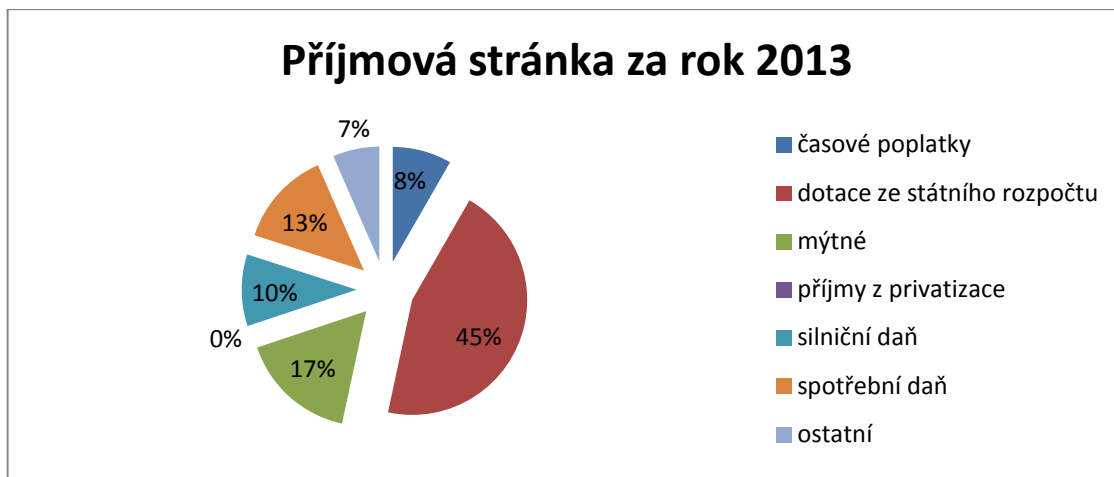
Obrázek 6: Graf vývoje příjmů za roky 2007 - 2013



zdroj: Výroční zpráva SFDI za roky 2007 – 2013, úprava vlastní

V roce 2013 byly nejvyšším příjmem dotace ze státního rozpočtu, které tvořily 45 % celkových příjmů, a daňové příjmy (silniční a spotřební daň) s 23 %. V závěsu za daňovými příjmy se umístilo mýtné s 17 %. Časové poplatky a ostatní příjmy v tomto roce netvořily závratnou část, ale přece jen je nelze opomenout.

Obrázek 7: Graf procentuálního vyjádření příjmů v roce 2013



zdroj: Výroční zpráva SFDI za rok 2013, úprava vlastní

2.5.2. Výdaje

SFDI využívá své příjmy pro rozvoj, výstavbu, údržbu a modernizaci silnic, dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských dopravních cest. Rozsah výdajů je vymezen:

- financování výstavby, modernizace, oprav a údržby silnic, dálnic, drah a vodních cest,
- poskytování příspěvků na výstavbu a modernizaci silnic, dálnic a cyklistických stezek,
- úhrada dluhových služeb,
- financování nákladů na zavedení a provozování mýtného,
- náklady na svou činnost.

2.5.2.1. Rozpočet SFDI

Z následující tabulky je patrné, že nejvyšším výdajem je financování dopravní infrastruktury z národních zdrojů. Výdaje OPD a EIB mají velmi kolísavý trend, ale jejich výdaje nejsou zrovna zanedbatelné. Aparát SFDI můžeme zhodnotit jako stabilní výdaj. Jeho hodnoty se během těchto let nějak výrazně neměnily. Zbylé výdaje (předfinancování, dluhopisy a návratné finanční výpomoci) dotvářely tento rozpočet.

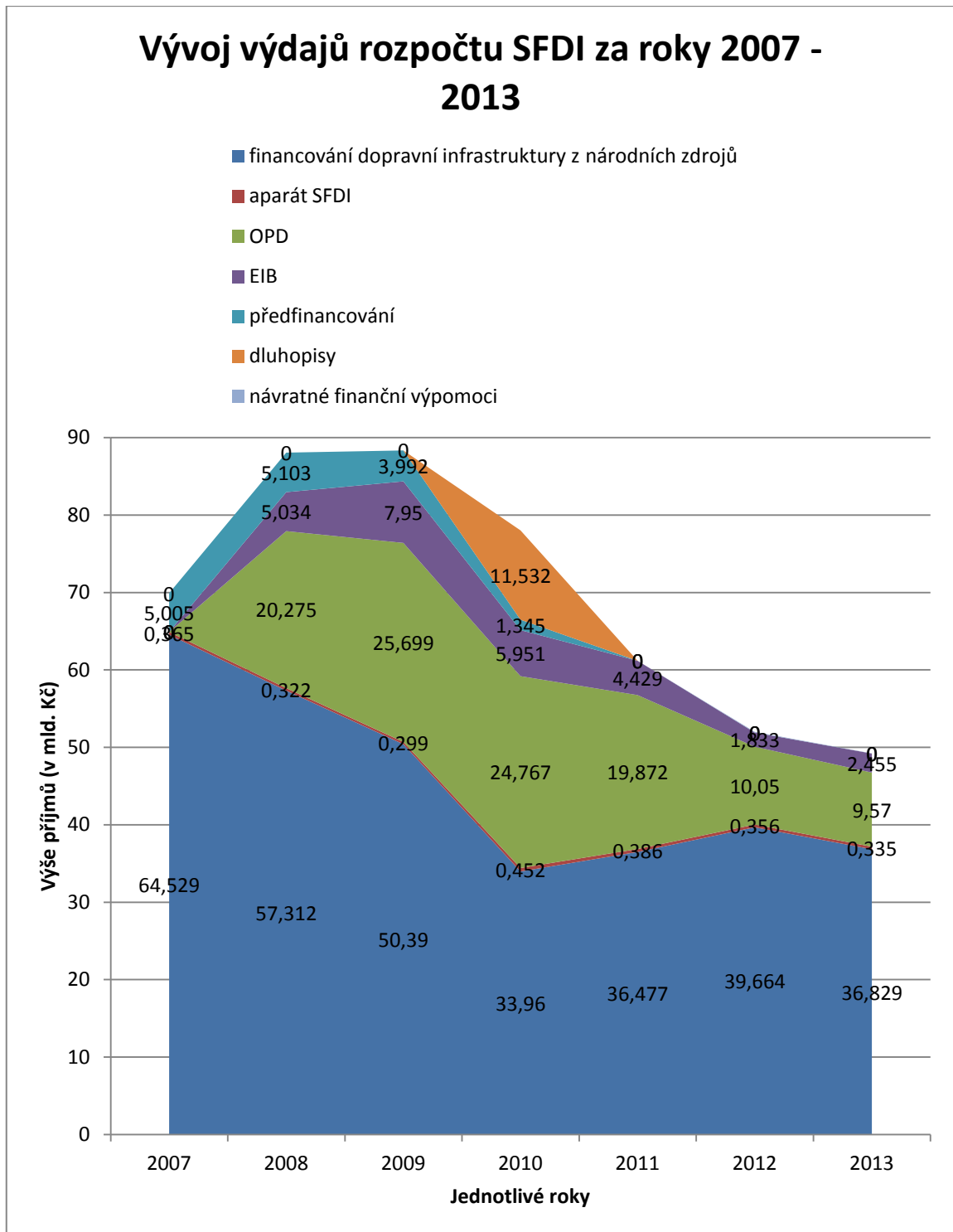
Tabulka 11: Přehled výdajů rozpočtu SFDI

v mld. Kč	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
financování dopravní infrastruktury z národních zdrojů	64,529	57,312	50,390	33,960	36,477	39,664	36,829
aparát SFDI	0,365	0,322	0,299	0,452	0,386	0,356	0,335
OPD	0	20,275	25,699	24,767	19,872	10,050	9,570
EIB	0	5,034	7,950	5,951	4,429	1,833	2,455
předfinancování	5,005	5,103	3,992	1,345	0	0	0
dluhopisy	0	0	0	11,532	0	0	0
návratné finanční výpomoci	0	0	0	0	0	0,089	0,020
CELKEM	69,898	88,046	88,331	78,007	61,164	51,992	49,209

zdroj: Výroční zprávy SFDI 2007 – 2013, úprava vlastní

Následující graf ukazuje na vývoj výdajů rozpočtu SFDI v letech 2007 – 2013. V roce 2007 tvořily výdaje na financování dopravní infrastruktury z národních zdrojů 64,529 mld. Kč, což bylo více než 92 % výdajů celého rozpočtu, v roce 2011 byla hodnota těchto výdajů o polovinu nižší. V roce 2010 se rozpočet vyšplhal až k částce 100 mld. Kč a v letech 2012 a 2013 se pohyboval okolo 50 mld. Kč.

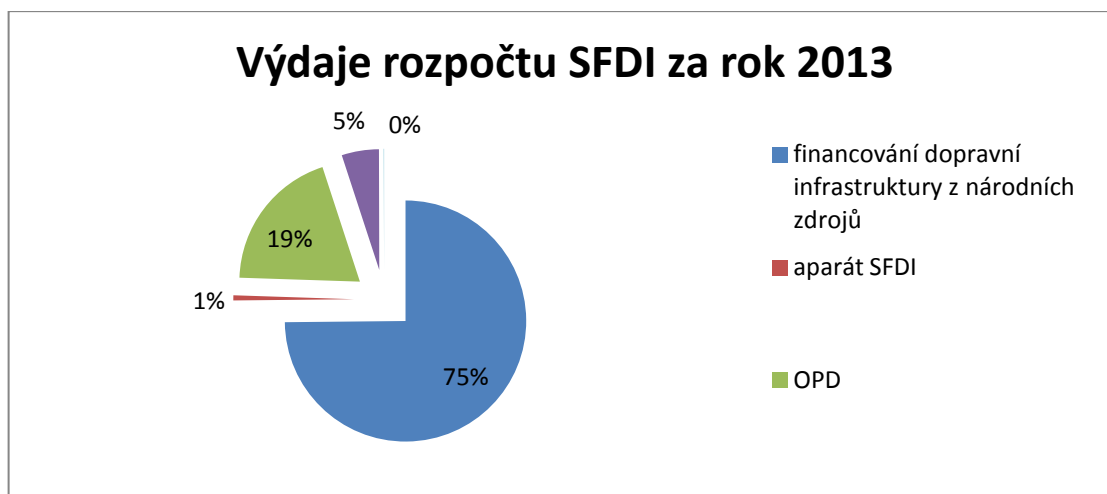
Obrázek 8: Graf vývoje výdajů rozpočtu SFDI za roky 2007 - 2013



zdroj: Výroční zpráva SFDI za roky 2007 – 2013, úprava vlastní

V roce 2013 tvořily výdaje na financování dopravní infrastruktury z národních zdrojů 3/4 výdajů celého rozpočtu, necelé 2/5 OPD, 5 % EIB a stabilní 1 % aparát SFDI.

Obrázek 9: Graf procentuálního vyjádření výdajů rozpočtu SFDI za rok 2013



zdroj: Výroční zpráva SFDI za rok 2013, úprava vlastní

2.5.2.1.1. Operační program Doprava

OPD je finanční nástroj pro čerpání prostředků z fondů Evropské unie určený pro rozvoj dopravní infrastruktury v ČR. Tento nástroj je realizován v období 2007 – 2013. Jeho řídicím orgánem je Ministerstvo dopravy ČR.

V rámci celé ČR je právě OPD největším operačním programem. Jeho celková alokace je 5,821 miliardy € (cca 150 miliard Kč), což představuje přibližně 22 % ze všech prostředků určených ČR z fondů EU pro toto období. OPD je financován ze dvou evropských zdrojů:

- Fond soudržnosti (dále jen „FS“),
- Evropský fond pro regionální rozvoj (dále jen „ERDF“).

OPD je zaměřen především na naplňování dopravních priorit evropského a celostátního významu a zároveň na realizaci priorit a cílů daných Dopravní politikou ČR pro roky 2005 – 2013. Jeho největším cílem je zlepšení dostupnosti dopravou. Ten je dosahován prostřednictvím specifických cílů, které jsou stanoveny podle prioritních os. Z OPD je podporována především výstavba a modernizace dopravní infrastruktury ČR. Většina prostředků je zaměřena na podporu silniční a železniční sítě na tzv. trans-evropské dopravní síti (TEN-T), ale také i mimo ni, a dále na podporu městské hromadné dopravy v Praze, multimodální dopravy, vnitrozemské plavby, modernizaci plavidel a rozvoj dopravních systémů. Mezi specifické cíle patří:

- výstavba a modernizace sítě TEN-T a sítí navazujících,

- *výstavba a modernizace regionálních sítí drážní dopravy,*
- *výstavba a rozvoj dálniční sítě a sítě silnic I. třídy mimo TEN-T,*
- *zlepšování kvality dopravy a ochrany životního prostředí z hlediska problematiky dopravy,*
- *výstavba a modernizace důležitých dopravních spojení na území hl. m. Prahy.*¹⁸

2.5.2.1.1.1. Prioritní osy

Prioritní osa 1 (Modernizace železniční sítě TEN-T) je zaměřena na železniční sítě. Podporována je modernizace tranzitních koridorů a železničních uzlů na síti TEN-T, zajišťování spolupráce různých systémů na stávajících železničních tratích, úprava železničních vozidel a minimalizace vlivů na životní prostředí. Mezi příjemce této prioritní osy patří zejména SŽDC.

Předmětem prioritní osy 2 (Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T) je výstavba nových úseků, jak dálniční, tak i silniční sítě, zlepšení parametrů na existujících úsecích dálnic a silnic, které spadají do sítě TEN-T, výstavba dalších úseků sítě TEN-T, modernizace a zvýšení kapacity již provozovaných úseků na síti TEN-T, zavádění dopravních systémů a minimalizace vlivů na životní prostředí. Příjemcem této osy je především ŘSD.

Prioritní osa 3 (Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T) se zaměřuje na modernizace a rozvoj železniční sítě, které nespádají do sítě TEN-T. Podporována je elektrizace železniční sítě, modernizace zabezpečovacích zařízení, zvyšování rychlosti na tratích, zajišťování spolupráce různých systémů, modernizace prostor pro zvýšení komfortu a kultury cestování a také zlepšení přístupu osobám se sníženou pohyblivostí a orientací. I v této prioritní ose je myšleno i na životní prostředí. Mezi příjemce této prioritní osy patří zejména SŽDC.

Prioritní osa 4 (Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T) se zaměřuje na výstavbu a modernizaci rychlostních komunikací mimo síť TEN-T a ostatních silnic I. třídy. V této se je podporováno odstraňování závad, modernizace, budování, implementace telepatických systémů na silnicích I. třídy, zabezpečení dostatečné kapacity silniční

¹⁸ OPD, on-line text (<http://www.opd.cz/cz/Zakladni-informace>) [cit. 15. 10. 2013]

infrastruktury a také není opomenuta složka životního prostředí. Příjemcem této osy je především ŘSD.

Prioritní osa 5 (Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m. Praze) se zabývá výstavbou nových úseků pražského metra, podporou systémů řízení a regulace silničního provozu v Praze. Příjemcem této osy je Magistrát hl. m. Prahy.

Prioritní osa 6 (Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy) je zaměřena na rozvoj multimodálních přepravních systémů a na rozvoj vnitrozemských vodních cest. V rámci multimodální dopravy se jedná zejména o podporu revitalizace železničních vleček, vznik multimodálních terminálů a logistických center. V oblasti vnitrozemských vodních cest se jedná o splavnění nesplavných vodních toků. V této ose jsou příjemci především vlastníci nebo správci multimodální dopravy a ŘVC.

Poslední prioritní osa 7 (Technická pomoc) je zaměřena na zabezpečení personální kapacity na všech úrovních.

V následující tabulce jsou zachyceny jednotlivé osy, fondy, ze kterých jsou financovány a alokace, která na ně připadá.

Tabulka 12: Celková alokace OPD podle jednotlivých prioritních os

prioritní osa	název prioritní osy	fond	mld. €	% celkové alokace
1	Modernizace železniční sítě TEN-T	FS	2,197	37,7
2	Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T	FS	1,614	27,7
3	Modernizace železniční sítě mimo sítě TEN-T	FS	0,393	6,8
4	Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T	ERDF	1,098	18,9
5	Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v hl. m.	FS	0,330	5,7

	Praze			
6	Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy	ERDF	0,119	2,0
7	Technická pomoc	FS	0,069	1,2
Celkem			5,821	100

zdroj: <http://opd.cz/cz/Zakladni-informace>, úprava vlastní

2.5.2.1.1.2. Výdaje OPD

Následující tabulka zachycuje výdaje OPD na jednotlivé druhy dopravní infrastruktury. Řídící orgán do konce roku 2007 neschválil ani jediný projekt, a proto nedošlo k čerpání prostředků na předfinancování, z toho důvodu jsou výdaje na nulové hodnotě.

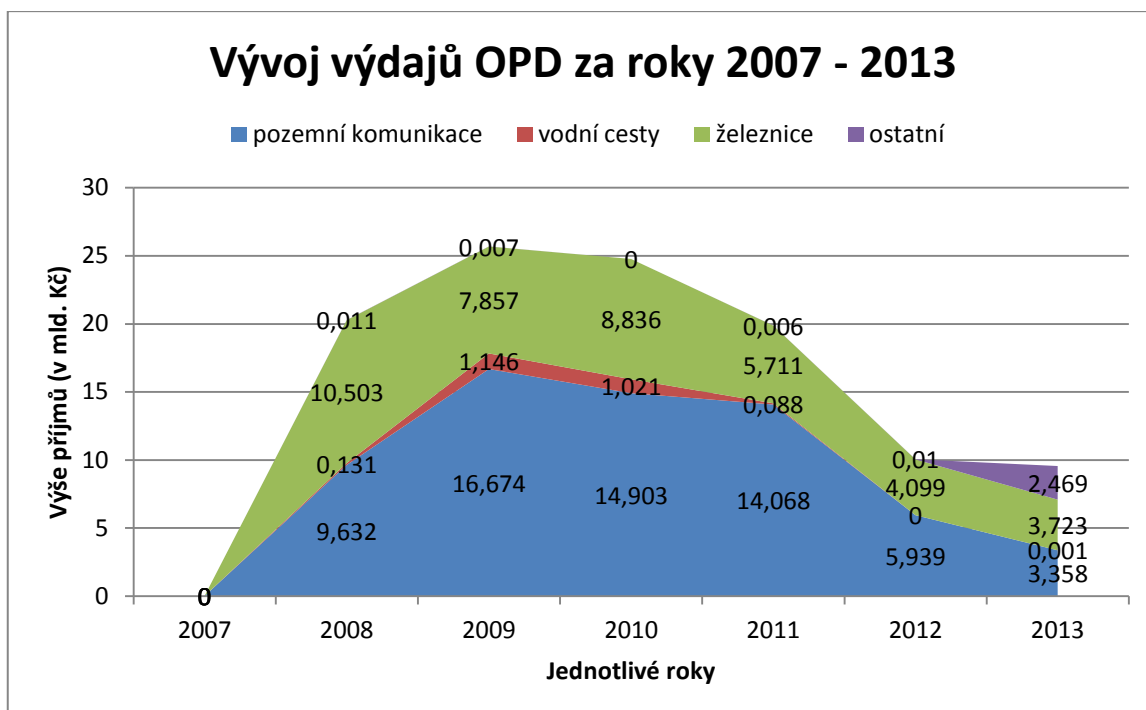
Tabulka 13: Přehled výdajů OPD

v mld. Kč	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
pozemní komunikace	0	9,632	16,674	14,903	14,068	5,939	3,358
vodní cesty	0	0,131	1,146	1,021	0,088	0	0,001
železnice	0	10,503	7,857	8,836	5,711	4,099	3,723
ostatní	0	0,011	0,007	0	0,006	0,010	2,469
CELKEM	0	20,275	25,684	24,760	19,872	10,050	9,570

zdroj: Výroční zprávy SFDI 2007 – 2013, úprava vlastní

Následující graf ukazuje, že nejvíce výdajů plynulo na pozemní komunikace, až na výjimky v letech 2008 a 2013, kde více výdajů čerpaly železnice. Výdaje na vodní cesty jsou v těchto letech velmi malé, v roce 2012 byly proti výdajům na pozemní komunikace a železnici prakticky nulové. Mezi ostatními výdaji je zařazen aparát SFDI a v roce 2013 výdaje na úhradu národních podílů projektů OPD.

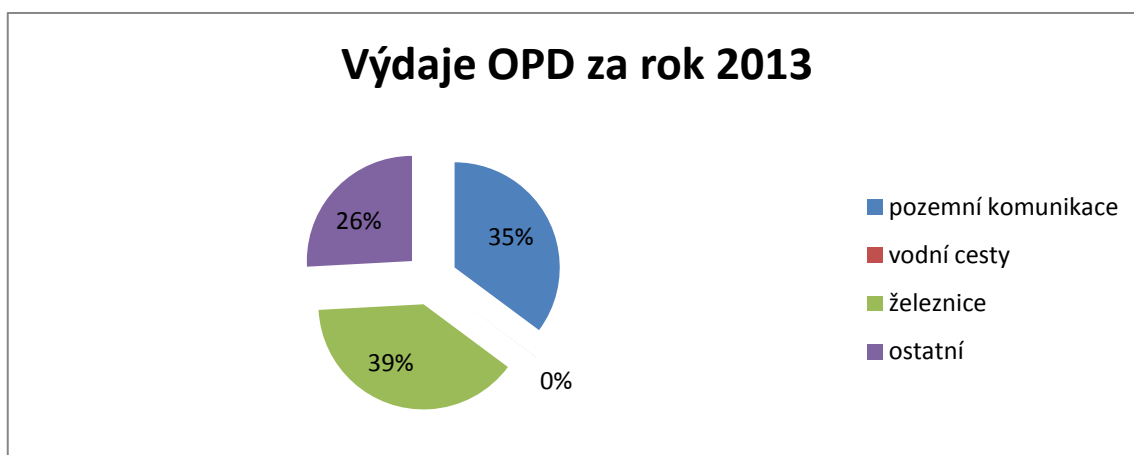
Obrázek 10: Graf vývoje výdajů OPD za roky 2007 - 2013



zdroj: Výroční zpráva SFDI za roky 2007 – 2013, úprava vlastní

V roce 2013 byly výdaje OPD rozděleny mezi pozemní komunikace a železnici téměř na polovinu. Výdaje na vodní cesty byly oproti zmíněným zanedbatelné. V tomto roce však hrály roli i ostatní výdaje, které oproti minulým rokům byly nemalé.

Obrázek 11: Graf procentuálního vyjádření výdajů OPD za rok 2013



zdroj: Výroční zpráva SFDI za rok 2013, úprava vlastní

2.5.2.1.2. Evropská investiční banka

EIB je finanční institut Evropského hospodářského společenství. Jejím hlavním úkolem je poskytování dlouhodobých půjček, jak veřejnému, tak i soukromému sektoru. Půjčuje

zpravidla na projekty, které mají náklady vyšší než 25 milionů €. V ČR poskytuje půjčky zejména na výstavu dopravní infrastruktury. Následující tabulka ukazuje, jaké částky poskytla EIB na dopravní infrastrukturu.

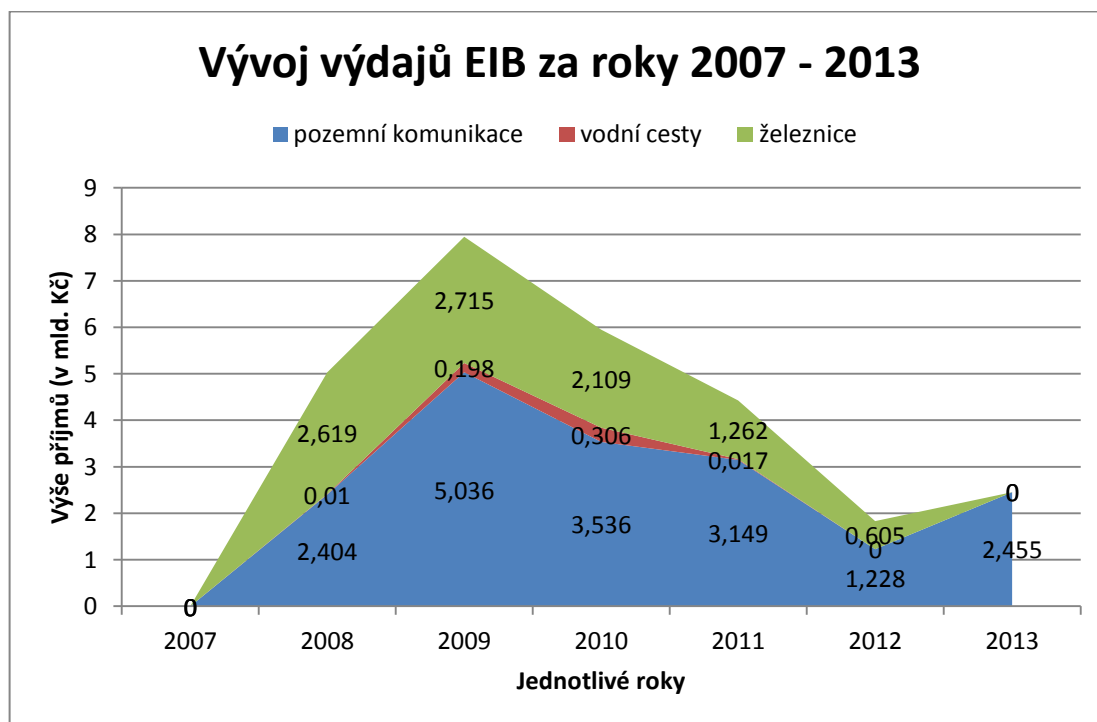
Tabulka 14: Přehled výdajů EIB

v mld. Kč	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
pozemní komunikace	0	2,404	5,036	3,536	3,149	1,228	2,455
vodní cesty	0	0,010	0,198	0,306	0,017	0	0
železnice	0	2,619	2,715	2,109	1,262	0,605	0
CELKEM	0	5,033	7,950	5,951	4,429	1,833	2,455

zdroj: Výroční zprávy SFDI 2007 – 2013, úprava vlastní

Následující graf znázorňuje rozložení částky poskytnuté EIB v jednotlivých letech. Je patrné, že opět „vedou“ pozemní komunikace před železnicemi a vodními cestami. V letech 2012 a 2013 jsou výdaje na železnice a vodní cesty tak malé, že proti výdajům na pozemní komunikace jsou prakticky nulové.

Obrázek 12: Graf vývoje výdajů EIB za roky 2007 - 2013



zdroj: Výroční zpráva SFDI za roky 2007 – 2013, úprava vlastní

2.5.2.1.3. Předfinancování

Předfinancováním se rozumí předfinancování výdajů, které mají být kryty prostředky z rozpočtu EU, prostředky státního rozpočtu. V praxi to znamená, že příjemci obdrží prostředky státního rozpočtu, které mají být kryty prostředky z rozpočtu EU, a po vynaložení tohoto výdaje ze státního rozpočtu jsou prostředky z rozpočtu EU převedeny z účtu Platebního a certifikačního orgánu¹⁹ do kapitoly státního rozpočtu.²⁰ Následující tabulka ukazuje, jaké byly výdaje v rámci předfinancování.

Tabulka 15: Přehled výdajů předfinancování

v mld. Kč	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
pozemní komunikace	2,325	3,883	3,372	1,281	1,115	0	0
vodní cesty	0,033	0,028	0	0	0	0	0
železnice	2,646	1,192	0,593	0,063	0,070	0,085	0,020
CELKEM	5,005	5,103	3,966	1,345	1,186	0,085	0,020

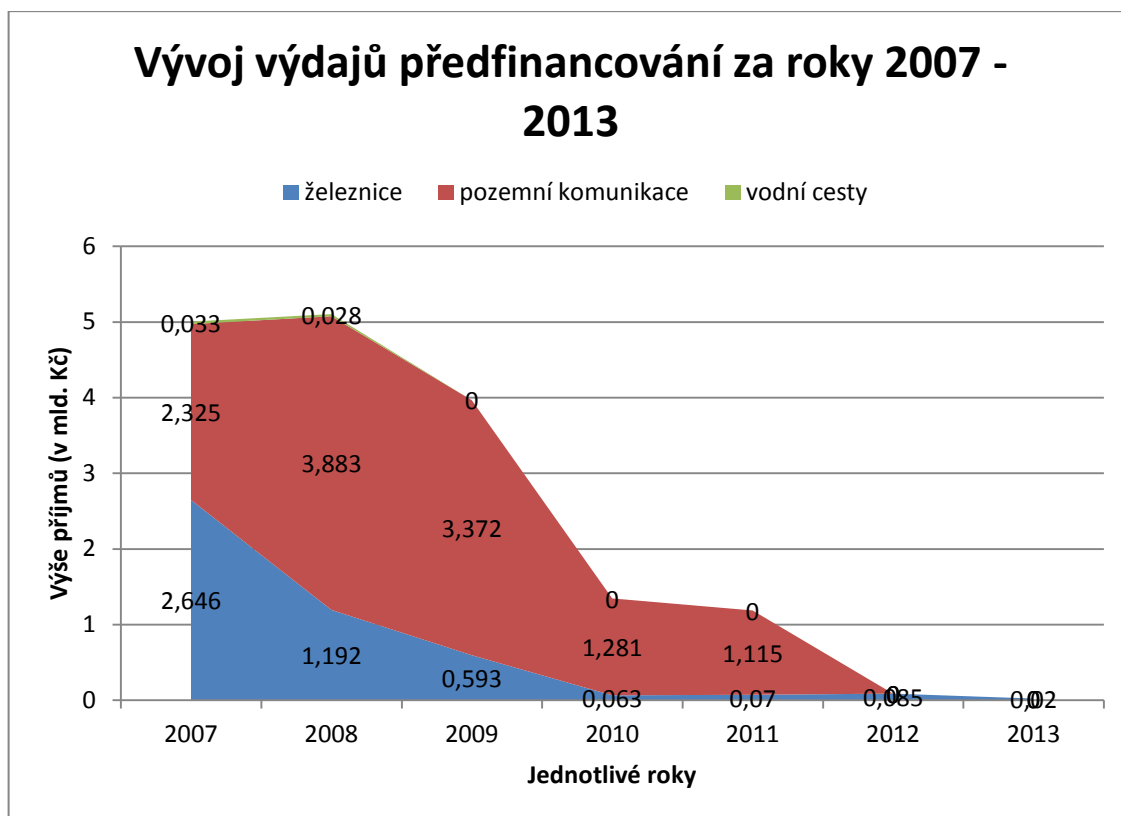
zdroj: Výroční zprávy SFDI 2007 – 2013, úprava vlastní

Následující graf znázorňuje rozložení výdajů v rámci předfinancování, kde je patrné, že opět nejvyšší část výdajů tvoří pozemní komunikace a poté železnice a vodní cesty. Změna přišla až pro roky 2012 a 2013.

¹⁹ Platební a certifikační orgán (PCO) je ústřední orgán státní správy zodpovědný za celkové finanční řízení prostředků poskytnutých České republice z rozpočtu EU. Roli PCO vykonává Ministerstvo financí.

²⁰ OPD, <http://opd.cz/cz/Slovnicek-zakladnich-pojmu> [cit. 15. 10. 2013]

Obrázek 13: Graf vývoje výdajů předfinancování za roky 2007 - 2013



zdroj: Výroční zpráva SFDI za roky 2007 – 2013, úprava vlastní

2.5.2.2. Výdaje na jednotlivé druhy infrastruktury

Následující tabulka znázorňuje přehled výdajů na jednotlivé druhy dopravní infrastruktury, mýtné a ostatní výdaje, do kterých patří příspěvky SFDI (projekty, bezpečnost a cyklostezky), poskytnuté návratné finanční výpomoci a výdaje aparátu.

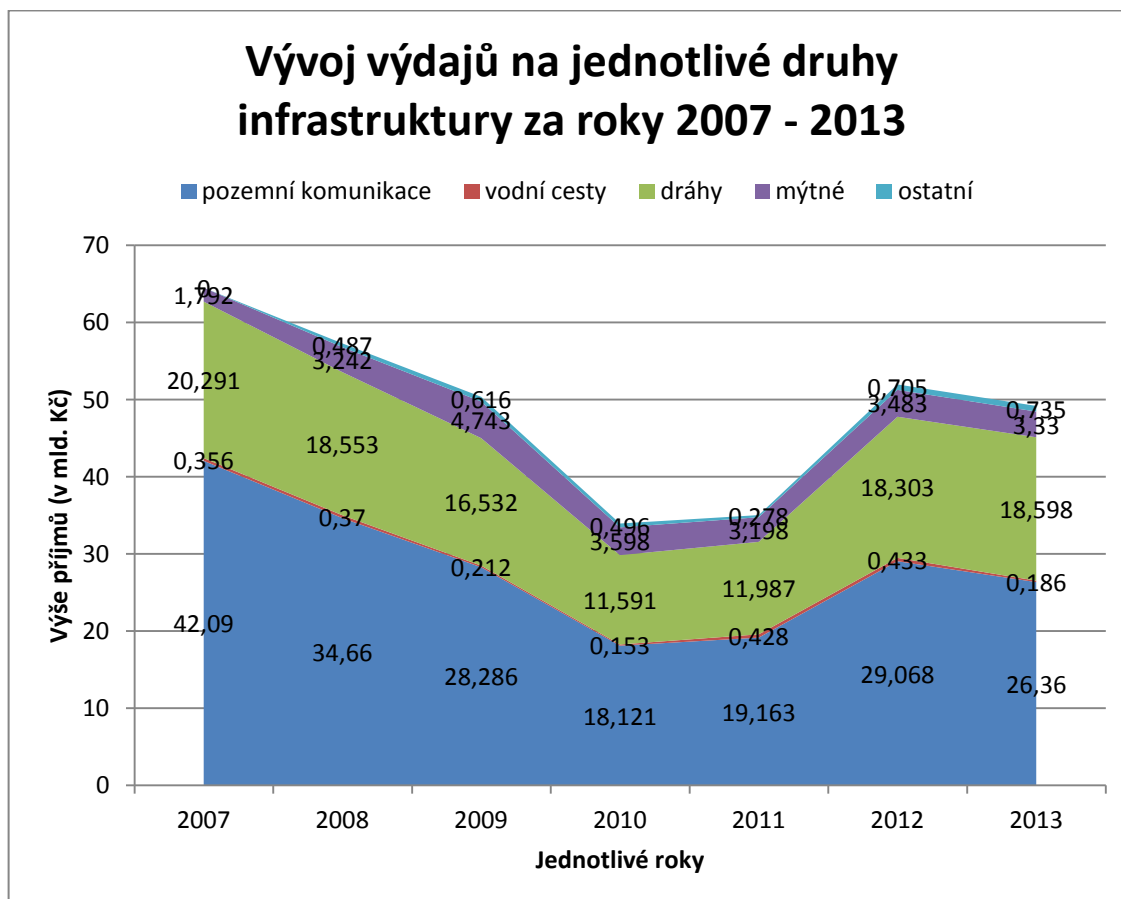
Tabulka 16: Přehled výdajů na jednotlivé druhy infrastruktury

v mld. Kč	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
pozemní komunikace	42,090	34,660	28,286	18,121	19,163	29,068	26,360
dráhy	20,291	18,553	16,532	11,591	11,987	18,303	18,598
vodní cesty	0,356	0,370	0,212	0,153	0,428	0,433	0,186
mýtné	1,792	3,242	4,743	3,598	3,198	3,483	3,330
ostatní	0	0,487	0,616	0,496	0,278	0,705	0,735
CELKEM	64,529	57,312	50,390	33,959	35,053	51,992	49,209

zdroj: Výroční zprávy SFDI za roky 2007 – 2013, úprava vlastní

Největší podíl výdajů zaujímají výdaje na pozemní komunikace, které v tomto období tvořily více než 50 % výdajů. Následují výdaje na dráhy, které dosahovaly hodnot mezi 30 – 40 %. Výdaje na vodní cesty dosáhly maximálně 1 %. Výdaje na mýtné vzrostly mezi roky 2007 a 2013 na dvojnásobek. Z grafu je patrný propad výdajů v letech 2010 a 2011 a následný nárůst v roce 2012.

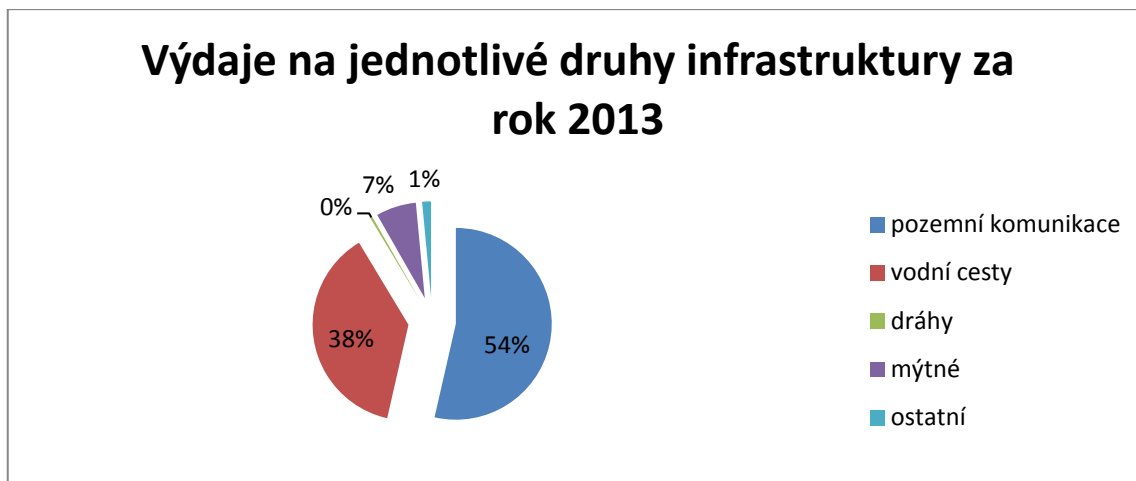
Obrázek 14: Graf vývoje výdajů na jednotlivé druhy infrastruktury za roky 2007 – 2013



zdroj: Výroční zpráva SFDI za roky 2007 – 2013, úprava vlastní

V roce 2013 největší výdaje plynuly na pozemní komunikace (54 %), dále na vodní cesty (38 %) a mýtné (7 %). Zbylé výdaje jsou prakticky zanedbatelné.

Obrázek 15: Graf procentuálního vyjádření výdajů na jednotlivé druhy infrastruktury za rok 2013



zdroj: Výroční zpráva SFDI za rok 2013, úprava vlastní

2.5.2.2.1. Investiční a neinvestiční výdaje

Investiční výdaje byly využity na výstavbu, modernizaci jednotlivých druhů infrastruktury. Neinvestiční výdaje byly použity na opravy a údržbu dané infrastruktury.

2.5.2.2.1.1. Pozemní komunikace

Jak již bylo výše uvedeno, nejvíce výdajů plyne právě na pozemní komunikace. Hodnoty investičních výdajů byly velmi kolísavé, což dokládá i následující tabulka. Naopak neinvestiční výdaje zůstávaly mezi 7 – 10 mld. Kč.

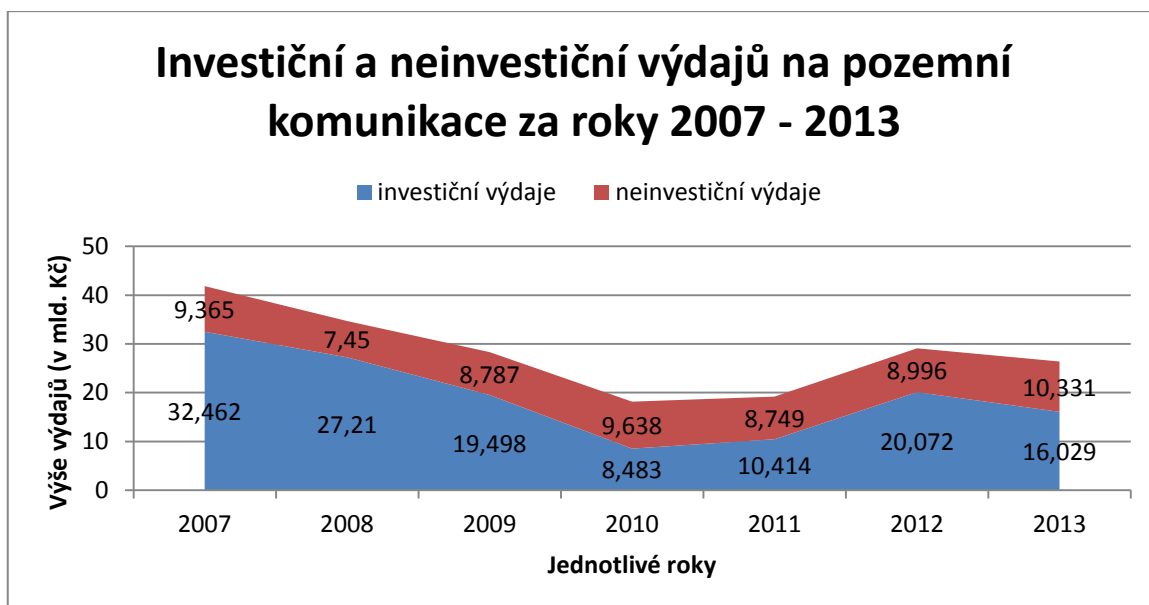
Tabulka 17: Vývoj investičních a neinvestičních výdajů pozemních komunikací

v mld. Kč	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
investiční	32,462	27,210	19,498	8,483	10,414	20,072	16,029
neinvestiční	9,365	7,450	8,787	9,638	8,749	8,996	10,331
CELKEM	42,090	34,660	28,286	18,121	19,163	29,068	26,360

zdroj: Výroční zprávy SFDI za roky 2007 – 2013, úprava vlastní

Výše investičních výdajů byla v letech 2007 – 2013 vždy vyšší než neinvestičních. V roce 2010 však byla tato skutečnost naopak. Pokud srovnáme roky 2007, 2010 a 2013 je patrné, že investiční výdaje do roku 2010 klesly oproti roku 2007 na 1/4 a posléze vzrostly na dvojnásobek.

Obrázek 16: Vývoj investiční a neinvestiční výdajů pozemních komunikací



zdroj: Výroční zprávy SFDI za roky 2007 – 2013, úprava vlastní

V roce 2013 byla výše investičních výdajů na pozemní komunikace 61 %, zbylých 39 % padlo na neinvestiční výdaje.

Obrázek 17: Graf procentuálního vyjádření investičních a neinvestičních výdajů na pozemních komunikacích za rok 2013



zdroj: Výroční zpráva SFDI za rok 2013, úprava vlastní

2.5.2.2.1.2. Dráhy

Rozdíl mezi výdaji na dráhy už není tak markantní jako u pozemních komunikací. Investiční výdaje i zde kolísají, hlavně v porovnání let 2009 – 2010 a 2011 – 2012. Naopak neinvestiční výdaje se dají brát jako stabilní.

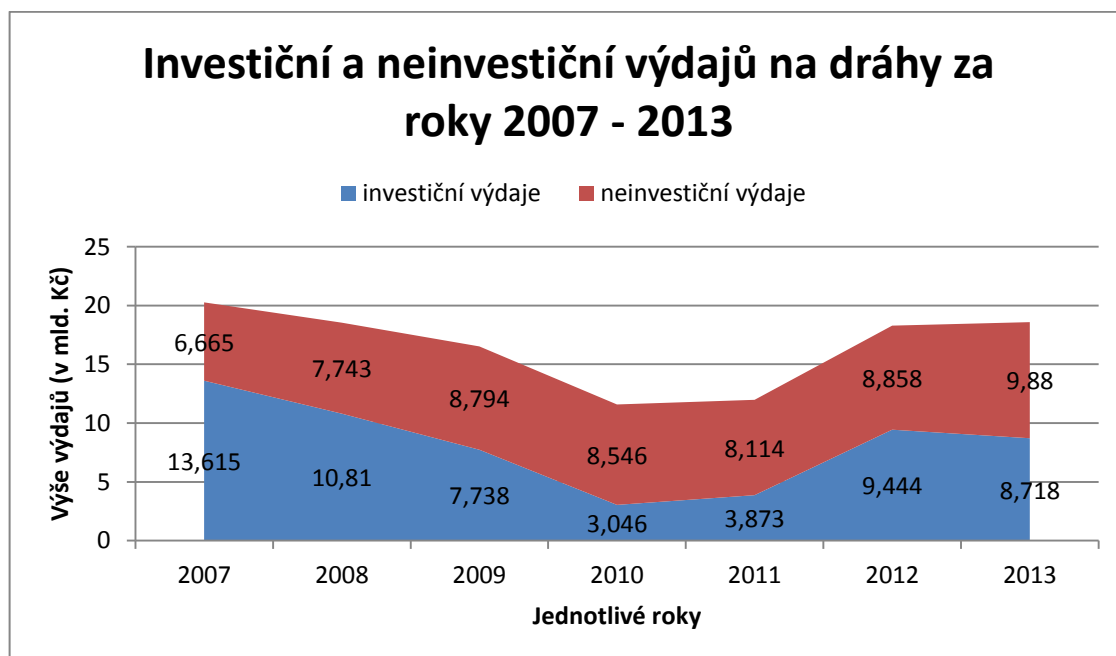
Tabulka 18: Vývoj investičních a neinvestičních výdajů drah

v mld. Kč	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
investiční	13,615	10,810	7,738	3,046	3,873	9,444	8,718
neinvestiční	6,665	7,743	8,794	8,546	8,114	8,858	9,880
CELKEM	20,291	18,553	16,532	11,591	11,987	18,303	18,598

zdroj: Výroční zprávy SFDI za roky 2007 – 2013, úprava vlastní

I zde je patrné, že poklesly výdaje v letech 2007 – 2010. Tady jejich výše kleslo o 10 mld. Kč a do roku 2013 se vyšplhala na trojnásobek.

Obrázek 18: Vývoj investičních a neinvestičních výdajů drah



zdroj: Výroční zprávy SFDI za roky 2007 – 2013, úprava vlastní

V roce 2013 byly výdaje rozděleny téměř na polovinu – 47% investiční výdaje, 53 % neinvestiční výdaje. Rozdíl mezi nimi byl 1,162 mld. Kč.

Obrázek 19: Graf procentuálního vyjádření investičních a neinvestičních výdajů na dráhy za rok 2013



zdroj: Výroční zpráva SFDI za rok 2013, úprava vlastní

2.5.2.2.1.3. Vodní cesty

Výdaje na vodní cesty jsou oproti pozemním komunikacím a drahám velmi nízké. Jejich výše se pohybuje v řádu milionů a jejich výdaje jsou jen investiční.

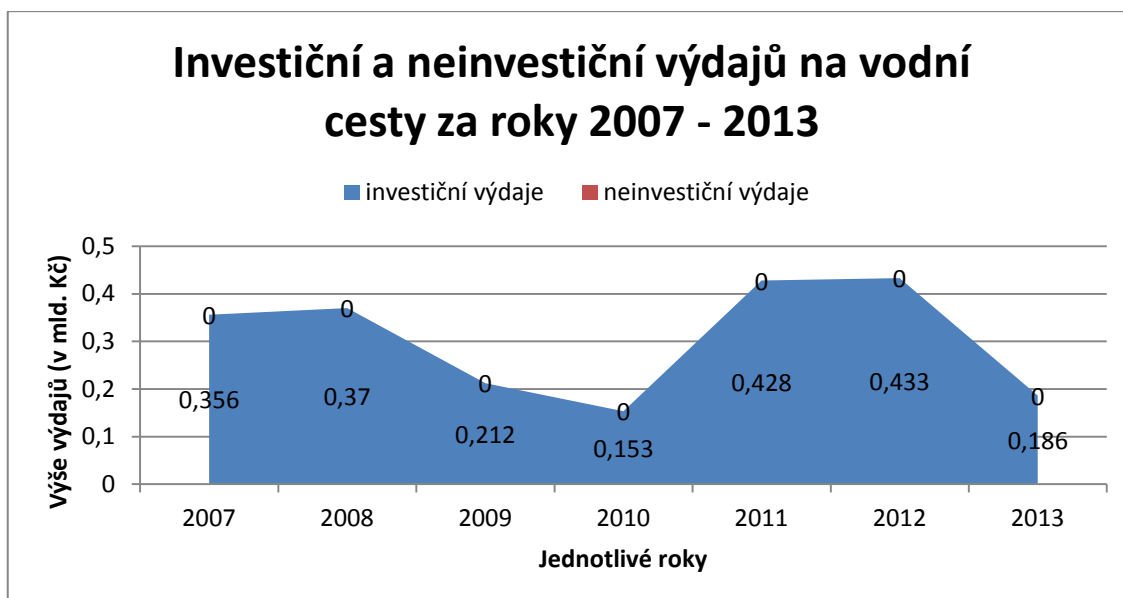
Tabulka 19: Vývoj investičních a neinvestičních výdajů vodních cest

v mld. Kč	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
investiční	0,356	0,370	0,212	0,153	0,428	0,433	0,186
neinvestiční	0	0	0	0	0	0	0
CELKEM	0,356	0,370	0,212	0,153	0,428	0,433	0,186

zdroj: Výroční zprávy SFDI za roky 2007 – 2013, úprava vlastní

Následující graf zobrazuje výše investičních výdajů, které také velmi kolísaly. Nejnižších hodnot nabývaly v letech 2010 a 2013.

Obrázek 20: Vývoj investičních a neinvestičních výdajů vodních cest



zdroj: Výroční zprávy SFDI za roky 2007 – 2013, úprava vlastní

2.5.2.3. Kraje a obce

Mezi zdroje financování patří rozpočty krajů a obcí, prostředky regionálních operačních programů, které řeší infrastrukturu zejména regionálního významu (silnice II. a III. třídy), a prostředky ze SFDI. Jejich rozpočty slouží jako doplňkové zdroje a pomáhají řešit pouze lokální záležitosti. Kraje a obce financují ze svých rozpočtů především opravy a údržby komunikací.

V tabulce a grafu pod tímto odstavcem jsou uvedeny výdaje všech krajů na dopravní infrastrukturu. Nejvyšší hodnotu výdajů můžeme spatřit u Středočeského kraje, naproti tomu nejnižší u kraje Karlovarského.

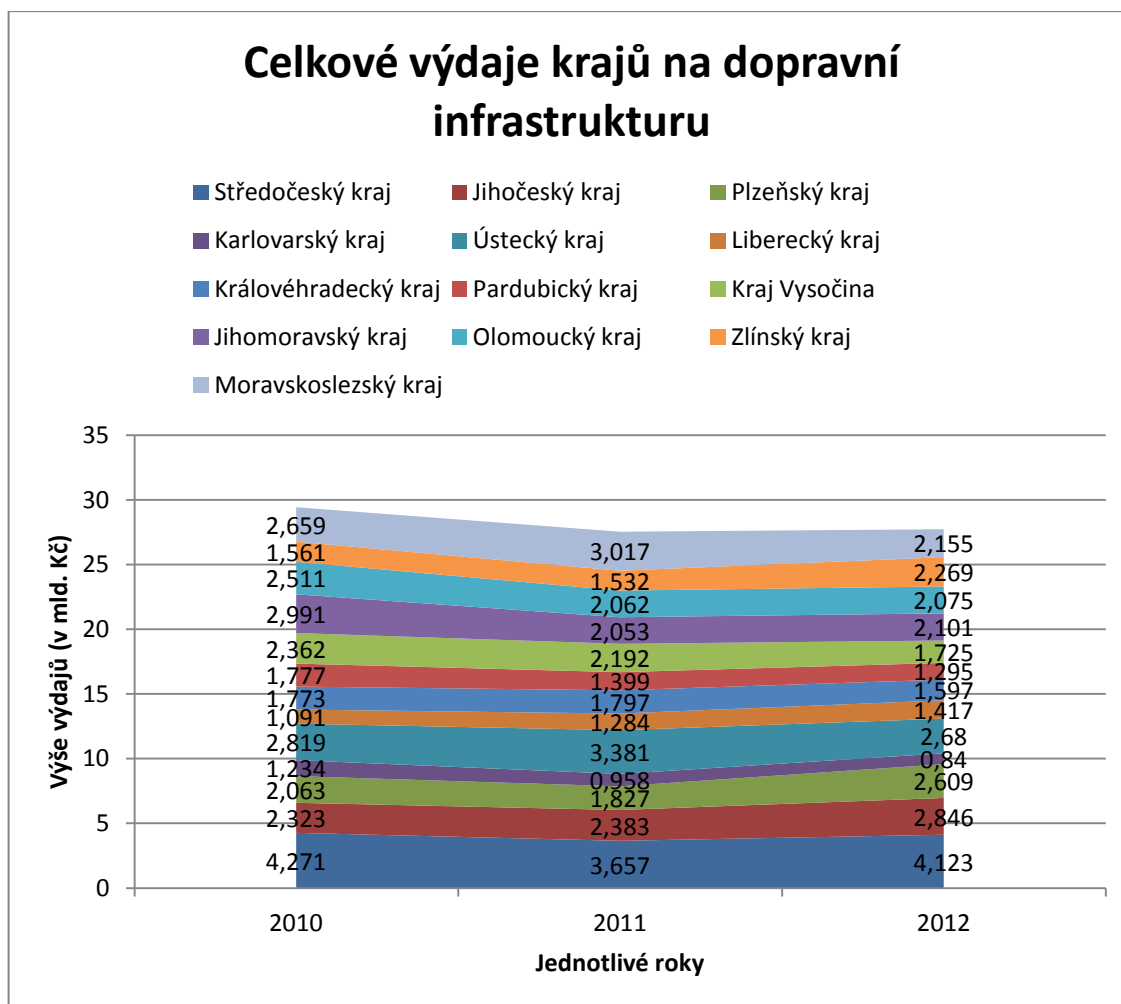
Tabulka 20: Celkové výdaje krajů na dopravní infrastrukturu

v mld. Kč	2010	2011	2012
Středočeský kraj	4,271	3,657	4,123
Jihočeský kraj	2,323	2,383	2,846
Plzeňský kraj	2,063	1,827	2,609
Karlovarský kraj	1,234	0,958	0,840
Ústecký kraj	2,819	3,381	2,680
Liberecký kraj	1,091	1,284	1,417

Královéhradecký kraj	1,773	1,797	1,597
Pardubický kraj	1,777	1,399	1,295
Kraj Vysočina	2,362	2,192	1,725
Jihomoravský kraj	2,991	2,053	2,101
Olomoucký kraj	2,511	2,062	2,075
Zlínský kraj	1,561	1,532	2,269
Moravskoslezský kraj	2,659	3,017	2,155
CELKEM	29,435	27,542	27,732

zdroj: <http://www.transparentni-kraj.cz/kraje>, úprava vlastní

Obrázek 21: Celkové výdaje krajů na dopravní infrastrukturu



zdroj: <http://www.transparentni-kraj.cz/kraje>, úprava vlastní

Následující graf znázorňuje procentuální vyjádření výdajů jednotlivých krajů k celkovému součtu. 15 % těchto výdajů zaujímá Středočeský kraj, u kterého byly

nejvyšší hodnoty patrné už z předchozího grafu. Nejmenší procento výdajů zaujímá Jihomoravský kraj (3 %).

Obrázek 22: Výdaje krajů na dopravní infrastrukturu



zdroj: <http://www.transparentni-kraj.cz/kraje>, úprava vlastní

Následující tabulka ukazuje výdaje vybraných obcí na dopravní infrastrukturu. V každém kraji ČR jsem vybral obec s největší rozlohou. Většinu laiků by napadlo, že obce, které mají stejnou rozlohu nebo přibližně stejný počet obyvatel budou mít podobné výdaje, ale opak je pravdou. Je velmi zajímavé, že i když mají obce stejnou rozlohu, např. Příbram a České Budějovice, nejsou jejich výdaje stejné. Když porovnáme výdaje podle počtu obyvatel, např. Hradec Králové a Pardubice, i zde vidíme velké odlišnosti.

Tabulka 21: Výdaje vybraných obcí na dopravní infrastrukturu

v mil. Kč		rozloha (km ²)	počet obyvatel	výše výdajů		
obec	kraj			2010	2011	2012
Praha	Praha	496	1 263 591	27 124	25 544	24 975

Příbram	Středočeský	1 692	113 662	65	79	110
České Budějovice	Jihočeský	1 638	187 304	673	440	390
Plzeň	Plzeňský	262	184 871	868	644	511
Karlovy Vary	Karlovarský	1 514	118 452	224	198	217
Ústí nad Labem	Ústecký	404	120 259	220	240	184
Liberec	Liberecký	989	170 702	355	269	287
Hradec Králové	Královéhradecký	892	162 820	273	255	305
Pardubice	Pardubický	880	167 750	368	368	266
Jihlava	Vysočina	1 199	112 181	137	106	113
Brno	Jihomoravský	230	378 965	2 899	2 775	2 700
Olomouc	Olomoucký	1 620	232 032	630	459	452
Ostrava	Moravskoslezský	214	295 653	1 748	1 598	1 980
Zlín	Zlínský	1 034	192 849	209	225	248

zdroje: <http://www.rozpocetobce.cz/>, <http://www.czso.cz/>, úprava vlastní

2.5.3. Porovnání příjmové a výdajové stránky

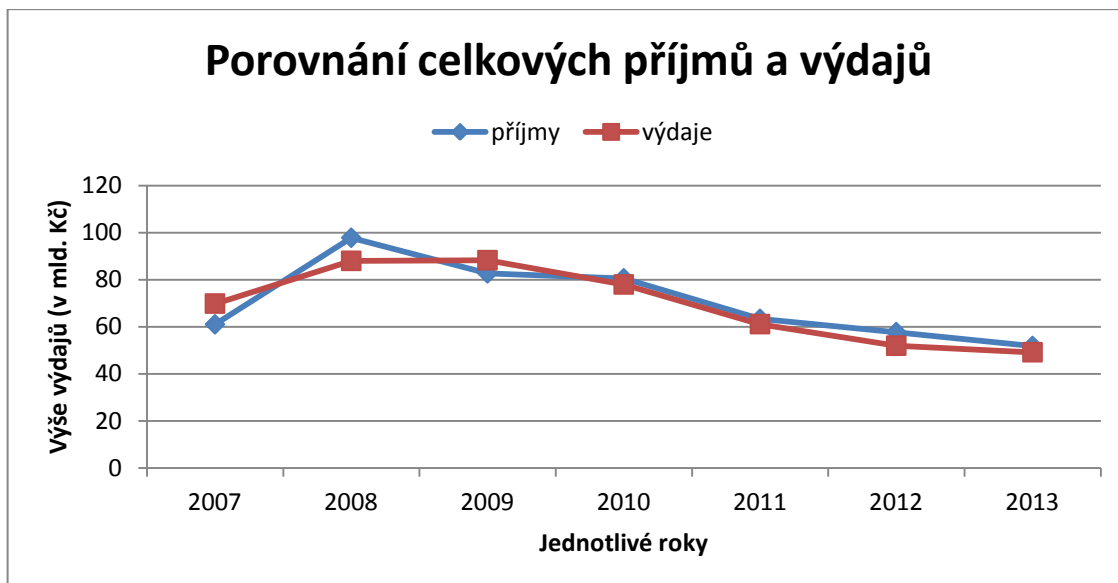
Hledání optimálního množství peněz, které by mělo do dopravní infrastruktury téci, není jednoduché. Pokud srovnáme celkové příjmy a výdaje za roky 2007 – 2013, nalezneme velké rozpětí, což dokládá i následující tabulka a graf. V průměru se jejich hodnoty pohybovaly okolo 70 mld. Kč, což by se jako optimální množství dalo brát. Pokud k příjmům a výdajům, se kterými disponuje SFDI, připojíme výdaje krajů na dopravní infrastrukturu, částka se vyšplhá až k 100 mld. Kč ročně.

Tabulka 22: Porovnání celkových příjmů a výdajů

v mld. Kč	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	průměr
příjmy	61,074	97,864	82,721	80,607	63,391	57,760	51,867	70,750
výdaje	69,898	88,046	88,331	78,007	61,164	51,992	49,209	69,520
rozdíl	-8,824	9,818	-5,610	2,600	2,227	5,768	2,658	1,230

zdroj: Výroční zpráva SFDI za roky 2007 – 2013, úprava vlastní

Obrázek 23: Graf porovnání celkových příjmů a výdajů v letech 2007 – 2013



zdroj: Výroční zpráva SFDI za roky 2007 – 2013, úprava vlastní

3. Rozdíly financování dopravní infrastruktury podle druhů dopravy

Silniční i železniční dopravní infrastruktura je financována:

- z národních zdrojů, které jsou tvořeny ze státního rozpočtu, do kterého přitékají obnosy ze spotřební daně, silniční daně, dálniční známek (časových poplatků) a mýtného.
- OPD, který je financován z dvou fondů EU, tj. Evropského fondu pro regionální rozvoj a Fondu soudržnosti,
- EIB, která poskytují půjčky,
- předfinancování.

Ať už to vypadá, že mezi silniční a železniční infrastrukturou není žádný rozdíl, opak je pravdou. Odlišnost je právě mezi správci jednotlivých infrastruktur. ŘSD totiž není plátcem DPH a proto získává dotace od SFDI včetně DPH. SŽDC dostává dotace bez DPH, protože je jejím plátcem.

Infrastruktura vodních cest je také, jako silniční a železniční infrastruktura, financována z rozpočtu SFDI, OPD, EIB. V posledních letech však není předfinancována.

Letecká dopravní infrastruktura se od silniční, železniční infrastruktury a infrastruktury vodních cest liší tím, že není financována ze státního rozpočtu, tzn., že žádné finance na tuto infrastrukturu neplynou z rozpočtu, který vytváří SFDI. Svou činnost však hradí z poplatků, které vybírá od provozovatelů letecké dopravy, jež využívají tyto služby.

Účast nemůžeme upřít ani krajům a obcím, které se také podílí na financování. U nich se jedná hlavně o opravy a údržbu infrastruktury.

4. Návrh změn financování dopravní infrastruktury

Jak je patrné z předchozích kapitol, rozpočtový rámec SFDI se každoročně ztenčuje. Tento pokles je nyní kompenzován ze zdrojů EU. Postupným dočerpáváním těchto zdrojů, dojde ke snížení finančních zdrojů pro dopravní infrastrukturu. Z toho také vyplývá, že návrat k původním obnosům bude, díky deficitu veřejných financí, velice komplikovaný, možná až nereálný. Je tedy potřeba, aby se příjmy staly stabilními, aby byl zajištěn požadovaný objem zdrojů, zvýšit míru samofinancovatelnosti a využít možné alternativy financování. Pokud k těmto krokům nedojde, může se stát, že nastanou problémy s financováním dopravní infrastruktury.

Současný systém financování dopravní infrastruktury má několik výhod, ale také se vyznačuje několika nevýhodami, nedostatky. Výhodami tohoto systému financování jsou:

- jeho funkčnost,
- rozdělení pravomocí mezi klíčové subjekty (MD, SFDI, ŘSD a SŽDC),
- relativně široké spektrum zdrojů,
- využívání prostředků z EU,
- zavedený systém mýtného v silniční infrastruktuře a stabilní zdroje (časové poplatky a daňové příjmy).

Mezi nevýhody patří:

- vysoká kolísavost zdrojů a zároveň výdajů na dopravní infrastrukturu,
- plánování rozpočtu SFDI na krátké období,
- nevyužití možných zdrojů financování, např. PPP projekty,
- nízký podíl uživatelů na financování dopravní infrastruktury.

4.1. Klasické formy financování

Důležitým krokem pro stabilizaci příjmů by mělo být zachování stabilní zdrojů, mezi které patří obě dvě daně, mýtné a časové poplatky a hledání cesty, jak jimi zvýšit příjmy do rozpočtu SFDI.

Výběr silniční daně, jejímž předmětem jsou všechna motorová vozidla používaná k podnikání, je ovlivněn mnoha faktory. Mezi ně patří například počet registrovaných

vozidel, obnova vozových parků (nová vozidla mívají nižší *emisní limity*²¹, a tím dochází k poklesu příjmů ze silniční daně), ale také mýtné, které může donutit dopravce k zeštíhlení vozového parku. Jednou z možných variant by bylo její úplné zrušení a převedení na mýtné. Druhou variantou, a možná méně radikální a vhodnější, by bylo zjednodušení výběru daně a možné rozšíření na větší množství plátců.

Mýtné, které nemá u nás takovou tradici jako časové poplatky, se stává stabilním zdrojem příjmů a je vybíráno u motorových vozidel s celkovou hmotností nad 3,5 tuny. Zavedením i pro motorová vozidla do 3,5 tuny by určitě přineslo vyšší příjmy, ale pravděpodobně by došlo ke snížení příspěvku z EU. Schéma sítě zpoplatněných komunikací jsou uvedeny v přílohách č. 19 a 20.

Změna by mohla postihnout i spotřební daň. 70 % výnosů ze spotřební daně tvoří daň z minerálních olejů. Do rozpočtu SFDI se vrací pouhých 9,1 %. Je tedy otázkou, co by se stalo, kdyby do rozpočtu SFDI se vracelo např. 15 %, protože z této daně jsou hrazeny i další výdaje státního rozpočtu. Je zřejmé, že při navýšení této daně by se zdrojová stránka pro dopravní infrastrukturu stabilizovala.

Těmito kroky by určitě došlo ke zvýšení příjmů, ke snížení nejistoty ve výši příjmů a k „osamostatnění“ se od nemalých politických vlivů. Na druhé straně by došlo ke snížení dotací ze státního rozpočtu a pravděpodobně i dotací z EU pro tuto oblast.

Další změnou, možná i lehce utopickou, by bylo vymezení přesně částky příjmů SFDI. Pak by se vyřešila stránka kolísavosti příjmů. Ovšem nabízejí se otázky. Jaké výše by tato částka měla dosahovat? Nebude problém s financováním dalších výdajů státního rozpočtu? Je tento obnos dostatečně velký, aby pokryl výdajovou stránku? Určitě každého napadne minimálně jedna další otázka.

4.2. Alternativní formy financování

Mezi alternativní formy financování, jak jsem tuto podkapitolu nazval, bych rád uvedl formu financování prostřednictvím projektů PPP. Pojem PPP je termín, který popisuje širší skupinu projektů, na nichž se společně podílí soukromý a veřejný sektor, a které

²¹ Nejvýše přípustné množství znečišťující látky vypouštěné do ovzduší

směřují k uspokojování služeb tradičně zajišťovaných veřejným sektorem. Během posledních 10 až 15 let se PPP rozvinula v mnoha oblastech veřejného sektoru. Takovým vzorem pro tento typ financování je Velká Británie, kde se tato metoda úspěšně používá od roku 1992. Avšak ani západní Evropa, ani zbytek světa nezahálí. Tato forma financování se osvědčila i v dalších zemích jako např. v Irsku, Nizozemí, Portugalsku, Španělsku, Francii, USA, Kanadě, Japonsku a Austrálii.

Já osobně si myslím, že už jen myšlenka spojení dvou sektorů (veřejného a soukromého) není vůbec špatná. Je však problém v tom, že u nás ČR neumíme výhody této metody využít. I když u nás používáme tento typ financování, všichni jsme viděli a můžeme vidět, že jsou s tím spojené nemalé problémy. S využitím PPP projektů by bylo možné částečně pokrýt výkyvy v dotacích ze státního rozpočtu a pro jednotlivé druhy dopravní infrastruktury zabezpečit stabilní a dostatečné zdroje.

Závěr

Svou bakalářskou práci s názvem Harmonizace financování dopravní infrastruktury v České republice jsem zaměřil na seznámení s problematikou financování dopravní infrastruktury.

První část se zabývá otázkou, co je to dopravní infrastruktura. Dále jsem se zaměřil na její rozdělení (pozemní komunikace, dráhy, vodní cesty a letiště), jednotlivé charakteristiky a rozložení v celé síti.

Druhá část je zaměřena na samotné financování dopravní infrastruktury. Tuto část jsem zahájil popisem systémů financování dopravní infrastruktury v Rakousku, Polsku, Slovensku a Německu. Dále jsem se zabýval financováním v ČR a rozdělil ji na část příjmovou, ve které jsou zahrnuty nejvýznamnější příjmy – daně, privatizovaný majetek, státní rozpočet a ostatní – a výdajovou část, kterou tvoří rozpočet SFDI, OPD, EIB a předfinancování. Další část jsem věnoval investičním a neinvestičním výdajům vůči jednotlivým druhům dopravní infrastruktury a poslední částí je věnována krajům a obcím, které dotváří celý systém financování. Každou z těchto částí jsem shrnul a porovnal jsem výši jednotlivých příjmů a výdajů. Veškerá data, která jsem uváděl v mé bakalářské práci, jsou do roku 2013.

Ve třetí části jsem porovnával financování jednotlivých druhů dopravní infrastruktury a vyzdvihl jsem rozdíly v jejich financování.

Poslední část této závěrečné práce jsem věnoval mým návrhům změn ve financování dopravní infrastruktury, ať už klasickými, tzn. změnou ve stávajících příjmech, nebo alternativními, např. metodou PPP.

Díky tomuto tématu jsem si postupem času, kdy jsem práci psal, uvědomil, že není jednoduché najít stabilní zdroje financí, který by trvale vyřešily tuto do budoucna nejasnou situaci. Je nutné, aby každá další změna, která ve financování dopravní infrastruktury bude realizována, nezpůsobila problémy s financováním této oblasti. Je to velice těžký úkol, protože není jednoduché predikovat, jak se v tomto celém systému uvedená změna projeví. Inspirací by mohl být náhled do systému financování u našich

západních sousedů, tj. Němců, kteří za používání silniční infrastruktury vybírají i DPH z paliv, hold někde se začít musí.

Použitá literatura

- [1] Freimann, F.: Řízení, ekonomika a financování dopravní infrastruktury, Univerzita, 2002, ISBN 8071945072
- [2] Eisler, J., Kunst J., Orava, F.: Ekonomika dopravního systému, Nakladatelství Oeconomica, 2011, ISBN 978-80-245-1759-9
- [3] Korytářová, J., Puchýř, B., Ekonomika investic, 2002, ISBN 80-214-2089-8
- [4] Holman, R. Kladina, J.: Ekonomie. 5. vyd. v Praze: C. H. Beck, c2011, Beckovy ekonomické učebnice. ISBN 978-80-7400-006-5
- [5] Švarcová, J.: Ekonomie – stručný přehled (teorie a praxe aktuálně v souvislostech). CEED, 2011
- [6] Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- [7] Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách
- [8] Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě
- [9] Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví
- [10] Státní fond dopravní infrastruktury. [online]. [cit. 2014-07-03]. Dostupné z: <http://www.sfdi.cz/>
- [11] Státní fond dopravní infrastruktury: Výroční zprávy za rok 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013. [online]. [cit. 2014-07-03]. Dostupné z: <http://www.sfdi.cz/poskytovani-informaci/vyrocnizpravy-a-ucetni-zaverky/>
- [12] Ministerstvo dopravy ČR. [online]. [cit. 2014-07-03]. Dostupné z: <http://www.mdcr.cz/cs/>
- [13] Ministerstvo dopravy ČR: Dopravní politika 2005 – 2013. [online]. [cit. 2014-07-03]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR_DPCR20052013_UZweb.pdf
- [14] Ministerstvo dopravy ČR: Dopravní politika 2014 - 2020. [online]. [cit. 2014-07-03]. Dostupné z: <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/05F0E9E7-D76B-4A36-84AE-E56710F3D881/0/DP.pdf>
- [15] Ministerstvo dopravy ČR: Dodavatel analýzy systému financování dopravní infrastruktury. [online]. [cit. 2014-07-03]. Dostupné z: <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/690BFE8D-C858-4BFB-BCDB-09AE87F1ACA5/0/3etapa.pdf>
- [16] Ministerstvo dopravy ČR: Dodavatel analýzy systému financování. [online]. [cit. 2014-07-06]. Dostupné z: <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/294E916E->

[6B8E-4CBF-A4CD-FBAB0F859C8E/0/analyza.pdf](http://www.mdcrcz.cz/6B8E-4CBF-A4CD-FBAB0F859C8E/0/analyza.pdf)

- [17] Ministerstvo dopravy ČR: Dodavatel legislativní analýzy. [online]. [cit. 2014-07-06]. Dostupné z: <http://www.mdcrcz.cz/NR/rdonlyres/942A3C11-FA96-4918-BCB1-1F7EF9932A4A/0/vystupHH.pdf>
- [18] Ministerstvo dopravy ČR: Ročenka dopravy 2012. [online]. [cit. 2014-07-14]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2012.pdf
- [19] Ministerstvo dopravy: Rozpočet MD za rok 2011. [online]. [cit. 2014-08-05]. Dostupné z: http://www.mdcrcz.cz/cs/Legislativa/Ekonomika+a+finance/Rozpocet/Rozpocet_archiv/rozpocet_2011.htm
- [20] Ministerstvo dopravy: Rozpočet MD za rok 2012. [online]. [cit. 2014-08-05]. Dostupné z: http://www.mdcrcz.cz/cs/Legislativa/Ekonomika+a+finance/Rozpocet/Rozpocet_archiv/rozpocet_2012.htm
- [21] Ministerstvo dopravy: Rozpočet MD za rok 2013. [online]. [cit. 2014-08-05]. Dostupné z: http://www.mdcrcz.cz/cs/Legislativa/Ekonomika+a+finance/Rozpocet/Rozpocet_archiv/rozpocet_2013.htm
- [22] Dopravní strategie. [online]. [cit. 2014-07-03]. Dostupné z: <http://www.dopravnistrategie.cz/>
- [23] Operační program Doprava. [online]. [cit. 2014-07-03]. Dostupné z: <http://www.opd.cz/cz/uvod>
- [24] Silnice železnice. [online]. [cit. 2014-07-03]. Dostupné z: <http://www.silnice-zeleznice.cz/>
- [25] Dopravní Technologicko – Ekonomické Platformy. [online]. [cit. 2014-07-03]. Dostupné z: <http://www.dopravnicesta.cz/>
- [26] Strukturální fondy: Dopravní infrastruktura spolufinancovaná ze SF/FS a národních zdrojů. [online]. [cit. 2014-07-23]. Dostupné z: http://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/1d6967c5-279b-4917-904e-1ae665d9e67c/MMZ_2011_02_doprava_v2_1d6967c5-279b-4917-904e-1ae665d9e67c
- [27] Informace pro dopravní analýzy. [online]. [cit. 2014-07-24]. Dostupné z: <http://www.ioda.cz/>

- [28] Ředitelství silnic a dálnic: Výstavba v krajích ČR. [online]. [cit. 2014-07-24].
Dostupné z: http://www.silnice.info/vystavba_v_krajich_cr.php
- [29] Ředitelství silnic a dálnic: Zpoplatněné úseky. [online]. [cit. 2014-08-08].
Dostupné z: http://www.silnice.info/zpoplatnene_useky.php
- [30] Transparentní kraj. [online]. [cit. 2014-08-10]. Dostupné z:
<http://www.transparentni-kraj.cz/>
- [31] Rozpočet obce: Kontrolujte rozpočet své obce. [online]. [cit. 2014-08-10].
Dostupné z: <http://www.rozpocetobce.cz/>

Seznam obrázků

<i>Obrázek 1: Graf délky silniční sítě v ČR</i>	15
<i>Obrázek 2: Graf počtu odbavených cestujících na Letišti Praha</i>	19
<i>Obrázek 3: Výše daňových příjmů</i>	27
<i>Obrázek 4: Výše příjmů z mýtného a časových poplatků.....</i>	28
<i>Obrázek 5: Výše příjmů ze státního rozpočtu</i>	29
<i>Obrázek 6: Graf vývoje příjmů za roky 2007 - 2013</i>	32
<i>Obrázek 7: Graf procentuálního vyjádření příjmů v roce 2013</i>	33
<i>Obrázek 8: Graf vývoje výdajů rozpočtu SFDI za roky 2007 - 2013</i>	35
<i>Obrázek 9: Graf procentuálního vyjádření výdajů rozpočtu SFDI za rok 2013</i>	36
<i>Obrázek 10: Graf vývoje výdajů OPD za roky 2007 - 2013</i>	40
<i>Obrázek 11: Graf procentuálního vyjádření výdajů OPD za rok 2013.....</i>	40
<i>Obrázek 12: Graf vývoje výdajů EIB za roky 2007 - 2013</i>	41
<i>Obrázek 14: Graf vývoje výdajů předfinancování za roky 2007 - 2013</i>	43
<i>Obrázek 16: Graf vývoje výdajů na jednotlivé druhy infrastruktury za roky 2007 – 2013</i>	44
<i>Obrázek 17: Graf procentuálního vyjádření výdajů na jednotlivé druhy infrastruktury za rok 2013</i>	45
<i>Obrázek 18: Vývoj investiční a neinvestičních výdajů pozemních komunikací</i>	46
<i>Obrázek 19: Graf procentuálního vyjádření investičních a neinvestičních výdajů na pozemních komunikacích za rok 2013</i>	46
<i>Obrázek 20: Vývoj investičních a neinvestičních výdajů drah</i>	47
<i>Obrázek 21: Graf procentuálního vyjádření investičních a neinvestičních výdajů na dráhy za rok 2013</i>	48
<i>Obrázek 22: Vývoj investičních a neinvestičních výdajů vodních cest.....</i>	49
<i>Obrázek 23: Celkové výdaje krajů na dopravní infrastrukturu</i>	50
<i>Obrázek 24: Výdaje krajů na dopravní infrastrukturu</i>	51
<i>Obrázek 25: Graf porovnání celkových příjmů a výdajů v letech 2007 – 2013</i>	53

Seznam tabulek

<i>Tabulka 1: Délka silniční sítě v ČR</i>	14
<i>Tabulka 2: Celkové výdaje státního rozpočtu</i>	25
<i>Tabulka 3: Výše příjmů Ministerstva dopravy</i>	25
<i>Tabulka 4: Výše dotace pro SFDI od Ministerstva dopravy</i>	25
<i>Tabulka 5: Výše daňových příjmů</i>	26
<i>Tabulka 6: Výše příjmů z mýtného a časových poplatků</i>	27
<i>Tabulka 7: Výše privatizovaného majetku</i>	28
<i>Tabulka 8: Výše příjmů ze státního rozpočtu</i>	29
<i>Tabulka 9: Výše ostatních příjmů</i>	30
<i>Tabulka 10: Příjmy SFDI</i>	31
<i>Tabulka 11: Přehled výdajů rozpočtu SFDI</i>	34
<i>Tabulka 12: Celková alokace OPD podle jednotlivých prioritních os</i>	38
<i>Tabulka 13: Přehled výdajů OPD</i>	39
<i>Tabulka 14: Přehled výdajů EIB</i>	41
<i>Tabulka 15: Přehled výdajů předfinancování</i>	42
<i>Tabulka 16: Přehled výdajů na jednotlivé druhy infrastruktury</i>	43
<i>Tabulka 17: Vývoj investičních a neinvestičních výdajů pozemních komunikací</i>	45
<i>Tabulka 18: Vývoj investičních a neinvestičních výdajů drah</i>	47
<i>Tabulka 19: Vývoj investičních a neinvestičních výdajů vodních cest</i>	48
<i>Tabulka 20: Celkové výdaje krajů na dopravní infrastrukturu</i>	49
<i>Tabulka 21: Výdaje vybraných obcí na dopravní infrastrukturu</i>	51
<i>Tabulka 22: Porovnání celkových příjmů a výdajů</i>	52

Seznam příloh

- Příloha 1:** Plánovaná výstavba silniční infrastruktury v Ústeckém kraji v roce 2014
- Příloha 2:** Plánovaná výstavba silniční infrastruktury v Jihomoravském kraji v roce 2014
- Příloha 3:** Plánovaná výstavba silniční infrastruktury v Jihočeském kraji v roce 2014
- Příloha 4:** Plánovaná výstavba silniční infrastruktury v Pardubickém kraji v roce 2014
- Příloha 5:** Plánovaná výstavba silniční infrastruktury v Královéhradeckém kraji v roce 2014
- Příloha 6:** Plánovaná výstavba silniční infrastruktury v kraji Vysočina v roce 2014
- Příloha 7:** Plánovaná výstavba silniční infrastruktury v Karlovarském kraji v roce 2014
- Příloha 8:** Plánovaná výstavba silniční infrastruktury v Libereckém kraji v roce 2014
- Příloha 9:** Plánovaná výstavba silniční infrastruktury v Olomouckém kraji v roce 2014
- Příloha 10:** Plánovaná výstavba silniční infrastruktury v Plzeňském kraji v roce 2014
- Příloha 11:** Plánovaná výstavba silniční infrastruktury ve Středočeském kraji v roce 2014
- Příloha 12:** Plánovaná výstavba silniční infrastruktury v Moravskoslezském kraji v roce 2014
- Příloha 13:** Plánovaná výstavba silniční infrastruktury ve Zlínském kraji v roce 2014
- Příloha 14:** Hlavní finanční toky v rámci financování Rakouska
- Příloha 15:** Hlavní finanční toky v rámci financování Slovenska
- Příloha 16:** Hlavní finanční toky v rámci financování Polska
- Příloha 17:** Hlavní finanční toky v rámci financování Německa
- Příloha 18:** Systém financování dopravní infrastruktury v ČR
- Příloha 19:** Síť zpoplatněných komunikací (mýtné) v roce 2014
- Příloha 20:** Síť zpoplatněných komunikací (časové zpoplatnění) v roce 2014