

Strategie dopravy jako nevyhnutelná součást rozvoje České republiky do roku 2025 („Superstrategie – green paper“)

FINANČNÍ ČÁST



sf di

STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ
INFRASTRUKTURY

Obsah „Superstrategie“ – finanční část

Finanční model obsahuje

- Podrobnou strukturu příjmů, resp. zdrojů
 - Daňové příjmy
 - Příjmy z infrastruktury (mýto, dálniční kupóny)
 - Finanční prostředky z fondů EU
 - Dotace ze státního rozpočtu
- Strukturu výdajů (přehled položek, které budou realizovány)
 - Výdaje na opravy a údržbu
 - Výdaje na dálnice, rychlostní silnice, silnice I. tříd
 - Výdaje na železnice
 - Výdaje na vnitrozemské vodní cesty
 - Ostatní výdaje

Zdroje

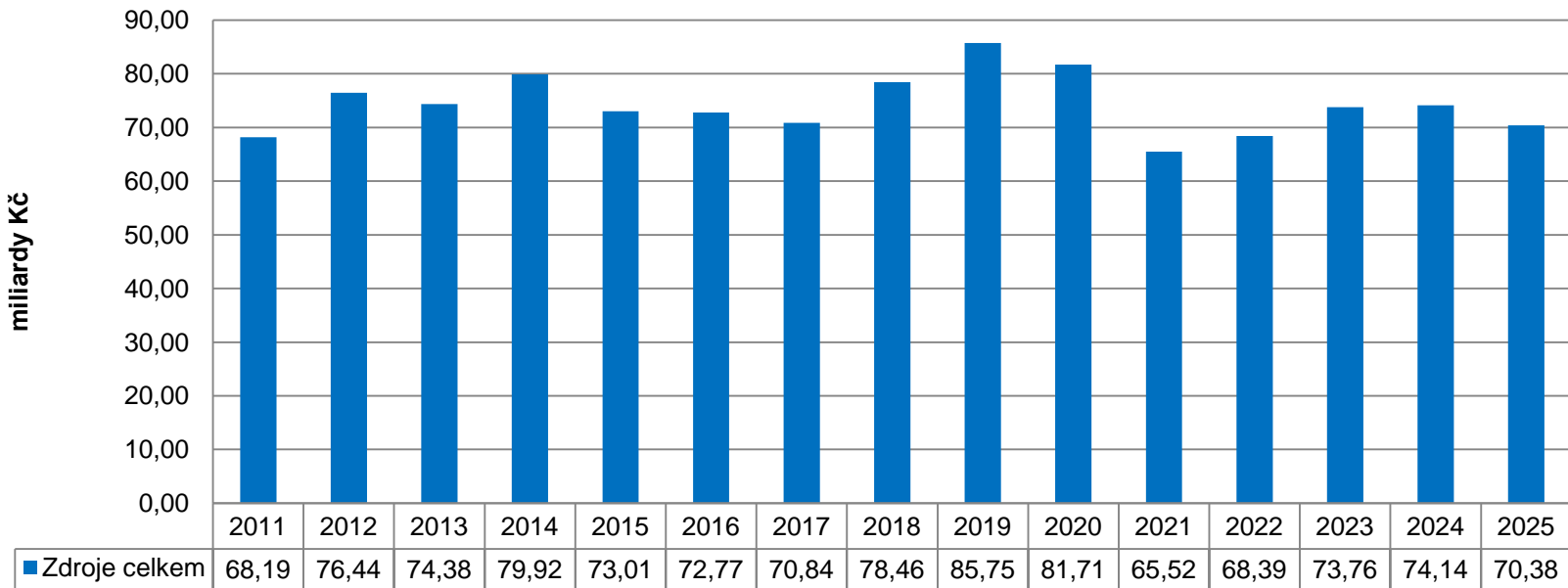
- poplatky dle využití (mýto) a časové poplatky (dálniční kupóny)
 - osobní vozidla do 3,5 tuny na dálnicích a rychlostních silnicích - časové poplatky do 2016 včetně. Bude prověřena výhodnost ponechání časového zpoplatnění osobních automobilů, především z důvodů možnosti maximálního využití prostředků z fondů EU.
 - osobní vozidla do 3,5t na I. tř. – nepředpokládá se výkonové zpoplatnění
 - poplatky za využití u nákladní dopravy nad 3,5 tuny, zvýšení v roce 2011 a 2012 o 25 % každý rok (mimo vozidel emisní třídy EURO V a vyšší), tedy cca 2,6 miliardy Kč, zavedení DPH na mýtné od roku 2012 - zvýšení příjmu cca o 1,4 miliardy Kč
 - nákladní vozidla nad 3,5 tuny, výkonové zpoplatnění za využití silnic I. třídy v průběhu roku 2012
- daně (silniční daň a spotřební daň) – žádné podstatné změny, pouze navýšení dle inflace
- podpora ze státního rozpočtu – částka 20,6 miliardy Kč/ročně zůstává beze změny (přislíbeno Ministerstvem financí pro roky 2012 a 2013) v nominální hodnotě pro celé období do roku 2025 (nutné počítat s navyšováním částky dle inflace). Nezbytné z důvodu možného spolufinancování národního podílu na akcích EU „OPD II. a III.“
- programy EU - Operační program doprava
 - Dočerpání OPD (2007-2013) do konce roku 2015 včetně úvěru EIB na kofinancování,
 - OPD II. (2014 – 2020) předpokládaná částka 113,65 miliard Kč,
 - OPD III. (2021 – 2027) pro léta 2021 - 2025 se předpokládá částka cca 45,85 miliard Kč.
- kromě 20 miliard Kč na financování Operačního programu Doprava 2007 - 2013 není ve finančním modelu počítáno s žádnými novými úvěry ani dluhopisy

Zdroje v číslech

Z důvodu uceleného přehledu zdrojů byly do modelu zahrnuty

- příjmy z poplatků za užívání železniční sítě SŽDC
- rozpočtové zdroje MD na údržbu silnic I. tříd (příkazní smlouvy)

Přehled zdrojů



Výdaje „mandatorní“

- výdaje na opravy a údržbu:
 - náklady na opravy dálnic a rychlostních silnic s odhadovanými výdaji ve výši přibližně 4 milionů Kč/rok/km. Zvýšení o více než 100 % ve srovnání se stávajícím stavem,
 - financování nezbytné na opravy silnic I. třídy (Ředitelství silnic a dálnic) byly odvozeny z historického modelu údržby (rok 2003) s cílem zabránění degeneraci současné sítě
 - náklady na údržby vycházejí z částek rozpočtovaných pro rok 2011 a navyšují se vlivem nárůstu sítě dle počtu km
 - náklady na opravy a údržbu potřebné pro železnici (Správa železniční dopravní cesty, s.o.) byly navýšeny od roku 2015
- provozní náklady ŘSD a SŽDC byly stabilizovány na úrovni roku 2011
- model zahrnuje také vyrovnání přezávazkovaní ve vztahu k OPD pro léta 2007 - 2013 v celkové částce 13 miliard Kč a výdaje související s vypořádáním rozdílů směnných kurzů ve výši 11,13 miliard Kč (předpoklad posilování české koruny min. do roku 2013)
- finanční prostředky na rozestavěné akce a ostatní výdaje (např. mýto, dálniční kupóny, ŘVC, TSK, OMI, příspěvky SFDI, příprava akcí, podpora multimodality)
- **platby za projekty PPP** - primárně budou využity příjmy z poplatků za využití dálnic a rychlostních silnic

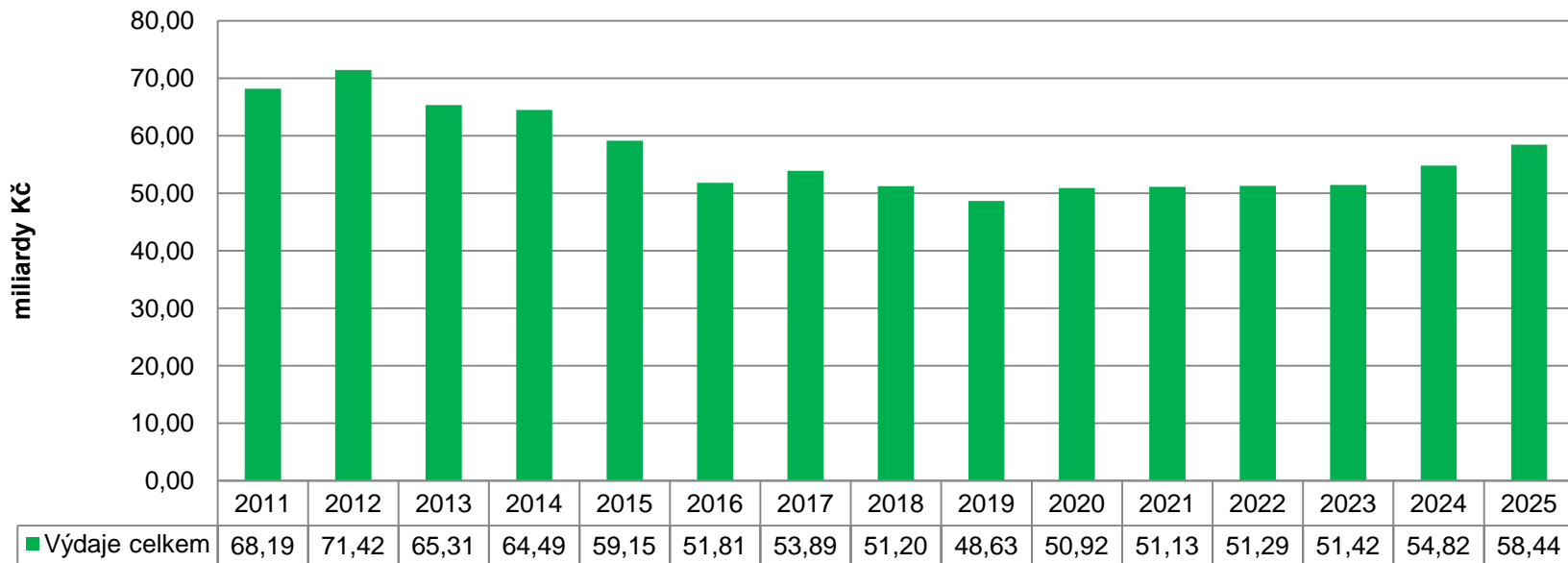
[Přehled výdajů](#)

Výdaje „mandatorní“ v číslech

Z důvodu uceleného přehledu výdajů byly do modelu zahrnuty rovněž

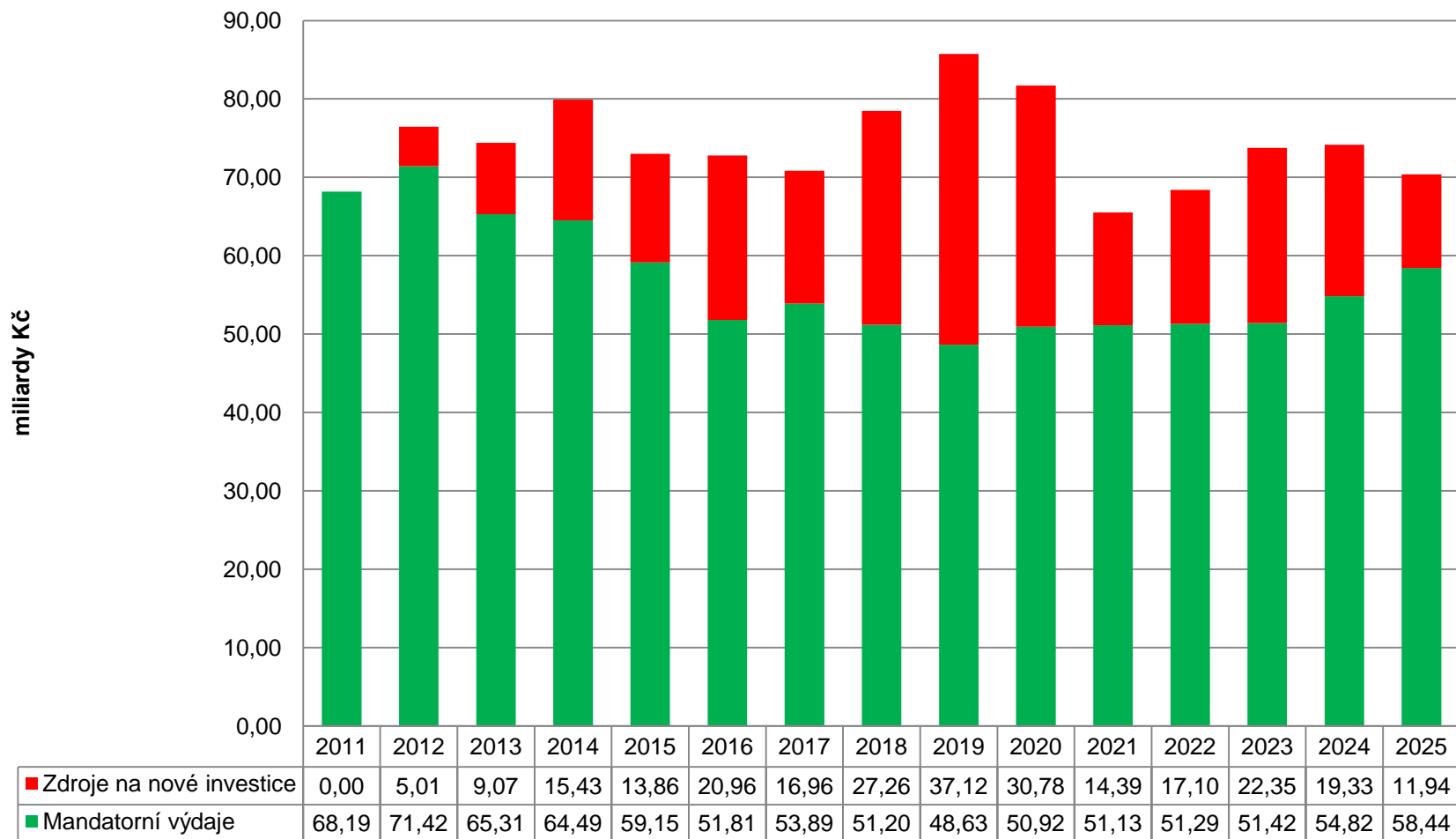
- poplatky za provozování železniční sítě SŽDC
- příkazní smlouvy na údržbu silnic I. tříd – MD

Přehled mandatorních výdajů

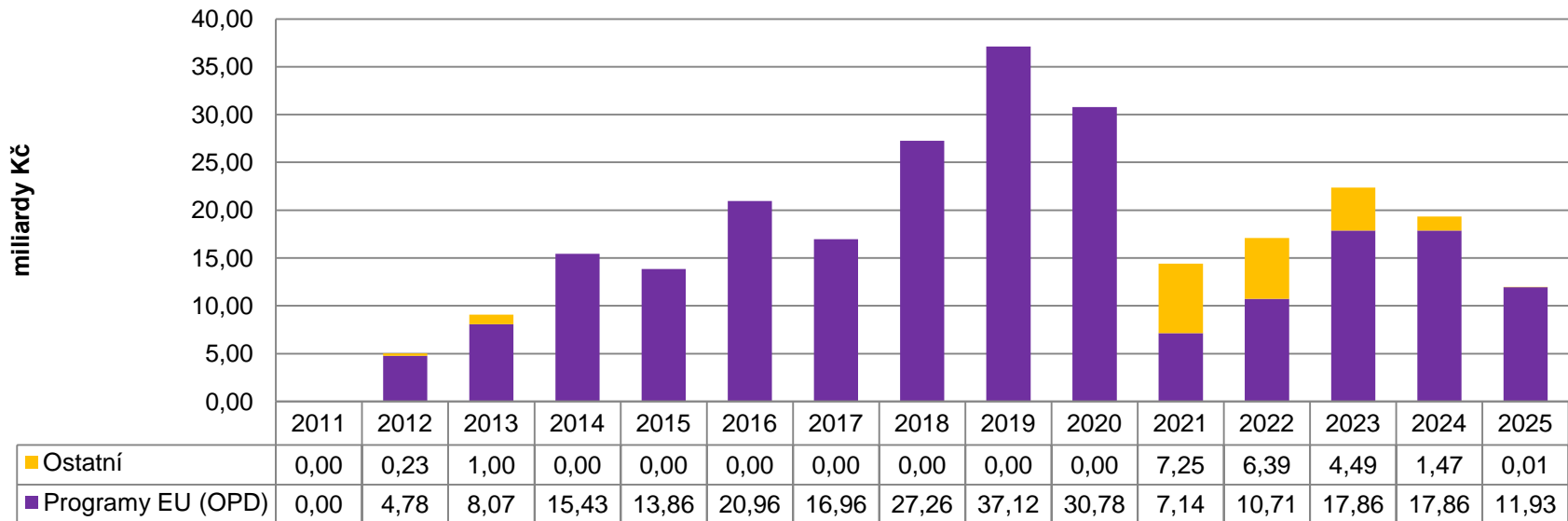


Rekapitulace finančních možností

(červeně vyznačeny disponibilní zdroje na nové investice)



Nové investice



Předpokládané rozdělení programů EU:

- **50 % zdrojů** určených na investice do **silniční infrastruktury**, z toho 80 % na síť TEN-T (finanční úvahy nerozlišují mezi **základní** a **globální** sítí)
- **50 % zdrojů** určených na investice do **železniční infrastruktury**, z toho většina na síť TEN-T (finanční úvahy nerozlišují mezi **základní** a **globální** sítí). Železniční infrastruktura tímto přístupem fakticky získává větší objem zdrojů, protože na rozdíl od silnic nehradí z příspěvků DPH.

Důležité závěry

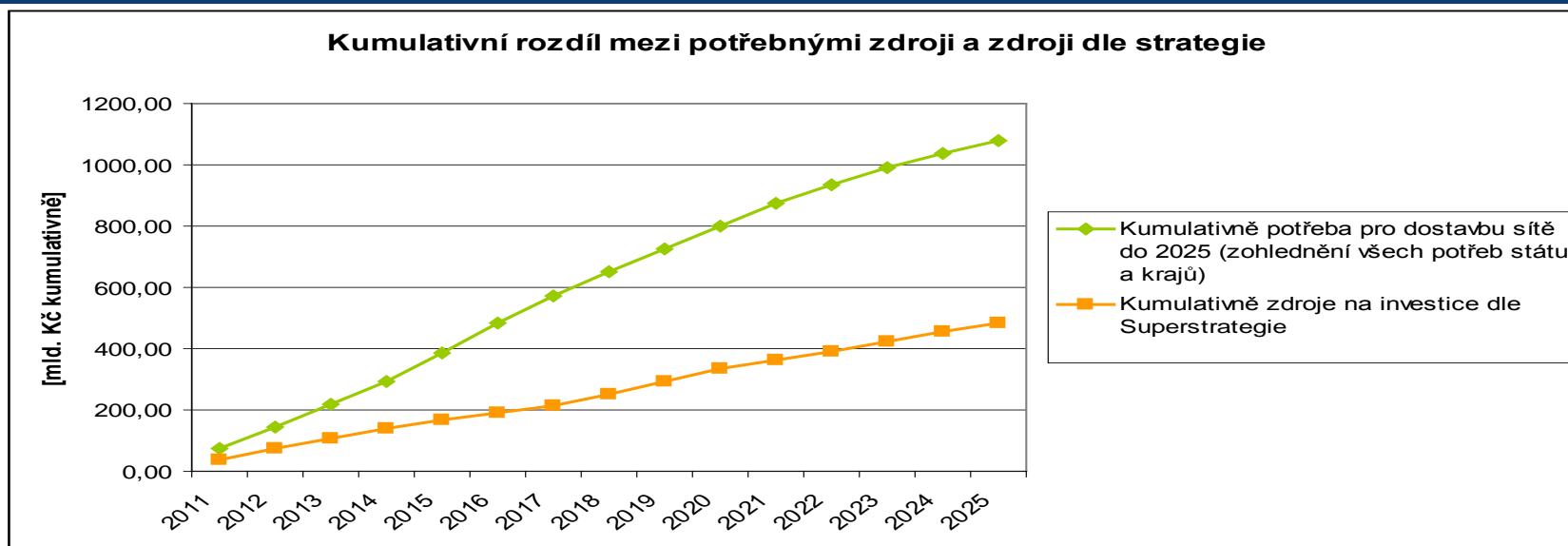
Téměř veškeré **dostupné finanční prostředky na investice** v období let **2014 - 2020 představují programy EU**, volné národní zdroje tedy budou využity téměř výhradně na spolufinancování zdrojů z EU.

Tato situace znamená, že plánování investic bude přísně sledovat cíle a pravidla EU.

Důsledkem jsou zejména níže uvedené závěry:

1. Bude nezbytné vypracovat sektorovou strategii dle požadavků EU včetně posouzení SEA (T: 2. pol. 2012) jako podklad pro nový operační program a **vyjednat nový operační program** tak, aby umožnil financování také mimo síť TEN-T.
2. Minimalizace **financování takových projektů**, které nejsou z hlediska EU akceptovatelné.
3. Vypracování studií proveditelnosti a ekonomických analýz pro veškeré projekty v souladu s pravidly Evropské Komise a pokračování v přípravě pouze takových projektů, které vykazují **výrazné pozitivní celospolečenské přínosy**

Výsledky



- **Do roku 2025** je možné uspokojit cca **40%** očekávané potřeby výstavby dopravní infrastruktury při využití veřejných zdrojů.
- Ve spojitosti s potřebou upřednostnění **výstavby obchvatů** dojde v první fázi k odložení některých železničních projektů a Evropská komise bude požádána o **změnu finančních prostředků v rámci jednotlivých prioritních os** z OPD. Tyto finance by měly být využity pro realizaci komunikací na síti TEN-T, které budou plnit funkci obchvatů sídel. V další fázi bude investiční politika zaměřena na zkvalitnění železniční infrastruktury s cílem převést část přeprav ze silniční dopravy na železniční.
- „Superstrategie“ bude vyžadovat zvýšení **financování infrastruktury ze soukromých zdrojů**.

PPP projekty I.

- Ministerstvo dopravy ve spolupráci s resortními organizacemi zahájilo práce na projektu „Model dlouhodobého financování dopravní infrastruktury“. V rámci tohoto projektu budou prověřeny scénáře:
 - Jediný koncesionář správy sítě D+R se závazkem vystavět definovaný počet nových projektů.
 - Realizace jednotlivých projektů PPP různými koncesionáři a jejich spuštění v závislosti na stavu jejich investorské připravenosti.
- Hlavním důvodem pro využití **modelu PPP** je zajištění dlouhodobě stabilní a efektivní správy sítě, odpovědnost za dlouhodobou vysokou kvalitu služeb bude výslovně přenesena na koncesionáře.
- Nezbytným předpokladem úspěšné realizace projektů PPP jsou legislativní změny a opatření výrazně zefektivňující investorskou přípravu. Realizace PPP projektu si bude vyžadovat **jasnou, silnou a dlouhodobou politickou podporu**

PPP projekty II.

Přehled stavu jednotlivých zvažovaných projektů PPP a možné časování

Projekt	Délka [km]	Aktuální stav	Tendr [období]	Výstavba [období]
D1 Mirošovice - Kývalka (rekonstrukce a úpravy)	160	Jednotlivé DSP, netřeba ÚR, bez zásadních komplikací s pozemky	06/2011 – 03/2013	03/2013 – 12/2016
D3 1. fáze České Budějovice obchvat	17	Není ÚR, nevykoupuje se, komplikace s technickým řešením – tunel – tlak na hledání úspor – nové ÚR	09/2012 - 03/2014	06/2015 – 11/2017
D3 2. fáze Veselí nad Lužnicí - Úsilné	27	ÚR před potvrzením, ekvivalent DSP, 85 % nevykoupeno	09/2012 - 03/2014	06/2015 – 11/2017
R1 511	12	ÚR vydáno, MMR bude řešit odvolání občanských sdružení, následně DSP a výkupy	03/2012 – 10/2013	10/2013 – 10/2016
R35 Opatovice - Ostrov 1. fáze	27	ÚR vydáno na 1/2 trasy, následně DSP a výkupy	08/2013 – 12/2014	2015 – 2017
R35 Ostrov - Janov 2. fáze	38	Probíhá EIA (zpracována dokumentace)	po roce 2014	2016 - 2019
R35 Janov - Mohelnice 3. fáze	49	Probíhá EIA (zpracovává se dokumentace)	po roce 2016	2019 – 2023
R1 518 - 519	16	EIA platná, komplikace na úrovni územního plánování	po roce 2016	2021 – 2025

DSP – dokumentace pro stavební povolení, ÚR – územní rozhodnutí, EIA – posouzení vlivu stavby na životní prostředí.

Uvedené termíny jsou velmi optimistické, vyžadují zefektivnění projektové, procesní a majetkoprávní přípravy. Předpokládají též zajištění dostatečného množství prostředků na přípravu projektu a na průběh tendrů (nemalé částky).

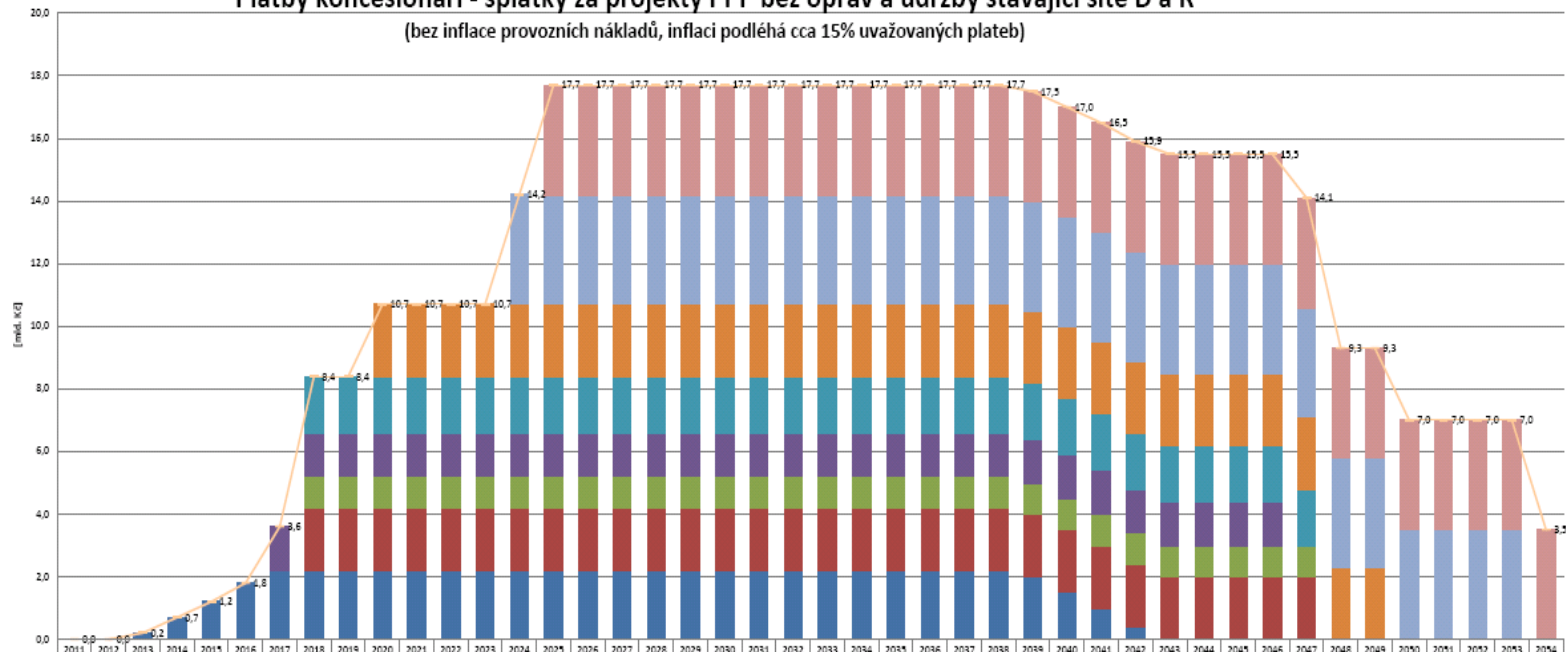
Časování plateb koncesionářům za provozování dálnice v závislosti na předpokládaném datu zprovoznění (plně částky stejné po dobu provozu, tj. 30 let)

Projekt [náklady v mld. Kč]	Délka	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Zprovoznění
D1 Mirošovice - Kývalka (rekonstrukce a úpravy)	160	0	0	0,15	0,7	1,2	1,75	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2013 -2017
D3 1. fáze České Budějovice obchvat	20	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2	2	2	2	2	2	12/2017
D3 2. fáze Veselí nad Lužnicí - Borek	24	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	12/2015
R1 511	12	0	0	0	0	0	0	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	12/2016
R35 Opatovice - Ostrov 1. fáze	27	0	0	0	0	0	0	0	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	12/2017
R35 Ostrov - Janov 2. fáze	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	12/2019
R35 Janov - Mohelnice 3. fáze	49	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,5	3,5	12/2023
R1 518 - 519	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,5	12/2024
Celkem	346	0	0	0,15	0,7	1,2	1,75	3,6	8,4	8,4	10,7	10,7	10,7	10,7	14,2	17,7	

Tabulka nezahrnuje převody nákladů souvisejících s provozem a údržbou stávající sítě D + R koncesionáři, viz. finanční model

PPP v číslech

Platby koncesionáři - splátky za projekty PPP bez oprav a údržby stávající sítě D a R
(bez inflace provozních nákladů, inflaci podléhá cca 15% uvažovaných plateb)



	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054				
R1 518 – 519															3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5				
R33 Jenov - Mohebnice 3. fáze															3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5		
R33 Ostrov - Jenov 2. fáze										2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	
R33 Opotovice - Ostrov 1. fáze								1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	
R1 511							1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	
D3 2. fáze Veselí nad Lužnicí – Borek								1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	
D3 1. fáze České Budějovice obchvat								2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
D1 Mírošovice - Kivalka			0,2	0,7	1,2	1,8	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	
Celkem	0,0	0,0	0,2	0,7	1,2	1,8	3,6	8,4	8,4	10,7	10,7	10,7	10,7	14,2	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7	17,7		

Děkuji za pozornost