

Předběžné posouzení
využití finančního
nástroje v OPD
2014 – 2020
Česká republika –
Ministerstvo dopravy

Závěrečná zpráva
projektu

8. listopadu 2015

Obsah

1	Definice použitých pojmů.....	4
2	Manažerské shrnutí	6
2.1	Předmět zprávy	6
2.2	Závěry studie ohledně vhodnosti zapojení finančních nástrojů	6
2.3	Návrhy konkrétní podoby finančních nástrojů	7
2.4	Manažerské karty navrhovaných nástrojů	8
3	Metodický postup	13
3.1	Analýza sekundárních dat a informačních zdrojů	13
3.2	Strukturované pohovory, fokusní skupiny a brainstorming	13
3.3	Dotazníkové šetření	13
3.4	Srovnávací metody (Benchmarking)	13
3.5	Posouzení ekonomického dopadu	13
4	Mapování tržních charakteristik.....	14
4.1	Pre-screening oblastí podpory vhodných pro zapojení IFN.....	14
4.2	Analýza selhání trhu a neoptimálních investičních situací.....	19
4.2.1	Strukturální problémy financování dopravní infrastruktury v ČR.....	19
4.2.2	Vybrané návrhy řešení strukturálních problémů financování DI v ČR	21
4.2.3	Specifický cíl 1.1 - Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy.....	22
4.2.4	Specifický cíl 1.3 - Vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy	31
4.2.5	Specifický cíl 2.1 a 3.1 – Zlepšení přepojení center a regionů a zvýšení bezpečnosti a efektivnosti silniční dopravy prostřednictvím výstavby, obnovy a modernizace dálnic, rychlostních silnic a silnic sítě TEN-T včetně rozvoje systémů ITS (3.1 – mimo síť TEN-T).....	40
4.3	Posouzení přidané hodnoty finančních nástrojů a odhad dodatečných veřejných a soukromých zdrojů	49
4.4	Zkušenosti s finančními nástroji v zahraničí	50
4.4.1	Zkušenost s PPP v dopravě a financování zapojením zdrojů EIB	50
4.4.2	Zkušenost v dopravě s kombinací PPP a ESIF zdrojů v programovém období 2007 - 2013.....	53
4.4.3	Zkušenost v dopravě s kombinací PPP a ESIF zdrojů v programovém období 2014 – 2020.....	53
4.4.4	Shrnutí typických parametrů projektu financovaného skrze PPP	56
5	Strategie řízení a implementace	58
5.1	Posouzení možností implementačních modelů dle Obecného nařízení.....	58
5.1.1	Posouzení možnosti využití nástrojů zřízených na úrovni Unie, spravované přímo nebo nepřímo Komisí	59
5.1.2	Posouzení IFN zřízeného na celostátní, regionální, nadnárodní nebo přeshraniční úrovni.....	59
5.1.3	Posouzení vhodnosti zapojení subjektů dle čl. 38 (4) (b) Obecného nařízení	60
5.1.4	Rámcové schéma navrhovaného FN a posouzení jeho začlenění do národního fondu Fondů	63

5.1.5	Kroky nezbytné k zavedení finančního nástroje	64
5.1.6	Popis rolí v rámci implementace IFN	65
5.1.7	Finanční toky	67
5.1.8	Rizika a bariéry implementace	68
5.2	Návrh investiční strategie	71
5.2.1	SC 1.1, 2.1 a 3.1 – popis výchozí situace a odůvodnění volby typu nástroje a popis cílů finančního nástroje.....	71
5.2.2	Nástroj PPP – kapitálový vstup (SC 1.1, 2.1 a 3.1)	73
5.2.3	Nástroj PPP – zvýhodněný úvěr (SC 1.1, 2.1 a 3.1).....	77
5.2.4	SC 1.3 – popis výchozí situace a odůvodnění volby typu nástroje a popis cílů finančního nástroje	81
5.2.5	Nástroj kapitálového vstupu pro SC 1.3	83
5.2.6	Nástroj zvýhodněného úvěru s dotací pro SC 1.3	87
5.3	Možnosti propojení s dalšími podporami poskytovanými v sektoru doprava v ČR	91
5.3.1	Nástroj pro propojení Evropy (CEF)	91
5.3.2	Nástroj pro záruky za úvěr pro projekty TEN-T (LGTT)	91
5.3.3	Iniciativa pro projektové dluhopisy Evropa 2020 (PBI)	92
5.3.4	Investiční plán pro Evropu (EFSI, tzv. Junkrův balíček)	92
5.4	Posouzení slučitelnosti s pravidly o veřejné podpoře.....	94
5.4.1	Třířázové posouzení slučitelnosti navrhovaných nástrojů.....	94
5.4.2	Zhodnocení možnosti využití prvků preferenčního odměňování.....	95
5.4.3	Pravidla vyplácení odměny správci fondu	96
5.4.4	Pravidla pro kombinaci finančních nástrojů s jinými formami podpory.....	97
5.4.5	Výpočet Hrubého grantového ekvivalentu	98
5.4.6	Pravidla pro vyjasnění dopadu podpory PPP na bilanci státního rozpočtu.....	99
5.5	Vymezení očekávaných výsledků	100
5.5.1	Návrh indikátorů	100
5.5.2	Hlavní faktory k zohlednění při revizi hodnot indikátorů.....	100
5.5.3	Vzorový výpočet indikátoru – počet podpořených projektů.....	101
5.5.4	Rizika a omezení	101
5.6	Ustanovení umožňující přezkum a aktualizaci předběžného posouzení	103
5.6.1	Ustanovení zprávy vyžadující přezkum či doplnění před implementací nástroje	103
5.6.2	Ustanovení vyžadující přezkum průběžně během programového období	103
6	Zdroje informací a dat	105
7	Přílohy	107
8	Seznam tabulek a schémat	108
8.1	Seznam tabulek	108
8.2	Seznam schémat.....	108

1 Definice použitých pojmů

Pojem	Definice
BOT	Build-operate-transfer (Postav-spravuj-převěd) - model PPP
BOO	Build-own-operate (Postav-vlastni-spravuj) - model PPP
BTO	Build-transfer-operate (Postav-převěd-spravuj) - model PPP
CEF	Connecting Europe Facility (Nástroj pro propojení Evropy)
DB	Design-build (Navrhni-postav) - model PPP
DBFO	Design-build-finance-operate (Navrhni-postav-financuj-spravuj) - model PPP
Deloitte	Znamená Deloitte Advisory, s. r. o.
Dodavatel	Znamená Deloitte Advisory, s. r. o.
DG REGIO	Generální ředitelství EK pro regionální politiku
EFSI	Evropský fond pro strategické investice
EIB	Evropská investiční banka
EK nebo také Komise	Evropská komise
ESA 95	European System of Integrated Economic Accounts (Evropská metodika národních účtů) - Metodika Eurostatu
ESA 2010	European System of National and Regional Accounts (Evropská metodika národních a regionálních účtů) – Metodika Eurostatu
ESI fondy nebo také ESIF	Evropské strukturální a investiční fondy, souhrnné označení pro Evropský fond regionálního rozvoje, Evropský strukturální fond, Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova a Evropský námořní a rybářský fond a Fond soudržnosti
EU	Evropská unie
EUROSTAT	Statistický úřad Evropské unie
IFN	Inovativní finanční nástroje, tedy finanční nástroje v novém programovém období
IROP	Integrovaný regionální operační program
IRR	Internal Rate of Return (Vnitřní výnosové procento)
JASPERS	Partnerství Evropské komise (generálního ředitelství pro regionální politiku), Evropské investiční banky, Evropské banky pro obnovu a rozvoj a Kreditanstalt für Wiederaufbau – expertní poradní orgán pro velké projekty
LGTT	Loan Guarantee Instrument for Trans-European Transport Network Projects (Nástroj pro úvěrové záruky pro transevropskou dopravní síť)
MD	Ministerstvo dopravy
NBP	Narodowy bank Polski (Polská národní banka)
NDS	Národní dálničná společnost (Národní dálniční společnost)
NPV	Net present value (Čistá současná hodnota)
ÖBB	Oesterreichische BundesBahn (Rakouské spolkové dráhy)
OM	Operations and maintenance (Provoz a údržba) - model PPP
OPD 2	Operační program Doprava pro programové období 2014 - 2020
PB	Payback Period (Doba návratnosti)
PKP	Polskie Koleje Państwowe (Polské státní železnice)

Pojem	Definice
PPP	Public Private Partnership (Partnerství veřejného a soukromého sektoru)
Projekt	Předběžné posouzení využití finančního nástroje v OPD 2014 - 2020
ROP	Regionální operační program
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
ŘVC	Ředitelství vodních cest
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SPV	Special Purpose Vehicle (Společnost zvláštního určení) – Společnost založená pro realizaci nákladné a rizikové investice, formálně i věcně vyčleněná mimo struktury investora-zakladatele, typicky ve formě přidružené „dcery“
SR	Státní rozpočet
SSC	Slovenská správa ciest (Slovenská správa cest)
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TEN-T	Trans-European Transport Networks (Transevropská dopravní síť)
VLC	Veřejné logistické centrum
Zadavatel	Ministerstvo dopravy ČR

Tabulka 1: Definice použitých pojmů

2 Manažerské shrnutí

2.1 Předmět zprávy

Společnost Deloitte Advisory s.r.o. (dále jen „Deloitte“ nebo „Dodavatel“) zvítězila ve veřejné soutěži o realizaci zakázky vypsané Ministerstvem Dopravy (dále také „MD“ nebo „Zadavatel“) s názvem „**Předběžné posouzení využití finančního nástroje v OPD 2014-2020**“ (dále také „Projekt“). V této souvislosti byla dne 21. 7. 2015 uzavřena smlouva mezi Zadavatelem a Dodavatelem. Cílem závěrečné zprávy projektu je poskytnout komplexní přehled o okruzích tzv. **Bloku A – Mapování tržních charakteristik** i tzv. **Bloku B – Strategie řízení a implementace**, konkrétně se zabývajících

Blok A – Mapování tržních charakteristik:










- 1) **Analýzou selhání trhu, neoptimálních investičních situací, investičních potřeb** v oblastech plánovaného cílení OP Doprava, které mají být podpořeny IFN;
- 2) **Posouzením přidané hodnoty finančních nástrojů**, u nichž se zvažuje podpora fondů ESI (v relevantních případech porovnání s dosavadními formami financování), soulad s jinými formami veřejné intervence zaměřené na stejný trh, popř. jejich vzájemné kombinace či doplnění; možné dopady státní podpory, přiměřenost zamýšlené intervence a opatření pro minimalizaci narušení trhu;
- 3) **Odhadem a popisem struktury dodatečných veřejných a soukromých zdrojů, které lze pomocí finančního nástroje potenciálně získat**, a to až po úroveň konečného příjemce (očekávaný pákový efekt), včetně je-li to relevantní, posouzení potřeby a míry preferenčního odměňování;
- 4) **Stručným přehledem dosavadních zkušeností s finančními nástroji** v ČR, popř. v ostatních členských zemích EU včetně plánu jejich využití v členských zemích v období 2014-2020.

Blok B – Strategie řízení a implementace

- 5) **Návrhem investiční strategie**, která obsahuje implementační uspořádání finančního nástroje, finanční produkty, které budou poskytovány, konečné uživatele a typy intervencí v jednotlivých dopravních modech a předpokládanou kombinaci s podporou formou dotací (tam, kde je to vhodné);
- 6) **Posouzením všech možností implementačních modelů daných obecným nařízením**;
- 7) **Posouzením relevance, přínosů a návrh způsobu propojení daného finančního nástroje s dalšími podporami poskytovanými v sektoru doprava v ČR**;
- 8) **Posouzením intervencí podporovaných prostřednictvím finančního nástroje, jak podléhají pravidlům EK o veřejné podpoře pro období 2014-2020**;
- 9) **Přesné vymezení očekávaných výsledků a toho, jak má daný finanční nástroj přispět k dosažení specifických cílů stanovených v rámci příslušné priority**;
- 10) **Ustanovení, jež podle potřeby umožní přezkoumat a aktualizovat předběžné posouzení během provádění jakéhokoliv finančního nástroje**.

2.2 Závěry studie ohledně vhodnosti zapojení finančních nástrojů

Na základě výsledků studie lze shrnout, že **pro možnost využití finančních nástrojů jsou vhodné následující oblasti**:

#	Specifický cíl	Potenciál
Prioritní osa 1: Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu		
SC 1.1	Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy	
SC 1.2	Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití vnitrozemské vodní dopravy	
SC 1.3	Vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy	
SC 1.4	Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci	
SC 1.5	Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku	
Prioritní osa 2: Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu		
SC 2.1	Zlepšení propojení center a regionů a zvýšení bezpečnosti a efektivnosti silniční dopravy prostřednictvím výstavby, obnovy a modernizace dálnic, rychlostních silnic a silnic sítě TEN-T včetně rozvoje systémů ITS	
SC 2.2	Vytvoření podmínek pro širší využití vozidel na alternativní pohon na silniční síti	
SC 2.3	Zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu	
Prioritní osa 3: Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T		
SC 3.1	Zlepšení propojení center a regionů a zvýšení bezpečnosti a efektivnosti silniční dopravy prostřednictvím výstavby, obnovy a modernizace dálnic, rychlostních silnic a silnic sítě TEN-T včetně rozvoje systémů ITS	

Tabulka 2: Shrnutí výsledků vstupního hodnocení potenciálu pro IFN v jednotlivých specifických cílech OPD 2

Specifické cíle, které byly porovnány plně tržní analýze a návrhové fázi specifikace vhodných finančních nástrojů:

- 1.1 - Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy
- 1.3 - Vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy
- 2.1 - Zlepšení připojení center a regionů a zvýšení bezpečnosti a efektivnosti silniční dopravy prostřednictvím výstavby
- 3.1 - Zlepšení dostupnosti regionů, zvýšení bezpečnosti a plynulosti a snížení dopadů dopravy na veřejné zdraví prostřednictvím výstavby, obnovy a zlepšení parametrů dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo síť TEN-T

Za potenciálně zajímavé je možné dále považovat i specifické cíle 1.4 (veřejná hromadná doprava), 1.5 (pořízení kolejových vozidel) a 2.2 podmínky pro rozvoj vozidel na alternativní pohon), nicméně v těchto případech je nutné nejdříve vyjasnit klíčové otevřené otázky, aby mohlo být dále zkoumáno, zda je relevantní rozvíjet snahu o potenciální zapojení (kombinovaného) finančního nástroje.

2.3 Návrhy konkrétní podoby finančních nástrojů

Dodavatel s cílem maximálního zjednodušení interpretace navrhovaných finančních nástrojů přistoupil ke zpracování tzv. „manažerských karet“ pro jednotlivé finanční nástroje. Tyto karty jsou předmětem následujících podkapitol manažerského shrnutí. Karty poskytují odpovědi na následující základní otázky:

- Předmět podpory (vymezení specifického cíle)
- Zdůvodnění použití FN

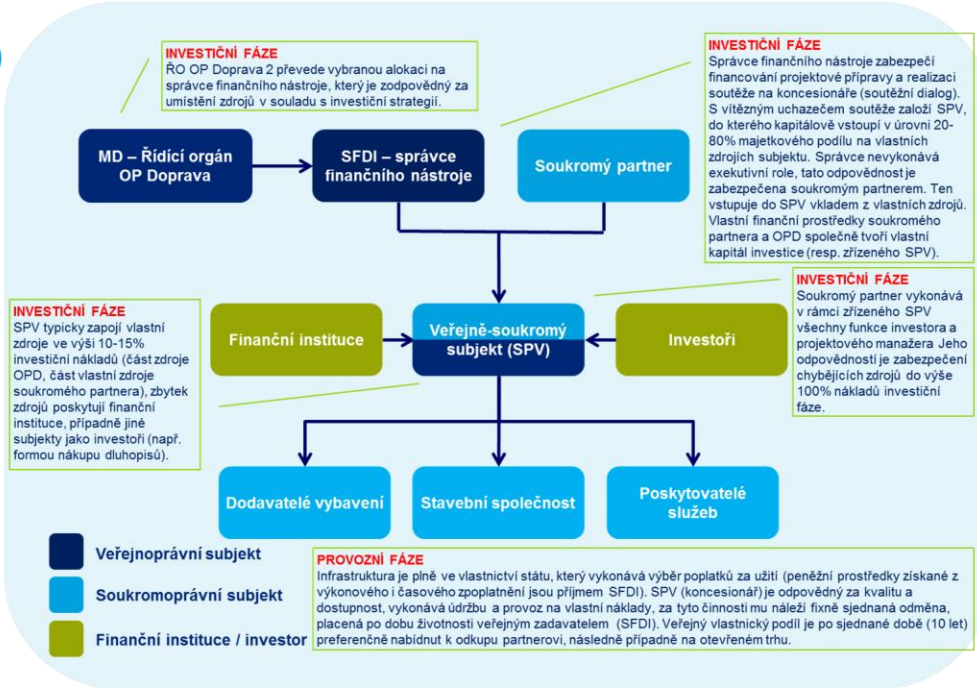
- Popis způsobu jak bude FN fungovat
- Základní parametry nástroje
- Přínosy pro řídicí orgán
- Přínosy pro konečného příjemce
- Finanční atributy FN – (alokace, přidaná hodnota, pákový efekt, revolving)

2.4 Manažerské karty navrhovaných nástrojů

Manažerská karta: Nástroj PPP – kapitálový vstup (SC 1.1, SC 2.1 a SC 3.1)			
Charakteristika specifického cíle	1.1 - Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy	2.1 - Zlepšení přepojení center a regionů a zvýšení bezpečnosti a efektivnosti silniční dopravy prostřednictvím výstavby	3.1 - Zlepšení dostupnosti regionů, zvýšení bezpečnosti a plynulosti a snížení dopadů dopravy na veřejné zdraví prostřednictvím výstavby, obnovy a zlepšení parametrů dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo síť TEN-T
	<ul style="list-style-type: none"> Celková alokace SC: 1,48 mld. EUR / 40 mld. Kč Navrhovaná alokace FN: 7 - 10 mld. Kč 	<ul style="list-style-type: none"> Celková alokace SC: 1,15 mld. EUR / 31 mld. Kč. Navrhovaná alokace FN: 7 - 10 mld. Kč 	<ul style="list-style-type: none"> Celková alokace SC: 0,9 mld EUR / 29 mld. Kč Navrhovaná alokace FN: 7 - 10 mld. Kč
	<ul style="list-style-type: none"> Příjemci dle PD: vlastníci / správci dotčené infrastruktury, např. SŽDC 	<ul style="list-style-type: none"> Příjemci dle PD: vlastníci / správci dotčené silniční infrastruktury, zejména ŘSD ČR 	<ul style="list-style-type: none"> Příjemci dle PD: vlastníci / správci dotčené silniční infrastruktury, zejména ŘSD ČR

Proč finanční nástroj (a ne dotace)?	<ul style="list-style-type: none"> Přehis poptávky nad nabídkou - v případě zachování dotačního schématu podpory velmi pravděpodobně dojde k opakování situace přehisu poptávky nad disponibilní nabídkou, jako v rámci OPD 1, a to v celkovém objemu jednotek až desítek mld. Kč. Projekty se zapojením finančních nástrojů jsou ziskové – Zhodnocení typových projektů podpořených v minulosti poukazuje na ziskovost těchto projektů dle pravidel finanční analýzy (CBA). Je doporučeno především u SC 1.1 a 3.1 doprovodit implementaci finančního nástroje realizací vybraných doporučených systémových změn. Zájem cílové skupiny – Ministerstvo dopravy, SFDI a další stakeholders jsou finančnímu nástroji nakloněni a předpokládají o ně zájem ze stran žadatelů i finančního sektoru.
--------------------------------------	---

Jak bude finanční nástroj fungovat?



- Základní parametry nástroje**
- Účelově vázaný kapitálový vstup SFDI do SPV, které zabezpečuje financování výstavby a provozu infrastruktury.
 - Zdroje OP Doprava mohou být využity ve výši 20 – 80% vlastního kapitálu SPV.
 - Zdroje OP Doprava se finančně přímo neúčastní hrazení nákladů výstavby ani provozu dotčené infrastruktury.
 - Vlastnický podíl OP Doprava neopravňuje k exekutivním rolím v rámci SPV, řídicí role zastává soukromý subjekt, který je zodpovědný za řádnou realizaci, financování i zabezpečení provozu. Zástupce OP Doprava vykonává funkce především formy dozoru (dozorčí rada, apod.).
 - OP Doprava má nárok na výnos z vloženého vlastního kapitálu SPV za stejných podmínek jako soukromý partner (pari passu).
 - Vlastnický podíl OP Doprava je po uplynutí doby 10 let preferenčně nabídnut k odkupu partnerovi, následně případně na otevřeném trhu. Zdroje navrácené zpět do finančního nástroje bude možné znovu použít v rámci téhož finančního nástroje (revolving).
 - Využití finančního nástroje je vhodné u projektů s investičním rozpočtem nad 6 mld. Kč.

Co přinese FN Řídícímu orgánu?

- Vyšší počet podpořených projektů během programového období** prostřednictvím pákového efektu finančních prostředků OPD, eliminace podstatné části investiční mezery.
- Zapojení finančních prostředků a know-how soukromého sektoru** prostřednictvím realizace partnerství veřejného a soukromého sektoru (model DBFO, platby za dostupnost a kvalitu).
- Revolving finančních prostředků OPD** i po skončení programového období, prostřednictvím účasti na zisku a prodeji státního majetkového podílu v SPV po uplynutí doby 10 let.
- Přenos části rizik z veřejného sektoru na podnikatelský subjekt.**
- Vyšší hodnota za peníze** prostřednictvím využití zkušeností a inovačního potenciálu soukromých subjektů.
- Realizace podstatného příspěvku k plnění závazků ČR**, především co se dobudování prioritních evropských silničních a železničních koridorů týče.
- Budování infrastruktury využívané širokou veřejností bez výhradního použití veřejných finančních prostředků.**

- FN z pohledu příjemce**
- Realizace projektů v doposud výhradně veřejném sektoru na bázi společného partnerství, s přiměřeným ziskem.
 - Zvýšení motivace účasti na realizaci projektů s více rizikovým profilem - prostřednictvím státní majetkové účasti v SPV jsou nižší požadavky na zapojení drahých ekvitních zdrojů investora, může dojít ke zlepšení skóringu investice a k dosažení komerčního financování za výhodnějších podmínek.
 - Nižší rizikovost investice při dlouhodobě sjednaných fixních odměnách za údržbu a provoz zbudované infrastruktury.
 - Možné poskytnutí dodatečných záruk za projekty skrze nadnárodní nástroje podpory, např. EFSI záruky.

Finanční výsledky



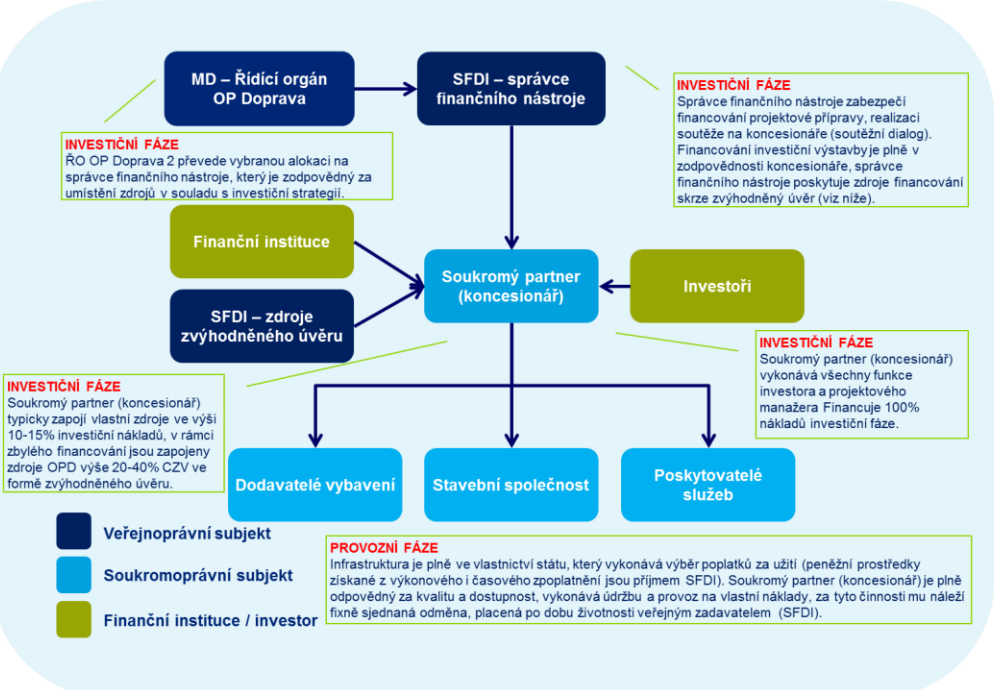
Celková alokace OPD	10 000 mil. Kč
Celkem proinvestováno - milník rok 2023	100 000 mil. Kč
Celkem proinvestováno - konec období rok 2049	414 392 mil. Kč
Úhrn Fondem proinvestovaných prostředků z revolvíngu do roku 2049	31 439 mil. Kč
Přidaná hodnota	10,0
Pákový efekt	9,0

Manažerská karta: Nástroj PPP – zvýhodněný úvěr (SC 1.1, SC 2.1 a SC 3.1)			
Charakteristika specifického cíle	1.1 - Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy	2.1 - Zlepšení připojení center a regionů a zvýšení bezpečnosti a efektivnosti silniční dopravy prostřednictvím výstavby	3.1 - Zlepšení dostupnosti regionů, zvýšení bezpečnosti a plynulosti a snížení dopadů dopravy na veřejné zdraví prostřednictvím výstavby, obnovy a zlepšení parametrů dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo síť TEN-T
	<ul style="list-style-type: none">Celková alokace SC: 1,48 mld. EUR / 40 mld. KčNavrhovaná alokace FN: 7 - 10 mld. Kč	<ul style="list-style-type: none">Celková alokace SC: 1,15 mld. EUR / 31 mld. Kč.Navrhovaná alokace FN: 7 - 10 mld. Kč	<ul style="list-style-type: none">Celková alokace SC: 0,9 mld EUR / 29 mld. KčNavrhovaná alokace FN: 7 - 10 mld. Kč
	<ul style="list-style-type: none">Příjemci dle PD: vlastníci / správci dotčené infrastruktury, např. SŽDC	<ul style="list-style-type: none">Příjemci dle PD: vlastníci / správci dotčené silniční infrastruktury, zejména ŘSD ČR	<ul style="list-style-type: none">Příjemci dle PD: vlastníci / správci dotčené silniční infrastruktury, zejména ŘSD ČR

Proč finanční nástroj (a ne dotace)?

- Převis poptávky nad nabídkou** - v případě zachování dotačního schématu podpory velmi pravděpodobně dojde k opakování situace převisu poptávky nad disponibilní nabídkou, jako v rámci OPD 1, a to v celkovém objemu jednotek až desítek mld. Kč.
- Projekty se zapojením finančních nástrojů jsou ziskové** – Zhodnocení typových projektů podpořených v minulosti poukazuje na ziskovost těchto projektů dle pravidel finanční analýzy (CBA). Je doporučeno především u SC 1.1 a 3.1 doprovdít implementaci finančního nástroje realizací vybraných doporučovaných systémových změn.
- Zájem cílové skupiny** – Ministerstvo dopravy, SFDI a další stakeholders jsou finančnímu nástroji nakloněni a předpokládají o ně zájem ze stran žadatelů i finančního sektoru.

Jak bude finanční nástroj fungovat?



Základní parametry nástroje

- Zvýhodněný úvěr se sníženou úrokovou sazbou
- Zdroje OP Doprava mohou být využity ve výši 20 – 40% celkových způsobilých výdajů projektu.
- Délka splatnosti úvěru až 30 let.
- Úroková míra o 2% nižší, než průměrná cena za aktuálních tržních podmínek, tzn. předpoklad výše úrokové sazby zvýhodněného úvěru cca 1,5% p.a.
- Úroková míra fixována na 15 let, s následnou revizí v reflexi změny tržních podmínek.
- Účelový úvěr lze použít jen na krytí způsobilých výdajů.
- Volba zajištění dohodou podle místních podmínek.
- Využití finančního nástroje je vhodné u projektů s investičním rozpočtem nad 6 mld. Kč.

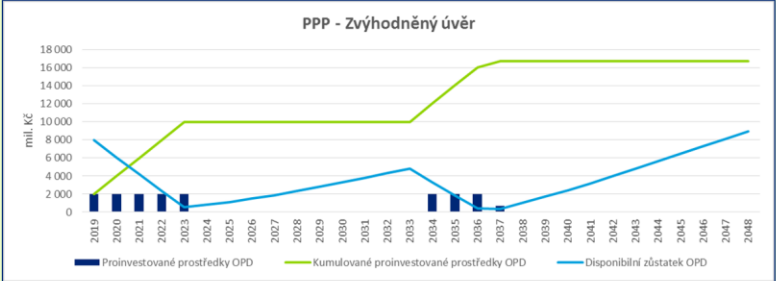
Co přinese FN Řídícímu orgánu?

- Vyšší počet podpořených projektů během programového období** prostřednictvím pákového efektu finančních prostředků OPD, eliminace podstatné části investiční mezery.
- Zapojení finančních prostředků a know-how soukromého sektoru** prostřednictvím realizace partnerství veřejného a soukromého sektoru (model DBFO, platby za dostupnost a kvalitu).
- Revolving finančních prostředků OPD i po skončení programového období**, prostřednictvím splátek jistiny a úroku zdrojů zvýhodněného úvěru.
- Přenos částí rizik z veřejného sektoru na podnikatelský subjekt.**
- Vyšší hodnota za peníze** prostřednictvím využití zkušeností a inovačního potenciálu soukromých subjektů.
- Realizace podstatného příspěvku k plnění závazků ČR**, především co se dobudování prioritních evropských silničních a železničních koridorů týče.
- Budování infrastruktury využívané širokou veřejností bez výhradního použití veřejných finančních prostředků.**

FN z pohledu příjemce

- Realizace projektů v doposud výhradně veřejném sektoru na bázi společného partnerství, s přiměřeným ziskem.
- Zvýšení motivace účasti na realizaci projektů s více rizikovým profilem – zlevnění zdrojů, rozprostření rizika mezi veřejný sektor a zapojené spolufinancující banky.
- Nižší rizikovost investice při dlouhodobě sjednaných fixních odměnách za údržbu a provoz zbudované infrastruktury.
- Možné poskytnutí dodatečných záruk za projekty skrze nadnárodní nástroje podpory, např. EFSI záruky.

Finanční výsledky



Celková alokace OPD	10 000 mil. Kč
Celkem proinvestováno - milník rok 2023	31 250 mil. Kč
Celkem proinvestováno - konec období rok 2049	52 207 mil. Kč
Úhrn Fondem proinvestovaných prostředků z revolvingu do roku 2049	16 766 mil. Kč
Přidaná hodnota	3,1
Pákový efekt	2,5

Manažerská karta: Nástroj kapitálového vstupu pro SC 1.3

Charakteristika specifického cíle	<div>1.3 - Vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy</div> <div><ul style="list-style-type: none">SC 1.3 má celkovou alokaci (EU podíl) výše 0,16 mld. EUR, tedy cca 4,4 mld. Kč.Dodavatel navrhuje do finančního nástroje převést proporční část alokace, která má být vyčleněna na projekty výstavby a modernizace překladišť kombinované dopravy, kdy tento podíl lze předpokládat ve výši cca 2,5 mld. Kč.Příjemci dle PD: vlastníci/správci dotčené infrastruktury a dopravních prostředků</div>
-----------------------------------	---

Proč finanční nástroj (a ne dotace)?	<div><ul style="list-style-type: none">Přehled poptávky nad nabídkou – dle závěrů zhodnocení investiční potřeby a absorpce pro období 2014-2020 v případě zachování dotačního schématu podpory velmi pravděpodobně dojde k převahu poptávky nad disponibilní nabídkou, a to v celkovém objemu jednotek mld. KčProjekty se zapojením finančních nástrojů jsou ziskové – Z výsledků odpovědí dotazníkového šetření lze dovodit, že drtivá většina obdobných minulých investic (87%) je/byla návratná do 15 let. Z šetření plyne, že až 74% minulých investic výstavby/pořízení překladišť kombinované dopravy dokázala generovat takové příjmy, že došlo ke splacení investice do 10 let.Zájem cílové skupiny – Dle závěrů dotazníkového šetření by o nabídku vytvoření dočasného společného joint venture se státem mělo zájem 45% respondentů.</div>
--------------------------------------	--

Jak bude finanční nástroj fungovat?

INVESTIČNÍ FÁZE

ŘO OP Doprava 2 převede vybranou alokaci na správce finančního nástroje, který je zodpovědný za umístění zdrojů v souladu s investiční strategií.

INVESTIČNÍ FÁZE

Správce finančního nástroje realizuje kapitálový vstup do společnosti příjemce schválené podpory SC 1.3 (sukromý partner) - může se jednat o existující společnost žadatele, nebo pro projekt zřízené účelové SPV. Kapitálová účast OP Doprava je limitována do výše 20 – 49% podílu na vlastním kapitálu cílové společnosti. Správce za OP Doprava nevykonává exekutivní role, tato odpovědnost je zabezpečena sukromým partnerem (majoritním vlastníkem).

INVESTIČNÍ FÁZE

Společnost realizující projekt typicky zapojuje vlastní kapitál v omezené výši investičních nákladů (typicky do 30%) s tím, že část těchto zdrojů je kapitál poskytnutí ze strany OP Doprava. Zbytek zdrojů pro realizaci investičního projektu typicky poskytují finanční instituce (méně obvyklou variantou v této oblasti podnikání je, že jsou cizí zdroje financovány kapitálovým vstupem dalších investorů např. formou dluhopisů)

INVESTIČNÍ FÁZE

Sukromý partner je majoritním vlastníkem s většinou hlasovacích práv v orgánech společnosti, tzn. řídí celý projekt Jeho odpovědností je zabezpečení chybějících zdrojů do výše 100% nákladů investiční fáze projektu.

MD – Řídící orgán OP Doprava

SFDI – správce finančního nástroje

Sukromý partner

Finanční instituce

Veřejně-sukromý subjekt

Projekt překladiště kombinované dopravy

Veřejnoprávní subjekt

Sukromoprávní subjekt

Finanční instituce / investor

PROVOZNÍ FÁZE

Infrastruktura je plně ve vlastnictví veřejně-sukromého subjektu. Ten na vlastní náklady vykonává veškerou její správu, zodpovídá za kvalitu a dostupnost - klasický podniká na otevřeném trhu. SFDI má jako minoritní akcionář nárok na výplatu podílu na zisku z provozu vybudované infrastruktury. Veřejný vlastnický podíl je po sjednané době (10 let) preferenčně nabídnut k odkupu partnerovi, následně případně na otevřeném trhu.

Základní parametry nástroje

- Účelově vázaný kapitálový vstup správce finančního nástroje (předpoklad SFDI) – dočasná majetková účast ve společnosti žadatele.
- Zdroje OP Doprava mohou být využity ve výši 20 – 49% vlastního kapitálu společnosti realizující investiční projekt.
- Finanční nástroj má opodstatnění pouze u projektů, kde dochází ke zcela nové výstavbě nebo v případě doplňkových investic, které objemem nákladů převyšují hodnotu stávající infrastruktury
- Zdroje OP Doprava se finančně přímo neúčastní hrazení nákladů výstavby ani provozu dotčené infrastruktury.
- Vlastnický podíl OP Doprava neopravňuje k exekutivním rolím v rámci společnosti, řídící role zastává sukromý subjekt, majoritní vlastník. Zástupce OP Doprava vykonává funkce především formy dozoru (dozorčí rada, apod.).
- OP Doprava má nárok na výnos z vloženého vlastního kapitálu společnosti za stejných podmínek jako sukromý partner (pari passu princip).
- Vlastnický podíl OP Doprava je po uplynutí doby 10 let preferenčně nabídnut k odkupu partnerovi, následně případně na otevřeném trhu.

Co přinese FN Řídícímu orgánu?

- Vyšší počet podpořených projektů během programového období prostřednictvím pákového efektu finančních prostředků OPD, eliminace podstatné části investiční mezery.
- Revolving finančních prostředků OPD i po skončení programového období, prostřednictvím účasti na zisku a prodeji státního majetkového podílu v cílové společnosti po uplynutí 10 let.
- Rychlejší dobudování chybějící infrastruktury multimodální dopravy, mj. umožňující dynamičtější rozvoj nákladní železniční dopravy.
- Zvýšení připravenosti předmětného podsektoru dopravy v předstihu na očekávanou strukturální změnu ukončení či podstatného omezení čerpání strukturálních fondů EU v příštím programovém období.

FN z pohledu příjemce

- Realizace komplexních projektů - omezení nutnosti několikakolové etapizace, apod.
- Zvýšení motivace účasti na realizaci projektů s více rizikovým profilem - prostřednictvím státní majetkové účasti jsou nižší požadavky na zapojení drahých ekválních zdrojů investora, může dojít ke zlepšení skóringu investice a k dosažení komerčního financování za výhodnějších podmínek.
- Možné poskytnutí dodatečných záruk za projekty skrze nadnárodní nástroje podpory, např. EFSI záruky.

Finanční výsledky

Kapitálový vstup

Rok	Proinvestované prostředky OPD (mil. Kč)	Kumulované proinvestované prostředky OPD (mil. Kč)	Disponibilní zůstatek (mil. Kč)
2019	0	0	2 000
2020	0	0	1 500
2021	0	0	1 000
2022	0	0	500
2023	0	0	0
2024	0	0	0
2025	0	0	0
2026	0	0	0
2027	0	0	0
2028	0	0	0
2029	0	0	0
2030	0	0	0
2031	0	0	0
2032	0	0	0
2033	0	0	0
2034	0	0	0
2035	0	0	0
2036	0	0	0
2037	0	0	0
2038	0	0	0
2039	0	0	0
2040	0	0	0
2041	0	0	0
2042	0	0	0
2043	0	0	0
2044	0	0	0
2045	0	0	0
2046	0	0	0
2047	0	0	0
2048	0	0	0

Celková alokace OPD

2 500 mil. Kč

Celkem proinvestováno - milník rok 2023

17 007 mil. Kč

Celkem proinvestováno - konec období rok 2049

70 579 mil. Kč

Úhrn Fondem proinvestovaných prostředků z revolvingu do roku 2049

8 375 mil. Kč

Přidaná hodnota

6,8

Pákový efekt

5,8

Manažerská karta: Nástroj zvýhodněného úvěru s dotací pro SC 1.3

Charakteristika specifického cíle

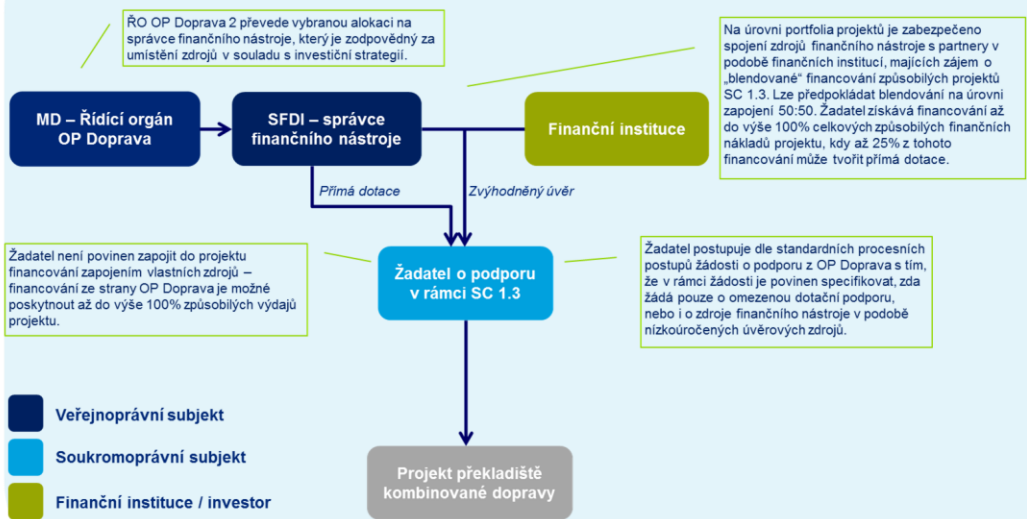
1.3 - Vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy

- SC 1.3 má celkovou alokaci (EU podíl) výše 0,16 mld. EUR, tedy cca 4,4 mld. Kč.
- Dodavatel navrhuje do finančního nástroje převést celou alokaci specifického cíle, po odečtení zdrojů vyčleněných na poskytování přímých dotací (paralelně poskytovaných se zvýhodněným úvěrem).
- Příjemci dle PD: vlastníci/správci dotčené infrastruktury a dopravních prostředků

Proč finanční nástroj (a ne dotace)?

- **Převís poptávky nad nabídkou** – dle závěrů zhodnocení investiční potřeby a absorpce pro období 2014-2020 v případě zachování dotačního schématu podpory velmi pravděpodobně dojde k převisu poptávky nad disponibilní nabídkou, a to v celkovém objemu jednotek mld. Kč
- **Projekty se zapojením finančních nástrojů jsou ziskové** – Z výsledků odpovědí dotazníkového šetření lze dovodit, že drtivá většina obdobných minulých investic (87%) je/byla návratná do 15 let. Z šetření plyne, že až 74% minulých investic výstavby/pořízení překladišť kombinované dopravy dokázala generovat takové příjmy, že došlo ke splacení investice do 10 let.
- **Zájem cílové skupiny** – Dle závěrů dotazníkového šetření by o nabídku zvýhodněného úvěru s omezenou dotací mělo zájem 95% respondentů.

Jak bude finanční nástroj fungovat?



Základní parametry nástroje

- Zdroje OP Doprava mohou být využity ve výši až 100% celkových způsobilých výdajů projektu, kombinací zvýhodněného úvěru a dotace nebo pouze zdroji úvěru
- Míra dotace může dosáhnout max. 25% celkových způsobilých výdajů projektu.
- Délka splatnosti úvěru až 15 let.
- Úroková míra o 2% nižší, než průměrná cena za aktuálních tržních podmínek, tzn. předpoklad výše úrokové sazby zvýhodněného úvěru cca 0,5% p.a.
- Účelový úvěr lze použít jen na krytí způsobilých výdajů.
- Volba zajištění dohodou podle místních podmínek.
- Správa úvěru na jednom „clearingovém“ místě, které dělí splátky dle dohody o financování mezi zdroje fondu a spolufinancujícího subjektu.
- Zdroje poskytované zvýhodněným úvěrem jsou financovány zdroji OPD a komerčními finančními institucemi (podílem 50:50).
- Finanční nástroj ve formě zvýhodněného úvěru s dotací má opodstatnění u všech podporovaných oblastí, tedy u všech projektů žádajících v SC 1.3 OP Doprava.

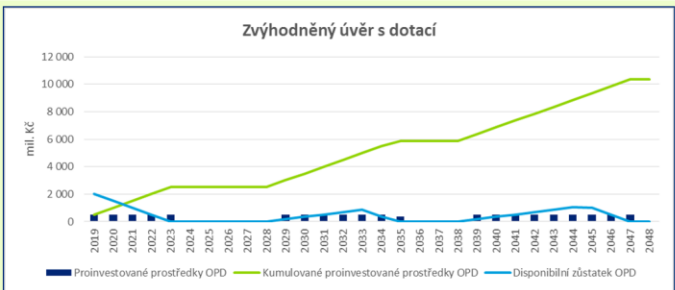
Co přinese FN Řídicímu orgánu?

- **Vyšší počet podpořených projektů během programového období** prostřednictvím pákového efektu finančních prostředků OPD, eliminace podstatné části investiční mezery.
- **Revolving finančních prostředků OPD i po skončení programového období**, prostřednictvím splátek jistiny a úroku zdrojů zvýhodněného úvěru.
- **Rychlejší dobudování chybějící infrastruktury multimodální dopravy**, mj. umožňující dynamičtější rozvoj nákladní železniční dopravy.
- **Zvýšení připravenosti předmětného podsektoru dopravy v předstihu na očekávanou strukturální změnu ukončení či podstatného omezení čerpání strukturálních fondů EU v příštím programovém období.**

FN z pohledu příjemce

- Realizace komplexních projektů - omezení nutnosti několikakolové etapizace, apod.
- Možnost čerpat omezené dotace až 25% a tím snížení dlouhé doby návratnosti investičních projektů.
- Výhodnější úroková sazba než u komerčních bankovních úvěrů – možnost čerpání zdrojů s úrokem o 2% pod tržní sazbou.
- Vyřízení celého financování na jednom místě, možnost pokrytí až do 100% celkových způsobilých výdajů projektu.

Finanční výsledky



Celková alokace OPD	4 400 mil. Kč
Celkem proinvestováno - milník rok 2023	10 267 mil. Kč
Celkem proinvestováno - konec období rok 2049	18 372 mil. Kč
Úhrn Fondem proinvestovaných prostředků z revolvingu do roku 2049	6 079 mil. Kč
Přidaná hodnota	2,3
Pákový efekt	1,8

3 Metodický postup

V souladu s metodickými doporučeními evropské a národní úrovně a za využití best practice Deloitte byly realizovány kroky, které vedly ke zpracování Závěrečné zprávy ex-ante posouzení možnosti využití finančních nástrojů v OP Doprava 2014-2020.

3.1 Analýza sekundárních dat a informačních zdrojů

Pro zabezpečení statistických dat a odborných informačních zdrojů byly využity především údaje získané od Zadavatele, sdílené průběžně skrze eRoom nebo email. V rámci realizace zakázky byla využita široká paleta dalších informačních zdrojů, jejich kompletní výčet lze nalézt v rámci kapitoly 6 této zprávy.

3.2 Strukturované pohovory, fokusní skupiny a brainstorming

Byly realizovány strukturované pohovory s vybranými gestory specifických cílů OP Doprava, kteří poskytli velmi podstatné vstupy do analýzy potenciálu využití IFN v rámci OP Doprava. Pro možnost ověření relevance závěrů dodavatele byly dále využity pohovory se zástupci Státního fondu dopravní infrastruktury, Ředitelství silnic a dálnic, Správy železniční dopravní cesty a zástupci odborné veřejnosti a potenciálních příjemců podpory (Svaz dopravy, Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, Sdružení pro dopravní telematiku a další), se zástupci finančního sektoru.

Kromě přímé osobní konzultace využil dodavatel dalších konzultací na dálku s kolegy ze zahraničních kanceláří Deloitte, věnující se sledované problematice, konzultací se zástupci MF, MMR apod.

3.3 Dotazníkové šetření

Po dohodě se zástupci vedení projektu bylo realizováno dotazníkové šetření, zaměřené na zhodnocení dosavadních výsledků investičních aktivit oblasti překladišť kombinované dopravy, na vyčíslení potenciální poptávky po veřejné podpoře OPD 1 a posouzení zájmu o potenciální využití finančního nástroje oblasti. Na zabezpečení realizace dotazníkového šetření dodavatel spolupracoval se Svazem dopravy a Sdružením automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA.

3.4 Srovnávací metody (Benchmarking)

Bylo využito srovnání zahraniční dobré praxe, na základě získaných poznatků byly dle potřeby prováděny úpravy do návrhu IFN pro OP Doprava. Dodavatel úzce spolupracoval s kanceláři Deloitte Belgie, Lucembursko a Velké Británie, které zabezpečily sdílení podstatných novinek a dobré praxe v rámci (vzniku) opatření a nařízení přímo na EK, resp. zkušenosti s vytvářením finančních nástrojů v minulosti v daných státech. Dále pak bylo těchto kolegů využito pro doplňující konzultace metodických nejasností a otevřených otázek, které se při realizaci Projektu pravidelně objevovaly.

Dodavatel využil ke sdílení znalostí z přípravy finančních nástrojů v sektoru dopravy i workshopu realizovaného pod záštitou Ministerstva pro místní rozvoj dne 19. října 2015, kde byli mj. zástupci Veřejné investiční rozvojové agentury VIPA z Litvy.

3.5 Posouzení ekonomického dopadu

Projektový tým dodavatele využil standardních metodik modelování ekonomického dopadu zapojení IFN v rámci OP Doprava pro možnost hodnocení potenciálu přidané hodnoty a pákového efektu jednotlivých nástrojů.

4 Mapování tržních charakteristik

V následující kapitole jsou shrnuty závěry k okruhům 1-3 a okruhu 5 dle zadání Projektu, jak bylo potvrzeno ve Vstupní zprávě, zabývající se:

- 1) **Analýzou selhání trhu, neoptimálních investičních situací, investičních potřeb** v oblastech plánovaného cílení OP Doprava, které mají být podpořeny IFN;
- 2) **Posouzením přidané hodnoty finančních nástrojů**, u nichž se zvažuje podpora fondů ESI (v relevantních případech porovnání s dosavadními formami financování), soulad s jinými formami veřejné intervence zaměřené na stejný trh, popř. jejich vzájemné kombinace či doplnění; možné dopady státní podpory, přiměřenost zamýšlené intervence a opatření pro minimalizaci narušení trhu;
- 3) **Odhadem a popisem struktury dodatečných veřejných a soukromých zdrojů, které lze pomocí finančního nástroje potenciálně získat**, a to až po úroveň konečného příjemce (očekávaný pákový efekt), včetně je-li to relevantní, posouzení potřeby a míry preferenčního odměňování;
- 4) **Stručným přehledem dosavadních zkušeností s finančními nástroji** v ČR, popř. v ostatních členských zemích EU včetně plánu jejich využití v členských zemích v období 2014-2020.

4.1 Pre-screening oblastí podpory vhodných pro zapojení IFN

Na základě programového dokumentu OP Doprava bylo dodavatelem provedeno vstupní posouzení jednotlivých oblastí podpory, aby bylo z dalších kroků vyloučeno mapování oblastí, které nemají vhodné parametry pro možnost využití IFN.

Ke vstupnímu posouzení byl sestaven pre-screeningový dotazník, který obsahuje sedm atributů, které jsou obecně dobrou praxí považovány za klíčové při rámcovém posuzování potenciálu využití IFN. U každého atributu bylo přisouzeno rozmezí hodnot 0-5 a jejich proporční váha v rozmezí 0-1 s ohledem na důležitost atributu. Formát hodnocení je přiblížen v rámci legendy přímo v hodnotícím sešitu (příloha č. 1 této zprávy). Tato kapitola rekapituluje výsledky hodnocení týmem dodavatele, hodnocení zástupců vedení projektu za MD, hodnocení zástupců vedení projektu za SFDI a hodnocení zástupců věcně příslušných gestorů jednotlivých specifických cílů. Závěry hodnocení jsou sumarizovány v tabulkách níže.

V souladu s dobrou praxí Deloitte přistoupil k detailní analýze vhodnosti využití IFN pouze u oblastí, u kterých výsledné průměrné skóre potenciálu dosahuje hodnoty tři a výše. Uvedené pravidlo není aplikováno v případě, že hodnocená oblast dosahuje nulové hodnoty v atributu P2 Profitabilita - jedná se o binární vylučující kritérium.

#	Skupina podporovaných aktivit	Hodnocení Deloitte	Hodnocení vedení projektu MD	Hodnocení vedení projektu SFDI	Hodnocení věcní gestoři	Zhodnocení k potenciálu	Vhodný typ fin. nástroje
SC 1.1.1	Modernizace, obnova a výstavba tratí a zlepšování parametrů na síti TEN-T a mimo síť TEN-T (eliminace rychlostních propadů, omezení průchodnosti, traťové třídy zatížení, apod.), včetně infrastruktury pro příměstskou dopravu	3,60	3,32	3,58	2,64	Většina závěrů hodnocení vykazuje průměrné skóre potenciálu hodnoty tři a výše, současně parametr P2 má povětšinou nenulovou hodnotu.	> úvěrový nástroj v kombinaci s dotací > podpora na bázi řešení PPP
SC 1.1.2	Modernizace a rekonstrukce tratí a další infrastruktury související s modernizací v rámci železničních uzlů	3,47	3,32	3,58	2,64		
SC 1.1.3	Zvýšení komfortu a vybavenosti infrastruktury stanic a zastávek ve správě správce železniční infrastruktury včetně naplnění souvisejících požadavků TSI PRM a INF	3,09	2,83	3,58	2,64	Ačkoli především otázka profitability je velmi hraniční, specifický cíl obecně vykazuje vhodné atributy pro zapojení finančních nástrojů - doporučeno k další analýze.	
SC 1.1.4	Úpravy tratí vedoucí k zajištění interoperability a implementaci TSI	3,38	2,85	3,58	2,64		
SC 1.1.5	Modernizace zabezpečovacích zařízení a zavádění DOZ a automatického vedení vlaků spolu s využitím dalších moderních technologií (včetně kosmických) pro zvyšování bezpečnosti železniční dopravy a s tím spojeným rozvojem informačníchází (vč. popisu železniční sítě)	3,38	2,83	3,58	2,64		
SC 1.2.1	Modernizace a výstavba infrastruktury vodních cest (např. plavební stupně, plavební komory, objekty pro zajištění bezpečnosti, atd.)	2,53	2,17	2,45	2,69	Projekty nevykazují finanční udržitelnost, ukazují nepřímé přínosy regionu, které však nemohou sloužit ke splacení původní výše investice - není vhodné využití finančních nástrojů.	N/A
SC 1.2.2	RIS a návazný rozvoj infrastruktur prostorových dat	2,09	2,13	2,45	0,00		
SC 1.3.1	Překladiště kombinované dopravy – modernizace a výstavba (mj. trimodální silnice-železnice-voda, bimodální silnice-železnice)	3,55	2,92	3,30	2,45	Většina závěrů hodnocení vykazuje průměrné skóre potenciálu hodnoty tři a výše, současně parametr P2 má nenulovou hodnotu.	> úvěrový nástroj v kombinaci s dotací > kapitálové vstupy
SC 1.3.2	Napojení terminálů na dopravní infrastrukturu železniční, silniční, vodní a letecké dopravy, výstavba a modernizace terminálů a vybavení mechanismy, zavádění ITS včetně podpory mobility ode dveří ke dveřím	3,55	2,74	3,30	2,45		
SC 1.3.3	Výstavba doprovodné infrastruktury veřejného terminálu	3,20	2,74	3,30	2,55	Vykazuje vhodné atributy pro zapojení finančních nástrojů - doporučeno k další analýze.	
SC 1.3.4	Podpora nových technologií překládky a dopravních prostředků souvisejících s příslušnou technologií	3,58	2,55	3,30	2,55		
SC 1.3.5	Podpora přepravních jednotek pro kombinovanou dopravu	3,61	2,36	3,49	2,74		
SC 1.4.1	Výstavba a modernizace infrastruktury systémů městské a příměstské dopravy na drážním principu (metro, tramvaje, tram-train, trolejbusy)	2,84	4,15	4,15	3,77	Ačkoliv je v případě tohoto specifického cíle problematickým atributem profitabilita a finanční návratnost, je nutné v tomto případě zdůraznit existující nezanedbatelné ekonomické přínosy. Realizace projektů je tudíž z celospolečenského hlediska velmi žádoucí. Výhledově lze považovat v rámci finančních nástrojů za vhodné zvážení možnosti realizace úvěrových operací.	> úvěrový nástroj (výhledově)
SC 1.5.1	Obnova vozidlového parku osobní železniční dopravy	3,62	3,30	3,30	3,13	Ačkoliv je většinou dosaženo hodnocení nad minimální hranici 3, není vhodné využití finančních nástrojů z důvodů binárního vylučujícího kritéria (kladné hodnoty v atributu P2 profitabilita).	N/A
SC 1.5.2	Úpravy vozidel vedoucí k zajištění interoperability a implementaci TSI včetně vozidlových součástí systému ERTMS	3,62	2,45	3,40	0,00	Projekty nevykazují finanční udržitelnost, ukazují nepřímé přínosy regionu, které však nemohou sloužit ke splacení původní výše investice.	
SC 1.5.3	Obnova parku plavidel nákladní vodní dopravy	3,48	1,79	3,11	0,00		

PROJEKT: Předběžné posouzení využití finančního nástroje v OPD 2014 - 2020							
Pre-screeningové šetření							
#	Skupina podporovaných aktivit	Hodnocení Deloitte	Hodnocení vedení projektu MD	Hodnocení vedení projektu SFDI	Hodnocení věcní gestoři	Zhodnocení k potenciálu	Vhodný typ fin. nástroje
SC 2.1.1	Výstavba nových úseků silniční sítě TEN-T	3,31	4,15	3,58	2,64	Většina závěrů hodnocení vykazuje průměrné skóre potenciálu hodnoty tři a výše, současné parametry P2 má povětšinou nenulovou hodnotu.	> úvěrový nástroj v kombinaci s dotací > podpora na bázi řešení PPP
SC 2.1.2	Modernizace, obnova a zkapacitnění již provozovaných úseků kategorie D, R a ostatních silnic I. tříd sítě TEN-T	3,35	3,96	3,58	2,64	Ačkoli především otázka profitability je velmi hraniční, specifický cíl obecně vykazuje vhodné atributy pro zapojení finančních nástrojů - doporučeno k další analýze.	
SC 2.1.3	Podpora zavádění nových technologií a aplikací pro ochranu dopravní infrastruktury i optimalizaci dopravy	3,09	3,02	3,58	2,64	Projekty nevykazují finanční udržitelnost, ukazují nepřímé přínosy, které však nemohou sloužit ke splacení původní výše investice.	
SC 2.2.1	Vybavení veřejné dopravní infrastruktury napájecími a doplňovacími stanicemi pro alternativní pohony, mimo jiné v rámci existujících park and ride a placených parkovacích míst	2,79	2,55	1,98	3,25	Projekty nevykazují finanční udržitelnost, ukazují nepřímé přínosy, které však nemohou sloužit ke splacení původní výše investice.	N/A
SC 2.3.1	Rozvoj systémů a služeb včetně ITS na síti TEN-T a ve městech pro řízení dopravy a ovlivňování dopravních proudů na městské silniční síti	2,21	3,40	3,40	1,89	Projekty nevykazují finanční udržitelnost, ukazují nepřímé přínosy, které však nemohou sloužit ke splacení původní výše investice. - není vhodné využít finančních nástrojů.	N/A
SC 2.3.2	Podpora rozvoje infrastruktur prostorových dat a zavádění nových technologií a aplikací pro ochranu dopravní infrastruktury i optimalizaci dopravy, vč. aplikací založených na datech a službách družicových systémů (např. Galileo, EGNOS, Copernicus aj.)	2,21	2,45	3,02	1,89		
SC 2.3.3	Rozvoj systémů a služeb ITS, GIS a infrastruktur prostorových dat (SDI), sítí a služeb elektronických komunikací pro poskytování informací o dopravním provozu a o cestování v reálném čase, pro dynamické řízení dopravy, ovlivňování dopravních proudů a poskytování informací a služeb řidičům a cestujícím ve městech a v rámci sítě TEN-T a související infrastruktury	2,33	2,45	3,02	1,89		
SC 3.1.1	Rekonstrukce, modernizace, obnova a výstavba silnic a dálnic ve vlastnictví státu mimo síť TEN-T včetně zavádění ITS, propojování regionálních dopravních řidičů a informačních center s národním dopravním řidičem a informačním centrem včetně rozvoje infrastruktur rozvojových dat	3,41	3,02	3,77	1,89	Většina závěrů hodnocení vykazuje průměrné skóre potenciálu hodnoty tři a výše, současné parametry P2 má povětšinou nenulovou hodnotu.	> úvěrový nástroj v kombinaci s dotací > podpora na bázi řešení PPP
SC 3.1.2	Výstavba obchvatů a přeložek.	3,35	3,40	3,77	1,89	Ačkoli především otázka profitability je velmi hraniční, specifický cíl obecně vykazuje vhodné atributy pro zapojení finančních nástrojů - doporučeno k další analýze.	

Tabulka 3: Hodnocení potenciálu využití IFN v OP Doprava 2014 – 2020 dle jednotlivých podporovaných aktivit

Potenciál pro využití finančních nástrojů byl dále analyzován u čtyř specifických cílů OPD 2 (SC 1.1, 1.3, 2.1, 3.1), nicméně velmi nadějně výsledky pre-screeningového šetření byly pozorovány také u SC 1.4, 1.5 a 2.2. Analýza nebyla dále zaměřena na sektor veřejné dopravy, neboť *Nařízení EP a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících* umožňuje bez notifikace poskytovat výši podpory až 100% celkových způsobilých výdajů, která je dle komunikace s vybranými potenciálními příjemci a dle analýz souvisejících materiálů nezbytná, resp. těžko nahraditelná návratným financováním. Ačkoliv je v případě tohoto specifického cíle problematickým atributem profitabilita a finanční návratnost, je nutné v tomto případě zdůraznit existující nezanedbatelné ekonomické přínosy. Realizace projektů je tudíž z celospolečenského hlediska velmi žádoucí. Výhledově lze považovat v rámci finančních nástrojů za vhodné zvážení možnosti realizace úvěrových operací. Jedním z důvodů tohoto doporučení je skutečnost, že v minulosti již probíhaly de facto podobné operace mezi SFDI a samosprávnými celky, kdy SFDI poskytoval ze svého rozpočtu návratně jednotlivým územně samosprávným






celkům a jejich organizacím a tyto prostředky byly užívány k předfinancování projektů regionální dopravní (silniční) infrastruktury hrazených fondů EU. S ohledem na uvedené doporučuje dodavatel, aby řídicí orgán zahájil čerpání dotační formou s tím, že do programového dokumentu bude. Ex-ante analýza nadále nepokračovala v tržním zkoumání oblasti podpory renovace vozového parku v dopravě (SC 1.5), a to z obdobných důvodů, jak byly představeny u SC 1.4. Navýšení konečných nákladů na pořízení nových kolejových vozidel by automaticky dopravce zakalkuloval do ceny za poskytovanou službu v závazku veřejné služby a efekt na státní výdaje by byl totožný, ne-li vyšší, než v tomto případě jednoduššího a transparentnějšího dotačního modelu financování. S ohledem na uvedené doporučuje dodavatel, aby řídicí orgán zahájil čerpání dotační formou s tím, že do programového dokumentu bude uvedeno, že oblast může být v budoucnu převedena do nově vytvořeného finančního nástroje, pravděpodobně na úvěrovém principu s dotační složkou.

Při hodnocení potenciálu pro finanční nástroje v rámci SC 2.2 dodavatel identifikoval následující zásadní otevřené otázky:

- Jaké nástroje *Národního akčního plánu čisté mobility*, s jakou prioritou a s jakým harmonogramem budou implementovány? Jaký rozvoj na využití vozidel na alternativní pohon budou tyto opatření mít – především jaký nárůst počtu aut na alternativní pohon lze v následujících letech očekávat? Jaké na oblast budou vyčleněny národní prostředky, příp. jakou formou - investiční či neinvestiční formy adresování problému?
- Jak budou adresovány problémy malé investiční náročnosti jednotlivých projektů – bude poskytována podpora na jednotlivé dobíjecí stanice, nebo bude podpořen jeden příjemce, který zabezpečí vybudování celé potřebné celonárodní páteřní sítě?




Dodavatel považuje uvedené otevřené otázky za tak zásadní, že bez jejich vyjasnění není možné specifikovat vhodnou formu podpory a není vhodné pokračovat analytickou prací. Neméně důležité je zmínit, že výše vyčleněné alokace nedosahuje ani 1 mld. Kč, což je pro budování finančního nástroje na hraně ekonomické hospodárnosti. S ohledem na uvedené doporučuje dodavatel, aby řídicí orgán zahájil čerpání dotační formou s tím, že do programového dokumentu bude uvedeno, že oblast může být v budoucnu převedena do nově vytvořeného finančního nástroje, pravděpodobně na úvěrovém principu s dotační složkou.

Výsledek vstupního zhodnocení doporučil pokračovat v analýze potenciálu pro zapojení inovativních finančních nástrojů u čtyř specifických cílů OPD 2 (SC 1.1, 1.3, 2.1 a 3.1), tyto jsou v následující tabulce označeny oranžovou nebo zelenou barvou.¹


#	Specifický cíl	Potenciál
Prioritní osa 1: Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu		
SC 1.1	Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy	
SC 1.2	Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití vnitrozemské vodní dopravy	
SC 1.3	Vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy	
SC 1.4	Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci	
SC 1.5	Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku	

¹ Specifický cíl 1.4 je také označen oranžovou, nicméně tento nebyl analyzován, jeho potenciál je vhodné řešit výhledově.

Prioritní osa 2: Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu

SC 2.1	Zlepšení propojení center a regionů a zvýšení bezpečnosti a efektivnosti silniční dopravy prostřednictvím výstavby, obnovy a modernizace dálnic, rychlostních silnic a silnic sítě TEN-T včetně rozvoje systémů ITS	
SC 2.2	Vytvoření podmínek pro širší využití vozidel na alternativní pohon na silniční síti	
SC 2.3	Zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu	

Prioritní osa 3: Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T

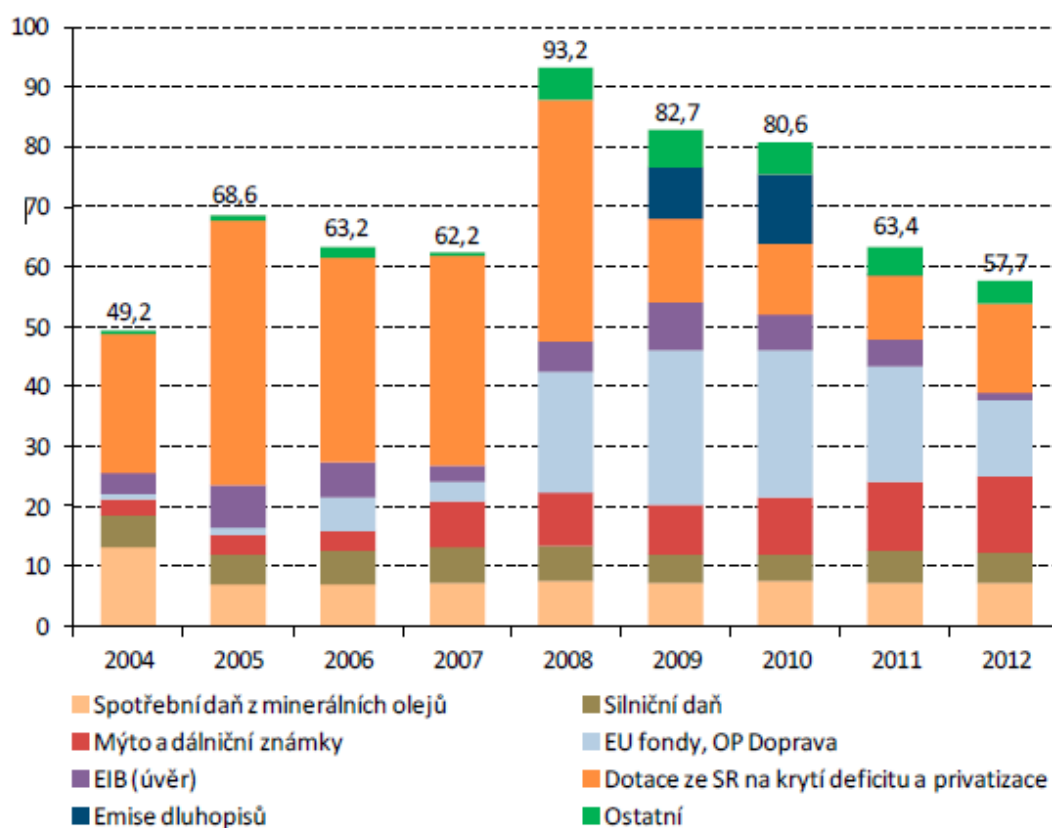
SC 3.1	Zlepšení propojení center a regionů a zvýšení bezpečnosti a efektivnosti silniční dopravy prostřednictvím výstavby, obnovy a modernizace dálnic, rychlostních silnic a silnic sítě TEN-T včetně rozvoje systémů ITS	
--------	---	---

Tabulka 4: Shrnutí výsledků vstupního hodnocení potenciálu pro IFN v jednotlivých specifických cílech OPD 2

Další analytické závěry a předběžné rámcové návrhy nastavení konkrétních finančních nástrojů jsou vztaženy již pouze na vybrané specifické cíle – SC 1.1, 1.3, 2.1 a 3.1.

- Nízký podíl koncových uživatelů na financování rozvoje DI;
- Programování rozpočtu SFDI na krátké období vedoucí k omezenému plánování a k omezení flexibility v dlouhodobém řízení finančních zdrojů;
- Nevyužití veškerých potenciálních zdrojů financování DI – PPP projekty a dlouhodobé zdroje finančních trhů (penzijní fondy) formou emise dluhopisů.

Pro účely této analýzy je otázka zajištění zdrojů financování klíčová – **nejzávažnějším problémem je vysoká volatilita zdrojů a nejistota spojená s programováním rozpočtu klíčového subjektu SFDI na krátké období, de facto znemožňující dlouhodobé a koncepční plánování a připravování investic, současně významně odrazující potenciální zájem privátních subjektů k zapojení jejich zdrojů ve financování dotčených projektů.** Uvedené problémy jsou příčinou toho, že existuje vysoký vnitřní dluh jako důsledek dlouhodobého podinvestování výdajů na opravy a údržbu stávající DI – stav českých silnic, železnic a další infrastruktury je v důsledku daleko za celospolečensky optimálním stavem, na pokrytí celé investiční potřeby jednotlivých dopravních módů (viz následující podkapitoly) každoročně chybí desítky miliard korun zdrojů. Volatilitu celkového objemu dostupných zdrojů financování DI i jednotlivých položek v letech 2004-2012 ilustruje následující graf.



Obrázek 2: Vývoj dostupných zdrojů pro financování DI v letech 2004-2012 (mld. Kč) – zdroj MD ČR

S ohledem na dlouhodobé problémy ČR v plnění závazků v sektoru dopravy, např. co se budování sítě TEN-T týče, je zřejmé, že výše ročního rozpočtu neumožňuje pokrytí požadovaných investic do údržby a zejména rozvoje DI. Z výše uvedeného grafu je zřejmé, že se nedaří zabezpečit optimální stav dispozice potřebných zdrojů na plnění základních plánovaných cílů rozvoje a údržby dopravní infrastruktury, za posledních deset let se často přikročilo ke škrtům v již tak omezeném investičním plánu. Existuje řada možných cest, jak strany příjmů, tak strany výdajů, jak zabezpečit potřebný objem ročních rozpočtovaných zdrojů.

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 sítě;
- Omezeními v koncepčním plánování rozvoje díky nedostatečné stabilitě finančních zdrojů.

4.2.2 Vybrané návrhy řešení strukturálních problémů financování DI v ČR

Na příjmové straně rozpočtu DI lze dle aktuálně platných závěrů Dopravních sektorových strategií zvažovat za vhodné nápravné kroky nevyhovujícího stavu současného systému následující opatření:²

- Zvýšení podílu SFDI na spotřební dani z minerálních olejů,
- Zvýšení efektivity výběru silniční daně včetně optimalizace výše sazeb,
- Zpoplatnění užívání silnic I. třídy pro vybrané kategorie vozidel,
- Zavedení výkonového zpoplatnění pro vozidla do 3,5 tuny,
- Diferenciace mýtných sazeb,
- Zefektivnění institucionálního uspořádání rezortu dopravy,
- Stabilizace dotací ze státního rozpočtu,
- Maximální využití EU fondů,
- Dluhové financování splatné z vlastních příjmů resortních organizací,
- PPP projekty.

Návrhová část Dopravních sektorových strategií specifikuje konkrétní cíle programového období 2014 – 2020:³

Strategické cíle návrhového horizontu:

- *Vyčlenění potřebných prostředků na údržbu, opravy a rekonstrukce, které povedou ke zlepšení stavu, nebo alespoň nezhoršování současného stavu*
- *Dokončení rozestavěných staveb, zejména z programu OPD na období 2007 – 2013 a maximalizace vyčerpání alokace tohoto programu*
- *Posouzení připravených staveb s uzavřenými smlouvami*
- *Preference staveb vhodných pro spolufinancování ze zdrojů EU v rámci nového OPD na období 2014-2020, zejména TEN-T*
- *Zlepšit dostupnost regionů a odstraňovat úzká místa*
- *Systematicky zvyšovat efektivitu využití stávající infrastruktury a snižovat externí náklady způsobené dopravou*
- *Příprava a realizace pilotního projektu PPP příp. v kombinaci se zdroji EU*
- *Výběr dalších rozvojových projektů na základě hodnocení Knihy 8, včetně „rezervních“ projektů, v členění podle balíčků a módů*
- *Provedení institucionálních úprav dle kapitoly 6*
- *Stanovení harmonogramu přípravy projektů pro následujících období včetně plánu převádění námětů na projekty – stanovení dalšího postupu ve věci RS/VRT*

V neposlední řadě je nutné se odvolat na bližší konkretizaci výše vyznačených zájmových oblastí doporučených opatření a cílů citovaných Dopravních sektorových strategií v oblasti využití PPP, kdy strategie uvádí:⁴

- Pro ČR byl jako nejvhodnější doporučen model DBFO (Design, Build, Finance & Operate) s platebním mechanismem založeným na platbě za dostupnost (nepřenášení rizika poptávky na koncesionáře).
- Toto financování má dražší náklad (z důvodu vyšších rizik na straně dodavatele), ale vytváří vyšší tlak na dlouhodobou efektivitu investice a celkové náklady na zajištění projektu mohou být nižší, než u varianty financování na úrovni státu.
- Jsou-li vhodně rozložena rizika mezi stát a koncesionáře, je možné evidovat aktiva projektu PPP mimo bilanci vládního dluhu a deficitu dle pravidel ESA 95, resp. ESA 2010.
- Projekty PPP je vhodné využít pro ucelené investiční celky. Podmínkou pro zvažování financování konkrétního projektu formou PPP je velmi dobrá investorská připravenost. Nemá smysl zvažovat pořízení projektu formou PPP dříve, než má celý úsek vydáno pravomocné územní rozhodnutí.

² Citováno z **Dopravní sektorové strategie 2. fáze, kapitola 49 Maximalizace, stabilizace a lepší předvídatelnost zdrojů**

³ Citováno z **Dopravní sektorové strategie 2. fáze, kapitola 61.1 Dopravní strategie 2014 – 2020**

⁴ Volněji převzato z **Dopravní sektorové strategie 2. fáze, kapitola 55 Projekty PPP**

Dále popisované závěry ex-ante analýzy potenciálu využití finančních nástrojů v OPD 2014-2020 reagují na výše vyznačené doporučení implementace opatření strukturálních změn ve formě financování rozvoje v DI, jsou tedy v souladu. Dodavatel dospěl v rámci analýzy k závěru, že zapojení PPP formy financování v kombinaci se zapojení evropských zdrojů OPD 2014-2020 představuje velmi vhodnou inovaci, směřující k dosažení vyšší schopnosti krýt optimální roční investiční potřebu, specifikovanou MD na 90 - 100 mld. Kč/rok.

Využití zapojení privátních zdrojů v rámci PPP při financování dopravní infrastruktury může významně navýšit roční rozpočtované zdroje k dispozici na investiční akce, což **by umožnilo resortu dopravy realizovat stavby tempem, které by již bylo odpovídající celospolečenským očekáváním a potřebám zlepšování parametrů existující i budování nové dopravní infrastruktury.** Zároveň by díky pákovému efektu bylo možné např. přistoupit i k výrazně vyššímu rozsahu investic do revitalizačních a bezpečnostních opatření, než je plánováno se současnými alokačními omezeními.

Návrhy dodavatele jsou plně v souladu s opakovanými **doporučeními Evropské komise pro programové období 2014-2020, zdůrazňujícími vhodnost využití inovativních finančních nástrojů jako vhodné formy financování vybraných oblastí podpory operačních programů, s cílem zvýšení efektivity, hospodárnosti a udržitelnosti využívání omezených alokací ESIF zdrojů.** Dále uváděná doporučení dodavatele se jeví jako vhodné o to akutněji jednak s ohledem na skutečnost, že z obrázku č. 2 je zřejmý sestupný trend výše zdrojů financování DI a s tím spojené zvyšování rozdílu mezi reálným ročním rozpočtem a optimálním stavem, a pak také s ohledem na výhled toho, že po skončení programového období bude ČR pravděpodobně mimo země s nárokem na čerpání jak kohezních, tak strukturálních fondů.⁵

Dodavatel v neposlední řadě pro vyšší míru zapojení alternativních zdrojů financování čerpá oporu v akčním plánu řešení předběžných podmínek OPD 2, který byl vyjednáván s iniciativou JASPERS během příprav programového dokumentu, kde je konkrétně uvedeno **doporučení ze strany expertů JASPERS: U důležitých projektů, které vykazují návratné ekonomické benefity v dlouhém horizontu, by měla být preferována realizace za využití formy financování PPP.** Tato forma financování by měla být zvolena pouze u pečlivě vybraných projektů s dostatečným stádiem připravenosti a pouze z vybraných infrastrukturních klastrů. Je žádoucí analyzovat možnosti kombinace PPP modelu financování a zapojení ESIF zdrojů.⁶

4.2.3 Specifický cíl 1.1 - Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy

4.2.3.1 Charakteristika podporovaných aktivit SC 1.1

Dle programového dokumentu OPD 2 budou v rámci specifického cíle 1.1 podporovány následující aktivity:

- Modernizace, obnova a výstavba tratí a zlepšování parametrů na síti TEN-T a mimo síť TEN-T (eliminace rychlostních propadů, omezení průchodnosti, traťové třídy zatížení, apod.), včetně infrastruktury pro příměstskou dopravu a zajištění obnovy kolejových mechanismů na údržbu a zajištění bezpečnosti železniční dopravní cesty a včetně obnovy a modernizace železničních prostředků, mechanismů, technologií a technologických celků, sloužících k zvýšení bezpečnosti a k zprovoznění železniční dopravní cesty při mimořádných událostech nebo krizových situacích;
- Modernizace a rekonstrukce tratí a další infrastruktury v rámci železničních uzlů;
- Zvýšení komfortu a vybavenosti infrastruktury stanic a zastávek ve správě správce železniční infrastruktury včetně naplnění souvisejících požadavků TSI PRM a INF;
- Úpravy tratí vedoucí k zajištění interoperability a implementaci TSI;
- Modernizace zabezpečovacích zařízení a zavádění DOZ a automatického vedení vlaků spolu s využitím dalších moderních technologií (včetně kosmických) pro zvyšování bezpečnosti železniční dopravy a s tím spojeným rozvojem informačníchází (vč. popisu železniční sítě).

⁵ Během aktuálního programového období se dá předpokládat přiblížení HDP České republiky průměru HDP EU, což povede přinejmenším k výraznému omezení přidělených prostředků Evropských strukturálních a investičních fondů. Tento závěr je mezi odborníky rozšířen, je obsažen i v Dopravní sektorové strategii 2. fáze, (kapitola 48.5.4 Prostředky EU v období po roce 2020).

⁶ Action Plan according to the JASPERS Guidance Note "Methodological support to the Preparation of National and Regional Transport Plans and the related Ex-Ante-Conditionality to the 2014-2020 Programming Period"

Hlavní cílové skupiny: Uživatelé železniční dopravy – cestující, provozovatelé železniční dopravy, dopravci
Příjemci: Příjemci podpory budou vlastníci/správci dotčené infrastruktury, např. SŽDC

4.2.3.2 Obecná charakteristika tržního prostředí

Železniční infrastruktura v ČR je jedna z nejhustších na světě, kdy na 1 km² připadá 120 metrů železničních drah, včetně vleček. Pro srovnání, v Rakousku se jedná o poměr 68 metrů/ km², na Slovensku 73 metrů/km² a v Německu 95 metrů/ km². Česká republika se vyznačuje velmi hustou železniční infrastrukturou, která na jednu stranu poskytuje vysoký (ekologický) přepravní potenciál v osobní i nákladní dopravě, nicméně vyžaduje velmi vysoké každoroční investiční náklady na údržbu a provoz. Přes vysoké pokrytí území nedosahuje česká železniční síť požadovaných parametrů v souladu s evropskými strategickými cíli – v tabulce níže jsou rozdělené železniční sítě dle významu tratě v rámci EU, kdy TEN-T představují hlavní evropské koridory, tzv. CORE; ostatní významné evropské koridory s návazností na TEN-T jsou označeny COMPREHENSIVE.

	Délka (km)	Podíl (%)
Hlavní evropský koridor (CORE)	1 329	14 %
Ostatní významné evropské koridory (COMPREHENSIVE)	1 265	13 %
Ostatní celostátní tratě	2 430	26 %
Regionální tratě	4 409	47 %
Délka tratí v ČR celkem	9 458	100 %

Tabulka 5: Stav železniční infrastruktury v ČR – délka tratí a vazba na prioritní koridory v EU; zdroj MD ČR

V následující tabulce jsou detailně specifikovány železniční sítě, které mají ve výstavbě a modernizaci prioritu, neboť jsou součástí páteřní TEN-T sítě, nebo jsou na tuto síť přímo napojeny/navazují na ni. Investice do uvedených tratí jsou součástí závazku ČR (Core – do roku 2030, Comprehensive – do roku 2050).

Typ tratě	Akce/stavba	Politika TEN-T		
		Koridor	TEN-T (osobní)	TEN-T (nákladní)
Koridory	Děčín – Ústí n. Labem	I., IV.	Core	Core
	Ústí n. L. – Praha	I., IV.	Comprehensive	Comprehensive
	Praha – Č. Budějovice – H. Dvořiště	IV.	Comprehensive	Comprehensive
	Cheb – Plzeň – Praha	III.	Core	Core
	Praha – Č. Třebová	I., III.	Core	Core
	Č. Třebová – Brno – Břeclav	I.	Core	Core
	Č. Třebová – Olomouc – Přerov	II., III.	Core	Core
	Přerov – Ostrava – Bohumín	II., III.	Core	Core
	Bohumín – Mosty u Jabl.	III.	Core	Comprehensive
Ostatní tratě v síti TEN-T	Přerov – Břeclav	II.	Comprehensive	Core
	Hranice – Horní Lideč ČR/SR	-	Comprehensive	Core
	Brno - Přerov	-	Core	Comprehensive
	Ústí n. Orlicí – Lichkov	-	Comprehensive	Comprehensive
	Brno – H. Brod – Kolín	-	Comprehensive	Comprehensive
	Č. Budějovice – Č. Velenice	-	Comprehensive	Comprehensive
	Č. Budějovice – Plzeň	-	Comprehensive	Comprehensive
	Plzeň – Domažlice ČR/SRN	-	Core	Core
	Cheb – Ústí n. Labem	-	Comprehensive	Comprehensive
	Praha – Lysá n. Labem	-	Comprehensive	Core
Vysokorychlostní tratě (VRT)	Kolín – Mělník – Ústí n. Labem	-	Comprehensive	Core
	Praha – Ústí n. L. – Německo	VRT	Core	Comprehensive
	Praha – Wrocław	VRT	Comprehensive	Comprehensive
	Praha – Brno	VRT	Comprehensive	Comprehensive
	Brno – Přerov	VRT	Core	Comprehensive
	Přerov – Ostrava – Polsko	VRT	Comprehensive	Comprehensive
	Brno – Břeclav - Rakousko	VRT	Core	Core

Tabulka 6: Investiční priority železniční infrastruktury – evropsky významné tratě, zdroj MD ČR

Dle dat EUROSTATU za rok 2014 dosahuje v ČR podíl železniční osobní přepravy na celkových přepravních výkonech 7,5 %, což je vzhledem k hustotě železniční infrastruktury spíše podprůměrné číslo, nicméně ve srovnání s EU dosahuje průměrnou hodnotu. Zdroje alokované k čerpání v rámci OPD 2 jsou jednoznačně svázány s naplňováním evropských cílů v dopravě, sledujících především podporu rozvoje a vyššího využití železniční (osobní i nákladní) dopravy, jako ekologické formy dopravy. Vzorem z evropských zemí, co se vyššího podílu železnice na celkové přepravní kapacitě týče, lze jmenovat Švýcarsko (17,2 %), Rakousko (11,5%), Maďarsko a Dánsko (10,1 %), Francii (9,5 %), Švédsko (9,1 %) a Německo (9 %). Vhodným ukazovatelem intenzity osobní přepravy se jeví počet kilometrů na pasažéra v poměru k celkové populaci. V ČR toto číslo dosahuje 647,1 km na každého obyvatele a v porovnání se Německem (1 104 km), Rakouskem (1 167 km) nebo Francií (1 212 km), tedy dosahuje stále podprůměrné hodnoty vzhledem k hustotě železniční infrastruktury.⁷

Výstavba, údržba a provoz železniční dopravní infrastruktury v ČR je vysoce ztrátová, což prakticky znemožňuje žádoucí tempo investiční aktivity, směřující k zachování nebo ideálně zvýšení kvalitativního standardu pro pasažéry, resp. nákladní dopravce. V tomto ohledu jsou slibné především projekty budování/modernizace vysokorychlostních tratí nebo napojení na letištní terminály. **Bez zvýšení objemu disponibilních prostředků a dalších strukturálních změn se jeví naplňování evropských cílů v ČR, usilujících o posílení podílu železniční dopravy v dopravním mixu, za méně pravděpodobné.**

4.2.3.3 Charakter strany nabídky

Zdroje financování investic do železniční infrastruktury lze na základě minulé zkušenosti rozdělit na tři nejvýznamnější:

- Evropské strukturální a investiční fondy v ČR (OPD 1, OPD 2)
- Národní zdroje (skrze SFDI)
- Nadnárodní evropské a strukturální fondy (CEF)

Co se týče Operačního programu Doprava 1, v končícím programovém období 2007 – 2013 byla zaznamenán převis poptávky po zdrojích nad jejich nabídkou, kdy shodné závěry vykazují výsledky minulého čerpání z nadnárodních programů a národních zdrojů.

Co se týče nabídky financování pro sledované programové období 2014 – 2020, klíčovou roli ve financování plánovaných investic bude jednoznačně zaujímat nabídka zdrojů CEF a nabídka zdrojů OPD 2. Z počátku období lze očekávat zájem především o CEF, neboť tento fond nabízí de facto shodně vysoké intenzity podpory projektům skrze tzv. "národní obálky zdrojů" pouze do konce roku 2016, kdy následně jsou zůstatkové zdroje nabízeny nerozdílně všem žadatelům ze všech členských zemí EU, a za horších podmínek co se intenzity podpory týče. Tato situace na jednu stranu pomáhá řešit chronický nedostatek zdrojů pro připravené investice, na druhou stranu ohrožuje plynulost čerpání OPD 2 a jeho schopnost plnit výkonnostní milník v roce 2018.⁸

4.2.3.4 Charakter strany poptávky

V případě snahy blíže uchopit charakter poptávky po zdrojích na investice do železniční infrastruktury je vhodné analyzovat údaje o minulém čerpání v OPD 1 na obdobně definované podporované aktivity.

Stav čerpání OPD 2007- 2013			
Údaje převzaté z čtvrtletní monitorovací zprávy MMR-NOK - 2Q 2015			
Specifický cíl	Alokace	Podané žádosti celkem	Převis poptávky
1.1	53,9 mld. Kč	68,1 mld. Kč	14,2 mld. Kč
1.2	3,0 mld. Kč	5,2 mld. Kč	2,2 mld. Kč
3.1	10,5 mld. Kč	22,4 mld. Kč	11,9 mld. Kč
Celkový převis poptávky po zdrojích nad jejich nabídkou			28,3 mld. Kč

Tabulka 7: Stav čerpání v OPD 1 – železniční infrastruktura; zdroj Čtvrtletní monitorovací zpráva MMR-NOK

⁷ Zdroj srovnávacích dat dostupný: http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Passenger_transport_statistics

⁸ Alokace národních obálek CEF pro léta 2014-2016 pro ČR činí 1,1 mld. EUR, kdy 90% zdrojů je vyčleněno na projekty železniční infrastruktury.

Dle údajů v tabulce je zřejmé, že výše poptávky významně převyšuje dostupné zdroje financování. Z důvodu absence přesnějšího rozpadu uvedených dat bohužel nelze jednoznačně určit, jaký podíl z převisu poptávky tvoří projekty nepodpořené z důvodu alokačních omezení, kolik projektů nebylo podpořeno z důvodů problémů spíše kvality projektu či problémů komunikace při řešení změn (nedostatky projektu v souladu s výzvou či nesoučinnosti na hodnocení - formální nedostatky, neschopnost doplnění informací či doložení příloh, nedosažení limitní bodové hranice hodnocení, apod.) a kolik projektů bylo vyloženě staženo žadatelem, aby mohlo dojít k přepracování projektu a jeho znovu-podání v nadcházející výzvě. **Závěry kvantitativní analýzy byly očištěny koeficientem (kvalitativní analýza) vycházející ze znalosti praxe v rámci čerpání operačních programů, kdy 20 – 40% nepodpořených projektů neobdrželo financování především z důvodu alokačních omezení a fakticky tak představují existující investiční mezeru ve sledované oblasti podpory.**

K otázce čerpání je dále potřeba doplnit, že přes veškerou snahu na straně řídicího orgánu a zprostředkujícího subjektu je pravděpodobné, že ve sledovaných oblastech nedojde k vyčerpání celé alokace OPD 1 již schválených projektů, a to z důvodu nepředvídaných průtahů během přípravy na realizaci či během samotné realizace projektů. Dle odhadu Ministerstva dopravy (z dubna 2015) se v případě PO1 a PO3 může jednat o sumu až 6 mld. Kč.

4.2.3.5 Zhodnocení investiční potřeby a absorpce pro období 2014-2020

Dodavatel ve snaze vyčíslení potenciální investiční potřeby využil čtyř různých přístupů, na jejichž základě následně provedl expertní odhad předpokládané absorpční kapacity pro OPD 2. Pro vyčíslení byly využity následující postupy a nástroje:

- Byly převzaty relevantní výpočty dle údajů z Dopravních sektorových strategií
- Byly převzaty informace z tabulek akčního plánu (pipeline projektů)
- Byly převzaty informace na základě střednědobého rozpočtového výhledu SFDI
- Byly převzaty závěry realizované analýzy absorpce ze strany Ministerstva dopravy

Dopravní sektorové strategie

V případě snahy nalézt optimální celospolečenský stav lze celkovou investiční potřebu sledovaného dopravního modu vyčíslit následovně:^{9, 10}

Balíček opatření	Položka	Rozvojové projekty	Zlepšení provozuschopnosti	Celkem
A2.1	Výstavba nových úseků konvenční železniční sítě	16 510 000 000 Kč	---	16 510 000 000 Kč
A2.2	Modernizace/optimalizace/ elektrizace stávajících tratí	145 526 000 000 Kč	22 102 000 000 Kč	167 628 000 000 Kč
A2.3	Modernizace železničních uzlů a stanic	33 066 000 000 Kč	1 547 000 000 Kč	34 613 000 000 Kč
A2.4	Revitalizace regionálních tratí	350 000 000 Kč	22 557 000 000 Kč	22 907 000 000 Kč
A2.5	Odstranění úzkých míst a lokálních nedostatků	1 300 000 000 Kč	160 000 000 Kč	1 460 000 000 Kč
A2.6	Výstavba úseků vysokorychlostních tratí a rychlých spojení	---	---	---
CELKEM	Kategorie balíčků A2	196 991 000 000 Kč	46 366 000 000 Kč	243 118 000 000 Kč

Tabulka 8: Finanční náročnost rozvojových opatření na železniční síti – projekty (kategorie balíčků A2)

⁹ Bez přihlédnutí k připravenosti projektů a bez omezení časovým rámcem programového období 2014-2020, započteny pouze **projekty**, bez započtení **námětů** (u kterých nelze stanovit ani orientační investiční náročnost).

¹⁰ Převzato z **Dopravní sektorové strategie 2. fáze, Kapitola 34 Finanční potřeby – rozvojová opatření**. Převzaty jsou pouze potenciální projekty ve skupině „balíček A“ = Hlavní priority výstavby a modernizace dopravních sítí daného modu.

Dodavatel kvantitativní údaje očistil skrze zapojení koeficientu (kvalitativní analýza) s ohledem na skutečnost, že ne všechny projekty mohou být včas připraveny, některé mohou být realizovány v omezeném rozsahu, ne všechny mohou vyhovět zaměření podpory OPD 2 a zohlednil skutečnosti, že resortní strategie typicky vyjmenovává i projekty s nízkou šancí na vlastní realizaci. Lze konstatovat, že investiční potřeba přesahuje 100 mld. Kč.

Přehled projektů dle akčního plánu

V případě využití předaných podkladů od Ministerstva dopravy, specifikující zásobník projektů vhodných pro SC 1.1 OPD 2014-2020, lze sumarizovat připravenou absorpční kapacitu následovně:

Závěry mapování potenciální absorpční kapacity - podklad konzultace s EK a JASPERS	
Specifický cíl 1.1 - výše celkových způsobilých výdajů	
Absorpční kapacita	Komentář
183 mld. Kč	<p>Vyčíslení vychází z předaného materiálu "Project_pipeline_railways", který obsahuje seznam potenciálních projektů SC 1.1, jež byl připraven během konzultací s EK a iniciativou JASPERS.</p> <p>Je nutné poznamenat, že vyčíslení absorpční kapacity zahrnuje pouze část z potenciálních projektů - z celkových 114 jmenovaných projektů byla vyčíslena investiční náročnost pouze u 46 z nich.</p> <p>Výčet obsahuje projekty, které mohou čerpat jak z CEF (nyní určeno jako priorita) a/nebo z OPD 2014-2020.</p>

Tabulka 9: Mapování absorpční kapacity na železnici dle akčního plánu projednávaného s JASPERS

Dodavatel kvantitativní údaje očistil skrze zapojení koeficientu (kvalitativní analýza) s ohledem na skutečnost, že ne všechny projekty mohou být včas připraveny, některé mohou být realizovány v omezeném rozsahu, ne všechny mohou vyhovět zaměření podpory OPD 2 a zohlednil skutečnost, že akční plán využitý pro vyjednávání s Evropskou komisí typicky vyjmenovává i projekty s nízkou šancí na vlastní realizaci. Lze konstatovat, že investiční potřeba přesahuje 100 mld. Kč.

Střednědobý rozpočtový výhled SFDI

V případě využití aktuálně platného rozpočtu SFDI na rok 2015 a připojeného rozpočtového výhledu na nejbližší dva roky, lze v případě prodloužení trendu za využití prostého průměru sumarizovat připravenou absorpční kapacitu následovně:

Rozpočtový výhled SFDI - srovnání s požadavky žadatelů			
Údaje převzaty z aktuálně platného rozpočtu SFDI (2015) se střednědobým výhledem			
Žadatel	2015	2016	2017
SŽDC	31,7 mld. Kč	21,6 mld. Kč	21,7 mld. Kč
Modelace celkového objemu vznesených požadavků dle podkladových dat za období 2016 - 2022			174,8 mld. Kč

Tabulka 10: Mapování absorpční kapacity na železnici dle požadavků předkládaných SŽDC vůči SFDI

Dodavatel kvantitativní údaje očistil skrze zapojení koeficientu (kvalitativní analýza) s ohledem na skutečnost, že ne všechny projekty mohou být včas připraveny, některé mohou být realizovány v omezeném rozsahu, ne všechny mohou vyhovět zaměření podpory OPD 2 a zohlednil skutečnost, že rozpočtový výhled typicky vyjmenovává i projekty s nízkou šancí na vlastní realizaci. Lze konstatovat, že investiční potřeba přesahuje 100 mld. Kč.

Analýza absorpce MD

V případě využití předaných podkladů od Ministerstva dopravy, specifikující závěry interně realizované analýzy potenciální absorpční kapacity SC 1.1 OPD 2014-2020 pro potřeby MMR-NOK, lze sumarizovat připravenou absorpční kapacitu následovně:

Závěry mapování potenciální absorpční kapacity řídicím orgánem OPD 2014-2020		
Specifický cíl 1.1 - výše celkových způsobilých výdajů		
Absorpční kapacita	Komentář	Kritéria
79,5 mld. Kč	Jedná se o údaj vycházející z Dopravních sektorových strategií, 2. fáze (z Knihy 10), přičemž v případě interoperability se jedná o údaj za celý balíček z Dopravních sektorových strategií, 2. fáze, který zahrnuje pouze síť TEN-T. Při započítání úseků mimo síť TEN-T by byl údaj podstatně vyšší.	Projektové záměry navržené podle multikritériální analýzy v rámci Dopravních sektorových strategií (2. fáze). V rámci tohoto hodnocení byla mimo potřebnosti z dopravního hlediska hodnocena rovněž připravenost a realizovatelnost jednotlivých projektových záměrů.

Tabulka 11: Mapování absorpční kapacity na železnici dle minulé analýzy provedené MD pro MMR-NOK

Závěry interního mapování absorpční kapacity zpřesňují výše prezentované alternativní přístupy k mapování investiční potřeby/absorpční kapacity, neboť tabulka sumarizuje závěry realistického zhodnocení možností implementace těch projektů, které vyhovují omezením OPD 2, jsou dostatečně připraveny a mají přiřazenu prioritu. Závěry o potenciální absorpci ve výši cca 80 mld. Kč lze považovat za nejrealističtější odhad z výše prezentovaných přístupů.

Závěrem využití všech analyzovaných metod výpočtu je, že výše alokace OPD 2 na analyzovaný specifický cíl 1.1 ve výši cca 40 mld. Kč a alokace národní obálky CEF výše cca 30 mld. Kč nejsou v dostačující výši, aby uspokojily existující investiční potřebu, resp. absorpční kapacitu. Lze tedy konstatovat, že v případě zachování dotačního schématu podpory velmi pravděpodobně dojde k opakování situace převisu poptávky nad disponibilní nabídkou, jako v rámci OPD 1, a to v celkovém objemu jednotek až desítek mld. Kč.

4.2.3.6 Analýza potenciálu pro IFN dle atributů typového projektu

Na základě předaných informačních zdrojů k projektům podpořeným v rámci OPD 1, v kombinaci s detailním seznámením s problematikou skrze dodatečné materiály a strukturované pohovory, vyvodil dodavatel několik klíčových závěrů, především co se potenciální přímé profitability typových projektů investic do železniční infrastruktury týče:

- **typové projekty vykazují v případě aplikace finanční analýzy bez započtení dotace** (zohlednění pouze přímých finančních výnosů a nákladů investice a jejího následného provozu) **záporné výsledky, co se ekonomické návratnosti a udržitelnosti investice týče** (záporné NPV, IRR, PB);
- **typové projekty vykazují v případě aplikace ekonomického hodnocení na bázi nákladovo-výnosové analýzy** (CBA – cost benefit analysis – zohlednění i jiných než přímých finančních výnosů a nákladů, typicky zohlednění společenského přínosu apod.) **i bez započtení dotace kladné výsledky, co se návratnosti a udržitelnosti týče** (kladné NPV, IRR, PB).

Dosavadní praxí v hodnocení projektů žádajících o podporu OPD 1 bylo sestavení ekonomické analýzy, která typicky potvrdila ekonomickou udržitelnost a smysluplnost projektu, při započtení zmiňovaných nepřímých dopadů realizace investice. Rozdíl mezi prostou finanční a rozšířenou ekonomickou analýzou demonstruje schéma níže.



Obrázek 3: Srovnání metodiky sestavení finanční a ekonomické (CBA) analýzy¹¹

Mezi typické socioekonomické dopady realizované investiční podpory v železniční infrastruktuře lze zařadit především následující:¹²

¹¹ Ve finanční analýze jsou výpočty založeny na analýze diferenčních nákladových a výnosových finančních toků provozovatele dráhy v době hodnocení projektu. (Dle materiálu MD ČR „Metodické doporučení ŘO OP Doprava č. 2 k výpočtu nedostatku ve financování u infrastrukturních projektů vytvářejících příjmy ve smyslu čl.55 Nařízení rady (ES) č.1083/2006“.) Výstupy ekonomické analýzy jsou shodné jako u analýzy finanční. Rozdílný je však úhel pohledu na celý projekt. Navíc zde totiž přistupují další finanční toky, které jsou relevantní z hlediska celé společnosti. V ekonomické analýze jsou tedy hodnoceny navíc finanční toky provozovatelů drážní dopravy, uživatelů drážní dopravy a celospolečenské účinky.

¹² Převzato částečně z **Dopravní sektorové strategie 2. fáze, kapitola 53 Multiplikační efekty výstavby DI**

- Přímé přínosy:
 - úspory času,
 - úspory energie (pohonných hmot),
 - snížení opotřebení vozidel,
 - snížení nehodovosti.
- Nepřímé dopady:
 - daňové odvody firem a zaměstnanců,
 - zvýšení počtu pracovních příležitostí,
 - zlepšení podmínek životního prostředí,
 - zvýšení hodnoty území vytvářením obchodních a průmyslových zón,
 - zvýšení ekonomické síly obcí a měst vlivem zlepšené dopravní dostupnosti,
 - zlepšení přístupnosti území pro cestovní ruch,
 - oživení stavební činnosti při výstavbě dopravní cesty a následné péči.

Ačkoli nabízejí projekty ve sledované oblasti životnost až 30 let, nejsou typicky schopny z generovaných přímých finančních toků dosáhnout na své splacení, mj. proto, že příjmy z poplatků za využití železniční trasy nemohou konkurovat silniční dopravě a jejím nákladovým profilům. Ilustraci potenciální profitability v minulosti dvou podpořených projektů sumarizují tabulky níže.¹³

Typový projekt investice do železniční infrastruktury - č. 1		
Ukazatel	Finanční analýza	Ekonomická analýza
FRR / ERR	-1,98%	6,08%
FNPV / ENPV	-844 mil. Kč	79 mil. Kč

Typový projekt investice do železniční infrastruktury - č. 2		
Ukazatel	Finanční analýza	Ekonomická analýza
FRR / ERR	-2,31%	6,02%
FNPV / ENPV	-12 755 mil. Kč	1 190 mil. Kč

Tabulka 12: Srovnání výsledků finanční a ekonomické analýzy na typových projektech železniční infrastruktury

Jedním z klíčových předpokladů uplatnění inovativních finančních nástrojů jako vhodné formy financování v rámci zapojení zdrojů ESIF je v metodických podkladech EK zdůrazňováno, že podpořené projekty by měly typicky vykazovat přímou kladnou profitabilitu. Toto doporučení nicméně nevylučuje, aby byly finanční nástroje uplatněny u projektů pouze s nepřímou profitabilitou (kladné výsledky pouze v případě uplatnění ekonomické analýzy typu CBA) s tím, že nedostatečná přímá profitabilita je dodatečně kompenzována:

- přípravou strukturálních změn ve sledované oblasti (typicky na legislativní úrovni), které povedou ke změnám budoucích cash flow podpořených projektů, které dokáží ex-post zvýšit profitabilitu a tím i udržitelnost provozu projektu;
- doplněním přímých peněžních toků skrze finanční transfery v rámci konečného příjemce, které nahrazují nepřímé hůře kvantifikovatelné přínosy společenského charakteru, které investice vyvolala (typicky vhodné u projektů se zapojením veřejných statků ve veřejném zájmu).

S ohledem na skutečnost, že sledovaná oblast vykazuje řadu typických tržních selhání (viz následující kapitola), je vhodné dále usilovat o návrh vhodného finančního nástroje s vyváženou investiční strategií, který by dokázal překonat výše zmíněné problémy s nedostačující profitabilitou.

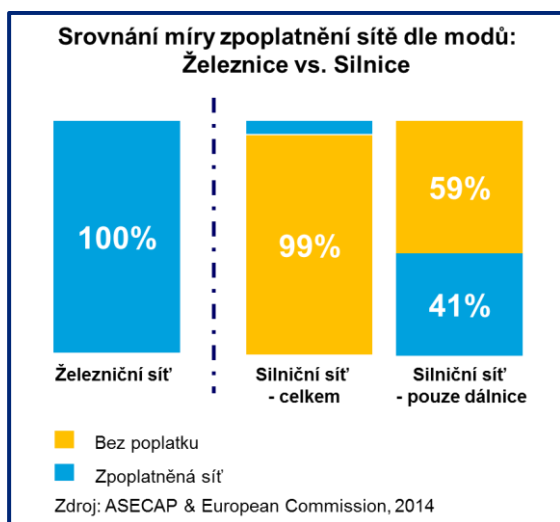
4.2.3.7 Tržní selhání a neoptimální investiční situace

Dodavatel ve shodě s metodickým materiálem k problematice finančních nástrojů od DG REGIO EK shledává sektor dopravy jako sektor, kde dochází k systemickému tržnímu selhání. Hlavním důvodem je skutečnost, že

¹³ Typový projekt č. 1: Elektrizace trati Zábřeh na Moravě – Šumperk; typový projekt č. 2: Modernizace 3. tranzitního železničního koridoru v úseku Praha-Smíchov - Plzeň

nedochází k plnému zpeněžení (monetizování) / přiřazení nákladů a příjmů k těm aktérům, kteří jsou jejich původci (tvůrci) – jinými slovy v dopravním sektoru se pravidelně vyskytují externality, které nejsou (či nemohou být) efektivně adresovány a řešeny (internalizovány).

V relevanci pro sledovaný železniční dopravní mód je např. velmi problematické, že vysoké náklady spojené s údržbou silniční sítě, přetížením komunikací či vysoké náklady za znečištění na lokální, regionální a globální úrovni nejsou přímo propojeny s jejich původci, tj. uživateli silniční infrastruktury. Internalizace nákladů těchto externalit vůči jejich původcům by vyžadovala prosazení výběru časového nebo výkonnostního zpoplatnění silniční infrastruktury pro každou silniční infrastrukturu včetně městských oblastí, což je jednak obtížně proveditelné, dále pak politicky neprosaditelné řešení. Šíří tohoto tržního selhání ilustruje schéma níže.



Na základě srovnání významně rozdílné míry zpoplatnění silniční a železniční infrastruktury lze rozpoznat příčinu toho, proč je ve většině evropských zemí nutné investiční projekty na železnici dotovat. Ke své inherentní výhodě poskytnutí vyšší flexibility rychlosti přepravy dále praxe zpoplatnění pouze vybraných rychlostních komunikací ponechává dopravcům značný prostor pro využití nezpoplatněných úseků, snížení svých nákladů a upřednostnění silniční dopravy před jejími alternativami.

Obrázek 4: Znárodnění nerovné konkurence mezi silniční a železniční dopravou – míra zpoplatnění

Problematickou je z pohledu železniční dopravy navíc existence různých podob veřejné podpory, která často vede ke zvýšení popsanych distortivních efektů a dalšímu prohloubení tržního selhání – např. zdanění energií je v dopravním sektoru nevyrovnané, mezinárodní letecká doprava ve většině případů zdanění nepodléhá, zatímco elektrifikační železnice platí za emise uhlíku spojené s produkcí energií, i přes fakt, že vedou k čistému úbytku skleníkových plynů, zatímco v některých případech získávají více znečišťující sektory zkrácené výjimky (např. nákladní doprava a spotřební daň).

Kromě výše uvedených systemických tržních selhání v železniční dopravě dodavatel identifikoval další problémy sledovaného charakteru:

- **Veřejný zájem** = rozsah železničních tratí je v ČR neobvykle hustý, kdy provoz řady vlakových spojů není rentabilní, nicméně je provozován s ohledem na veřejný zájem (provoz spojů je dotován, dopravce je v závazku veřejné služby). Uvedená situace není tržní, automaticky generuje investiční náklady na modernizaci a údržbu pro správce dopravní tratě, ačkoli vybrané poplatky na daném úseku nedosahují výše, aby byly schopny pokrýt vynaložené prostředky. Spojeným problémem je regulace maximální únosné ceny, která omezuje možnost cílení sazby za službu na takovou úroveň, která by z tržního pohledu odpovídala přiměřenému zisku (umožňujícím kumulaci zdrojů na budoucí investice).
- **Nedostačující šíře překladišť multimodální dopravy** = železniční síť je v nákladové dopravě nekonkurenceschopná i z důvodu toho, že existuje pouze omezená síť překladišť, kde může dopravce přeložit svůj náklad mezi jednotlivými mody a dopravit ho do cílové destinace.
- **Nedokončená liberalizace** = v rámci železnice byla zahájena liberalizace s podstatným odstupem od ostatních modů, což znamená relativně vyšší než běžné náklady na údržbu a řízení z důvodu alokační neefektivity při rozhodování o využití zdrojů, rozkročení subjektů do více oblastí (vlastnictví dráhy je spojeno s vlastnictvím budov typu nádraží a stanice), či vysoké zaměstnanosti bez provazby na produktivitu. Problematické se jeví i celkové až příliš těsné propojení (až závislost) sektorových hráčů na čerpání investičních a provozních dotací.
- **Vysoká investiční náročnost a dlouhá doba návratnosti** = investiční projekty nemusí být (zcela) realizovány z důvodu vysokého rizika spojeného s investičními náklady, typicky výše desítek až stovek mil. Kč a nejistou dobou návratnosti.

- **Délka přípravy investičního záměru a transakční náklady** = příprava investice do železniční infrastruktury je dlouhá typicky 3-6 let, v závislosti od komplexnosti projektu a především ve vazbě na potřebu výkupu pozemků a procesu posuzování dopadů stavby na životní prostředí (EIA).
- **Délka cestovní doby, přístupnost a spolehlivost** = v osobní i nákladní dopravě je možnost nastavení ceny za službu svázáno s očekávanou celkovou cestovní dobou, kdy železnice trpí problémem omezené časové a prostorové dostupnosti (počet kolejí a možnost vypravení počtu kolejových vozidel v daném úseku, fixní umístění vstupního a výstupního bodu – nádraží, stanice), navíc její pověst je spojena s nespolehlivostí (především ve vazbě na schopnost dodržení jízdního řádu).

4.2.3.8 Návrh opatření nápravy tržních selhání

Dle analýzy potenciální investiční potřeby bylo vymezeno, že investiční potenciál lze odhadovat ve výši přesahující 100 mld. Kč za programové období 2014 - 2020. Závěry strukturovaných rozhovorů a realizovaných analytických prací dále indikují, že celý sledovaný dopravní subsektor vykazuje systemické a další dílčí atributy tržního selhání – tzn. že **plánované projekty nebudou realizovány za absence veřejné podpory, nevykazují atributy dostatečně zajímavé pro realizaci na tržním principu, resp. není zájem a aktivita směrem k zapojení spolufinancování privátního sektoru. Současně je možné potvrdit, že očekávaná poptávka po zdrojích bude významně převyšovat možnosti vyčleněné alokace SC 1.1 OPD 2, stejně tak i potenciálně připočtené alokace na železniční infrastrukturu v rámci národní obálky CEF.** Uvedené skutečnosti vedou dodavatele k závěru, že značný podíl plánovaných projektů může zůstat nerealizován (případně realizován v delším časovém horizontu, etapizovaně, ve vybraných lokalitách a s méně komplexními řešeními, než se zapojením OPD 2) v případě, že nebude zavedena vhodná forma veřejné podpory, buď aktivizující privátní zdroje či formou aktivního zapojení evropských prostředků. **Popisovaný problém je dle dodavatele vhodné řešit multiplikací vyčleněných zdrojů, za využití vhodně konstruovaného finančního nástroje.**

Zapojení vhodného finančního nástroje umožní uspokojit vyšší počet projektů sledované oblasti podpory díky multiplikačnímu efektu a skrze revolvingový efekt návratnosti poskytnutých prostředků. Výsledkem těchto opatření by mělo dojít k překonání významných bariér existujících ve věci dostupnosti finančních zdrojů pro možnost realizace kvalitních projektů v SC 1.1 OPD 2. **Nejvhodnějším nástrojem, který umožní překonat identifikovaná tržní selhání, se dodavateli se zohledněním zahraniční praxe jeví zapojení modelu financování na bázi PPP (spolupráce veřejného a soukromého sektoru) - jeho implementaci však dodavatel doporučuje pouze za předpokladu, že dojde k realizaci vybraných systémových změn, jmenovaných dále.**

S ohledem na systemický charakter vybraných tržních selhání a závažných dopadech dále samostatně jmenovaných selhání (neoptimálních investičních situací), i s přihlédnutím k problematice omezené (přímé) profitability projektů, považuje dodavatel za potřebné dále doplnit, že **rámcově navrhovaný finanční nástroj má smysl implementovat v případě, že bude podpořen realizací systémových změn, napřimující podmínky investování ve sledovaném dopravním subsektoru.** Změny, které považuje dodavatel jako podmínky nutné (tzv. „MUST HAVE“), jsou jmenovány na prvních třech místech a jsou podtrženy. Ostatní změny jsou také žádoucí, nicméně jsou „pouze“ vhodné a usnadňující (tzv. „SHOULD HAVE“):

- Podpora návrhu zpoplatnění zbývajících silnic I. třídy, dále silnic II. a III. třídy pro nákladní dopravu nebo podpora zvýšení četnosti využívání omezení provozu nákladní dopravy pomocí dopravního značení;
- Systematická a extensivnější podpora překladišť kombinované dopravy;
- Zavádění pokročilých inteligentních transportních systémů na železnici (AVV, ERTMS/ETCS, apod.);
- Podpora opatření cílící na internalizaci existujících externalit v dopravě a změny vybraných forem veřejné podpory a jiných zvýhodnění vybraných modů dopravy, především v silniční dopravě;
- Prioritní podpora investičních projektů do budování úseků vysokorychlostních drah, v souvislých úsecích, s napojením na zahraniční vysokorychlostní koridory;
- Uzavření vybraných ztrátových úseků s neúměrně vysokými náklady na údržbu či potřeby modernizace;
- Zúžení záběru aktivit správce železniční cesty (např. odprodej budov a nádraží).

Cílem uvedených návrhů opatření je dosáhnout lepšího zapojení komerčních zdrojů ve věci financování kvalitních projektů ve sledovaném specifickém cíli 1.1 OPD 2, a to skrze stimulaci poskytovatelů kapitálu díky výhodám, které v sobě obsahují navrhované finanční nástroje – s tím, že tato akcelerace v objemech dostupného financování zůstane zachována i po skončení podpory v rámci OPD pro období 2014-2020.

4.2.4 Specifický cíl 1.3 - Vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy

4.2.4.1 Charakteristika podporovaných aktivit SC 1.3

Dle programového dokumentu OPD 2 budou v rámci specifického cíle 1.1 podporovány následující aktivity:

- Překladiště kombinované dopravy – modernizace a výstavba (mj. trimodální silnice-železnice-voda, bimodální silnice-železnice);
- Napojení terminálů na dopravní infrastrukturu železniční, silniční, vodní a letecké dopravy, výstavba a modernizace terminálů a vybavení mechanismy, zavádění ITS včetně podpory mobility ode dveří ke dveřím;
- Výstavba doprovodné infrastruktury veřejného terminálu;
- Podpora nových technologií překládky a dopravních prostředků souvisejících s příslušnou technologií;
- Podpora přepravních jednotek pro kombinovanou dopravu.

Hlavní cílové skupiny: provozovatelé multimodální (zejména kombinované) dopravy, dopravci, zasilatelé

Příjemci: Příjemci podpory budou vlastníci/správci dotčené infrastruktury a dopravních prostředků

4.2.4.2 Obecná charakteristika tržního prostředí

Česká republika trpí v oblasti existence a vybavenosti překladišť kombinované dopravy značnými problémy s pokrytím klíčových uzlů našeho území, které komplikují dosahování rychlejších zlepšení, co se plnění cílů dopravní sektorové strategie týče, resp. dohánění míry inovativnosti tohoto odvětví oproti vyspělejším státům EU. Řada evropských států v minulosti veřejně podporovala vznik a rozvoj překladišť kombinované dopravy, především v prioritních oblastech styku vodní cesty, železnice a silniční dopravy, zatímco tato oblast byla ze strany České republiky doposud spíše zanedbávána, o čemž svědčí i absence významnější podpory této oblasti v rámci končícího programu OPD 1 (byla zahrnuta pouze omezená podpora na vlečky).

Připravovaná podpora z OPD 2 předpokládá otevřenou soutěž o disponibilní alokaci, nicméně prioritně by měla podpora směřovat do terminálů silnice-železnice lokalizovaným v Plzni, Brně, Přerově, Ostravě, Mělníku, Děčíně, Ústí nad Labem a v Praze, dále pak do veřejných logistických center (VLC) celostátního významu v lokalitách Milovice / Lysá nad Labem a Přerov a VLC regionálního významu v Brně a v lokalitě Plzeň-Líně. S ohledem na strategický význam podpory těmto aktivitám (např. s ohledem na potenciál zatraktivnit a zekonomičtít provoz a investice do železniční infrastruktury – viz kapitola výše) plánuje řídicí orgán poskytovat notifikovanou intenzitu přímé dotační podpory výše 49% celkových způsobilých výdajů s cílem motivace potenciálních investorů realizovat vysoce investičně nákladné projekty, které by bez veřejné podpory nebyly realizovatelné.

Aktuálně je v ČR provozováno 16 překladišť kombinované dopravy, z toho 5 v kombinaci s vodní dopravou. Největším provozovatelem je Metrans, a.s., Praha. Přehled provozovatelů shrnuje tabulka níže.

#	Provozovatel	Překladiště	Kombinace
1	ČD-DUSS, Terminál, a.s.	Lovosice	Silnice - Železnice
2	České přístavy, a.s., Praha	přístav Ústí nad Labem	Silnice - Železnice - Vodní cesta
3		přístav Mělník	Silnice - Železnice - Vodní cesta
4	Česko-saské přístavy, s.r.o., Děčín	přístav Děčín - Loubí	Silnice - Železnice - Vodní cesta
5		přístav Lovosice	Silnice - Železnice - Vodní cesta
6	ČSKD Intrans s.r.o., Praha	Praha - Žižkov	Silnice - Železnice
7		Přerov	Silnice - Železnice
8	Terminal Brno	Brno - Horní Heršpice	Silnice - Železnice
9	METRANS, a.s., Praha	Česká Třebová	Silnice - Železnice
10		Lípa nad Dřevnicí (u Zlína)	Silnice - Železnice
11		Nýřany (u Plzně)	Silnice - Železnice
12		Praha - Uhřetěves	Silnice - Železnice
13		Šenov (u Ostravy)	Silnice - Železnice
14	Star Container s.r.o., Mělník	přístav Mělník	Silnice - Železnice - Vodní cesta
15	TRANS-SPED-CONSULT, s.r.o.	Lovosice	Silnice - Železnice
16	AWT, a.s., Ostrava	Paskov (u Ostravy)	Silnice - Železnice

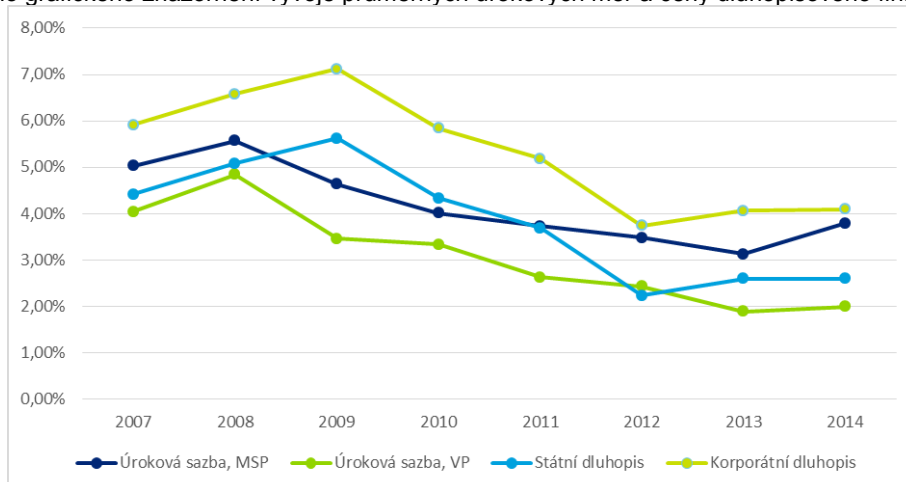
Tabulka 13: Přehled provozovatelů překladišť kombinované dopravy v ČR; zdroj MD ČR

4.2.4.3 Charakter strany nabídky

Zdroje financování investic do překladišť kombinované dopravy lze na základě minulé zkušenosti rozdělit na tři nejvýznamnější:

- Evropské strukturální a investiční fondy v ČR (OPD 1, OPD 2)
- Soukromé zdroje financování (se zapojením finančního sektoru)
- Nadnárodní evropské a strukturální fondy (CEF)

Co se týče OPD 1, v končícím programovém období 2007 – 2013 byla zaznamenán převis poptávky po zdrojích nad jejich nabídkou v oblasti podpory, která však byla zaměřena pouze na podporu investic do pořízení vleček. Největší objem zdrojů na financování investičních aktivit ve sledované oblasti je realizován bez zapojení veřejného sektoru, tedy za využití vlastních zdrojů provozovatelů existujících či plánovaných zcela nových překladišť, za významné účasti externího financování. Podmínky externího financování lze odvodit z následujícího grafického znázornění vývoje průměrných úrokových měr a ceny dluhopisového financování.



Obrázek 5: Vývoj úrokových sazeb pro MSP a VP, vývoj ceny státních a korporátních dluhopisů; zdroj data ČNB

Z analýzy typového investičního projektu je zřejmé, že na realizaci investice je využito kombinace vlastních zdrojů investora, běžného úvěrového financování (typicky se sazbou pro velké podniky) v kombinaci s vydáním korporátních dluhopisů. V důsledku je možné dovodit, že běžné podmínky externího financování sledovaných projektů mohou dosahovat nákladů kapitálu (úrokových sazeb) v aktuálním období rozmezí cca 2 - 4% p.a. Důležité je doplnit, že dosavadní zkušenost indikuje zájem finančního sektoru financovat pouze velké logistické projekty v regionu Prahy, Plzně a v Moravskoslezském kraji, kde se aktuálně realizuje největší stavební aktivita posledních dvou let.

Co se týče nabídky financování pro sledované programové období 2014 – 2020, klíčovou roli ve financování plánovaných investic bude jednoznačně zaujímat nabídka zdrojů OPD 2, s doplňující rolí CEF. Zdroje CEF s nabídkou 20% dotační podpory byly v rámci národních obálek již v rámci výzev vyhlášeny, nicméně bez registrovaného většího zájmu společností s projekty na českém území.

4.2.4.4 Charakter strany poptávky

V případě snahy blíže uchopit charakter poptávky po zdrojích na investice do překladišť kombinované dopravy je vhodné analyzovat údaje o minulém čerpání v OPD 1, ačkoli se jedná o pouze částečně platný překryv (podpora byla nabízena pouze na projekty vleček).

Stav čerpání OPD 2007- 2013			
Údaje převzaté z čtvrtletní monitorovací zprávy MMR-NOK - 2Q 2015			
Specifický cíl	Alokace	Podané žádosti celkem	Převis poptávky
6.1	187 mil. Kč	694 mil. Kč	507 mil. Kč
Celkový převis poptávky po zdrojích nad jejich nabídkou			273%

Tabulka 14: Stav čerpání OPD 1 Podpora multimodální přepravy; zdroj Čtvrtletní monitorovací zpráva MMR-NOK

Dle údajů v tabulce je zřejmé, že výše poptávky významně převyšuje dostupné zdroje financování. Z důvodu absence přesnějšího rozpadu uvedených dat bohužel nelze jednoznačně určit, jaký podíl z převisu poptávky tvoří projekty nepodpořené z důvodu alokačních omezení, kolik projektů nebylo podpořeno z důvodů problémů spíše kvality projektu či problémů komunikace při řešení změn (nedostatky projektu v souladu s výzvou či nesoučinnosti na hodnocení - formální nedostatky, neschopnost doplnění informací či doložení příloh, nedosažení limitní bodové hranice hodnocení, apod.) a kolik projektů bylo vyloženo staženo žadatelem, aby mohlo dojít k přepracování projektu a jeho znovu-podání v nadcházející výzvě. **Závěry kvantitativní analýzy byly očištěny koeficientem (kvalitativní analýza) vycházející ze znalosti praxe v rámci čerpání operačních programů, kdy 20 – 40% nepodpořených projektů neobdrželo financování především z důvodu alokačních omezení a fakticky tak představují existující investiční mezeru ve sledované oblasti podpory.** Dle konzultací a jednání s vybranými stakeholders je možné o obdobném převisu uvažovat i v případě řádového navýšení dostupné alokace, neboť každý jednotlivý projekt je významně finančně náročný (stovky mil. Kč) a existuje celá řada potenciálních lokalit, kam je investor připraven investovat ve vhodný čas, resp. za vhodné veřejné podpory.

4.2.4.5 Zhodnocení investiční potřeby a absorpce pro období 2014-2020

Dodavatel ve snaze vyčíslení potenciální investiční potřeby využil dvou různých přístupů, na jejichž základě následně provedl expertní odhad předpokládané absorpční kapacity pro OPD 2. Pro vyčíslení byly využity následující postupy a nástroje:

- Byly převzaty závěry realizované analýzy absorpce ze strany Ministerstva dopravy
- Byly převzaty závěry realizovaného dotazníkového šetření dodavatelem ve spolupráci s MD ČR

Analýza absorpce MD

V případě využití předaných podkladů od Ministerstva dopravy, specifikující závěry interně realizované analýzy potenciální absorpční kapacity SC 1.3 OPD 2014-2020 pro potřeby MMR-NOK, lze sumarizovat připravenou absorpční kapacitu následovně:

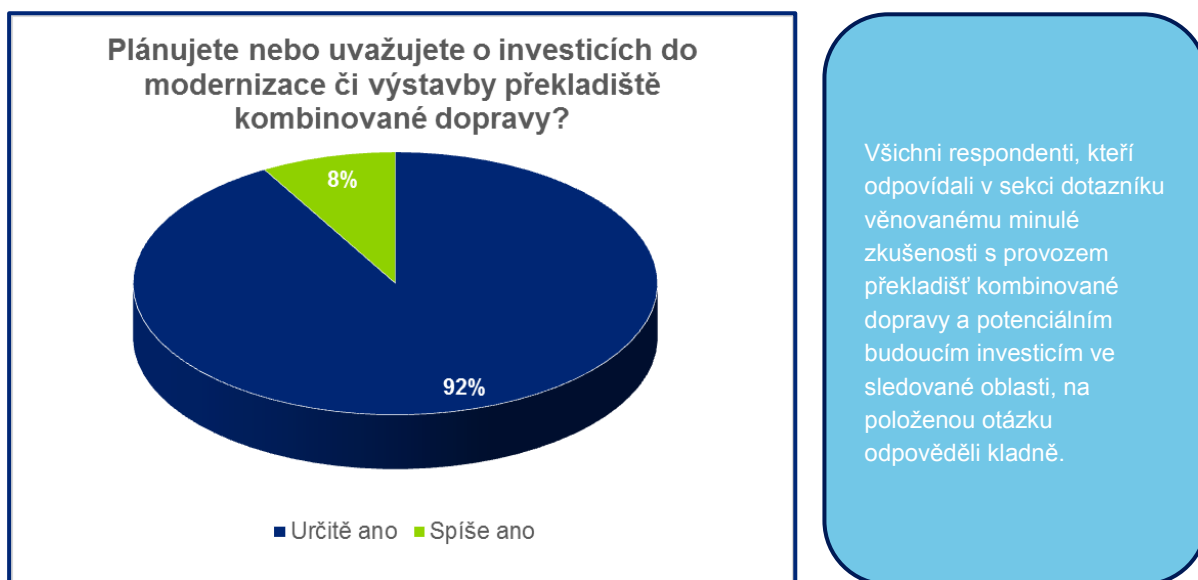
Závěry mapování potenciální absorpční kapacity řídicím orgánem OPD 2014-2020		
Specifický cíl 1.3 - výše celkových způsobilých výdajů		
Absorpční kapacita	Komentář	Kritéria
4,3 mld. Kč	Jedná se o údaj vycházející z konceptu dokumentace programu „Podpora multimodální dopravy na období 2009 – 2015“	Odhadovaná absorpční kapacita programu „Podpora multimodální dopravy na období 2009 – 2015“ + zkušenosti s projekty z programového období 2007-2013

Tabulka 15: Mapování absorpční kapacity multimodální doprava dle analýzy provedené MD pro MMR-NOK

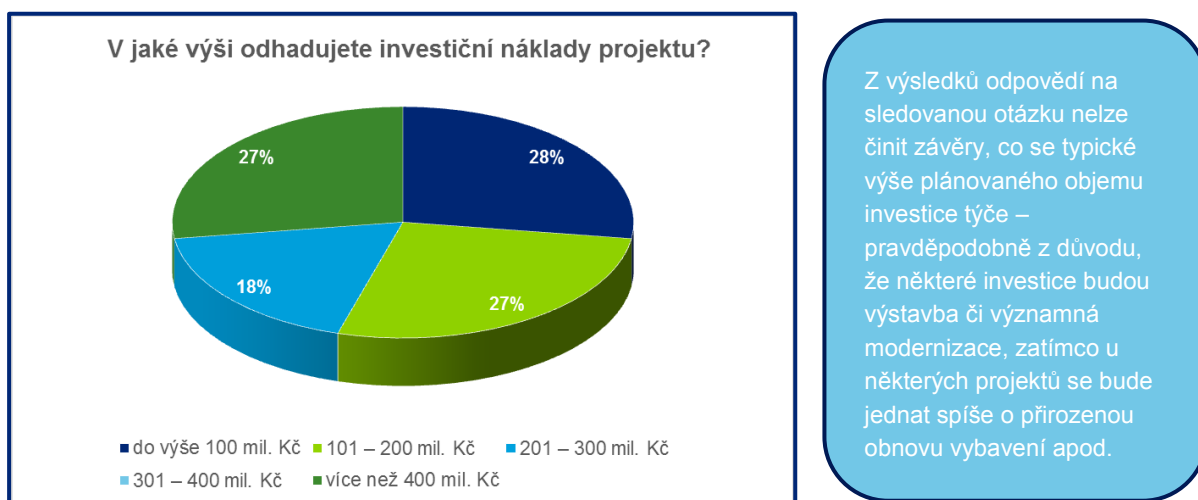
Závěry interního mapování absorpční kapacity sumarizují závěry realistického zhodnocení možností implementace těch projektů, které vyhovují omezením OPD 2, jsou dostatečně připraveny a mají přiřazenu prioritu.

Závěry dotazníkového šetření dodavatele a MD

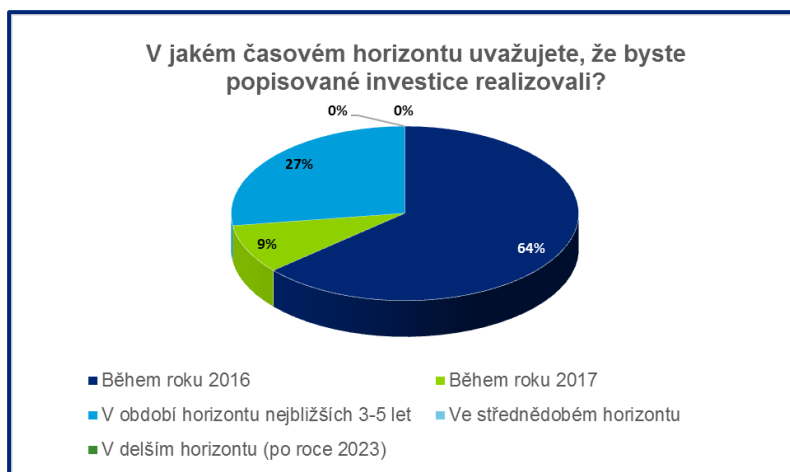
Dodavatel za spolupráce MD ČR, Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA a Svazu dopravy realizoval online dotazníkové šetření, které probíhalo v období 8/2015 – 9/2015, v rámci kterého byly osloveni nákladní dopravci (členové jmenovaných sdružení) a současně existující provozovatelé překladišť kombinované dopravy v ČR. Dále prezentované výsledky šetření vycházejí z 29 odpovědí, 19 provozovatelů nákladní dopravy a 10 vlastníků/provozovatelů překladišť kombinované dopravy. Podoba dotazníku je přílohou č. 2 této zprávy.



Obrázek 6: Závěry dotazníkového šetření – mapování investiční potřeby oblasti multimodální dopravy



Obrázek 7: Závěry dotazníkového šetření – mapování investiční potřeby oblasti multimodální dopravy (2)



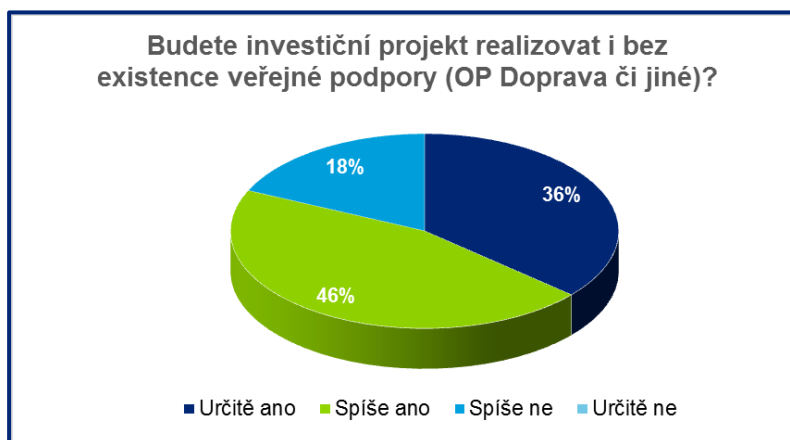
Z výsledků odpovědí na sledovanou otázku lze dovodit, že většina investic, které lze analyzovat na základě šetření, je připravena k realizaci do roku 2020. Šetření logicky nepokrývá potenciální investiční akce po tomto roce, tedy není pokryta délka celého programového období OPD 2.

Obrázek 8: Závěry dotazníkového šetření – mapování investiční potřeby oblasti multimodální dopravy (3)

Z šetření lze dovodit, že plánované projekty respondentů šetření (s předpokladem zahájení investiční fáze v letech 2016 – 2020) indikují objem investičních výdajů výše cca 3 mld. Kč.

Vyjdeme-li z předpokladu, že účastníci šetření reprezentují max. 50 % subjektů potenciálně zvažujících investiční projekty v oblasti překladišť kombinované dopravy, a dále, že obě skupiny budou investičně aktivní i mimo zmapované připravené projekty do období 2016-2020, můžeme celkovou investiční potřebu expertně odhadnout v rozsahu 7 - 10 mld. Kč.

Pro potřeby specifikace, jakou část investiční potřeby lze považovat za potenciální absorpční kapacitu OPD 2, je třeba dále analyzovat výsledky realizovaného dotazníkového šetření.



Z výsledků odpovědí na sledovanou otázku lze dovodit, že drtivá většina investic, které lze analyzovat na základě šetření (82%), bude realizována i v případě absence veřejné podpory.

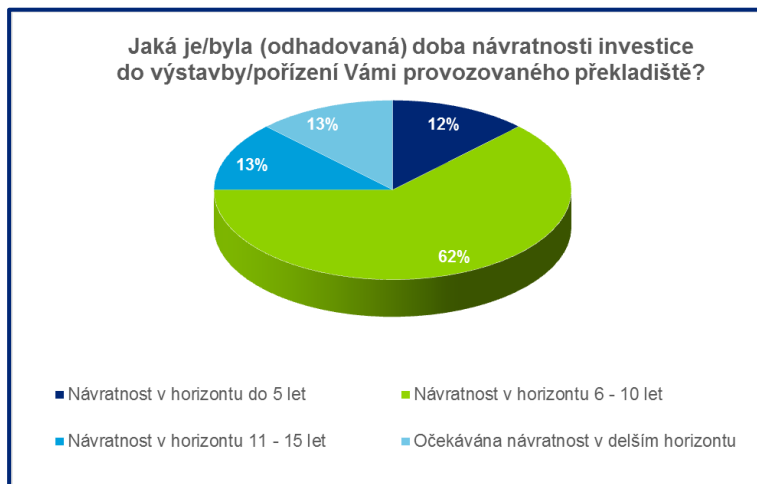
Obrázek 9: Závěry dotazníkového šetření – mapování absorpční kapacity oblasti multimodální dopravy

Na základě analýzy odpovědí na sledovanou otázku je zřejmé, že většina připravovaných projektů má pro jejich vlastníky takovou hodnotu, že budou realizovány neohledně na výsledek podoby (či vůbec existence) veřejné podpory (zdrojů OPD 2). Dodavatel na základě výsledků otázky usuzuje, že výše investiční potřeby velmi úzce kopíruje potenciální výši absorpční kapacity OPD 2 ve sledované oblasti, tzn. **potenciální absorpční kapacitu SC 1.3 OPD 2 lze dle dotazníkového šetření a následného kvalitativního dočištění údajů vyčíslit v rozsahu 6 – 9 mld. Kč za programové období.**

Závěrem obou analyzovaných metod výpočtu absorpčních kapacit je zřejmé, že výše alokace OPD 2 na analyzovaný specifický cíl 1.3 ve výši cca 3,5 mld. Kč není v dostačující výši, aby uspokojila existující investiční potřebu, resp. absorpční kapacitu. Lze tedy konstatovat, že v případě zachování dotačního schématu podpory velmi pravděpodobně dojde k opakování situace převýšení poptávky nad disponibilní nabídkou, jako v rámci OPD 1, a to v celkovém objemu jednotek mld. Kč.

4.2.4.6 Analýza potenciálu pro IFN dle atributů typového projektu

S ohledem na absenci podpory komplexních projektů překladišť kombinované dopravy z OPD 1, tedy pouze limitující možnosti srovnání s projekty, na které míří chystaná alokace SC 1.3 OPD 2, nelze provést analýzu typového projektu dle podkladů z MD. Dodavatel z uvedeného důvodu získat relevantní závěry, především k otázce profitability, návratnosti investic a schopnosti zabezpečit financování, na základě výsledků šetření.



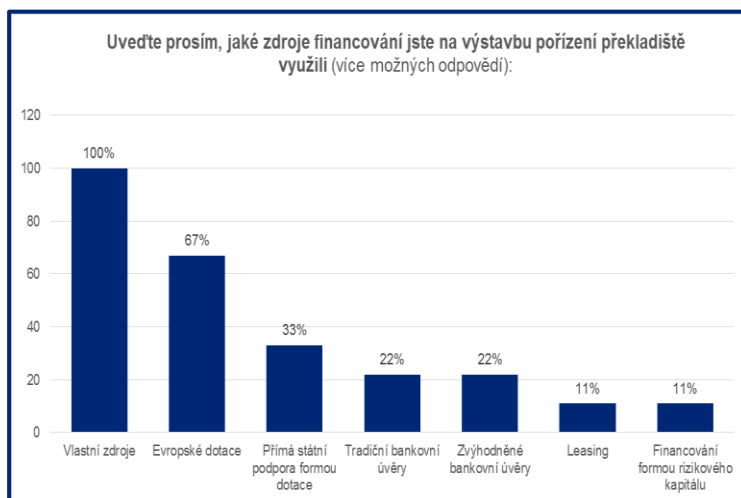
Z výsledků odpovědí na sledovanou otázku lze dovodit, že drtivá většina investic, které lze analyzovat na základě šetření (87%), je/byla návratná do 15 let. Z šetření plyne, že až 74% minulých investic výstavby/pořízení překladišť kombinované dopravy dokázala generovat takové příjmy, že došlo ke splacení investice do 10 let.

Obrázek 10: Závěry dotazníkového šetření – doba návratnosti investice oblasti multimodální dopravy



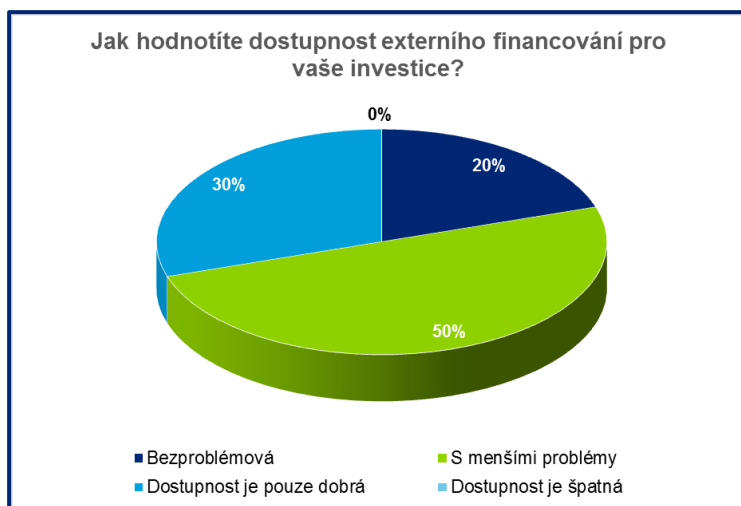
Z výsledků odpovědí na sledovanou otázku lze dovodit, že drtivá většina plánovaných investic, které lze analyzovat na základě šetření (91%), bude návratná do 15 let. Z šetření plyne, že až 73% budoucích investic překladišť kombinované dopravy bude schopno generovat takové příjmy, že dojde ke splacení investičních nákladů projektu do 10 let.

Obrázek 11: Závěry dotazníkového šetření – doba návratnosti investice oblasti multimodální dopravy (2)



Z výsledků odpovědí lze dovodit, že všechny investice byla financována za využití vlastních zdrojů, řada projektů dále využila i evropských či jiných dotací, projekty využívají úvěrových produktů finančního trhu. Závěry indikují zřejmý precedent k využití finančních nástrojů, které jsou již dnes využívanou formou spolufinancování projektů.

Obrázek 12: Závěry dotazníkového šetření – zdroje financování minulých investic multimodální dopravy



Z výsledků odpovědí na sledovanou otázku lze dovodit, že drtivá většina respondentů (provozovatelů/vlastníků stávajících překladišť) nemá významnější problémy získání cizích zdrojů (70%) na investice. Pouze 30% respondentů přiznává problémy při jednáních o úvěrových podmínkách, vyloženě za špatnou situaci v tomto ohledu neoznačil žádný z respondentů.

Obrázek 13: Závěry dotazníkového šetření – dostupnost cizích zdrojů financování investic multimodální dopravy

Z analýzy typových podmínek je zřejmé, že projekty překladišť kombinované dopravy jsou zpravidla finančně návratné a tedy profitabilní, většina investorů nemá problém zabezpečení potřebných investičních zdrojů na realizaci projektů. Na základě dodatečné otázky v šetření pak je vhodné doplnit, že problematičnost zabezpečení externího financování je dle respondentů spojena především s dlouhou dobou návratnosti a/nebo s příliš vysokými náklady (typicky úroková sazba, požadovaných bankou).

4.2.4.7 Tržní selhání a neoptimální investiční situace

Jak již bylo vyjasněno v minulých kapitolách, většina projektů vykazuje investiční atributy takové, že finanční sektor je ochoten bez větších problémů financovat, tedy nejedná se o tržní selhání. Důležité je však doplnit, že část respondentů šetření indikovala problematické získávání cizích zdrojů, část dále indikovala, že bez veřejné podpory nebude projekt realizovat. Je dále pravděpodobné, že i ta část projektů, která uvažuje o realizaci projektu bez ohledu na výši veřejné podpory, by případnou investici etapizovala, provedla v minimalistické variantě či jinak omezila, aby nepodnikala příliš vysoké podnikatelské riziko s předpokladem nevytížených kapacit.

Kromě výše uvedených tržních selhání v oblasti překladišť kombinované dopravy dodavatel identifikoval další problémy sledovaného charakteru:

- **Veřejný zájem** = rozsah překladišť kombinované dopravy je v ČR nízký a neodpovídá evropským standardům a průměru. S ohledem na celoevropský cíl posilovat podíl železniční dopravy na celkových přepravních objemech a provázané snaze podpořit sektor multimodální dopravy je veřejným zájmem akcelarovat investiční aktivity v této oblasti.
- **Omezená nákladová konkurenceschopnost železniční dopravy** = železniční síť je v nákladové dopravě nekonkurenceschopná vůči silniční dopravě (především z důvodu, že vysoké náklady spojené s údržbou silniční sítě, přetížením komunikací či vysoké náklady za znečištění na lokální, regionální a globální úrovni nejsou přímo propojeny s jejich původci, tj. nedochází k internalizaci generovaných externalit; dále z důvodu významně rozdílné míry zpoplatnění silniční a železniční infrastruktury).
- **Délka cestovní doby a přístupnost** = v nákladní dopravě je možnost nastavení ceny za službu svázáno s očekávanou celkovou cestovní dobou, kdy zapojení překladiště trpí problémem omezené časové a prostorové dostupnosti (nákladní dopravce musí využít překladiště v jeho fixní poloze, což nemusí být vždy vyhovující s ohledem na plán cesty nákladu a cílové destinace; nakládka a vykládka zboží je extra časový úsek přepravy).
- **Vysoká investiční náročnost a dlouhá doba návratnosti** = investiční projekty nemusí být (zcela) realizovány z důvodu vysokého rizika spojeného s investičními náklady typicky výše stovek mil. Kč a nejistou dobou návratnosti, typicky na hraně finančním sektorem akceptovaným horizontem 10 let.
- **Komplikovanost prediktability budoucích cash flow** = projekty překladišť jsou významně závislé na úspěšnosti průmyslu v daném regionu – v případě problémů hlavních aktérů regionu může vytíženost kapacit překladiště (a s ním propojená ziskovost provozu) rychle klesat v řádu desítek procent.
- **Regulační nejistota** = ziskovost investičního projektu je úzce propojena na externí a minimálně ovlivnitelný faktor, kterým je politický a legislativní vývoj. I relativně kosmetické změny ve faktorech, jako jsou poplatky za mýto, za užívání železniční cesty, letištní poplatky nebo výše spotřební daně za

pohonné hmoty, mohou řádné pozměnit výhodnost využití překladišť ze strany nákladních dopravců, a tedy návazně návratnost případné investice.

- **Konkurence překladiště v provozu nákladní dopravy** = pokud provozovatel překladiště současně vlastní nákladní dopravu, jsou nákladní dopravci demotivováni překladiště z konkurenčních obav využít.

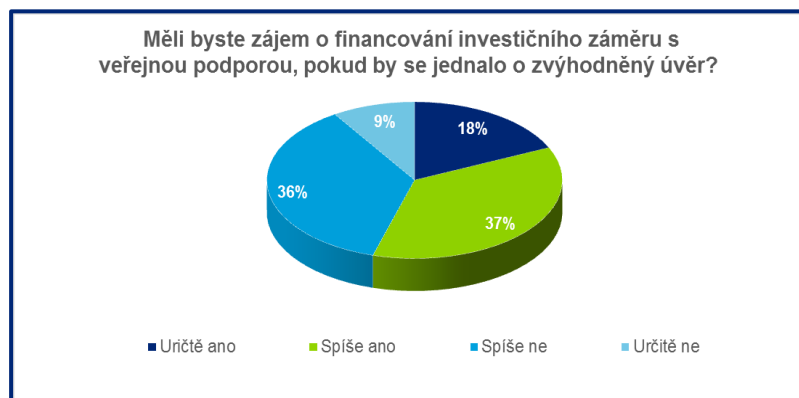


Obrázek 14: Závěry dotazníkového šetření – vnímaná omezení pro využití překladišť dle nákladních dopravců

4.2.4.8 Návrh opatření nápravy tržních selhání

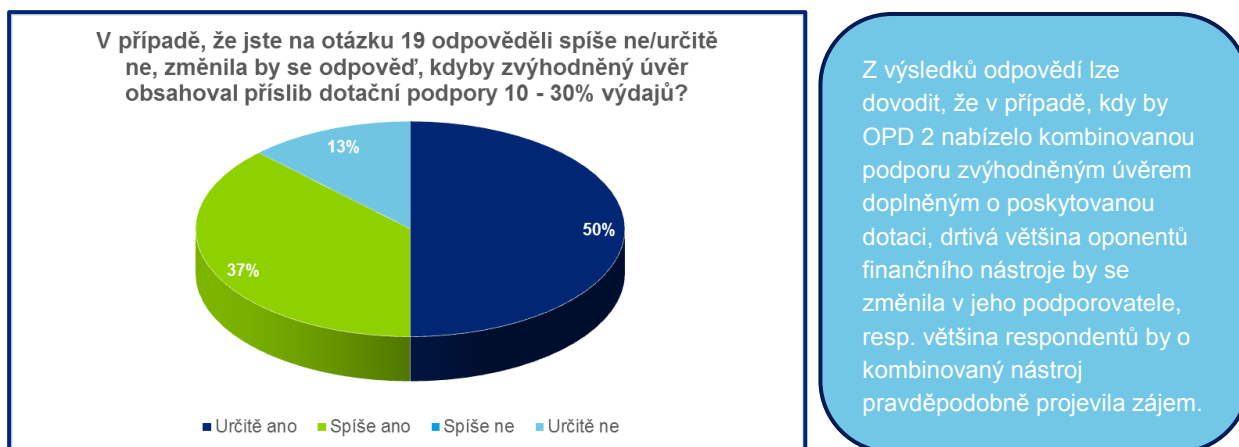
Dle analýzy potenciální absorpční kapacity bylo vymezeno, že tuto lze v rámci specifického cíle 1.3 odhadovat ve výši 6 - 9 mld. Kč za programové období 2014 - 2020. Závěry strukturovaných rozhovorů, dotazníkového šetření a realizovaných analytických prací dále indikují, že oblast vykazuje celou řadu dílčích tržních selhání – tzn. že **plánované projekty nebudou realizovány za absence veřejné podpory, případně budou pokráčeny, případně mohou mít problém získat cizí zdroje financování na tržním principu. Lze očekávat, že předpokládaná poptávka po zdrojích bude převyšovat možnosti vyčleněné alokace SC 1.3 OPD 2.** Uvedené skutečnosti vedou dodavatele k závěru, že značný podíl plánovaných projektů může zůstat nerealizován (případně realizován v delším časovém horizontu, etapizovaně, ve vybraných lokalitách a s méně komplexními řešeními, než se zapojením OPD) v případě, že nebude zavedena vhodná forma veřejné podpory, buď aktivizující privátní zdroje či formou aktivního zapojení evropských prostředků. **Popisovaný problém je dle dodavatele vhodné řešit multiplikací vyčleněných zdrojů, za využití vhodně konstruovaného finančního nástroje.**

Zapojení vhodného finančního nástroje umožní uspokojit vyšší počet projektů sledované oblasti podpory díky multiplikačnímu efektu a skrze revolvingový efekt návratnosti poskytnutých prostředků, současně by mělo být zamezeno poskytování nadměrné výše veřejné podpory v oblasti, která vykazuje významně tržně-konformní charakter. **Nejvhodnějším nástrojem, který umožní překonat identifikovaná tržní selhání, se dodavateli se zohledněním zahraniční praxe jeví zapojení modelu financování na bázi kapitálového vstupu** (obdobu joint venture podniku veřejného a soukromého sektoru), **nebo za využití podpory kombinace zvýhodněného úvěru s paralelně poskytovanou klasickou přímou dotací.** Předběžnou otevřenost potenciálních příjemců využití finančních nástrojů ve sledovaném SC 1.3 indikují výsledky dotazníkového šetření.



Z výsledků šetření lze dovodit, že až 45% respondentů odmítá vizi, že by podpora rozvoje překladišť kombinované dopravy z OPD 2 měla být podporována pouze formou zvýhodněného úvěru. Zájem o tento typ podpory by nicméně pravděpodobně projevilo zbylých 55% investorů.

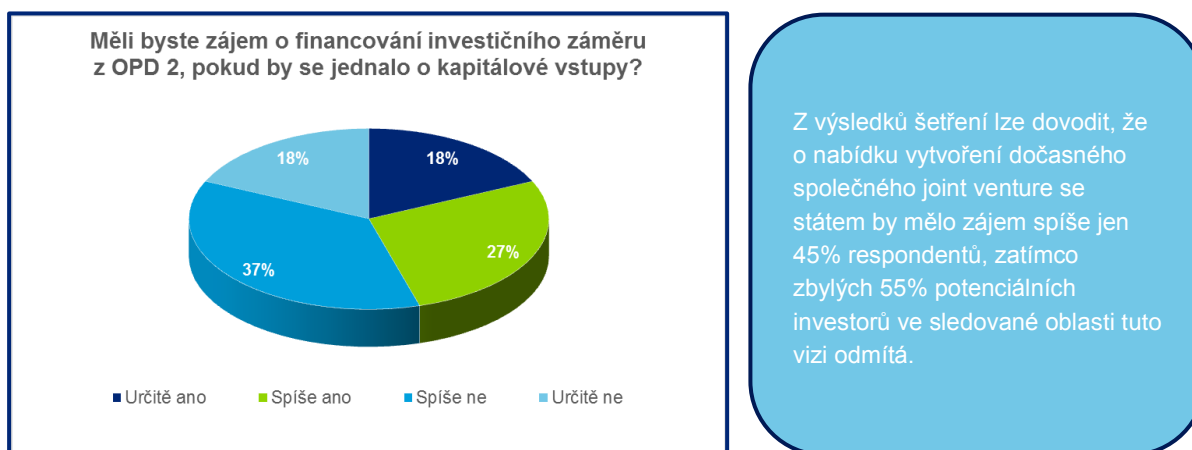
Obrázek 15: Závěry dotazníkového šetření – zájem o zvýhodněný úvěr ve financování multimodální dopravy



Obrázek 16: Závěry dotazníkového šetření – zájem o zvýhodněný úvěr s dotací financování multimodální dopravy

V případě modelu kapitálového vstupu je možný model fungování v reflexi zkušeností s výstavbou VLC v Evropě (Německo, Itálie a Španělsko), kde už v osmdesátých letech vznikaly první náznaky spolupráce mezi veřejným a soukromým sektorem na poli logistiky a dopravy. Model využití finančního nástroje podoby kapitálového vstupu je možné zvažovat následně:

- Stát spolu se soukromým subjektem založí nový subjekt, který bude řídit, udržovat a rozvíjet společně jak veřejný logistický park, tak překladiště intermodální dopravy. Podíl státu zabezpečí lepší alokaci státních zdrojů a privátní subjekty vnesou do podnikání zkušenosti s řízením logistických projektů.
- Stát přenesne odpovědnost za řízení, správu a rozvoj VLC na partnerskou soukromou společnost, která je majoritním vlastníkem společného podniku a je primárně odpovědná za řízení podniku. Veřejný sektor má omezenou moc, může sledovat činnost subjektu skrze zapojení v dozorčí radě či obdobném orgánu.
- Stát bude nerozdílně vystaven ztrátám či ziskům hospodaření podniku, svoji účast pak bude moci ukončit dle předem dohodnutého či později odsouhlaseného harmonogramu odprodejem svých vlastnických podílů buď přednostně přímo partnerovi (vlastníku opce), nebo jinému zájemci.



Obrázek 17: Závěry dotazníkového šetření – zájem o kapitálové vstupy jako formy financování multim. dopravy

4.2.5 Specifický cíl 2.1 a 3.1 – Zlepšení přepojení center a regionů a zvýšení bezpečnosti a efektivnosti silniční dopravy prostřednictvím výstavby, obnovy a modernizace dálnic, rychlostních silnic a silnic sítě TEN-T včetně rozvoje systémů ITS (3.1 – mimo síť TEN-T)

4.2.5.1 Charakteristika podporovaných aktivit SC 2.1 a SC 3.1

Dle programového dokumentu OPD 2 budou v rámci specifického cíle 2.1 podporovány následující aktivity:

- Výstavba nových úseků silniční sítě TEN-T
- Modernizace, obnova a zkapacitnění již provozovaných úseků kategorie D, R a ostatních silnic I. tříd sítě TEN-T
- Podpora zavádění nových technologií a aplikací pro ochranu dopravní infrastruktury i optimalizaci dopravy

Dle programového dokumentu OPD 2 budou v rámci specifického cíle 3.1 podporovány následující aktivity:

- rekonstrukce, modernizace, obnova a výstavba silnic a dálnic ve vlastnictví státu mimo síť TEN-T včetně zavádění ITS, propojování regionálních dopravních řídicích a informačních center s národním dopravním řídicím a informačním centrem včetně rozvoje infrastruktur rozvojových dat,
- výstavba obchvatů a přeložek

Hlavní cílové skupiny: Uživatelé silniční dopravy – cestující, provozovatelé silniční dopravy, dopravci, speditéři

Příjemci: Příjemci podpory budou vlastníci/správci dotčené silniční infrastruktury, zejména ŘSD ČR

V rámci této investiční priority je zvažováno částečné užití plánované alokace prostřednictvím finančních nástrojů.

Dodavatel na základě pre-screeningového šetření a dodatečných analytických prací dospěl k závěru, že finanční nástroje je vhodné zapojit ve všech dílčích aktivitách sledovaných specifických cílů, vyjma aktivit zavádění ITS, regionálních dopravních informačních center a infrastruktur rozvojových dat – tyto oblasti doporučuje dodavatel ponechat v dotačním schématu podpory.

4.2.5.2 Obecná charakteristika tržního prostředí

Silniční infrastruktura v ČR se vyznačuje robustním pokrytím státního území, nicméně v řadě případů v nedostačující kvalitě aktuálního stavu, případně v nevhodné úrovni řešení (absence především úseků páteřní a navazující sítě TEN-T, dálničního či rychlostního typu). Obecně je problematické nejen zabezpečení potřebných zdrojů na dobudování/modernizaci jak prioritních tak „sekundárních“ projektů, ale především se projevují problémy v předinvestiční přípravné fázi – výkupy pozemků, řízení EIA, personální změny na klíčových státních organizacích, apod. Česká silniční síť obecně nedosahuje požadovaných parametrů v souladu s evropskými strategickými cíli – v tabulce níže jsou rozdělené silniční sítě dle významu tratě v rámci EU, kdy TEN-T představují hlavní evropské koridory, tzv. CORE; ostatní významné evropské koridory s návazností na TEN-T jsou označeny COMPREHENSIVE. V souladu se závazky ČR je nutné dobudování/zmodernizování sledovaných koridorů do roku 2030 (sítě TEN-T), resp. do roku 2050 (sítě ostatní významné, navazující na TEN-T).

K srpnu 2015 měly úseky páteřní sítě celkovou délku 791 km z plánovaných 1034 km a do roku 2020 (dle n+3 do 2023) je plán dobudovat 69 km nových komunikací. V tomto programovém období je v plánu začat s výstavbou 183 km cest v globální TEN-T síti a 7 km mimo TEN-T. Na další programové období po roce 2020 zůstane podle nové strategie k dobudování ještě 174 km páteřní sítě TEN-T, 403 km globální sítě TEN-T a 60 km mimo TEN-T.

Kategorie PK	Akce/stavba	TEN-T	Délka (km)			
			Cílová podoba	Skutečný stav 08/2015	Dle DSS2 v roce 2020 (s přesahem 2023)	Rozdíl mezi cílovou podobou a DSS2
D	D1	Core	377	352	377	0
	D2	Core	61	61	61	0
	D3	Comprehensive	148	46	93	55
	D5	Core	151	151	151	0
	D8	Core	94	80	94	0
	D11	Core	113	86	113	0
	D celkem		944	776	889	55
R	R1	Core	83	41	28	55
	R3	Comprehensive	24	0	24	0
	R4	-	75	49	54	21
	R6	Comprehensive	168	85	104	64
	R7	-	81	42	42	39
	R10	Comprehensive	71	71	71	0
	R11	Core	41	0	0	41
	R35	Comprehensive	258	80	161	97
	R43	Comprehensive	78	0	0	78
	R46	-	38	38	38	0
	R48	Comprehensive	75	37	46	29
	R49	Core	60	0	16	44
	R52	Core	54	20	20	34
	R55	Comprehensive	101	18	21	80
	R56	-	14	12,0	14	0
	R63	-	7	7	7	0
	R celkem		1 228	500	646	582

Tabulka 16: Investiční priority silniční infrastruktury – evropsky významné tratě, zdroj MD ČR

Výstavba, údržba a provoz silniční dopravní infrastruktury v ČR je vysoce nákladná, avšak v přiměřené výši k dosahovaným výnosům ze souvisejících zpoplatnění. Vzhledem ke skutečnosti, že tyto výnosy nejsou všechny účelově vázané a nejsou příjmem klíčové organizace SFDI, nelze zabezpečit žádoucí tempo investiční aktivity, směřující k zachování nebo ideálně zvýšení kvalitativního standardu pro pasažéry, resp. nákladní dopravce. **Bez zvýšení objemu disponibilních prostředků a strukturálních změn se jeví naplňování evropských cílů v ČR, usilujících o dobudování/zmodernizování klíčových tratí evropského významu, za méně pravděpodobné.**

4.2.5.3 Charakter strany nabídky

Zdroje financování investic do silniční infrastruktury lze na základě minulé zkušenosti rozdělit na tři nejvýznamnější:

- Evropské strukturální a investiční fondy v ČR (OPD 1, ROPy, OPD 2, IROP)
- Národní zdroje (skrze SFDI)
- Nadnárodní evropské a strukturální fondy (CEF)

Co se týče Operačního programu Doprava 1, v končícím programovém období 2007 – 2013 byla zaznamenán převis poptávky po zdrojích nad jejich nabídkou, kdy shodné závěry vykazují výsledky Regionálních operačních programů v období 2007 – 2013, stejně jako minulé čerpání z nadnárodních programů a národních zdrojů. Co se týče nabídky financování pro sledované programové období 2014 – 2020, klíčovou roli ve financování plánovaných investic bude jednoznačně zaujímat nabídka zdrojů OPD 2 a IROP.

Co se týče využití alternativních zdrojů financování, jako je emise dluhopisů nebo vyžití metody sdílení rizik se soukromým sektorem skrze metodu PPP, ač jsou dle analýzy zahraničních zkušeností častým doplňkem standardního financování popsaného výše, tyto doposud nebyly s úspěchem v ČR využity.

4.2.5.4 Charakter strany poptávky

V případě snahy blíže uchopit charakter poptávky po zdrojích na investice do silniční infrastruktury je vhodné analyzovat údaje o minulém čerpání v OPD 1 na obdobně definované podporované aktivity.

Stav čerpání OPD 2007- 2013			
Údaje převzaté z čtvrtletní monitorovací zprávy MMR-NOK - 2Q 2015			
Specifický cíl	Alokace	Podané žádosti celkem	Převis poptávky
2.1	39,8 mld. Kč	73,3 mld. Kč	33,5 mld. Kč
4.1	28,5 mld. Kč	43,5 mld. Kč	15 mld. Kč
Celkový převis poptávky po zdrojích nad jejich nabídkou			48,5 mld. Kč

Tabulka 17: Stav čerpání v OPD 1 – silniční infrastruktura; zdroj Čtvrtletní monitorovací zpráva MMR-NOK

V případě snahy blíže uchopit charakter poptávky po zdrojích na investice do silniční infrastruktury je vhodné dále analyzovat také údaje o minulém čerpání v regionálních operačních programech na obdobně definované podporované aktivity.

Stav čerpání Regionálních operačních programů 2007- 2013 - silniční infrastruktura			
Údaje převzaté z čtvrtletní monitorovací zprávy MMR-NOK - 2Q 2015			
Specifický cíl	Alokace	Podané žádosti celkem	Převis poptávky
ROP SZ 3.1	4,8 mld. Kč	6,7 mld. Kč	1,9 mld. Kč
ROP MS 1.1	3,9 mld. Kč	6,3 mld. Kč	2,4 mld. Kč
ROP JV 1.1	6,9 mld. Kč	10,2 mld. Kč	3,3 mld. Kč
ROP SM 1.1	4,0 mld. Kč	6,6 mld. Kč	2,6 mld. Kč
ROP SV 1.1	4,2 mld. Kč	7,3 mld. Kč	3,1 mld. Kč
ROP JZ 1.1	5,9 mld. Kč	8,6 mld. Kč	2,7 mld. Kč
ROP SČ 1.1	4,8 mld. Kč	8,3 mld. Kč	3,5 mld. Kč
Celkový převis poptávky po zdrojích nad jejich nabídkou			19,5 mld. Kč
* Ve specifických cílech byla podpora investic do silniční infrastruktury v některých případech pouze dílčí oblastí podpory, dále byla podporována MHD, silnice, cyklostezky apod. Údaje je nutné interpretovat s omezenostmi.			

Tabulka 18: Stav čerpání v Regionálních operačních programech – silniční infrastruktura; zdroj Čtvrtletní monitorovací zpráva MMR-NOK

Dle údajů v obou tabulkách je zřejmé, že výše poptávky významně převyšuje dostupné zdroje financování. Z důvodu absence přesnějšího rozpadu uvedených dat bohužel nelze jednoznačně určit, jaký podíl z převisu poptávky tvoří projekty nepodpořené z důvodu alokačních omezení, kolik projektů nebylo podpořeno z důvodů problémů spíše kvality projektu či problémů komunikace při řešení změn (nedostatky projektu v souladu s výzvou či nesoučinnosti na hodnocení - formální nedostatky, neschopnost doplnění informací či doložení příloh, nedosažení limitní bodové hranice hodnocení, apod.) a kolik projektů bylo vyloženo staženo žadatelem, aby mohlo dojít k přepracování projektu a jeho znovu-podání v nadcházející výzvě. **Závěry kvantitativní analýzy byly očištěny koeficientem (kvalitativní analýza) vycházející ze znalosti praxe v rámci čerpání operačních programů, kdy 20 – 40% nepodpořených projektů neobdrželo financování především z důvodu alokačních omezení a fakticky tak představují existující investiční mezeru ve sledované oblasti podpory.**

K otázce čerpání je dále potřeba doplnit, že přes veškerou snahu na straně řídicího orgánu a zprostředkujícího subjektu je pravděpodobné, že ve sledovaných oblastech nedojde k vyčerpání celé alokace OPD 1 již schválených projektů, a to z důvodu nepředvídaných průtahů během přípravy na realizaci či během samotné realizace projektů. Dle odhadu Ministerstva dopravy (z dubna 2015) se v případě PO2 a PO4 může jednat o sumu až 9 mld. Kč.

4.2.5.5 Zhodnocení investiční potřeby a absorpce pro období 2014-2020

Dodavatel ve snaze vyčíslení potenciální investiční potřeby využil čtyř různých přístupů, na jejichž základě následně provedl expertní odhad předpokládané absorpční kapacity pro OPD 2. Pro vyčíslení byly využity následující postupy a nástroje:

- Byly převzaty relevantní výpočty dle údajů z Dopravních sektorových strategií
- Byly převzaty informace z tabulek akčního plánu (pipeline projektů)
- Byly převzaty informace na základě střednědobého rozpočtového výhledu SFDI
- Byly převzaty závěry realizované analýzy absorpce ze strany Ministerstva dopravy

Dopravní sektorové strategie

V případě snahy nalézt optimální celospolečenský stav lze celkovou investiční potřebu sledovaného dopravního modu vyčíslit následovně:^{14, 15}

Balíček opatření	Položka	Rozvojová opatření
A 1.1	Výstavba nových úseků dálnic (157 km)	79 950 000 000 Kč
A 1.2	Výstavba nových úseků rychlostních silnic (796 km)	305 080 000 000 Kč
A 1.3	Modernizace silnic I. třídy	13 606 000 000 Kč
A 1.4	Zkapacitnění a modernizace dálnic a rychlostních silnic	56 945 000 000 Kč
A 1.5	Výstavba obchvatů a přeložek silnic I. Třídy	148 787 000 000 Kč
CELKEM	Kategorie balíčků A1	604 367 000 000 Kč

Tabulka 19: Finanční náročnost rozvojových opatření na silniční síti - projekty (kategorie balíčků A 1)

Dodavatel kvantitativní údaje očistil skrze zapojení koeficientu (kvalitativní analýza) s ohledem na skutečnost, že ne všechny projekty mohou být včas připraveny, některé mohou být realizovány v omezeném rozsahu, ne všechny mohou vyhovět zaměření podpory OPD 2 a zohlednil skutečnost, že resortní strategie typicky vyjmenovává i projekty s nízkou šancí na vlastní realizaci. Lze konstatovat, že investiční potřeba přesahuje 300 mld. Kč.

Přehled projektů dle akčního plánu

V případě využití předaných podkladů od Ministerstva dopravy, specifikující zásobník projektů vhodných pro SC 2.1 a SC 3.1 OPD 2014-2020, lze sumarizovat připravenou absorpční kapacitu následovně:

Závěry mapování potenciální absorpční kapacity - podklad konzultace s EK a JASPERS	
Specifický cíl 2.1 a 3.1 - výše celkových způsobilých výdajů	
Absorpční kapacita	Komentář
390 mld. Kč	Vyčíslení vychází z předaného materiálu "Project_pipeline_roads", který obsahuje seznam potenciálních projektů SC 2.1 a 3.1, jež byl připraven během konzultací s EK a iniciativou JASPERS. Jedná se celkem o 88 potenciálně vhodných a současně již rozpracovaných projektů.

Tabulka 20: Mapování absorpční kapacity na silnice dle akčního plánu projednávaného s JASPERS

Dodavatel kvantitativní údaje očistil skrze zapojení koeficientu (kvalitativní analýza) s ohledem na skutečnost, že ne všechny projekty mohou být včas připraveny, některé mohou být realizovány v omezeném rozsahu, ne všechny mohou vyhovět zaměření podpory OPD 2 a zohlednil skutečnost, že akční plán využitý pro vyjednávání s Evropskou komisí typicky vyjmenovává i projekty s nízkou šancí na vlastní realizaci. Lze konstatovat, že investiční potřeba přesahuje 200 mld. Kč.

¹⁴ Bez přihlédnutí k připravenosti projektů a bez omezení časovým rámcem programového období 2014-2020, započteny pouze projekty, bez započtení námětů (vyčíslení investiční potřeby za náměty je nicméně spočtena na 478,5 mld. Kč).

¹⁵ Převzato z **Dopravní sektorové strategie 2. fáze, Kapitola 34 Finanční potřeby – rozvojová opatření**. Převzaty jsou pouze potenciální projekty ve skupině „balíček A“ = Hlavní priority výstavby a modernizace dopravních sítí daného modu.

Střednědobý rozpočtový výhled SFDI

V případě využití aktuálně platného rozpočtu SFDI na rok 2015 a připojeného rozpočtového výhledu na nejbližší dva roky, lze v případě prodloužení trendu za využití prostého průměru sumarizovat připravenou absorpční kapacitu následovně:

Rozpočtový výhled SFDI - srovnání s požadavky žadatelů			
Údaje převzaté z aktuálně platného rozpočtu SFDI (2015) se střednědobým výhledem			
Žadatel	2015	2016	2017
ŘSD	32,4 mld. Kč	32,5 mld. Kč	21,9 mld. Kč
Modelace celkového objemu vznesených požadavků dle podkladových dat za období 2016 - 2022			202,5 mld. Kč

Tabulka 21: Mapování absorpční kapacity na železnici dle požadavků předkládaných SŽDC vůči SFDI

Dodavatel kvantitativní údaje očistil skrze zapojení koeficientu (kvalitativní analýza) s ohledem na skutečnost, že ne všechny projekty mohou být včas připraveny, některé mohou být realizovány v omezeném rozsahu, ne všechny mohou vyhovět zaměření podpory OPD 2 a zohlednil skutečnost, že rozpočtový výhled typicky vyjmenovává i projekty s nízkou šancí na vlastní realizaci. Lze konstatovat, že investiční potřeba přesahuje 100 mld. Kč.

Analýza absorpce MD

V případě využití předaných podkladů od Ministerstva dopravy, specifikující závěry interně realizované analýzy potenciální absorpční kapacity SC 2.1 a 3.1 OPD 2014-2020 pro potřeby MMR-NOK, lze sumarizovat připravenou absorpční kapacitu následovně:

Závěry mapování potenciální absorpční kapacity řídicím orgánem OPD 2014-2020		
Specifický cíl 2.1 - výše celkových způsobilých výdajů		
Absorpční kapacita	Komentář	Kritéria
66,9 mld. Kč	Jedná se o údaj vycházející z Dopravních sektorových strategií, 2. fáze (z Knihy 10).	Projektové záměry navržené podle multikriteriální analýzy v rámci Dopravních sektorových strategií (2. fáze). V rámci tohoto hodnocení byla mimo potřeby z dopravního hlediska hodnocena rovněž připravenost a realizovatelnost jednotlivých projektových záměrů.
Závěry mapování potenciální absorpční kapacity řídicím orgánem OPD 2014-2020		
Specifický cíl 3.1 - výše celkových způsobilých výdajů		
Absorpční kapacita	Komentář	Kritéria
30,0 mld. Kč	Jedná se o údaj vycházející z Dopravních sektorových strategií, 2. fáze (z Knihy 10).	Projektové záměry navržené podle multikriteriální analýzy v rámci Dopravních sektorových strategií (2. fáze). V rámci tohoto hodnocení byla mimo potřeby z dopravního hlediska hodnocena rovněž připravenost a realizovatelnost jednotlivých projektových záměrů.

Tabulka 22: Mapování absorpční kapacity na silnici dle minulé analýzy provedené MD pro MMR-NOK

Závěry interního mapování absorpční kapacity zpřesňují výše prezentované alternativní přístupy k mapování investiční potřeby/absorpční kapacity, neboť tabulka sumarizuje závěry realistického zhodnocení možností implementace těch projektů, které vyhovují omezením OPD 2, jsou dostatečně připraveny a mají přiřazenu prioritu. Závěry o potenciální absorpci ve výši cca 100 mld. Kč lze považovat za nejrealističtější odhad z výše prezentovaných přístupů.

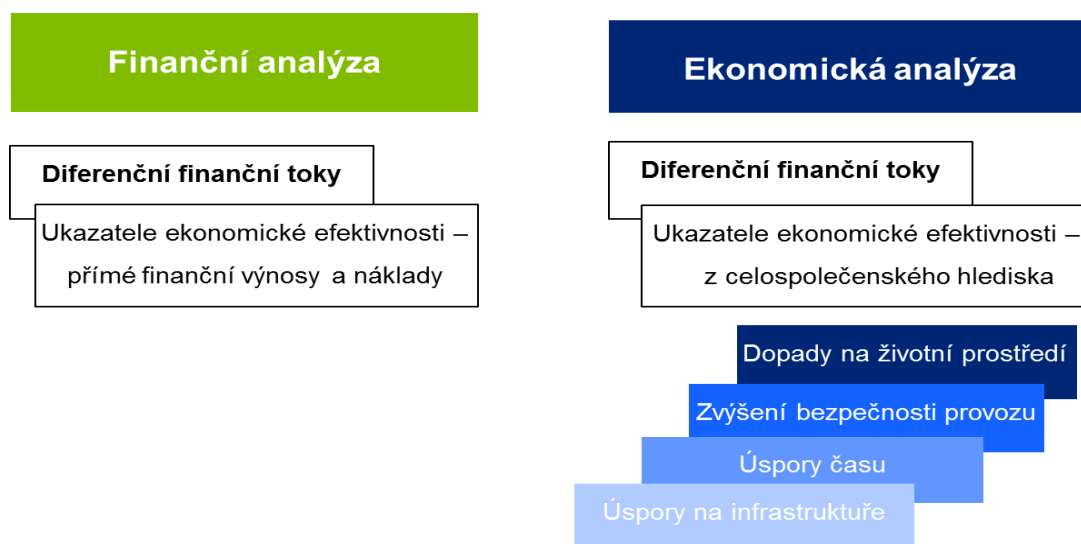
Závěrem využití všech analyzovaných metod výpočtu je, že výše alokace OPD 2 na analyzované specifické cíle 2.1 a 3.1 ve výši cca 50 mld. Kč (po odečtu dílčí části alokace na aktivity ITS, regionálních dopravních informačních center a infrastruktur rozvojových dat) nejsou v dostačující výši, aby uspokojily existující investiční potřebu, resp. absorpční kapacitu. Lze tedy konstatovat, že v případě zachování dotačního schématu podpory velmi pravděpodobně dojde k opakování situace přebytku poptávky nad disponibilní nabídkou, jako v rámci OPD 1, a to v celkovém objemu desítek až stovek mld. Kč.

4.2.5.6 Analýza potenciálu pro IFN dle atributů typového projektu

Na základě předaných informačních zdrojů k projektům podpořeným v rámci OPD 1, v kombinaci s detailním seznámením s problematikou skrze dodatečné materiály a strukturované pohovory, vyvodil dodavatel několik klíčových závěrů, především co se potenciální přímé profitability typových projektů investic do silniční infrastruktury týče:

- **typové projekty vykazují v případě aplikace finanční analýzy bez započtení dotace** (zohlednění pouze přímých finančních výnosů a nákladů investice a jejího následného provozu) **výsledky na hraně profitability, co se ekonomické návratnosti a udržitelnosti investice týče** (NPV, IRR, PB);
- **typové projekty vykazují v případě aplikace ekonomického hodnocení na bázi nákladovo-výnosové analýzy** (CBA – cost benefit analysis – zohlednění i jiných než přímých finančních výnosů a nákladů, typicky zohlednění společenského přínosu apod.) **i bez započtení dotace kladné výsledky, co se návratnosti a udržitelnosti týče** (kladné NPV, IRR, PB).

Dosavadní praxí v hodnocení projektů žádajících o podporu OPD 1 bylo sestavení ekonomické analýzy, která typicky potvrdila ekonomickou udržitelnost a smysluplnost projektu, při započtení zmiňovaných nepřímých dopadů realizace investice. Rozdíl mezi prostou finanční a rozšířenou ekonomickou analýzou demonstruje schéma níže.



Obrázek 18: Srovnání metodiky sestavení finanční a ekonomické (CBA) analýzy¹⁶

Mezi typické socioekonomické dopady realizované investiční podpory v silniční infrastrukturu lze zařadit především následující:¹⁷

- **Přímé přínosy:**
 - úspory času,
 - úspory energie (pohonných hmot),
 - snížení opotřebení vozidel,
 - snížení nehodovosti.
- **Nepřímé dopady:**
 - daňové odvody firem a zaměstnanců,
 - zvýšení počtu pracovních příležitostí,
 - zlepšení podmínek životního prostředí,
 - zvýšení hodnoty území vytvářením obchodních a průmyslových zón,
 - zvýšení ekonomické síly obcí a měst vlivem zlepšené dopravní dostupnosti,
 - zlepšení přístupnosti území pro cestovní ruch,
 - oživení stavební činnosti při výstavbě dopravní cesty a následné péči.

¹⁶ Ve finanční analýze jsou výpočty založeny na analýze diferenčních nákladových a výnosových finančních toků provozovatele silniční infrastruktury v době hodnocení projektu. (Dle materiálu MD ČR „Metodické doporučení ŘO OP Doprava č. 2 k výpočtu nedostatku ve financování u infrastrukturních projektů vytvářejících příjmy ve smyslu čl.55 Nařízení rady (ES) č.1083/2006“.) Výstupy ekonomické analýzy jsou shodné jako u analýzy finanční. Rozdílný je však úhel pohledu na celý projekt. Navíc zde totiž přistupují další finanční toky, které jsou relevantní z hlediska celé společnosti. V ekonomické analýze jsou tedy hodnoceny navíc finanční toky provozovatelů silniční infrastruktury, uživatelů silnic a celospolečenské účinky.

¹⁷ Převzato částečně z **Dopravní sektorové strategie 2. fáze, kapitola 53 Multiplikační efekty výstavby DI**

Ačkoli nabízejí projekty ve sledované oblasti životnost 30 (vozovka) až 100 let (zemní těleso, mosty, zdi, tunely), z generovaných přímých finančních toků jsou typicky pouze velmi omezeně schopny dosáhnout na své splacení, případně jsou ztrátové (oba případy níže). Ilustraci potenciální profitability v minulosti dvou podpořených projektů sumarizují tabulky níže.¹⁸

Typový projekt investice do silniční infrastruktury - č. 1		
Ukazatel	Finanční analýza	Ekonomická analýza
FRR / ERR	-0,60%	6,91%
FNPV / ENPV	- 2 559 mil. Kč	922 mil. Kč
Typový projekt investice do silniční infrastruktury - č. 2		
Ukazatel	Finanční analýza	Ekonomická analýza
FRR / ERR	-0,10%	7,83%
FNPV / ENPV	- 248 mil. Kč	220 mil. Kč

Tabulka 23: Srovnání výsledků finanční a ekonomické analýzy na typových projektech silniční infrastruktury

Jedním z klíčových předpokladů uplatnění inovativních finančních nástrojů jako vhodné formy financování v rámci zapojení zdrojů ESIF je v metodických podkladech EK zdůrazňováno, že podpořené projekty by měly typicky vykazovat přímou kladnou profitabilitu. Toto doporučení nicméně nevylučuje, aby byly finanční nástroje uplatněny u projektů pouze s nepřímou profitabilitou (kladné výsledky pouze v případě uplatnění ekonomické analýzy typu CBA) s tím, že nedostatečná přímá profitabilita je dodatečně kompenzována:

- přípravou strukturální změn ve sledované oblasti (typicky na legislativní úrovni), které povedou ke změnám budoucích cash flow podpořených projektů, které dokáží ex-post zvýšit profitabilitu a tím i udržitelnost provozu projektu;
- doplněním přímých peněžních toků skrze finanční transfery v rámci konečného příjemce, které nahrazují nepřímé hůře kvantifikovatelné přínosy společenského charakteru, které investice vyvolala (typicky vhodné u projektů se zapojením veřejných statků ve veřejném zájmu).

S ohledem na skutečnost, že sledovaná oblast vykazuje řadu typických tržních selhání (viz následující kapitola), a dále s ohledem na skutečnost, že dosažení profitability je při dobré snaze při návrhu projektů dosažitelné, je vhodné dále usilovat o návrh vhodného finančního nástroje s vyváženou investiční strategií, který by dokázal překonat výše zmíněné problémy s nedostačující profitabilitou.

4.2.5.7 Tržní selhání a neoptimální investiční situace

Dodavatel ve shodě s metodickým materiálem k problematice finančních nástrojů od DG REGIO EK shledává sektor dopravy jako sektor, kde dochází k systemickému tržnímu selhání. Hlavním důvodem je skutečnost, že nedochází k plnému zpeněžení (monetizování) / přiřazení nákladů a příjmů k těm aktérům, kteří jsou jejich původci (tvůrci) – jinými slovy v dopravním sektoru se vyskytují pravidelně externality, které nejsou (či nemohou být) efektivně adresovány a řešeny (internalizovány).

V relevanci pro sledovaný silniční dopravní mód je problematické, že vysoké náklady spojené s údržbou silniční sítě, přetížením komunikací či vysoké náklady za znečištění na lokální, regionální a globální úrovni nejsou přímo propojeny s jejich původci, tj. uživateli silniční infrastruktury. Internalizace nákladů těchto externalit vůči jejich původcům by vyžadovala prosazení výběru časového nebo výkonostního zpoplatnění silniční infrastruktury pro každou silniční infrastrukturu, včetně městských oblastí, což je jednak obtížně proveditelné, dále pak politicky neprosaditelné řešení. Rozšíření či zdokonalení systému výběru výkonového a/nebo časového zpoplatnění by mohlo významně přispět k dosažení kladných výsledků finanční analýzy investičních projektů, a tedy zatraktivnění možnosti zapojení privátních investorů do těchto projektů.

Kromě výše uvedených systemických tržních selhání v silniční dopravě dodavatel identifikoval další problémy sledovaného charakteru:

¹⁸ Typový projekt č. 1: *Dálnice D1, stavba 0135 a rychlostní silnice R55, stavba 5503*; typový projekt č. 2: *I/58 Příbor – obchvat*

- **Veřejný zájem** = investice do výstavby či modernizace silniční infrastruktury a následné investice do údržby a provozu jsou realizovány v území, kde není reálná šance na její splacení z generovaných provozních příjmů (především v případě investic na nezpлатněných, regionálních komunikacích), nicméně tyto jsou uskutečňovány s ohledem na veřejný zájem (zabezpečení regionální dostupnosti). Uvedená situace není tržní, automaticky generuje investiční náklady na modernizaci a údržbu pro správce silničních komunikací, ačkoli vybrané poplatky na daném úseku nedosahují výše, aby byly schopny pokrýt vynaložené prostředky. Spojeným problémem je regulace maximální únosné ceny, která omezuje možnost cílení výkonnosti či časové sazby poplatku na takovou úroveň, která by z tržního pohledu odpovídala přiměřenému zisku (umožňujícím kumulaci zdrojů na budoucí investice).
- **Veřejný statek** = užití silničních komunikací vykazuje ze své povahy charakter nedělitelnosti spotřeby a nevylučitelnost ze spotřeby, což typicky vede k problému freeridingu, tj. černého pasažérství. Na zpoplatněných komunikacích mýtnými branami je vynaložena snaha šířit tohoto problému regulovat, nicméně ani tento systém není stoprocentní. Další snahy různými opatřeními omezit problém freeridingu typicky přináší takové dodatečné náklady, že se jejich implementace nevyplatí.
- **Regulační neefektivita** = vlastnictví infrastruktury v rukou veřejnoprávního subjektu vykazuje relativně vyšší než běžné náklady na údržbu a řízení, z důvodu alokační neefektivity při rozhodování o využití zdrojů, či vysoké zaměstnanosti bez provazby na produktivitu. Problematické se jeví i celkové až příliš těsné propojení (až závislost) sektorových hráčů na čerpání investičních a provozních dotací.
- **Délka přípravy investičního záměru a transakční náklady** = příprava investice do silniční infrastruktury je dlouhá typicky 5-7 let, v závislosti od komplexnosti projektu a ve vazbě na potřebu výkupu pozemků, komplikované procedury výběru dodavatele a procesu posuzování dopadů stavby na životní prostředí.
- **Vysoká investiční náročnost a dlouhá doba návratnosti** = investiční projekty nemusí být (zcela) realizovány z důvodu vysokého rizika spojeného s investičními náklady typicky výše jednotek až desítek mld. Kč a nejistou dobou návratnosti.
- **Komplikovanost prediktability budoucích cash flow** = profitabilita projektů výstavby a provozu silničních komunikací je významně závislá na schopnosti investora nepřesáhnout dobu výstavby, rozpočtované zdroje investiční fáze a v neposlední řadě zabezpečit dostupnost v provozní fázi. V případě významnějšího odchýlení byt' v jedné jmenované kategorii je možné pocítit dramatické změny v potenciální ziskovosti projektu, což může ohrozit finanční udržitelnost jejího refinancování z externích zdrojů. Výnosy z provozu projektu jsou velmi úzce spojeny s ekonomickým cyklem celého národního hospodářství, tedy i tento externí a de facto neovlivnitelný faktor musí být při plánování investice být vzat v potaz a může znamenat nezájem potenciálních spolufinancujících partnerů se na projektu podílet.
- **Regulační nejistota** = ziskovost investičního projektu je úzce propojena na externí a minimálně ovlivnitelný faktor, kterým je politický a legislativní vývoj. I relativně kosmetické změny ve faktorech jako jsou poplatky za mýto, za užívání železniční cesty, letištní poplatky nebo výše spotřební daně za pohonné hmoty, mohou řádně pozměnit výhodnost realizace projektu ze strany investora, a tedy návazně návratnost případné investice.

4.2.5.8 Návrh opatření nápravy tržních selhání

Dle analýzy potenciální investiční potřeby bylo vymezeno, že investiční potenciál lze odhadovat ve výši přesahující 200 mld. Kč za programové období 2014 - 2020. Závěry strukturovaných rozhovorů a realizovaných analytických prací dále indikují, že celý sledovaný dopravní subsektor vykazuje systemické a další dílčí atributy tržního selhání – tzn. že **plánované projekty nebudou realizovány za absence veřejné podpory, nevykazují atributy dostatečně zajímavé pro realizaci na tržním principu, resp. není zájem a aktivita směrem k zapojení spolufinancování privátního sektoru. Současně je možné potvrdit, že očekávaná poptávka po zdrojích bude významně převyšovat možnosti vyčleněné alokace SC 2.1 a 3.1 OPD 2, stejně tak i potenciálně připočtené alokace vyčleněné z národních zdrojů skrze SFDI a zdroje IROP.** Uvedené skutečnosti vedou dodavatele k závěru, že značný podíl plánovaných projektů může zůstat nere realizován (případně realizován v delším časovém horizontu, etapizovaně, ve vybraných lokalitách a s méně komplexními řešeními, než se zapojením OPD) v případě, že nebude zavedena vhodná forma veřejné podpory, buď aktivizující privátní zdroje či formou aktivního zapojení evropských prostředků. **Popisovaný problém je dle dodavatele vhodné řešit multiplikací vyčleněných zdrojů, za využití vhodné konstruovaného finančního nástroje.**

Zapojení vhodného finančního nástroje umožní uspokojit vyšší počet projektů sledované oblasti podpory díky multiplikačnímu efektu a skrze revolvingový efekt návratnosti poskytnutých prostředků. Výsledkem těchto opatření

by mělo dojít k překonání významných bariér existujících ve věci dostupnosti finančních zdrojů pro možnost realizace kvalitních projektů v SC 2.1 a 3.1 OPD 2. **Nejvhodnějším nástrojem, který umožní překonat identifikovaná tržní selhání, se dodavateli se zohledněním zahraniční praxe jeví zapojení modelu financování na bázi PPP (spolupráce veřejného a soukromého sektoru) – pro zabezpečení jednoznačné hospodárnosti a efektivity navrhovaného řešení však dodavatel dále před zahájením implementace tohoto nástroje doporučuje, aby došlo k realizaci vybraných systémových změn, jmenovaných dále.**

S ohledem na systemický charakter vybraných tržních selhání a závažných dopadech dále samostatně jmenovaných selhání (neoptimálních investičních situací), i s přihlédnutím k problematice omezené (přímé) profitability projektů, považuje dodavatel za potřebné dále doplnit, že rámcově navrhovaný finanční nástroj má smysl implementovat v případě, že bude podpořen realizací systémových změn, napřimující podmínky investování ve sledovaném dopravním subsektoru. Změnu, které považuje dodavatel jako podmínku nutnou (tzv. „MUST HAVE“), jmenuje na prvním místě a je podtržena. Změna na druhém místě je také žádoucí, nicméně je „pouze“ vhodná a usnadňující (tzv. „SHOULD HAVE“):

- Podpora návrhu zpoplatnění zbývajících silnic I. třídy, dále silnic II. a III. třídy pro nákladní dopravu nebo podpora zvýšení četnosti využívání omezení provozu nákladní dopravy pomocí dopravního značení;
- Podpora opatření cílící na internalizaci existujících externalit v silniční dopravě.

Cílem uvedených návrhů opatření je dosáhnout lepšího zapojení komerčních zdrojů ve věci financování kvalitních projektů ve sledovaných specifických cílech 2.1 a 3.1 OPD 2, a to skrze stimulaci poskytovatelů kapitálu díky výhodám, které v sobě obsahují navrhované finanční nástroje – s tím, že tato akcelerace v objemech dostupného financování zůstane zachována i po skončení podpory v rámci OPD pro období 2014-2020.

4.3 Posouzení přidané hodnoty finančních nástrojů a odhad dodatečných veřejných a soukromých zdrojů

S ohledem na příbuznost a propojenost posouzení přidané hodnoty a pákového efektu byly v rámci ex ante analýzy tyto oblasti spojeny v jeden celek a závěry jsou prezentovány na jednom místě. Dodavatel tento postup považuje za logičtější a lépe srozumitelný, co se týče formy prezentace výsledného sdělení. V návaznosti na ukončenou analýzu tržních selhání byly vybrané oblasti podpory, navržené jako vhodné pro využití finančních nástrojů v novém programovém období, podrobeny modelování potenciální přidané hodnoty a schopnosti stimulace dodatečných veřejných a soukromých zdrojů (za využití pákového efektu).

Pákový efekt je dle metodického doporučení definován jako příspěvek Unie na finanční nástroj, který má za cíl aktivovat v souladu s předem vymezenými ukazateli celkovou investici převyšující příspěvek Unie, jinak též aktivace mimorozpočtových zdrojů. Aktivační účinek finančních prostředků Unie se rovná podílu objemu financování poskytnutého konečným příjemcům a výše příspěvku Unie. Efekt se sleduje až na úroveň konečného příjemce. Jedná se o očekávané částky dodatečných soukromých investic, které budou vyvolány ve vymezeném časovém období realizací příslušného finančního nástroje, zahrnuje zejména dodatečné zdroje během prvního investičního cyklu.

$$\text{Pákový efekt} = \frac{\text{Soukromé zdroje poskytnuté příjemcům} + \text{Podpora z OPD}}{\text{Alokace OPD}}$$

Přidaná hodnota vyjadřuje pákový efekt ESIF příspěvku, tj. dodatečné zdroje až po úroveň konečného příjemce, avšak včetně zohlednění jeho případného zapojení (tzn. přidaná hodnota zohledňuje dodatečné příspěvky od konečného příjemce, tyto se však nepočítají do pákového efektu). Při výpočtu přidané hodnoty je zohledněna intenzita podpory finančního nástroje, je zohledněn obrátkový efekt umožňující „protáčení“ prostředků – tzn. indikátor sleduje mobilizaci dodatečných zdrojů po celou dobu, na kterou je zamýšlený finanční nástroj ustaven.

$$\text{Přidaná hodnota} = \frac{\text{Vlastní zdroje žadatelů} + \text{Soukromé zdroje poskytnuté příjemcům} + \text{Podpora z OPD}}{\text{Čerpaná původní alokace} + \text{čerpaný revolving}}$$

Dodavatel sestavil model multiplikace, který je přílohou č. 5 této zprávy. Dle v modelu nastavených parametrů lze očekávat následující výsledky:

Finanční nástroj	Pákový efekt	Přidaná hodnota
PPP – kapitálové vstupy *	9,0	10,0
PPP – zvýhodněné úvěry *	2,5	3,1
Kapitálové vstupy SC 1.3	5,8	6,8
Zvýhodněný úvěr s dotací SC 1.3	1,8	2,3

Tabulka 24: Výsledky modelace multiplikačních efektů navrhovaných finančních nástrojů

* Výsledky platí nerozdílně pro aplikaci v případech SC 1.1, 2.1 i 3.1

4.4 Zkušenosti s finančními nástroji v zahraničí

Dodavatel na úvod kapitoly mapování zahraničních zkušeností uvádí obecné závěry ohledně zkušeností sousedních zemí s využitím forem správy a financování dopravní infrastruktury, ve srovnání s ČR.¹⁹

	Rakousko	Slovensko	Polsko	Německo	ČR
Charakteristika modelu	Segmentově členěný	Segmentově členěný	Segmentově členěný	Segmentově členěný s centralizovaným plánováním zdrojů napříč segmenty	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)	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 (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, 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 (SŽDC)
Míra využití outsourcingu (zapojení nestátních koncesionářů) ²⁰	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)	Žádná

Tabulka 25: Srovnání sousedních zemí a ČR ve využití forem správy a financování dopravní infrastruktury

Pro realizovanou studii *Předběžné posouzení využití finančního nástroje v OPD 2014 – 2020* je relevantní především zkušenost toho, že všechny sousední země využívají modelu financování metody PPP, tedy zapojení do financování privátních zdrojů.

4.4.1 Zkušenost s PPP v dopravě a financování zapojením zdrojů EIB

Dodavatel zmapoval existující dobrou praxi a minulé zkušenosti s využitím PPP projektů v ČR i v zahraničí. Za využití relevantních materiálů *European PPP Expertise Centre* zřízeného a spravovaného EIB dodavatel sumarizoval klíčová zjištění.²¹

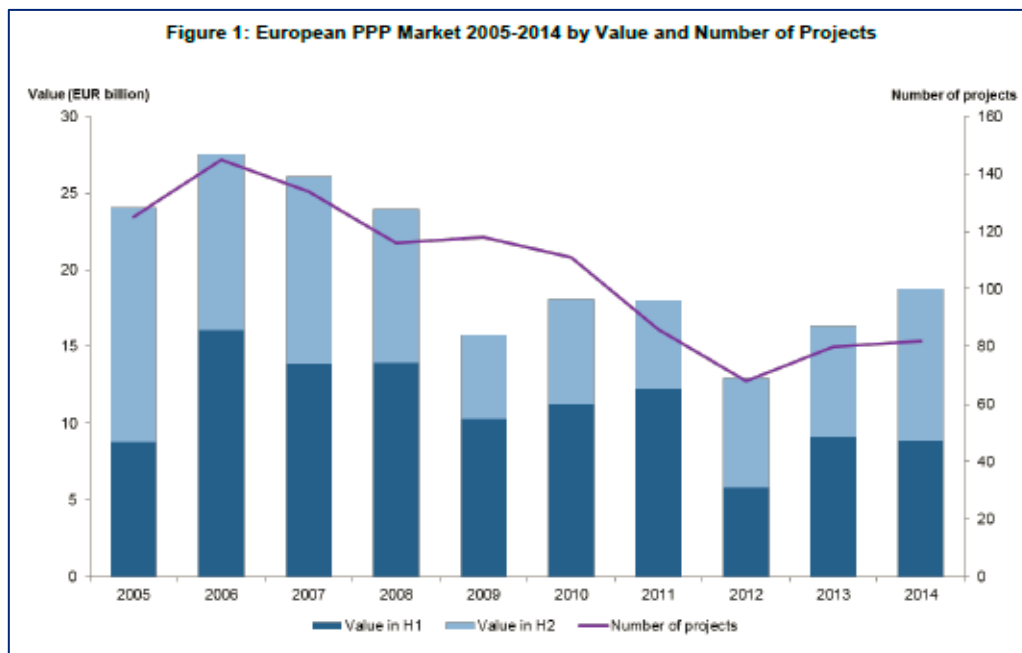
¹⁹ Shrnutí vychází z materiálu *Vypracování dlouhodobého modelu financování dopravní infrastruktury*, Ministerstvo dopravy ČR & Deloitte Advisory, 2010

²⁰ Ve všech analyzovaných zemích je využíváno outsourcingu pouze v sektoru silniční dopravy.

²¹ Mezi nejdůležitější zdroje lze zařadit následující:

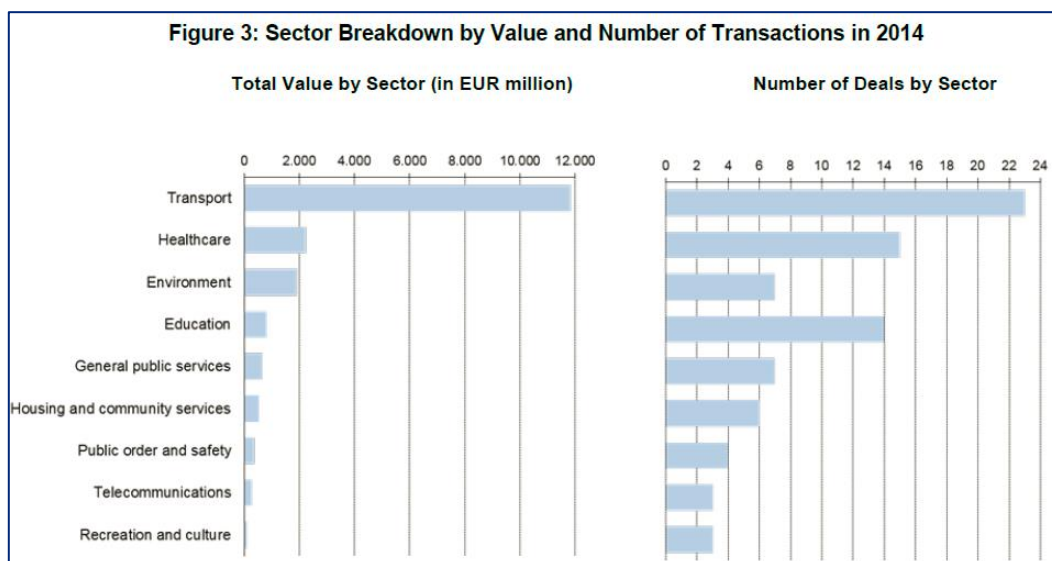
- **Market Update: Review of the European PPP Market in 2014**, February 2015, European PPP Expertise Centre
- **EU Funds in PPPs: Project Stocktake and Case Studies**, June 2012, European PPP Expertise Centre
- **PPPs financed by the European Investment Bank from 1990 to 2014**, February 2015, European PPP Expertise Centre
- **A Programme Approach to PPPs: Lessons from the European experience**, July 2015, European PPP Expertise Centre

- Forma financování PPP je hojně využívaným způsobem zabezpečení realizace investic v sektorech od ICT inovací po dopravu, od Portugalska přes Baltské státy po Kosovo;
- V roce 2014 celkem 82 PPP projektů završilo fázi transakcí finanční uzávěrky, a to v celkové hodnotě 18,7 mld. EUR, v hodnotovém vyjádření meziročně vyrostl trh o 15%;²²
- Velká Británie byla v roce 2014 nejaktivnějším trhem, co se týče počtu projektů i jejich finanční hodnoty;
- V roce 2014 celkem 13 zemí uzavřelo alespoň jeden PPP projekt, nejaktivnějším sektorem byla doprava (počtem i hodnotou obchodů).



Obrázek 19: Evropský vývoj PPP trhu v letech 2005-2014, dle počtu projektů a finanční hodnoty

PPP jsou také dle závěrů analytické studie EPEC nejčastěji realizovány v dopravním sektoru, který zůstal zdaleka nejaktivnější v hodnotovém vyjádření. Díky transakcím ve výši 11,8 mld. EUR (2014) doprava představuje dvě třetiny celkové tržní hodnoty realizovaných transakcí. Počet uzavřených obchodů v sektoru vzrostlo na 23 (z 16 v roce 2013), čímž se doprava stala nejaktivnějším sektorem také v počtu projektů.



Obrázek 20: Rozpad tržního podílu PPP dle sektorů v roce 2014, dle počtu projektů a finanční hodnoty

²² Transakce v EU-28 zemích a Turecku a zemích západního Balkánu (např. Albánie, Bosna-Hercegovina, FYROM, Kosovo, Černá Hora a Srbsko). Transakce navrhované v modelu DBFO, DBFM nebo koncesní opatření, hodnota min. 10 mil. EUR.

Dodavatel dále pro bližší ilustraci extrahoval příklady projektů investic do dopravní infrastruktury za využití modelu PPP, které byly podpořeny zdroji EIB (seniorní financování), v letech 2010 – 2014:

PPP projekty silniční infrastruktury v EU, financované zapojením zdrojů EIB úvěrovou formou					
Název projektu	Země	Rok	Celkové náklady (EUR)	Zapojené zdroje EIB (EUR)	Podíl EIB na celkových nákladech (%)
Zwettl Road Bypass	Rakousko	2014	29 000 000	n/a	n/a
A11 Brugge-Zeebrugge Motorway	Belgie	2014	554 000 000	200 000 000	36,10%
A7 Bordesholm-Hamburg Motorway	Německo	2014	657 000 000	250 000 000	38,05%
N17-N18 Motorway	Irsko	2014	530 000 000	170 000 000	32,08%
Milan Eastern Ring Road	Itálie	2014	1 400 000 000	700 000 000	50,00%
A9 Gaasperdammerweg Motorway	Nizozemí	2014	750 000 000	n/a	n/a
Aberdeen Western Peripheral Route	Velká Británie	2014	341 000 000	n/a	n/a
M8 Motorway	Velká Británie	2014	213 000 000	n/a	n/a
Rocade L2 Marseille	Francie	2013	860 000 000	320 000 000	37,21%
N11-N7 Motorway	Irsko	2013	350 000 000	75 000 000	21,43%
Autostrada BreBeMi	Itálie	2013	1 600 000 000	763 000 000	47,69%
A1 A6 Motorway	Nizozemí	2013	1 369 000 000	200 000 000	14,61%
Autovia A66 Benavente - Zamora	Španělsko	2013	200 000 000	100 000 000	50,00%
EurAsia Tunnel	Turecko	2012	768 000 000	250 000 000	32,55%
E18 Koskenkylä - Kotka Priority	Finsko	2011	300 000 000	150 000 000	50,00%
Autoroute A63	Francie	2011	367 000 000	180 000 000	49,05%
A8 Motorway Augsburg - Ulm	Německo	2011	500 000 000	250 000 000	50,00%
Malaga - Las Pedrizas motorway	Španělsko	2011	400 000 000	200 000 000	50,00%
A15 Motorway: Maasvlakte - Vaanplein	Nizozemí	2010	2 000 000 000	500 000 000	25,00%
A12 Motorway: Lunetten - Veenendaal	Nizozemí	2010	375 000 000	155 000 000	41,33%
A1 Motorway: Strykow - Pyrzowice	Polsko	2010	225 000 000	n/a	n/a
Pinhal Interior Motorway	Portugalsko	2010	690 000 000	345 000 000	50,00%
C-25 Motorway - Eix Transversal	Španělsko	2010	900 000 000	300 000 000	33,33%
SUMA celkových nákladů projektů (EUR)			15 378 000 000	5 108 000 000	
Průměrná hodnota (EUR, %)			668 608 696	283 777 778	39,36%

Tabulka 26: Souhrn projektů realizovaných modelem PPP, za využití seniorního financování zdroji EIB (silnice)

PPP projekty železniční infrastruktury v EU, financované zapojením zdrojů EIB úvěrovou formou					
Název projektu	Země	Rok	Celkové náklady (EUR)	Zapojené zdroje EIB (EUR)	Podíl EIB na celkových nákladech (%)
Contournement Nimes -Montpellier	Francie	2012	1 400 000 000	400 000 000	28,57%
LGV Bretagne - Pays de la Loire	Francie	2011	2 850 000 000	600 000 000	21,05%
LGV Sud Europe Atlantique	Francie	2011	7 200 000 000	800 000 000	11,11%
SUMA celkových nákladů projektů (EUR)			11 450 000 000	1 800 000 000	
Průměrná hodnota (EUR, %)			3 816 666 667	600 000 000	20,25%

Tabulka 27: Souhrn projektů realizovaných modelem PPP, za využití seniorního financování zdroji EIB (železnice)

Z uvedených příkladů v minulosti realizovaných projektů je zřejmé, že v průměru jsou realizovány projekty v investičních nákladech nad hranicí deseti miliard Kč, že EIB je schopna poskytnout značnou část financování, a to typicky v rozmezí 20 – 40% celkových nákladů.

Ve sledovaných příkladech není ani jeden dopravní projekt z České Republiky – zde zkušenost s PPP (se zapojením EIB i bez zapojení) zatím chybí, doposud byly úspěšně realizovány projekty v jiných sektorech, např.

- parkovací dům Rychtářka v Plzni;
- dopravní depo MHD v Plzni;
- modernizaci systému centralizovaného zásobování teplem v Kopřivnici;
- rekonstrukce a dostavba areálu zimního stadionu v Říčanech;
- vybrané projekty sociální péče a řada koncesních smluv ve vodárenství.

4.4.2 Zkušenost v dopravě s kombinací PPP a ESIF zdrojů v programovém období 2007 - 2013

Dodavatel dále analyzoval míru zapojení dotačního financování z evropských strukturálních fondů programového období 2007-2013:

PPP projekty silniční infrastruktury v EU, financované zapojením ESIF zdrojů dotační formou					
Název projektu	Země	Rok	Celkové náklady (EUR)	Výše dotace (EUR)	Výše dotace (%)
Ionian Motorway	Řecko	2007	1 500 000 000	360 000 000	24,00%
Central Greece Motorway (E65)	Řecko	2008	1 700 000 000	518 000 000	30,47%
Elefsina - Korinthos - Patra Motorway	Řecko	2008	2 900 000 000	607 000 000	20,93%
Maliakos - Kleidi Motorway	Řecko	2008	1 300 000 000	296 000 000	22,77%
Korinthos - Tripoli - Kalamata - and branch Lefko - Sparti - Motorways	Řecko	2008	1 100 000 000	342 000 000	31,09%
SUMA celkových nákladů projektů (EUR)			8 500 000 000	2 123 000 000	
Průměrná hodnota (EUR, %)			1 700 000 000	424 600 000	25,85%

Tabulka 28: Souhrn projektů realizovaných modelem PPP, za využití dotačního financování (silnice)

PPP projekty železniční infrastruktury v EU, financované zapojením ESIF zdrojů dotační formou					
Název projektu	Země	Rok	Celkové náklady (EUR)	Výše dotace (EUR)	Výše dotace (%)
HSR Poceirão-Caia	Portugalsko	2011	1 200 000 000	300 000 000	25,00%
SUMA celkových nákladů projektů (EUR)			1 200 000 000	300 000 000	
Průměrná hodnota (EUR, %)			1 200 000 000	300 000 000	25,00%

Tabulka 29: Souhrn projektů realizovaných modelem PPP, za využití dotačního financování (železnice)

Ve skončeném programovém období existuje zkušenost s kombinací PPP a ESIF (tzv. blending), avšak pouze v omezené míře – hlavním důvodem je skutečnost, že pro sektor dopravy jedinou přípustnou formou podpory byla dotační, kdy tato kombinace byla provázena řadou komplikací.²³ Princip PPP nebo jeho blízká obdoba byla často aplikována v sektoru bydlení (housing – finanční nástroje JESSICA) a podpory malého a středního podnikání, kde byla povolena forma podpory finančními nástroji.

V rámci reformy základních pravidel a metodik mezi programovými obdobími byly zásadní problémy vyřešeny tím, že možnost zapojení finančních nástrojů byla otevřena bez omezení pro všechny tematické cíle, tzn. otevřel se prostor pro využití finančních nástrojů návratné podpory, které lze snadněji a účelněji s PPP propojit. Díky sledované změně pravidel je zřejmý trend ve více zemích této možnosti blendingu ESIF zdrojů s PPP v dopravě v novém období využít – viz následující kapitola.

4.4.3 Zkušenost v dopravě s kombinací PPP a ESIF zdrojů v programovém období 2014 – 2020

Pro programové období 2014 – 2020 vznikla řídicím orgánům povinnost realizovat předběžné posouzení potenciálu využití finančních nástrojů v jednotlivých operačních programech, kdy tato studie by měla objektivně vyhodnotit, ve kterých specifických cílech je vhodné skončit s dotační podporou a nahradit je udržitelnější návratnou formou podpory, na principu poskytování nástrojů úvěrového, záručního nebo kapitálového typu. Dodavatel se pokusil zjistit, v kterých zemích a jakou formou plánují řídicí orgány v dopravě poskytovat finanční nástroje, nicméně toto zhodnocení je pouze v omezeném rozsahu, z následujících důvodů:

- řada zemí nerealizovala předběžné posouzení v operačním programu zaměřeném na dopravu;
- řada zemí zadala studii v pozdní fázi příprav operačních programů, především v návaznosti na nevyjasněnost řady základních pravidel ze strany EK (např. pozdní zveřejňování EGESIF metodik);

²³ Problematické bylo především načasování poskytnutí podpory formou dotace – proces výběr koncesionáře bylo nutné propojit s podáním žádosti o dotační podporu, což značně komplikovalo a především prodloužilo celou přípravnou fázi, komplikací bylo i rozhodnutí o okamžiku, kdy byla kalkulována finanční mezera projektu a za jaké metodologie. Průběžné čerpání dotací z fondů EU v průběhu investiční fáze projektu po splnění předem stanovených milníků bylo dále často v rozporu s principem PPP, dle kterého veřejný sektor začíná platit až po předání infrastruktury/služby do užívání. V neposlední řadě v případě zapojení modelu DBFO byl problém poskytnutí zdrojů koncesionáři, který nebyl skutečným vlastníkem infrastruktury, což indikovalo rozpor se základními principy poskytování veřejné podpory ESIF.

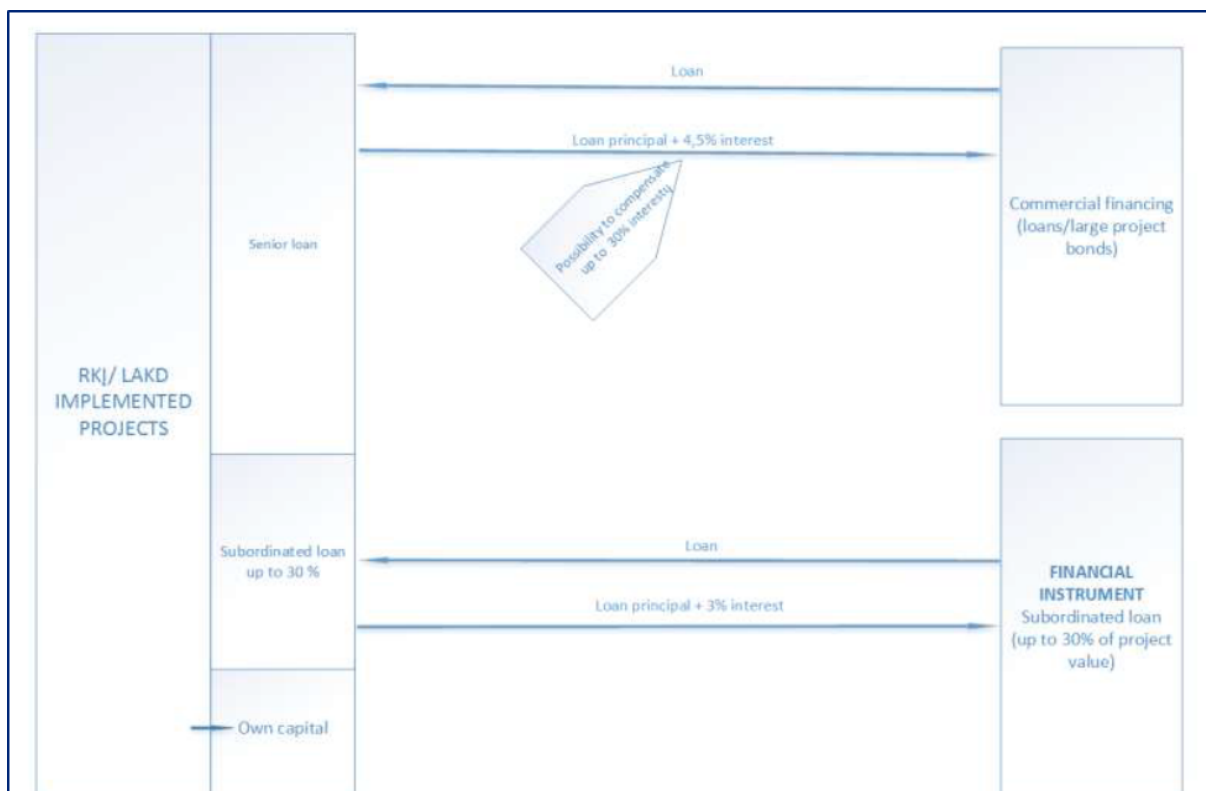
- jednotlivé řídicí orgány mají povinnost zveřejnit pouze manažerské shrnutí zprávy, které typicky neposkytuje příliš detailu k nástrojům jako takovým.

Dodavatel dále prezentuje předběžné závěry ex-ante analýzy v Litvě. Ex-ante analýza není v Litvě dokončena, proto jsou v tuto chvíli dostupné pouze dílčí výsledky, které mohou být ještě do dokončení studie měněny. V rámci příslušného operačního programu bylo analyzováno několik odvětví sektoru dopravy: silniční doprava, železniční doprava, letiště, infrastruktura pro vodní dopravu a hromadná doprava. Pouze silniční a železniční doprava byly zhodnoceny jako vhodná odvětví pro finanční nástroje.

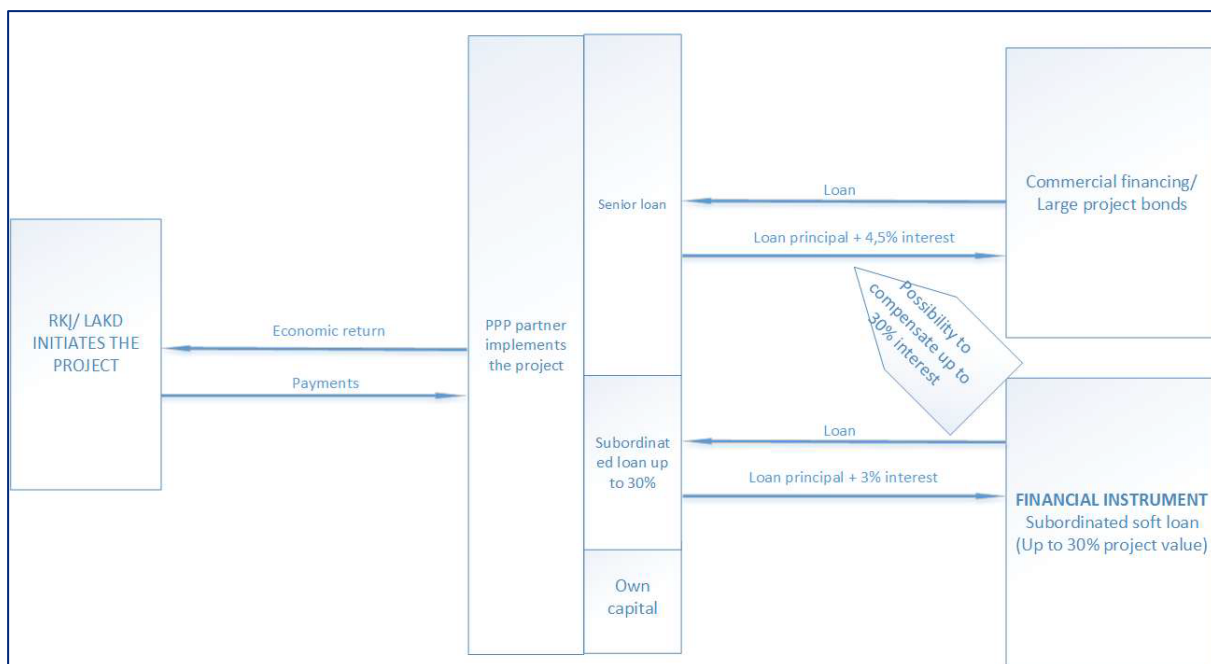
Investiční mezera v dopravním sektoru byla zpracovatelem předběžného posouzení pro období 2014 -2020 vyčíslena na 2,437 mld. EUR (rozdíl mezi investiční poptávkou a investiční nabídkou), z toho připadá na silniční infrastrukturu 562 mil. EUR. Na základě zhodnocení zpracovatele je pro fond silniční dopravy (zodpovědný za blending ESIF do PPP) doporučeno vyčlenit 100 – 150 mil. EUR, částka by ale mohla být v budoucnu navýšena. Závěry ex-ante analýzy identifikovaly tři nástroje vhodné pro finanční nástroje v dopravním sektoru v Litvě:

- **Zapojení zdrojů ESIF ve formě podřízeného úvěru, realizátorem projektů je veřejný subjekt;**
- **Zapojení zdrojů ESIF ve formě podřízeného úvěru, realizace na bázi PPP;**
- **Zapojení zdrojů ESIF ve formě kapitálového vstupu, realizace na bázi PPP.**

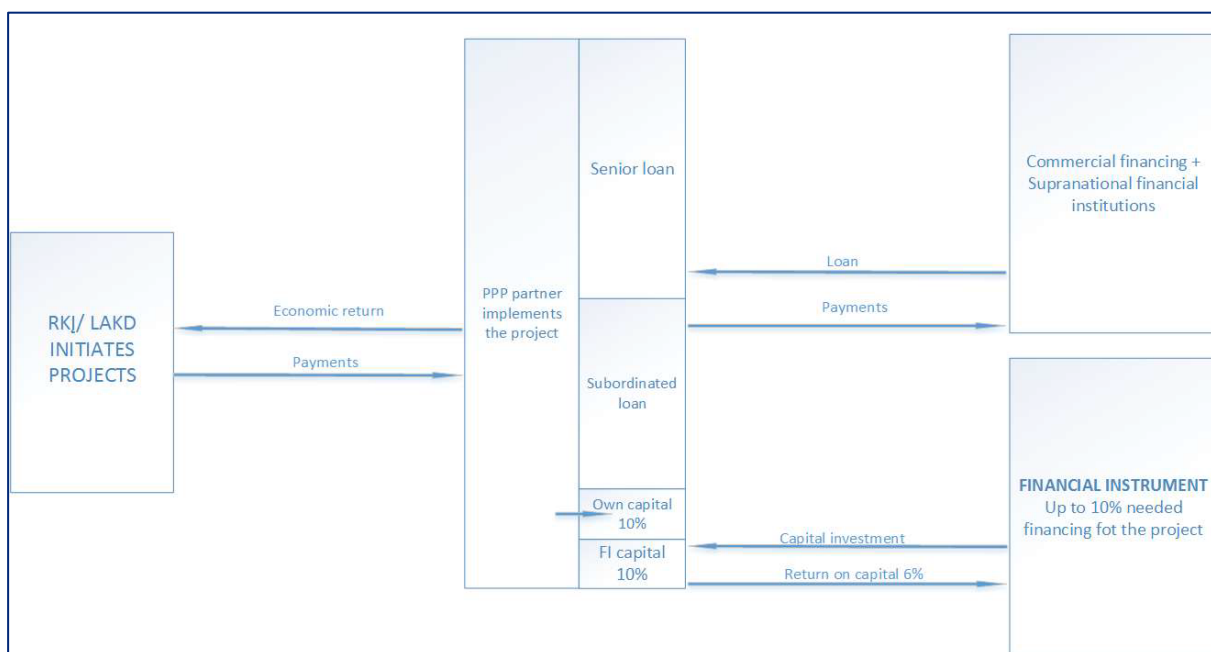
Níže dodavatel přikládá schematické znázornění navrhovaného fungování nástrojů, dle podkladů z Litvy.



Obrázek 21: Finanční nástroje v Litvě - zapojení zdrojů ESIF ve formě podřízeného úvěru



Obrázek 22: Finanční nástroje v Litvě - zapojení zdrojů ESIF ve formě podřízeného úvěru, realizace na bázi PPP



Obrázek 23: Finanční nástroje v Litvě - zapojení zdrojů ESIF ve formě kapitálového vstupu, realizace na bázi

Dále dodavatel prezentuje předpokládané efekty zapojení finančních nástrojů:

Indikátor	Finanční nástroj - podřízený dluh	Finanční nástroj - kapitálová investice
Délka renovovaných silnic (km)	239	650
Zapojené zdroje ESIF na projekty do r. 2023 (mil. EUR)	157,60	143,00
Navrácené zdroje ESIF do r. 2023 (mil. EUR)	44,54	27,90
Soukromé zdroje na úrovni projektu (mil. EUR)	367,74	1287,00
Celková hodnota realizovaných projektů (mil. EUR)	525,34	1430,00
Pákový efekt	3,45	9,58

Tabulka 30: Finanční nástroje v Litvě - výsledky finančního modelování dle předběžných závěrů analýzy

Mezin klíčové závěry z praxe v Litvě dodavatel shrnuje následující:

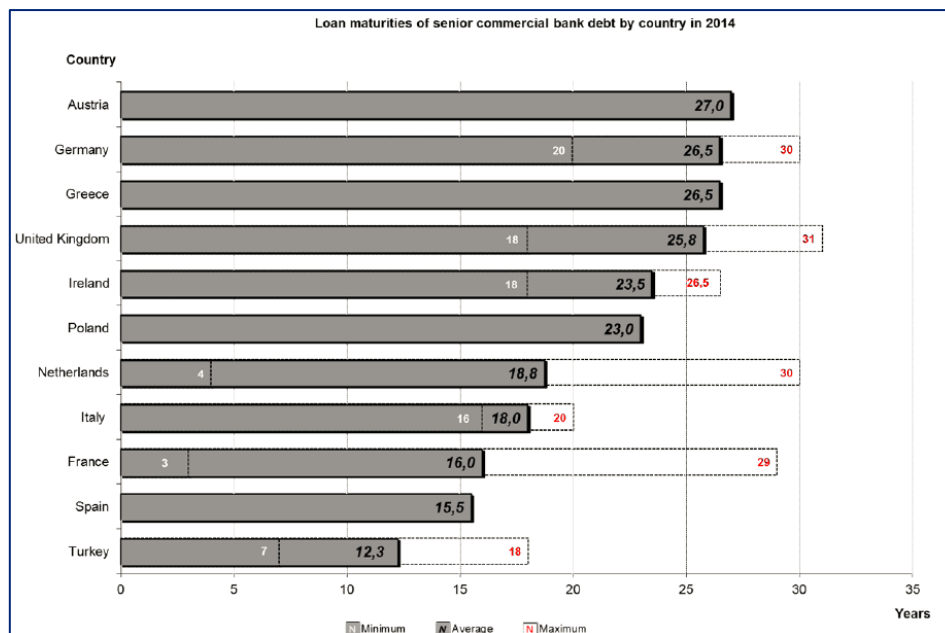
- zapojení finančních nástrojů je vhodné především v oblasti silniční a železniční infrastruktury;
- mezi nejvíce vyhovující formu podpory lze zařadit spolupráci veřejného a soukromého sektoru (PPP), model DBFO, s ESIF zdroji ve formě úvěrového nástroje nebo realizace kapitálových vstupů;

- s ohledem na značný objem investiční mezery ve sledovaných oblastech je vhodné zapojit finanční nástroje v podstatném měřítku, s ohledem na potenciál multiplikace zdrojů (výše 3,45 – 9,58);
- dle závěrů mapování tržních podmínek čerpá koncesionář v rámci seniorního financování investičních nákladů PPP projektu zdroje za úrokových sazeb výše cca 4,5% p.a.;
- dle závěrů mapování tržních podmínek zapojuje koncesionář ekvitní financování PPP projektu výše cca 20%, zbylých 80% se je kryto cizími zdroji (typicky seniorní dluh);
- v případě problémů zabezpečení spolufinancování projektů a/nebo zabezpečení zájmu z řad potenciálních koncesionářů doporučuje předběžné posouzení zvážit zapojení prvků báze podřízenosti úvěru poskytnutých zdrojů ESIF, příp. zapojení formy podpory subvence úroků komerčního úvěru.

4.4.4 Shrnutí typických parametrů projektu financovaného skrze PPP

Dodavatel dále poskytuje shrnutí klíčových parametrů typického PPP projektu v sektoru dopravní infrastruktury, na základě syntézy informací získaných z výše jmenovaných zdrojů centra EPEC, zdrojů z Litvy, zapojením osobních pohovorů s klíčovými stakeholders sektoru dopravy a finančních institucí a v neposlední řadě analýzou aktuálních studií k projektům připraveným k realizaci v České a Slovenské Republice.²⁴

- Průměrná velikost PPP transakce v roce 2014 činila 229 mil. EUR (6,2 mld. Kč) napříč sektory, v případě sektoru silniční dopravy za posledních 5 let průměr činil 668 mil. EUR (18 mld. Kč), projekty v ČR a SVK dosahují investiční nákladů 7 mld. Kč, resp. 39 mld. Kč;
- Přes 85% uzavřených transakcí byly PPP s platebním mechanismem na bázi plateb za dostupnost;
- Role vlády a veřejných finančních institucí (domácí či nadnárodní) zůstaly důležité,
 - Většina projektů obsahuje jistou formu státní garance; řada projektů využila EU fondy (dotace či JESSICA půjčky);
 - KfW IPEX-Bank, německá rozvojová banka, byla zapojena do financování dvou velkých transakcí uzavřených v dané zemi;
 - EIB financovalo 14 projektů v celkovém objemu půjček ve výši 3.3 mld. EUR.
- Průměrná doba splatnosti komerčního seniorního dluhu zůstala stabilní na úrovni 21 let v roce 2014. Ve vzorku dat byl zaznamenán nejdelší komerční bankovní dluh na 31 let. Podíl projektů s dobou splatnosti půjček převyšující 25 let se výrazně zvýšil na 40% (28% v roce 2013), v grafu níže lze nicméně pozorovat značné rozdíly mezi jednotlivými zeměmi. Nejdelší doba splatnosti půjček byly ve Velké Británii, Německu, Nizozemí a Francii.

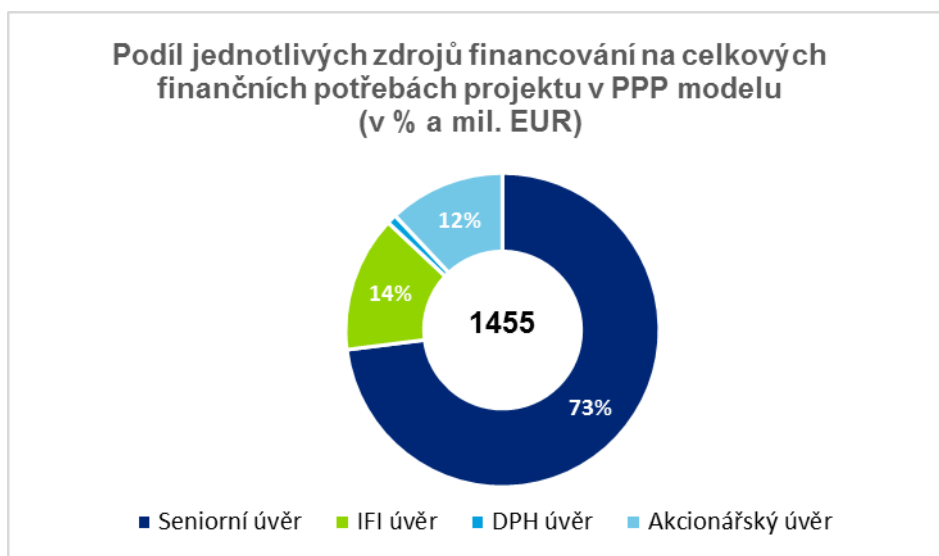


Obrázek 24: Průměrná délka splatnosti poskytnutého seniorního financování dle jednotlivých zemí, za rok 2014

²⁴ Analýza proveditelnosti a výhodnosti zajištění projektu R4 formou PPP ve srovnání s klasickými veřejnými zakázkami; září 2015, PricewaterhouseCoopers ČR; Štúdia uskutočniteľnosti projektu PPP D4/R7; říjen 2014, PricewaterhouseCoopers SVK.

Co se týče struktury financování PPP projektů, klíčové závěry jsou následující:

- Většina projektů PPP se skládá z ekviténího financování ve výši 10 – 20%, zbylý podíl z celkového požadavku na financování (tedy 80 – 90%) tvoří dlouhodobé dluhové financování, v závislosti na vnímaná rizika projektu.
 - Investoři poskytují vlastní kapitál nebo zdroje formou podřízeného úvěru, s požadovanou mírou zhodnocení v rozmezí 10 – 15% p.a.;
 - Klasické finanční instituce poskytují seniorní dluhové financování především ve fázi výstavby, na zdrojích činí požadovaný úrok typicky 3 – 5 % p.a.²⁵, v omezené míře bývá poskytován bankami podřízený úvěr
 - Dalším typem bankovních úvěrů je často také tzv. *standby úvěr*, který slouží především ke krytí neočekávaných nákladů vyvolaných například změnami projektu během výstavby, nebo příliš vysokou neočekávanou inflací;
- Řada PPP projektů obsahuje klauzule ohledně záruk ze strany veřejného zadavatele (státní garance), které v případě selhání projektové společnosti kalkulují s možností výplaty až osmdesát procent úvěru ze státních peněz finančním institucím;
- 23 transakcí (16 v roce 2013) zahrnovalo poskytnutí financování formou dluhu institucionálními investory (např. pojišťovny, penzijní fondy), za využití široké škály finančních modelů. Celkový objem tohoto financování dosahoval výše 2,8 mld. EUR (2,5 mld. EUR v roce 2013) evropským PPP s velmi dlouhou splatností (v průměru 24 let, maximálně 43 let);
- Kromě půjček komerčních bankovních domů a zapojení penzijních a podobných fondů (např. skrze nákupy projektových dluhopisů) je v zemích Unie de facto pravidlem, že je využito rovněž úvěrů Evropské investiční banky (EIB), která poskytuje financování až do výše 50% celkových nákladů projektů za nižší sazbu, než klasické regionální finanční instituce.



Obrázek 25: Předpokládaná skladba financování PPP dle „Štúdia uskutočniteľnosti projektu PPP D4/R7“

Dodavatel doplňuje, že bližší specifikaci zahraniční zkušenosti jednotlivých sousedních zemí České Republiky a bližší návrh ohledně modelu fungování PPP je uveden v příloze č. 3 této zprávy.

²⁵ Dle analýzy na sledovaném vzorku projektů za všechny sektory v rámci studie EPEC se v roce 2014 marže komerčních bank na seniorním financování pohybovala v rozmezí 1,4 – 5% p.a. (pokles ve srovnání s rokem 2013, kde sazby činili v průměru 2,1 – 5,1% p.a.). Výsledky testování trhu v ČR pak indikuje očekávanou marži komerčních bank ve výši 3,65% p.a., na Slovensku v případě obchvatu Bratislavy je kalkulováno s maržemi bank výše 4,9% p.a. (obojí během výstavby), v Litvě 4,5 % p.a.

5 Strategie řízení a implementace

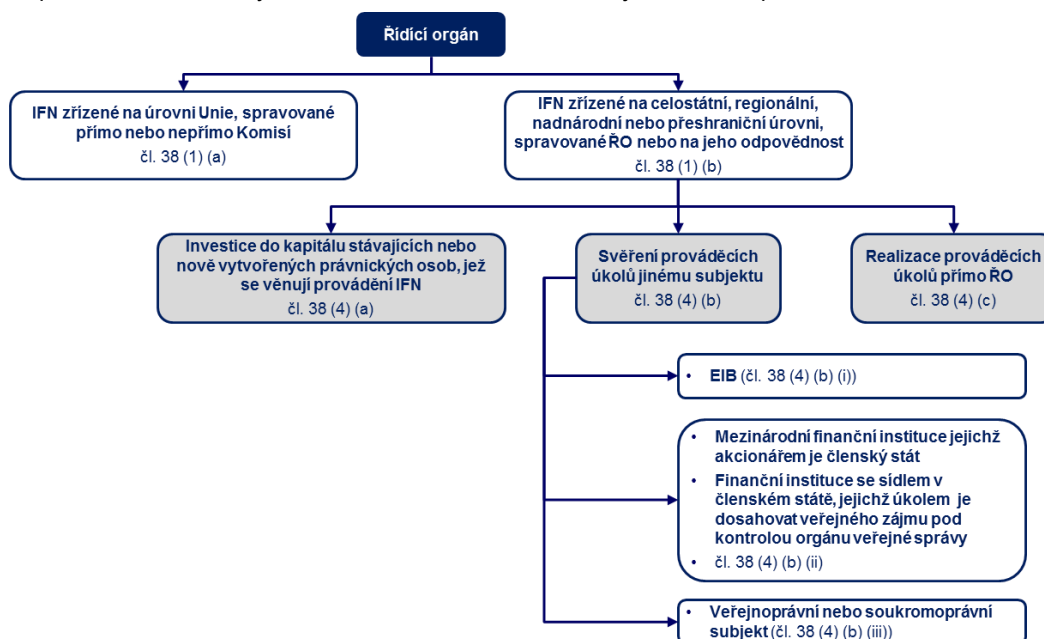
V následující kapitole jsou shrnuty závěry k okruhu 4 a okruhům 6 - 10 dle zadání Projektu, jak bylo potvrzeno ve Vstupní zprávě, zabývající se:

- 6) **Návrhem investiční strategie**, která obsahuje implementační uspořádání finančního nástroje, finanční produkty, které budou poskytovány, konečné uživatele a typy intervencí v jednotlivých dopravních modech a předpokládanou kombinaci s podporou formou dotací (tam, kde je to vhodné);
- 11) **Posouzením všech možností implementačních modelů daných obecným nařízením**;
- 12) **Posouzením relevance, přínosů a návrh způsobu propojení daného finančního nástroje s dalšími podporami poskytovanými v sektoru doprava v ČR**;
- 13) **Posouzením intervencí podporovaných prostřednictvím finančního nástroje, jak podléhají pravidlům EK o veřejné podpoře pro období 2014-2020**;
- 14) **Přesné vymezení očekávaných výsledků a toho, jak má daný finanční nástroj přispět k dosažení specifických cílů stanovených v rámci příslušné priority**;
- 15) **Ustanovení, jež podle potřeby umožní přezkoumat a aktualizovat předběžné posouzení během provádění jakéhokoliv finančního nástroje**.

V zájmu zabezpečení lepšího uchopení problematiky čtenářem zařadil dodavatel na úvod kapitoly 5 dílčí podkapitoly k popisu implementačních uspořádání (bod 6 výše) s tím, že sem byly přesunuty i vybrané bloky smluvně podřazené pod blok investiční strategie, pořadí ostatních okruhů zadání zůstává beze změny.

5.1 Posouzení možností implementačních modelů dle Obecného nařízení

Dodavatel posoudil možnosti provádění opatření formou IFN v souladu s článkem 38 Obecného nařízení. Postupováno je v logickém sledu od posouzení možností na nejvyšší úrovni k posouzení a doporučení možností na nižších úrovních implementace. Posouzení těchto možností je nezbytným předpokladem pro výběr efektivní a vhodné implementační struktury. Níže uvedené schéma sumarizuje obecné implementační možnosti IFN.



Obrázek 26: Základní možnosti řídicího orgánu při implementaci IFN dle čl. 38 Obecného nařízení

5.1.1 Posouzení možnosti využití nástrojů zřízených na úrovni Unie, spravované přímo nebo nepřímo Komisí

Jak je názorně uvedeno v předešlém obrázku, jednou z možností ŘO je alokovat prostředky z operačního programu do finančních nástrojů zřízených na úrovni Unie a spravovaných přímo nebo nepřímo Komisí. Tato možnost je vhodná pro případy, kdy administrativní kapacita, expertíza a/nebo znalosti ŘO není nedostatečná a současně tyto finanční nástroje zřízené na úrovni Unie jsou plně v souladu s cíli operačního programu a aktuální situací členského státu.

Mezi nadnárodní nástroje, které by v případě OP Doprava bylo možné zvažovat jako relevantní, lze zařadit:

- **Nástroj pro propojení Evropy (CEF – Connecting Europe Facility);**
- **Nástroj pro záruky za úvěr projektů TEN-T (LGTT - Loan Guarantee instrument for Trans-European Transport Network Projects);**
- **Iniciativa pro projektové dluhopisy Evropa 2020 (PBI – The Europe 2020 Project Bond Initiative);**
- **a Evropský fond strategických investic (EFSI - European Fund for Strategic Investments, označovaný také jako tzv. Junckerův plán).**

Dodavatel důsledně analyzoval uvedené nadnárodní finanční nástroje a dospěl k závěru, že pro OP Doprava je vhodné postupovat přípravou vlastních nástrojů na národní úrovni, kdy s uvedenými nástroji je možné navázat komplementární a synergické vazby (k vazbám blíže kapitola 5.3 této zprávy). Mezi hlavní důvody nevhodnosti postupovat cestou nadnárodních nástrojů lze jmenovat především následující:

- neexistuje přesný překryv definovaných specifických cílů OP Doprava a oblastí podpory nadnárodních nástrojů, tedy podpora by mohla být poskytována pouze omezenému výseku relevantních projektů;
- nadnárodní nástroje sice reflektují dlouhodobě oszkoušenou praxi, aplikovanou na řadě projektů, nicméně dle závěru analytické fáze předběžného posouzení vykazují podmínky a rysy, které zcela nevyhovují specifickým českého prostředí;
- dle závěrů předběžného posouzení je nejvhodnější formou podpory realizace projektů silniční a železniční infrastruktury kombinace zdrojů ESIF v rámci PPP, kdy ani jeden z výše uvedených nástrojů nenabízí vhodnou platformu/formu podpory, která by umožnila uvedení návrhu v praxi v ČR.

Na základě zhodnocení zahraničních zkušeností, zkušeností v ČR s obdobnými produkty, dle výsledků dotazníkového šetření, komunikace s vybranými stakeholders a zástupci odborné veřejnosti dodavatel navrhuje využít specificky navržené nástroje formátu „tailor made“ na národní úrovni.

5.1.2 Posouzení IFN zřízeného na celostátní, regionální, nadnárodní nebo přeshraniční úrovni

Na základě závěrů předchozí kapitoly pokračuje dodavatel v logické lince posuzování možnosti zřízení IFN na národní úrovni. V případě, že dojde k implementaci IFN zřízených na celostátní, regionální, nadnárodní nebo přeshraniční úrovni, má ŘO v zásadě 3 možnosti:

- **Ad a) – Investovat do kapitálu stávajících nebo nově vytvořených právnických osob,** jež se věnují provádění finančních nástrojů v souladu s cíli jednotlivých fondů ESIF a jež se ujmou prováděcích úkolů;
- **Ad b) – Svěření prováděcích úkolů jinému subjektu:**
 - i. Skupině EIB (EIB, EIF, případně jiná dceřiná společnost EIB);
 - ii. **Mezinárodním finančním institucím,** jejichž akcionářem je členský stát, nebo **finančním institucím se sídlem v členském státě,** jejichž úkolem je dosahovat veřejného zájmu pod kontrolou orgánu veřejné správy;
 - iii. **Veřejnoprávnímu nebo soukromoprávnímu subjektu;**
- **Ad c) – Realizace prováděcích úkolů přímo ŘO -** v případě finančních nástrojů, které jsou tvořeny pouze půjčkami nebo zárukami, se může ŘO ujmout prováděcích úkolů.

V případě možnosti a) ŘO pověřuje jiný subjekt k implementaci IFN na základě dohody o financování. Tento subjekt tak realizuje investiční strategie, provádí reporting, správu svěřených prostředků a komplexní „governance“ finančního nástroje. Vzhledem ke skutečnosti, že neexistuje žádný subjekt výhradně dedikovaný sledovaným úkolům a v reflexi toho, že se dle jednání s relevantními zástupci odborné veřejnosti nerýsuje zájem

pro tento účel takovou zvláštní entitu budovat, nemá jakýkoliv význam dále analyzovat a hodnotit tuto variantu. Důležité je také doplnit, že se krok plného převedení veřejných prostředků operačního programu na soukromoprávní entitu v programovém období 2007 – 2013 v dílci MPO setkal s velmi negativním ohlasem veřejného mínění, proto není zájem tímto směrem postupovat v novém období 2014 – 2020.

V případě možnosti c) realizuje ŘO prováděcí úkoly přímo. V tomto případě nedochází k uzavření dohody o financování, nýbrž implementace IFN probíhá **na základě tzv. strategických dokumentů**, jejichž obsah je vymezen v rámci přílohy č. 4 Obecného nařízení. Tato varianta je v zásadě možná, nicméně nelze ji doporučit, a to z několika klíčových důvodů:

- Uvedené uspořádání neumožňuje využití jiných finančních nástrojů, než úvěrových a záručních – s ohledem na skutečnost, že dodavatel navrhuje využívat kapitálových nástrojů (viz kapitola investiční strategie), je uvedený model implementace vyloučen, resp. bylo by nutné uchýlit se pouze k podpoře na bázi úvěrů a záruk.
- Organizační složka státu nesmí poskytovat úvěry jiným subjektům, proto by ŘO musel postupovat dle zákona o kolektivním investování a vybudovat samostatný SICAV nebo delegovat činnosti na jiný (podřízený) subjekt, což však eliminuje výhodu „ŘO spravuje sám“, resp. výhodu využití existujících veřejných institucí;
- Požadavkem Komise obvykle je, aby byly IFN implementovány prostřednictvím standardních finančních institucí, což OSS nejsou;
- Je požadavkem Komise, aby byly IFN evidovány odděleně a v souladu s veškerými specifickými požadavky na audit, administrativu, řízení, tedy aby tyto IFN byly řízeny dle standardních postupů „corporate governance“. OSS takové řízení a správu v naprosté většině případů neumožňují;
- V okamžiku, kdy by docházelo ke splácení jistiny a úroků poskytnutých úvěrů zpět přímo řídicímu orgánu, tyto by se staly příjmem ministerstva, tedy státního rozpočtu, tedy došlo by k porušení nařízení o využití revolvingem získaných prostředků dle znění článku 44 Obecného nařízení. Tento problém by bylo možné řešit vyčleněním prostředků do nově zřízeného nástupnického fondu, avšak tento postup by prakticky eliminoval výhodu nebudování nových struktur a vyčleňování práv a povinností mimo řídicí orgán, která je jinak hlavní devizou řízení finančního nástroje skrze ŘO.

S ohledem na výše uvedené je nejvhodnější formou implementačního uspořádání využití čl. 38 (4) (b) Obecného nařízení. Další posuzování vhodnosti a návrhy implementačního uspořádání jsou v následujících kapitolách zpracovány v souladu s touto logickou linkou.

5.1.3 Posouzení vhodnosti zapojení subjektů dle čl. 38 (4) (b) Obecného nařízení

Subjekty implementující finanční nástroje mohou být mezinárodní finanční instituce a finanční instituce se sídlem v členském státě, skupina EIB, veřejnoprávní a soukromoprávní subjekty. Obecné nařízení současně definuje požadavek na „soulad se zásadami řádného finančního řízení“, což je možné interpretovat jako implementaci finančních nástrojů v souladu s tržními zvyklostmi a standardy.

Jednotlivá nařízení EK specificky nedefinují požadavky na právní subjektivitu subjektů implementujících finanční nástroje, nicméně požadavkem je, aby finanční nástroje byly zřízeny buďto jako nezávislé právní subjekty spravované akcionáři nebo na základě dohod o spolufinancování, nebo jako samostatné finanční a účetní jednotky v rámci finančních institucí. Zvolená struktura navíc musí být v souladu se zákonem o veřejných zakázkách, veřejnou podporou a další navazující unijní a národní legislativou.

IFN mohou být implementovány prostřednictvím dvoustupňové (počítá se zapojením Fondu fondů) nebo jednostupňové struktury (počítá pouze s úrovní finančního nástroje), míra centralizace se může pohybovat od zcela centralizovaného systému, v rámci něhož využívají jednotlivé ŘO stejnou implementační strukturu po zcela decentralizovaný systém, kde každý ŘO implementuje FN samostatně.

Výběr subjektů musí být v souladu s národní a unijní legislativou, zejména pak ZVZ a obdobnými zákony.

Před tím, než dojde k výběru subjektu implementujícího finanční nástroje dle čl. 38 (4) (a) a čl. 38(4) (b), musí se ŘO ujistit, že tyto subjekty splňují následující předpoklady:

- a) Oprávnění implementovat finanční nástroje v souladu s národní a unijní legislativou;
- b) Finanční a ekonomická životaschopnost;
- c) Adekvátní kapacita pro implementaci finančního nástroje včetně organizační struktury a systém správy a řízení;

- d) Existence efektivního interního kontrolního systému;
- e) Použití účetního systému poskytujícího věrné, komplexní a přesné informace;
- f) Souhlas k auditu auditními orgány členského státu, Komise a Evropského auditního dvora.

Při výběru subjektu implementujícího finanční nástroje musí ŘO respektovat charakter finančního nástroje, zkušenosti tohoto subjektu s implementací obdobných finančních nástrojů, znalosti a zkušenosti navrhovaného expertního týmu a provozní a finanční kapacity tohoto subjektu. Výběr subjektu musí být otevřený a transparentní a nesmí zadat žádnou pochybnost ohledně vhodnosti a oprávněnosti výběru.

Minimálně následující kritéria by měla být použita pro výběr subjektu:

- a) Robustnost, vhodnost a reálnost metodologie výběru finančních zprostředkovatelů/konečných příjemců;
- b) Management fees, jejich reálnost a oprávněnost;
- c) Podmínky a pravidla pro poskytnutí pomoci konečným příjemcům;
- d) Schopnost zajistit dodatečné prostředky (spolufinancování) nad rámec příspěvku z operačních programů;
- e) Schopnost zajistit dodatečnou aktivitu (ve smyslu objemu investic a úvěrů) ve srovnání se stávajícím stavem;
- f) V případě, že tento subjekt implementující finanční nástroje hodlá spolufinancovat jednotlivé projekty vlastními prostředky nebo bude sdílet jejich rizika, musí demonstrovat přijatá opatření pro odstranění konfliktu zájmu.

Na základě výše uvedených požadavků obecného nařízení a souvisejících metodik dodavatel provedl posouzení následujících vybraných relevantních subjektů:

- **Evropská investiční banka (myšleno jako skupina EIB, tedy včetně EIF);**
- **Českomoravská záruční a rozvojová banka;**
- **Státní fond dopravní infrastruktury.**

5.1.3.1 Posouzení možnosti zapojení EIB

Evropská investiční banka obvykle nevystupuje na úrovni finančních nástrojů, tj. typicky v roli správce finančního nástroje (Fondu), nicméně tato možnost je reálně dostupná. Problematické se pro tuto skutečnost jeví především to, že EIB dostala ze strany Evropské komise zadány prioritní úkoly, spojené s řešením tzv. Junckerova balíčku a s řešením řízení struktur Fondu fondů k finančním nástrojům v rámci jednotlivých států. Jakkoliv tedy je možné uvažovat o využití EIB v rámci úrovně finančních nástrojů (resp. jednotlivých operačních programů), takový postup naráží na kapacity a priority banky samotné. Neméně podstatné je uvést, že je velmi složitým a těžkopádným řešením kalkulace se systémem, kdy na národní „střešní“ úrovni jsou zřízeny struktury Fondu fondů za využití místních institucí (pravděpodobně ČMZRB), které následně komunikují s EIB na úrovni operačního programu jako správce konkrétního finančního nástroje. Opět – tato varianta je technicky proveditelná, nicméně je v důsledku velmi komplikovaná a problematická, a to především ve vztahu uplatňování různých právních předpisů (české na úrovni Fondu fondů, evropské na úrovni fondu OP Doprava), apod.

Výhodou zapojení EIB by tedy **mohlo být rychlejší spuštění čerpání finančních nástrojů** (postup dle standardizovaných procedur, v minulosti vyzkoušených; možnost přímého udělení kontraktu EIB, tudíž tento výběr nepodléhá pravidlům a požadavkům veřejného výběrového řízení), dosažení **vyšší kredibility celého systému** (EIB by měla být zárukou evropské kvality řešení), **využití potenciálu přenosu unikátního know-how** a v neposlední řadě **možnost nastavení jednoduchých administrativních postupů.**

Na druhou stranu, mezi hlavními nevýhodami a riziky lze jmenovat, že systém se zapojením EIB v důsledku **znamená pro řídicí orgán komplikovanější a dražší řešení** (než využití subjektů lokálního charakteru), volba EIB znamená pro ŘO nevýhodu v podobě **povinnosti převzít vlastní standardizované podmínky spolupráce od EIB**, riziko **nedostatečných kapacit EIB se řízení fondu OP Doprava věnovat** s ohledem na další povinnosti banky, **problematickost řešení kombinovaného řešení evropsko-národních struktur** (Fond fondů národní, fond na úrovni operačního programu evropský), v neposlední řadě je **nevýhodou vyšší finanční náročnost** (EIB obvykle vyžaduje za své služby maximální sazby management fee). V neposlední řadě je třeba zmínit, že EIB by na správu nástroje pravděpodobně využila lokálního (poradenského) subjektu (pomocného administrátora), kterého by musela poptat a soutěžit, což by mj. mohlo prodloužit proces příprav.

S ohledem na přípravu implementačních struktur OP Doprava na úrovni finančního nástroje dodavatel konstatuje, že zapojení EIB/EIF není vhodné.

5.1.3.2 Posouzení možnosti zapojení ČMZRB

Na úrovni Vlády ČR je od začátku roku 2015 projednávána možnost využití Českomoravské záruční a rozvojové banky v roli Fondu fondů, nicméně dle dosavadního vývoje meziresortních jednání lze považovat uvedený postup buď za méně pravděpodobný, nebo za časově velmi vzdálený. **Pokud bude podpořena varianta banky jako Fondu fondů, nebude vhodné zapojení ČMZRB i na úrovni samostatných finančních nástrojů.** V případě, kdy by ČMZRB nebyla Fondem fondů, je možné uvažovat o roli správce budovaného finančního nástroje OP Doprava.

Výhodou využití ČMZRB v OP Doprava je jistě možné pozorovat v možném využití zkušeností, kdy banka již v minulosti vystupovala v pozici správce nástroje ve vztahu k dluhovým a garančním nástrojům (např. JESSICA pro ROP Moravskoslezsko, nástroje spravované pro OPPI), přičemž disponuje bohatými zkušenostmi s jejich realizací. **Zapojení ČMZRB je nicméně komplikované s ohledem na skutečnost, že akcionáři jsou současně Ministerstvo financí, Ministerstvo pro místní rozvoj a Ministerstvo průmyslu a obchodu** – za první v řídicích strukturách nefiguruje Ministerstvo dopravy, za druhé i kdyby bylo do akcionářských struktur doplněno, dohoda na využití prostředků, nastavení investiční strategie či rozhodování o využití vrácených prostředků, apod. by bylo komplikovaným kompromisem zmíněných akcionářů.

Další z důležitých skutečností je, že MPO plánuje široké zapojení ČMZRB pro správu finančních nástrojů, které budou pravděpodobně zřízeny v rámci OP PIK. Tato skutečnost je na jednu stranu omezením, kdy již tato sada úkolů může znamenat vyčerpání dostupných kapacit odborných pracovníků banky, na druhou stranu je výhodou „násobení“ zkušeností a možnosti využití vyšší odbornosti v oblasti.

Jedním z podstatných omezení zvažování ČMZRB jako vhodné instituce spravující prostředky OP Doprava pro finanční nástroje je skutečnost, že ČMZRB je dle současného legislativního vymezení oprávněna podporovat pouze malé a střední podniky, což není v souladu s vymezením způsobilých konečných příjemců v rámci OP Doprava (koncesionáři budou velmi pravděpodobně velké podniky, stejně tak investoři v případě překladišť kombinované dopravy). Navíc nelze předjímat, zda v budoucnu nedojde k rozšíření zapojení finančních nástrojů i v rámci dalších specifických cílů (např. oblast veřejné dopravy), která by dále znamenala problém, co se konečných příjemců týče.

V neposlední řadě je velmi problematické rozhodnout ve prospěch využití ČMZRB z důvodu, že banka dle současného znění zákona č. 47/2002 Sb. o podpoře malého a středního podnikání neumožňuje poskytování produktů kapitálového charakteru. ČMZRB může poskytovat pouze finanční příspěvky, záruky a úvěry.

5.1.3.3 Posouzení možnosti zapojení SFDI

Státní fond dopravní infrastruktury v současnosti neposkytuje podporu formou finančních nástrojů, nicméně je subjektem s obsáhlými zkušenostmi s financováním dopravní infrastruktury z evropských i národních zdrojů, mj. díky roli zprostředkujícího subjektu v rámci OP Doprava v období 2007 – 2013 i 2014 -2020. SFDI díky uvedené roli má podstatnou výhodu ve skutečnosti, že může být bodem, kde se kombinují prostředky poskytnuté dotačně a zvýhodněným úvěrem (případ SC 1.3).

Jako výhodu SFDI lze dále jmenovat i relativně vhodné znění zákona o SFDI,²⁶ který umožňuje široké pole působnosti, co se případného nakládání s nástroji úvěrové a záruční povahy týče, v rámci právě projednávané novelizace se rýsuje i možnost spravovat případné nástroje povahy kapitálové. Neméně podstatná výhoda je možnost dluhopisového financování, které by mohlo v případě fungujícího finančního nástroje být výhledově zapojeno.

²⁶ Vybrané připomínky ke znění zákona o SFDI a návrh novelizace vybraných paragrafů dodavatel specifikoval v rámci samostatného dokumentu, viz příloha č. 4 této zprávy.

Dle názoru dodavatele se jeví možnost využití SFDI jako nejvhodnější varianta pro delegaci role správce finančních nástrojů v rámci OP Doprava 2014 – 2020.

5.1.3.4 Posouzení možnosti zapojení soukromých subjektů

Analýza potenciálu využití veřejných subjektů prokázala možnost využití ČMZRB (jak garanční, tak dluhové nástroje), **nebo SFDI** (jak garanční, tak dluhové i kapitálové nástroje). Jelikož tyto subjekty mají vhodné příbuzné zkušenosti a současně s ohledem na maximalizaci využití kapacit je vhodné jeden z uvedených subjektů zapojit do realizace připravovaných finančních nástrojů. **Zapojení soukromých subjektů** (zejména bank) **do dluhových a garančních nástrojů je tak určitým způsobem limitováno**, rozhodně však ne vyloučeno, realizace kapitálových nástrojů ze strany soukromého sektoru by musela být realizována nově zřízeným subjektem.

Soukromé subjekty (banky) mohou do realizace dluhových a garančních nástrojů přinést mnoho pozitiv, počínaje širokým pokrytím území ČR prostřednictvím svých poboček (což umožní využití IFN pro široký okruh příjemců), až po specifické know-how soukromých subjektů. **Využití soukromých subjektů je vhodné v roli spolufinancujících subjektů, není žádoucí na úrovni správců finančního nástroje v okamžiku, kdy jsou státu k dispozici vhodné veřejné instituce, které tuto roli mohou zastat.** Využití soukromých subjektů v roli správce fondu je vhodné zvážit v případě, že budou zřízeny kapitálové fondy.

5.1.4 Rámcové schéma navrhovaného FN a posouzení jeho začlenění do národního fondu Fondů

Národní „Fond fondů“ je jedním z klíčových subjektů implementační struktury IFN a v případě jeho ustanovení bude odpovědný, kromě jiného, za zřizování/investování do jednotlivých fondů. Ačkoli usnesení vlády č. 85/2015 vzalo na vědomí materiál Ministerstva financí popisující výhody Fondu fondů, stále chybí řada informací, jak bude střešní struktura vybudována a propojena s jednotlivými operačními programy.

Pokud vznikne materiálem navrhovaný Fond fondů, tak bude spravovat a řídit prostředky MD, případně i jiných ŘO, které budou alokovány do jednotlivých finančních nástrojů. Objem těchto prostředků se bude v závislosti od míry využití IFN a zapojení dalších ŘO pohybovat od několika miliard až po desítky miliard korun. Z politického hlediska je tak vhodné, aby jak fond fondů (implementační subjekt), tak správce (subjekt zajišťující správu a řízení fondu) byly veřejnoprávními společnostmi pod veřejnou správou, vlastnictvím a kontrolou. Zapojení soukromých subjektů v rámci ČR na úrovni fondu fondů je tak dle názoru dodavatele v podstatě vyloučeno.

Vzhledem k tomu, že současné směřování úvah na národní úrovni počítá se zapojením Fondu fondů, navrhovaná implementační struktura tedy počítá s cílovým zapojením FN do takovéto struktury. Navrhované podoba finančního nástroje ale nemusí na svoji implementaci čekat až na ukončení přípravných prací na národní úrovni. V této souvislosti (možným prodlením implementace fondu fondů na národní úrovni, zejména v případě nutnosti legislativních změn) lze variantně postupovat způsobem, že ŘO vytvoří implementační strukturu na úrovni finančního nástroje (ve schématech níže úroveň finančních nástrojů) již před ustavením samotného fondu fondů, a po jeho vzniku budou následně napojeny na fond fondů. Takováto souslednost kroků by vedla k eliminaci rizika prodlžení zahájení realizace finančních nástrojů (řídící orgány jsou schopné implementovat IFN a vyhlášovat výzvy již před zřízením Fondu fondů), nicméně může být spojená s řadou rizik procesního charakteru. Proveditelnost tohoto řešení je proto nezbytné potvrdit ze strany Evropské komise

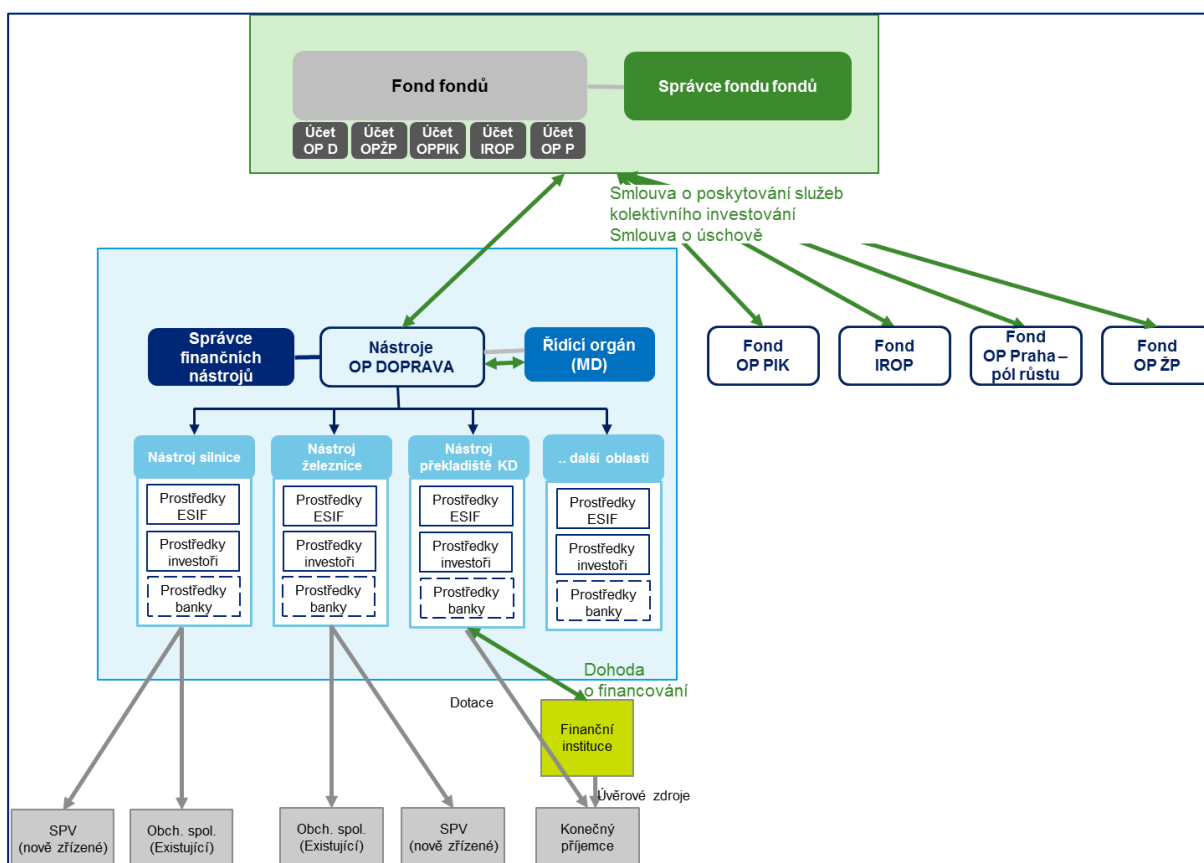
Možnost zahájení čerpání bez fondu fondů s tím, že se zřízený fond OP Doprava následně na vrcholové struktury napojí, je v zásadě umožněna, resp. není v žádné z regulací výslovně zakázána. Dodavatel problematiku konzultoval s EIF a zahraničními kolegy, neformálně i na DG REGIO. Předběžným závěrem je, že tento postup je možný.

Alternativně může v roli správce fondu fondů, případně jeho zakladatele (spolu s ČMZRB nebo samostatně) na národní úrovni vystupovat EIB. Vhodným řešením se jeví tzv. přechodný model, v rámci kterého implementace zpočátku probíhá s využitím EIB, následně po určitém čase dojde k převodu na národní struktury. Toto řešení eliminuje riziko prodlžení spojené s nastavováním implementačních struktur na národní úrovni bez

předchozí zkušenosti a přináší know-how nezbytné pro správné a řádné řízení a implementaci IFN z EIB na národní struktury.

Příkladem přechodného modelu je využití finančního nástroje JEREMIE na Slovensku pomocí SZRF, zřízeného jako holdingový fond, jehož společníky jsou SZRB a EIF. Dalším příkladem přechodného modelu je finanční nástroj JESSICA v rámci ROP Moravskoslezsko. Aktuální vývoj situace v oblasti přípravy řešení národní úrovně ale k zapojení EIB nesměruje, otázkou je i doba implementace samotného národního řešení zastřešující úrovně.

Dodavatel dále prezentuje rámcové schéma implementačního uspořádání, které počítá se vznikem samostatných fondů u všech operačních programů realizujících finanční nástroje – v současné době lze tak předpokládat existenci Fondu OP Doprava (MD), IROP (MMR), Fondu OPPIK (MPO), Fondu OPŽP (MŽP) a možná i Fondu Praha – Pól růstu (MHMP). V rámci každého fondu vzniknou vlastní Implementační struktury, jak jsou rámcově zobrazeny na následujícím schématu, s důrazem na vlastní uspořádání v OP Doprava.



Obrázek 27: Rámcové schéma implementace finančních nástrojů – samostatné fondy jednotlivých op. programů

5.1.5 Kroky nezbytné k zavedení finančního nástroje

Následující kapitola obsahuje rámcový variantní popis souslednosti kroků, které musí být provedeny v souvislosti s implementací IFN. Tyto kroky jsou nejen v kompetenci ŘO OP Doprava, nýbrž je nutné postupovat v koordinaci s MF, MMR NOK a dalšími řídicími orgány.

1. MF vytvoří Fond Fondů a vybere subjekt k plnění role správce tohoto fondu/případně bude výkonem role zakladatele a správce fondu fondů pověřena EIB.
2. Na základě dohody o financování přidělí řídicí orgány skrze MF prostředky dedikované na finanční nástroje do fondu fondů (lze stanovit minimální výši objemu alokace, kterou musí řídicí orgány realizovat prostřednictvím finančních nástrojů). Alternativně je možné pouze delegování zajišťování určitých služeb na správce fondu fondů a uzavření dohody o financování přímo se správcem fondu na úrovni finančního nástroje.
3. Fond fondů/případně jednotlivé ŘO zřídí fond na úrovni operačního programu (varianta s novou institucí) nebo přímo pověří vhodný subjekt k výkonu vybraných povinností správce finančního nástroje. Zřízení fondu zahrnuje založení společnosti (právní forma: akciová společnost

s proměnlivým základním kapitálem) a složení zakladatelského vkladu, zpracování statutu fondu, jehož součástí je investiční strategie, jmenování členů investiční rady/dozorčího výboru. Členství v investiční radě lze stanovit na základě funkcí, musí odpovídat legislativním požadavkům. Po zajištění veškerých zákonných požadavků je fond zapsán ČNB, čímž účinně vzniká. Delegování pravomocí existujícímu subjektu kopíruje postup pospaný v rámci vybraných článků implementačního nařízení č. 480/2014.

4. Správce fondu zajistí veškeré úkony potřebné pro možnost spuštění čerpání, jedná se zejména o nastavení procesů dle požadavků nařízení, včetně zajištění personálních kapacit a technické podpory, vytvoření řídicí dokumentace.
5. Správce FF/ŘO OP Doprava uzavře dohodu o financování s Fondem OP Doprava, na jejíž základě převede tranši alokace FN z evropských prostředků a národního spolufinancování na principu ex-ante financování. Prostředky v rámci jednotlivých prioritních os/specifických cílů/opatření jsou dále spravovány na úrovni podfondů.
6. Správce fondu OP Doprava za souhlasu ŘO v případě potřeby uzavře dohodu o financování s finančním zprostředkovatelem, která určuje činnosti vykonávané finančním zprostředkovatelem a způsob převodu a správy prostředků. Dodavatel doporučuje v případě specifického nástroje v SC 1.3 postupovat otevřenou rámcovou spoluprací s více vhodnými finančními zprostředkovateli současně, která zabezpečí vyšší míru dostupnosti nabídky finančního nástroje v území.²⁷
7. Správce fondu, případně smluvně určený subjekt (finanční zprostředkovatel, administrátor) vyhlásí výzvu na realizaci finančního nástroje. Koneční uživatelé předkládají žádosti o podporu na základě Pravidel pro žadatele a příjemce. Žádosti jsou předkládány subjektu určenému v pravidlech. Subjektem přijímajícím žádosti může být správce fondu/finanční zprostředkovatel/administrátor. Rozdělení činností je stanoveno ve smlouvách mezi správcem fondu, administrátorem a finančním zprostředkovatelem. Vyhodnocování žádostí provádí správce fondu, případně subjekt, na niž smluvně tuto činnost správce delegoval (finanční zprostředkovatel, administrátor).
8. Schválení projektů k realizaci provádí investiční rada fondu, případně investiční rada podfondu, v níž jsou zastoupeni zástupci řídicího orgánu a dalších zapojených subjektů.

5.1.6 Popis rolí v rámci implementace IFN

Následující kapitola obsahuje definici rolí v rámci implementační struktury, vhodné subjekty pro zapojení na jednotlivých úrovních a včetně základního popisu a vymezení zajišťovaných činností.

Řídicí orgán

Řídicí orgán zajišťuje ve vztahu k finančním nástrojům zejména následující činnosti:

- Připravuje a realizuje udělení zdrojů na FF (resp. Fondu), případně jiný smluvní vztah, zajišťuje vydání RoPD a případné změny;
- Připravuje investiční strategii ve spolupráci se správcem FF a správci fondů;
- Připravuje řídicí dokumentaci;
- Odpovídá za kontrolu realizace IFN;

²⁷ Navrhovaný koncept rámcové spolupráce s více bankovními domy zároveň je v minulosti ozkoušeným modelem využití úvěrových finančních nástrojů ve Velké Británii. Pokud jsou nastaveny základní podmínky, které v případě splnění otevřeně umožní spolupráci všech bank na poskytování zvýhodněných úvěrů za identických podmínek, pak není povinné řídit se zákonem o veřejných zakázkách. Analogicky funguje i fungování podpory formou stavebního spoření, kdy stát přidává příspěvky přímo fyzickým osobám, ale přes účty stavebních spořitelů (byť jsou na tuto formu podpory speciální předpisy).

Dodavatel doporučuje dále záležitost konzultovat s Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže, který se v minulosti již zabýval obdobnými případy, založenými na princip neomezeného zapojení třetích osob při splnění předem stanovených podmínek – určitá nastavení spolupráce, kdy předmětem plnění vůči řídicímu orgánu ze strany bank jsou služby, které budou následně hrazeny jiným subjektem na základě výhradního práva pro jednoho nebo více poskytovatelů služeb, existuje riziko, že taková situace bude posouzena jako koncese.

Důležité je doplnit, že uvedená oblast spadá do oblasti řešení novelizace zákona o veřejných zakázkách, kdy podle současné podoby návrhu tohoto zákona je pro tyto situace připravena výjimka ze zákona, tzn. na úvěrové smlouvě nemusí předcházet zadávací řízení podle ZVZ. Zákon by měl být účinný k 1. dubnu 2016.

- Zajišťuje rozpočtování prostředků na realizaci FN ve své kapitole;
- Provádí kontrolu plnění smluvních podmínek – vůči zřízenému fondu a jeho správci;
- Nese konečnou odpovědnost za správu prostředků;
- Zodpovídá za celkové řízení a kontrolu operací při realizaci FN;
- Provádí kontrolu na místě u příjemce (Fond fondů nebo Investiční nástroj) na vybraném vzorku operací, řeší nesrovnalosti a v případě zjištění nesrovnalostí očistí o zjištěné nesrovnalosti.

Úroveň fond fondů

Správce fondu fondů plní svoje role na základě zákonného ustanovení, na základě dohody o financování (jejíž součástí je investiční strategie) a na základě rozhodnutí o poskytnutí dotace/jiném ujednání o převedení prostředků operačních programů. Správce fondu fondů může se souhlasem řídicích orgánů uzavírat dohody o financování s dalšími subjekty implementační struktury, zejména se správci finančních nástrojů a finančními zprostředkovateli. S cílem zachování možnosti řízení prostředků v kompetenci ŘO mohou řídicí orgány uzavřít s Fondem fondů smlouvy alternativní k dohodě o financování, na jejichž základě by se Fond fondů zavázal ke správě a nakládání se svěřenými prostředky a k zajišťování služeb kolektivního investování, prostředky by nicméně zůstali ve vlastnictví ŘO. Výše uvedený alternativní návrh ale musí být před realizací schválen ze strany MF a EK, resp. musí mu předcházet změna související legislativy.

Fond fondů, resp. jeho správce, zajišťuje ve vztahu k finančním nástrojům zejména následující činnosti:

- Zpracovává řídicí a kontrolní systém (předloží ŘO ke schválení) – zejména následující: Organizační struktura FN, začlenění FF v rámci správce, pravomoci, funkce a úkoly subjektů podílejících se na realizaci FN, popis účetního systému FF, popis informačního systému FF, vnitřní kontrolní systém FF, organizační struktura Fondů, systém výběru projektů, kontrolní systém vůči Fondům a konečným uživatelům);
- Připravuje pravidla pro fungování fondů a kritéria, kterými se fond řídí při výběru projektů;
- Realizuje investiční strategii dohodnutou s ŘO, prostřednictvím investování do Fondu/podfondu/FN;
- V součinnosti s ŘO zajišťuje VŘ na správce Fondu;
- Zajišťuje finanční toky mezi ŘO a FN;
- Posuzuje a odsouhlasuje investiční strategii fondů a podfondů a obchodní plány finančních zprostředkovatelů;
- Průběžně kontroluje realizaci investičního (obchodního) plánu a o plnění informuje Řídicí orgán;
- Vyhodnocuje úspěšnost realizovaných projektů;
- Plní povinnosti příjemce (předkládání monitorovacích zpráv atd.)
- Nese odpovědnost za nastavení řídicích a kontrolních systémů a za vedení oddělené účetní evidence;
- Provádí kontrolu výkonu činností fondů;
- Nese odpovědnost za správu poskytnutých prostředků;
- Zajišťuje smluvní vztahy s realizátory projektů;
- Nese zodpovědnost za dodržení podmínek realizace projektů;
- Nese zodpovědnost za vrácení investovaných prostředků zpět na úroveň FF;
- Nese zodpovědnost za vymáhání nesplacených úvěrů a o jejich výši informovat prostřednictvím FF řídicí orgán;
- Zpracovává pravidelné zprávy o stavu realizace FN pro FF;
- Asistuje ŘO při procesech vykazování a notifikacích veřejných podpor;
- Uschovává veškeré dokumenty související s realizací FN;
- Zajišťuje informování a propagaci;
- Předkládá ŘO Zprávu o realizaci FN/fondu fondů;
- Zpracovává žádost o ex-ante platbu ke schválení souhrnné žádosti;
- Uzavírá dohody o financování a rozhodnutí o poskytnutí dotace s Fondy/FN.

Výše uvedené role jsou zčásti společné i pro úroveň finančního nástroje. V případě, že nebude zřízen fond fondů, bude muset správce fondu na úrovni finančního nástroje převzít i tyto role. Není tak úplně možné striktně oddělit role vlastní pouze správci fondu fondů nebo naopak správci finančního nástroje a role uvedené v dalším textu se mohou opakovat.

Úroveň finančního nástroje (role správce fondu a zprostředkovatele/ů)

- Realizuje investiční strategii nebo politiku včetně prováděcích ustanovení definovaných v dohodě o financování;
- Vyhodnocuje způsobilost projektů (předložených žadateli) ve smyslu způsobilosti poskytované podpory OP Doprava
- Provádí ekonomické vyhodnocení předložených projektů (vyhodnocuje bonitu žadatelů, smysluplnost projektů atd.) V případě existence zprostředkovatele může být pověřen výkonem této činnosti zprostředkovatel;
- Nese odpovědnost za nastavení řídicích a kontrolních systémů a za vedení oddělené účetní evidence;
- Vyhodnocuje úspěšnost realizovaných projektů;
- Spravuje prostředky přidělené ve prospěch FN;
- Zajišťuje smluvní vztahy s realizátory projektů (v případě existence zprostředkovatele může být pověřen zprostředkovatel);
- Nese zodpovědnost za dodržení podmínek realizace projektů;
- Nese zodpovědnost za vrácení investovaných prostředků zpět na úroveň FF;
- Nese zodpovědnost za vymáhání nesplacených úvěrů (v případě existence zprostředkovatele může být pověřen zprostředkovatel)
- Zpracovává pravidelné zprávy o stavu realizace FN pro FF;
- Asistuje ŘO při procesech vykazování a notifikacích veřejných podpor,
- Zajišťuje plnění auditních požadavků včetně požadavků na dokumentaci;
- Uschovává veškeré dokumenty související s realizací FN;
- Zajišťuje informování a propagaci FN;
- Předkládá ŘO Zprávu o realizaci FN;
- Zpracovává žádost o ex-ante platbu ke schválení souhrnné žádosti;

5.1.7 Finanční toky

Finanční toky v rámci finančních nástrojů upravuje na národní úrovni Metodický pokyn finančních toků programů spolufinancovaných z Evropských strukturálních fondů, Fondu soudržnosti a Evropského námořního a rybářského fondu na programové období 2014 – 2020 a Metodické doporučení pro implementaci finančních nástrojů v programovém období 2014-2020.

Na základě uzavřené dohody o financování převede ŘO prostředky OP Doprava vyčleněné na finanční nástroje správci finančního nástroje. Správce finančního nástroje tyto prostředky buď přímo poskytuje způsobilým žadatelům (spolu s prostředky zapojených finančních zprostředkovatelů), případně využije převodu prostředků na finanční zprostředkovatele, kteří jsou kontaktním bodem pro konečného příjemce a jsou zdrojem financování na základě patřičné smlouvy.

Správce FN / Finanční zprostředkovatel zajistí konečným příjemcům podle konkrétního typu finančního nástroje další zdroje financování projektu, a to z prostředků finančního nástroje / fondu fondů / finančního zprostředkovatele nebo jiného spoluinvestora (soukromý zdroj). Prostředky poskytuje konečnému příjemci na základě příslušného právního aktu.

Platby na účty správců finančních nástrojů, resp. fondu fondů probíhají na bázi ex-ante plateb, které provádí ŘO v souladu s dohodou o financování.²⁸ Forma plateb konečnému příjemci je upravená smlouvou mezi příjemcem, resp. finančním zprostředkovatelem, a konečným příjemcem.

V případě kombinace více zdrojů financování v rámci jedné operace, s výjimkou kombinace jednotlivých forem finančních nástrojů, je nutné, aby byla pro každý typ podpory předložena zvláštní žádost o platbu. Nicméně toto rozlišení **nemusí probíhat již na úrovni konečného příjemce**, tj. ŘO, příp. příjemce, má povinnost zajistit, aby pro každý druh podpory byla vytvořena samostatná žádost o platbu. V každé žádosti o platbu je dále rozlišena celková výše příspěvků vyplacená danému finančnímu nástroji a zároveň celková částka vyplacená na způsobilé výdaje.

Příjemce, resp. finanční zprostředkovatel, ve smlouvě s konečným příjemcem zajistí vymahatelnost prostředků, které bude po vymození následně využívat v souladu s dohodou o financování. Za tímto účelem je oprávněn sjednávat s konečným příjemcem smluvní zajišťovací finanční instrumenty (zástavní právo, ručení třetí osoby atd.).

Zapojení soukromého či bankovního financování je možné na všech úrovních financujícího schématu, od fondu fondů po konečného příjemce podpory, s mezistupni v podobě jednotlivých fondů či podfondů. Zájem o investice do vyšších úrovní schématu bude záviset na ekonomické výkonnosti celé struktury.

5.1.8 Rizika a bariéry implementace

V oblasti návrhu investiční strategie, která by měla být jedním ze stěžejních podkladů pro budoucí nastavení soutěže na správce fondu a nastavení smluvních vztahů, musel dodavatel přistoupit k řadě zjednodušení a pracovat s definovanými předpoklady. Mezi hlavní omezení a otevřené otázky, které omezují míru detailu rozpracování této zprávy, lze zařadit především omezení a otázky obsažené v tabulce níže, případně uvedené dále v kapitole o veřejné podpoře.

²⁸ Celková výše příspěvku vyplacená v rámci finančního nástroje a zahrnutá do jednotlivé žádosti o platbu nepřesáhne 25 % celkové výše prostředků určených na daný finanční nástroj; následující žádost o platbu je možné předložit pouze v případě, že bylo vynaloženo jako způsobilé výdaje ve smyslu čl. 42 odst. 1 písm. a), b) a d) Obecného nařízení minimálně 60 % (v případě druhé žádosti o platbu) nebo 85 % (v případě třetí a další žádosti o platbu) částky zahrnuté do předchozí žádosti. Každá žádost o průběžnou platbu obsahuje údaj o celkové výši prostředků vyplacených (v případě záruk krytých smlouvami o poskytnutí záruky s konečnými příjemci) v rámci daného finančního nástroje a údaj o výši celkových způsobilých výdajů.

Č	Problém/omezení/riziko/ otevřená otázka	Popis a dopady na návrh nástroje a návrh implementační struktury	Návrh nápravných opatření
1	Nevyjasněný přístup ČR ke „střeše implementační struktury“	<p>Nevyjasněný přístup České republiky k (de)centralizaci řízení správy finančních nástrojů znemožňuje činit závazná doporučení ohledně vhodné podoby implementační struktury pro OP Doprava.</p> <p>Nedořešená problematika možnosti poskytování prostředků mezi jednotlivými subjekty implementační struktury s ohledem na omezení zákona č. 218/2000 Sb.</p>	<p>Bezodkladné přijetí rozhodnutí ohledně střešní struktury finančních nástrojů na národní úrovni. Opatření v kompetenci Ministerstva financí. Riziko poníženo usnesením vlády č. 85/2015, nicméně stále chybí řada informací, jak bude střešní struktura vybudována a propojena s jednotlivými operačními programy. Dodavatel navrhuje úzce spolupracovat s pracovní skupinou, která bude řešení střešní struktury pod hlavičkou Ministerstva financí připravovat.</p> <p>Novelizace zákona č. 218/2000 Sb.</p>
2	Nejasnosti metodického setu MMR-NOK i EGESIF	<p>Metodické doporučení MMR-NOK a vydané či plánované Gudiance note EGESIF upravující implementaci finančních nástrojů v programovém období 2014-2020 vyjasňují řadu oblastí, nicméně nezodpovídají další spojitě problematiku. Příkladem takových míst je absence rozpracování pravidel pro návrh řešení zpětného toku finančních prostředků mezi příjemcem, finančním zprostředkovatelem, fondem fondů a řídicím orgánem; nízká míra detailu k možnostem specifického nastavení tailor-made nástrojů, aniž by byla nutná notifikační povinnost, apod.</p>	<p>Zpracovatel doporučuje řídicímu orgánu konzultovat uvedené oblasti jako i závěry ex-ante analýzy (dle požadavků metodiky) s MMR-NOK a PCO. V případě nevyjasnění některých otázek na národní úrovni doporučuje Zpracovatel formulovat a předložit dotazy přímo Evropské komisi.</p> <p>Dodavatel doporučuje detailně sledovat vydávané metodické materiály Gudiance note EGESIF.</p>
3	Možný významný pokles absorpční kapacity v důsledku nezvládnuté informační kampaně	<p>Z důvodu obavy žadatelů z nového a neznámého způsobu financování v kombinaci s možným zvýhodněním v porovnání s čistě dotačním financováním existuje riziko poklesu absorpční kapacity.</p>	<p>Efekt snížení poptávky po podpoře může ŘO úspěšně limitovat realizací systematické osvěty a cílené informační kampaně cílené na dotčené potenciální žadatele. Pozitivní dopad PR aktivit lze posílit koordinací činností napříč řídicími orgány plánujícími realizaci FN za současné intenzivní podpory ze strany MMR-NOK. Realizaci informační kampaně je nutno řešit v dostatečném – minimálně půlročním – předstihu před spuštěním výzev formou finančních nástrojů.</p> <p>Možnosti řešení v případě nezájmu konečných žadatelů a vzniku rizika nevyčerpání alokace doporučuje Zpracovatel konzultovat s MMR-NOK, případně se zástupci EK.</p>

Č	Problém/omezení/riziko/ otevřená otázka	Popis a dopady na návrh nástroje a návrh implementační struktury	Návrh nápravných opatření
4	Riziko chybovosti na straně subjektů implementujících finanční nástroje	Obdobně jako v případě žadatelů bude poskytování finančních nástrojů nové i pro subjekty implementační struktury (ŘO, ZS, nově zapojené implementující finanční nástroje v přípravné fázi před subjekty), i na jejich straně lze předpokládat vyšší chybovost, případně zavedením finančního nástroje. delší dobu nutnou na jednotlivé aktivity, než v případě zavedeného systému poskytování dotací.	Důsledné nastavení procesů a organizace na straně subjektů Maximální využití stávajících procesů a struktur (v případě OP Doprava vhodné konzultovat či využít SFDI), případně využití zkušeného partnera – např. EIB/EIF. Důsledné proškolení a zajištění informovanosti pracovníků subjektů implementační struktury.
5	Zabezpečení kontinuity – jasná politická deklarace MD ve prospěch finančních nástrojů	Na řídicím orgánu musí padnout jasné rozhodnutí, zda a jak budou finanční nástroje v rámci OP Doprava využívány – tento závazek musí být jednoznačný a jasný pro potenciální partnerské subjekty. Není možné předpokládat, že by potenciální koncesionáři a financující instituce budovaly nákladné struktury a expertízu na PPP, aniž by bylo zřejmé, že bude těchto nástrojů reálně využito.	Jasný závazek MD ohledně budoucího stavu využití finančních nástrojů bez zbytečného odkladu (po schválení ex-ante analýzy).
6	Vyjasnění možnosti poskytování dotace na projektovou přípravu	Není ze zveřejněných pravidel doposud zcela jasné, zda a jak je možné poskytovat dotaci na technickou přípravu s ohledem na skutečnost, že souvisejících pravidel. tímto příjemcem by musel být zákonitě správce finančního nástroje (pravděpodobně SFDI), když je konečným příjemcem jiný subjekt (koncesionář).	Konzultovat s MMR-NOK, případně přímo s EK výklad Alternativně začlenit náklady na přípravu PPP projektů do technické pomoci.
7	Řízení očekávání týkajících se přínosu a nákladů finančních nástrojů	Je možné, že řídicí orgán zakládající finanční nástroj bude muset zdůraznit význam "více práce na začátku znamená méně práce později" a pracovat s očekáváním vlastních pracovníků, zaměstnanců SFDI a dalších stakeholders. Přípravné práce, kdy je sestavován tým a vyvíjí se nastavení procesů potřebných pro finanční nástroj, se mohou v první fázi zdát jako pomalé a nákladné.	Vyžaduje pravidelnou komunikaci s politickými činiteli a klíčovými stakeholders, hlavně v první fázi přípravy nástrojů.
8	Změna rozsahu konečných příjemců jednotlivých SC	V případě implementace finančních nástrojů dle současného návrhu bude nutné v rámci SC 1.1, 2.1 a 3.1 doplnit možnost příjemců z řad v rámci SC 1.1, 2.1 a 3.1 soukromých právnických osob (podnikatelských subjektů).	Aktualizace znění programového dokumentu OP Doprava,

Tabulka 31: Přehled omezení a otevřených otázek svazující detailnost ex-ante analýz, resp. klíčových pro budoucí nastavení nástrojů

5.2 Návrh investiční strategie

Cílem této kapitoly je shrnout základní atributy spojené s nastavením finančních nástrojů navrhovaných v oblastech, ve kterých bylo potvrzeno selhání trhu a vhodnost přesunu dotačního schématu do alternativní formy financování. Pro každou oblast byl rozpracován návrh dvou nejvíce vhodných modelů finančních nástrojů s tím, že dodavatel specifikuje vlastní doporučení, který nástroj ze dvou variant v každém specifickém cíli využít, který se jeví dodavateli jako vhodnější pro řešení identifikovaných problémů. **Všechny navrhované nástroje jsou svojí povahou tzv. tailor-made, není navrhováno využití vzorových off-the-shelf nástrojů EK, a to především s ohledem na skutečnost, že OTS nástroje nebyly navrhovány pro sektor dopravy, a proto je nutné implementovat vlastní řešení.**

Investiční strategie byla zpracována pro následujících specifické cíle, resp. jim přiřazené finanční nástroje:

Specifický cíl OP Doprava	Vybraný finanční nástroj
1.1 - Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy	<ul style="list-style-type: none">• PPP – kapitálový vstup• PPP – zvýhodněný úvěr
1.3 - Vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy	<ul style="list-style-type: none">• Kapitálový vstup• Zvýhodněný úvěr s dotací
2.1 - Zlepšení přepojení center a regionů a zvýšení bezpečnosti a efektivnosti silniční dopravy prostřednictvím výstavby	<ul style="list-style-type: none">• PPP – kapitálový vstup• PPP – zvýhodněný úvěr
3.1 - Zlepšení dostupnosti regionů, zvýšení bezpečnosti a plynulosti a snížení dopadů dopravy na veřejné zdraví prostřednictvím výstavby, obnovy a zlepšení parametrů dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo síť TEN-T	<ul style="list-style-type: none">• PPP – kapitálový vstup• PPP – zvýhodněný úvěr

Tabulka 32: Shrnutí specifických cílů a jim přiřazených dvojic nejvhodnějších forem finančních nástrojů

Dodavatel strukturuje popis investiční strategie dle formy finančních nástrojů, neboť forma nástroje pro SC 1.1, 2.1 a 3.1 vykazuje většinu atributů shodnou nebo téměř shodnou. Samostatně po představení strategie pro dva PPP nástroje jsou představeny dva nástroje pro specifický cíl 1.3.

5.2.1 SC 1.1, 2.1 a 3.1 – popis výchozí situace a odůvodní volby typu nástroje a popis cílů finančního nástroje

Na základě výsledků pre-screeningového šetření a navazujících analytických prací bylo dodavatelem zhodnoceno, že investice do infrastruktury sektoru silniční a železniční dopravy v ČR vykazují existenci systemického tržního selhání. Hlavním důvodem je skutečnost, že nedochází k plnému zpeněžení (monetizování) / přiřazení nákladů a příjmů k těm aktérům, kteří jsou jejich původci (tvůrci) – jinými slovy v dopravním sektoru se pravidelně vyskytují externality, které nejsou (či nemohou být) efektivně adresovány a řešeny (internalizovány). Kromě systemického selhání dodavatel identifikoval řadu dalších problémů, které vedou k tomu, že investice do uvedených oblastí realizuje prakticky výhradně stát, bez významného zapojení soukromého sektoru – především ve formě dotované výstavby.

Dle závěrů analytických prací dodavatele u jmenovaných specifických cílů dochází k tržním selháním, které je třeba adresovat vhodně konstruovaným finančním nástrojem, nikoli dotační formou podpory. Změna tohoto typu zabezpečí, že bude podpořena větší proporce identifikované investiční potřeby (resp. absorpční kapacity), bude méně narušen trh (projekty vykazují ekonomickou návratnost), skrze návratnost zdrojů bude zabezpečena kontinuita podpory sledovaných oblastí (revolvingové využití navracených zdrojů na stejný nebo obdobný účel po skončení programového období), sektor dopravy bude připraven v předstihu na očekávanou strukturální změnu ukončení či podstatného omezení čerpání strukturálních fondů EU v příštím programovém období.

Na analyzované specifické cíle je možné využít v zásadě všechny tři typy finančních nástrojů – kapitálové, úvěrové i záruční. Níže dodavatel specifikuje zhodnocení, které nástroje je vhodné v dané oblasti využít.

- **je vhodné v rámci PPP zapojení nástroje formy kapitálového vstupu**, neboť nástroj tohoto typu umožňuje generovat značný multiplikační efekt (významné snížení investiční mezery), dokáže zlevnit

investici pro investorské konsorcium tvořící projektové SPV (snížení potřebné míry zapojení drahého vlastního kapitálu investorů, motivace zájemců-koncesionářů o podporu), kapitálová účast veřejného subjektu v projektu zvyšuje důvěryhodnost před zástupci poskytovatelů seniorního financování (nepřímá forma záruka za kvalitu projektu).

- **je vhodné v rámci PPP zapojení nástroje formy zvýhodněného úvěru**, neboť nástroj tohoto typu umožňuje generovat zajímavý multiplikační efekt (významné snížení investiční mezery), dokáže zlevnit investici pro investorské konsorcium tvořící projektové SPV (snížení nákladů na seniorní financování skrze nižší požadovaný úrok), účast veřejného subjektu na financování zvyšuje důvěryhodnost před zástupci dalších poskytovatelů seniorního financování (rozložení rizik mezi více subjektů, kdy jedním je zástupce státu, je de facto nepřímou zárukou).
- **není vhodné v rámci PPP zapojení nástroje formy záruky**, neboť nástroj tohoto typu umožňuje generovat vyšší než realisticky „využitelný“ multiplikační efekt (s ohledem na předpokládanou velmi nízkou default rate sledovaných projektů by bylo možné generovat efekt až 15:1)²⁹, nástroj velmi omezeně může působit na nákladovou stránku projektu (finanční instituce typicky pozitivní efekt záruky „zadržít“ a nepromítnou zásadně do snížení rizikové přírážky poskytovaných úvěrových zdrojů), navíc mapování tržní situace v rámci přípravy projektu PPP pro R4 potvrzuje, že finanční instituce jsou v případě rozumného rozvržení rizik v modelu DBFO s využitím fixních plateb za dostupnost a kvalitu financovat projekty bez dodatečných záruk. V neposlední řadě je nutné dodat, že není žádoucí vynakládat omezené zdroje OP Doprava na poskytování záruk i s ohledem na skutečnost, že nástroje nastavené na bázi úvěru či kapitálového vstupu mohou obdržet záruku z nadnárodních programů, např. LGTT nebo EFSI (viz kapitola 5.3).³⁰

Hlavním cílem finančního nástroje je umožnit realizaci projektů, které by pravděpodobně nebyly realizovány především s ohledem na alokační limity OP Doprava - odstranit či zmírnit velikost identifikované investiční mezery multiplikací dostupných zdrojů skrze zapojení zdrojů soukromého sektoru. Mezi další cíle nástroje lze zařadit potřebu zabezpečit návratnost prostředků, které umožní opakované řešení daných projektů i po skončení programového období; dále maximalizovat socioekonomické přínosy s omezenými prostředky, s cílem podstatného příspěvku k plnění závazků ČR, především co se dobudování prioritních evropských silničních a železničních koridorů týče.

Co se týče konkrétního modelu PPP a formy platby koncesionáři, v zásadě je možné vybrat ze dvou variant:

- **koncesní model** = předpokládá svoji samofinancovatelnost, jeho příjmy pochází primárně od uživatelů a musí být dostatečné pro splácení investičního financování. Zadavatel negarantuje platbu, ale určité monopolní postavení koncesionáře, právo poskytovat službu a vybírat poplatky za užívání. Tento model je použitelný zejména u dopravních projektů;
- **model plateb za dostupnost a kvalitu** = používá se tam, kde existují předpoklady, že soukromý sektor dokáže dlouhodobou investici řídit lépe a efektivněji. Koncesionář svým kapitálem garantuje pevnou cenu, termín dodání a dlouhodobou kvalitu. Zadavatel garantuje pravidelné fixní platby rozložené po dlouhou dobu (20 - 30 let), která jsou podmíněné dostupností a kvalitou služeb. Soukromé financování plní kontrolní funkci nad kvalitou plnění.

S ohledem na charakter projektů dodavatel doporučuje využití plateb za dostupnost a kvalitu.

Dodavatel doporučuje k implementaci finanční nástroj na bázi kapitálového vstupu. Návrh konkrétních parametrů nastavení finančního nástroje i preference formy PPP kapitálového vstupu reflektuje současné podmínky České republiky a sledovaného sektoru. V případě významných změn ve vývoji ekonomiky a finančního sektoru ČR a EU, případně s ohledem na zaostávání očekávání co se tempa čerpání a zájmu o nástroj (ze strany příjemců, ze strany spolufinancujících subjektů) týká, je nutné revidovat nastavení a/nebo volbu nástroje a případně parametry upravit.

²⁹ Ani veřejný sektor (ŘSD, SŽDC, SFDI) ani soukromý sektor (především stavební firmy) nejsou schopny takové množství projektů v krátkém časovém úseku programového období realizovat.

³⁰ V neposlední řadě je třeba doplnit, že státní záruky mohou vystavit vládě nezvyklému střetu zájmů v průběhu PPP projektu. Vláda může být věřitelem PPP společnosti a zároveň zadavatelem PPP smlouvy. Zájem vlády v obou rolích mohou být velmi odlišné - např. v případě významného neúspěchu projektu. Věřitelé PPP projektů se zaměří na tento střet zájmů ve veřejném sektoru a dá se očekávat, že budou požadovat, aby se role dostatečně oddělily. Státní záruky tak mohou vytvořit morální hazard, protože si na tuto garanci může trh zvyknout a očekávat ji bez ohledu na okolnosti individuálního projektu.

5.2.2 Nástroj PPP – kapitálový vstup (SC 1.1, 2.1 a 3.1)

5.2.2.1 Charakteristika navrhované implementační struktury

Dodavatel v rámci níže uvedeného schématu blíže specifikuje, jaký je model fungování navrhovaného kapitálového nástroje, vhodného k využití v rámci SC 1.1, 2.1 a 3.1 OP Doprava.



Obrázek 28: Princip fungování finančního nástroje PPP – kapitálový vstup

K uvedenému schématu je nutné doplnit, že navrhované de facto vyřazení v klasickém modelu vstupujících ŘSD a SŽDC ve prospěch konsolidace všech pravomocí na SFDI není absolutní – SFDI znalosti, zkušenosti a kapacity uvedených subjektů bude nevyhnutelně potřebovat i v případě, že budou projekty realizovány za využití modelu PPP. Uvedený problém je možné řešit buď přesunem kapacit a know-how přímo pod SFDI, nebo delegováním vybraných úkolů na ŘSD a SŽDC i v rámci navrhovaného schématu.

5.2.2.2 Základní parametry navrhovaného nástroje

	Specifický cíl 1.1	Specifický cíl 2.1	Specifický cíl 3.1
Příklad podporovaných aktivit	<ul style="list-style-type: none"> Modernizace, obnova a výstavba tratí a zlepšování parametrů železniční dopravní cesty; Zvýšení komfortu a vybavenosti infrastruktury stanic a zastávek ve správě správce železniční infrastruktury, vč. naplnění souvisejících požadavků TSI PRM a INF; Úpravy tratí vedoucích k 	<ul style="list-style-type: none"> Výstavba nových úseků silniční sítě TEN-T; Modernizace, obnova a zkapacitnění již provozovaných úseků kategorie D, R a ostatních silnic I. tříd sítě TEN-T; Podpora zavádění nových technologií a aplikací pro ochranu dopravní infrastruktury i optimalizaci 	<ul style="list-style-type: none"> Rekonstrukce, modernizace, obnova a výstavba silnic a dálnic ve vlastnictví státu mimo síť TEN-T včetně zavádění ITS, propojování regionálních dopravních řídicích a informačních center s národním dopravním řídicím a informačním centrem včetně rozvoje infrastruktur

	Specifický cíl 1.1	Specifický cíl 2.1	Specifický cíl 3.1
	zajištění interoperability a implementaci TSI; • Modernizace zabezpečovacích zařízení a zavádění DOZ, AVV a dalších moderních technologií pro zvyšování bezpečnosti železniční dopravy a s tím spojeným rozvojem informačníchází.	dopravy.	rozvojových dat; • Výstavba obchvatů a přeložek.
Výběr relevantních oblastí pro IFN	<p>Realizace investičního projektu na bázi PPP je vysoce časově a finančně náročná záležitost, a o to více v případě, kdy jsou do financování zapojeny ESIF zdroje. Příprava i samotná realizace těchto investic je pro všechny zúčastněné strany (zástupce státu, zástupce privátního partnera – koncesionáře, zástupce finančního sektoru – typicky komerční banky) ekonomicky hospodárná až v případě větších projektů. Na základě konzultací s odbornou veřejností, analýzy zahraniční praxe a dostupných informačních zdrojů dodavatel doporučuje finanční nástroj využít pouze v případě projektů s investičním rozpočtem nad 6 mld. Kč. Investice v menším finančním objemu doporučuje dodavatel financovat prostřednictvím stávající formy podpory, tzn. za využití klasických dotací.</p> <p>Dodavatel dále doporučuje řídicímu orgánu provést interní a následně externí konzultace s klíčovými stakeholders ke konkrétním projektům, které jsou pro financování skrze OP Doprava 2014-2020 připravovány s tím, že budou vybrány takové, které mají vysokou prioritu, vysokou pravděpodobnost vyřešení investičních podmínek (stavební povolení, výkupy pozemků, EIA), mají vysokou vnitřní profitabilitu a splňují podmínku o minimální výši investiční rozpočtu. Tyto by měly být následně připravovány přímo pro vhodné čerpání skrze budovaný finanční nástroj (až do výše volné alokace finančního nástroje po započtení pákovaných zdrojů). Toto doporučení je důležité především pro projekty SC 1.1, kde vhodných projektů bude omezené množství a předvýběr a před-konzultace jsou nutné.</p> <p>U před-vybraných projektů bude realizována studie proveditelnosti, která bude obsahovat cost-benefit analýzu srovnávající výsledky pro klasický model financování a model PPP s využitím ESIF zdrojů. Pouze projekty, u kterých bude v rámci PPP vyšší value for money, bude možné pokračovat dále k realizaci za využití finančního nástroje.</p>		
Forma podpory	<p>Účelově vázaný kapitálový vstup správce finančního nástroje (předpoklad SFDI).</p> <p>Veřejný zadavatel – správce finančního nástroje (předpoklad SFDI) – vypíše výběrové řízení na koncesionáře projektu, který má být realizován formou PPP (model DBFO), v rámci soutěžního dialogu vybere vítězného uchazeče.³¹ Vítězný uchazeč (typicky konsorcium více firem) zakládá pro projekt SPV, skrze které zabezpečí financování projektu, výstavbu a provoz předmětné infrastruktury po dobu trvání smluvního vztahu s veřejným zadavatelem. Podpora OP Dopravy ve formě finančního nástroje na bázi kapitálového vstupu předpokládá realizaci dočasné majetkové účasti SFDI (správce finančního nástroje) ve vzniklém SPV, umožňující snížení nároků na podíl ekvitétního financování projektu ze strany vítězného uchazeče, koncesionáře.</p> <p>Součástí podpory bude možnost poskytnutí přímé dotační podpory na úhradu nákladů technické přípravy v přípravné fázi, vynaložených ze strany veřejného zadavatele (zpracování</p>		

³¹ Konkrétní rozdělení rolí v procesu výběru koncesionáře může být předmětem změn v rámci upřesňování investiční strategie – veřejným zadavatelem může být dle současných zvyklostí MD ČR s tím, že část souvisejících úkolů je delegována či minimálně koordinována se správcem finančního nástroje (předpoklad SFDI).

	Specifický cíl 1.1	Specifický cíl 2.1	Specifický cíl 3.1
	projektové dokumentace, studie proveditelnosti, zadávací dokumentace a realizace výběrového řízení na koncesionáře, apod.) do procentuálního limitu z maximální částky uznatelných výdajů projektu. Uvedená podpora je dle Guidnace note EGESIF k tématu možností kombinace podpor považována za nedílnou operaci finančního nástroje (je o ní účtováno v rámci operace finančního nástroje).		
Výše a forma podpory	<ul style="list-style-type: none"> • Zdroje OP Doprava mohou být využity ve výši 20 – 80% vlastního kapitálu SPV, zřízeného na financování investičního projektu. • Zdroje OP Doprava se finančně přímo neúčastní hrazení nákladů výstavby ani provozu dotčené infrastruktury. • Vlastnický podíl OP Doprava neopravňuje k exekutivním rolím v rámci SPV, řídicí role zastává soukromý subjekt, který je zodpovědný za řádnou realizaci, financování i zabezpečení provozu. Zástupce OP Doprava vykonává funkce především formy dozoru (dozorčí rada, apod.). • OP Doprava má nárok na výnos z vloženého vlastního kapitálu SPV za stejných podmínek jako soukromý partner (pari passu princip). • Vlastnický podíl OP Doprava je po uplynutí doby 10 let preferenčně nabídnut k odkupu partnerovi, následně případně na otevřeném trhu. 		
Zabezpečení pákového efektu	<p>V České Republice doposud není zkušenost s financováním dopravní infrastruktury za využití PPP, nicméně právě probíhá příprava projektů na R4 a R7. V rámci mapování trhu byl potvrzen zájem potenciálních koncesionářských subjektů i finančních institucí se na realizaci projektů podílet. Stejný závěr potvrdily rozhovory s klíčovými stakeholders během návrhové fáze projektu předběžného posouzení.</p> <p>Z uvedeného je zřejmé, že zájem o zapojení na realizaci PPP v dopravě je i bez zapojení ESIF zdrojů OP Doprava, tedy jejich přítomnost může pomoci zvýšit zájem, akcelarovat tempo zájmu, resp. pomoci realizaci jinak méně zajímavých projektů. Dodavatel považuje nabídku zdrojů formy kapitálového vstupu s opčním právem preferenčního odkupu veřejného podílu po sjednané době jako dostatečně motivační prvek k zapojení klíčových soukromých partnerů a nenavrhuje další formy výhod (preferenční podíl na realizovaném zisku nad stanovenou hurdle rate, subvence úroku na komerční části úvěru, dotační financování do omezené výše). V případě potřeby poskytnutí dodatečných záruk za projekty je možné zvážit propojení na nadnárodní nástroje podpory, např. EFSI záruky (tzv. Junckerův balíček). S ohledem na relativně vzdálený horizont čerpání prvních zdrojů z navrhovaného finančního nástroje nicméně doporučuje dodavatel revizi tohoto návrhu s ohledem na aktuální podmínky na trhu a případné doplnění některé z možných výhod, dle aktuálních výsledků mapování tržního zájmu a schopnosti zabezpečení požadované úrovně pákového efektu.</p>		
Návrh alokace pro daný nástroj	<ul style="list-style-type: none"> • SC 1.1 má celkovou alokaci (EU podíl) výše 1,48 mld. EUR, tedy cca 40 mld. Kč. • Dodavatel navrhuje do finančního nástroje převést 7 - 10 mld. Kč, na realizaci pilotních projektů. 	<ul style="list-style-type: none"> • SC 1.1 má celkovou alokaci (EU podíl) výše 1,15 mld. EUR, tedy cca 31 mld. Kč. • Dodavatel navrhuje do finančního nástroje převést 7 - 10 mld. Kč, na realizaci pilotních projektů. 	<ul style="list-style-type: none"> • SC 1.1 má celkovou alokaci (EU podíl) výše 0,9 mld. EUR, tedy cca 24 mld. Kč. • Dodavatel navrhuje do finančního nástroje převést 7 - 10 mld. Kč, na realizaci pilotních projektů.
	Návrh alokace finančního nástroje bude čerpána buď v rámci nástroje kapitálové povahy, nebo formou zvýhodněného úvěru (následující dílčí kapitola) – dodavatel doporučuje ustanovení pouze jednoho nástroje pro sledovanou oblast.		
Tempo čerpání	S ohledem na komplexnost přípravy funkčních struktur finančního nástroje navrhuje dodavatel zahájit čerpání v oblasti na dotačním principu pomocí klasických výzev bez omezení s tím, že řídicí orgán bude paralelně pracovat na krocích nezbytných k zavedení finančního nástroje (viz kapitola 5.1.5).		

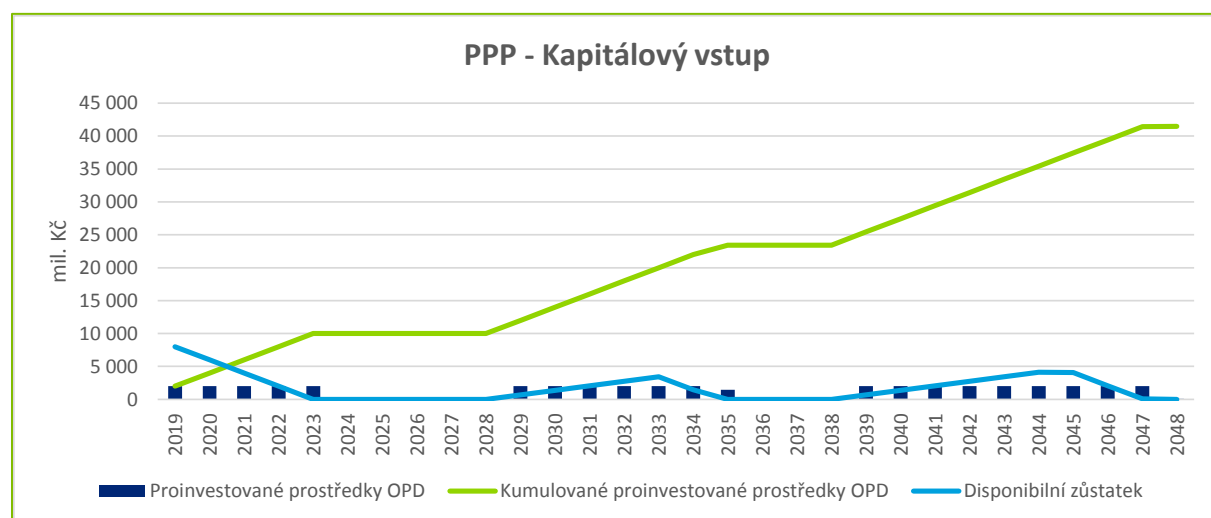
	Specifický cíl 1.1	Specifický cíl 2.1	Specifický cíl 3.1
	<p>Jakmile bude finanční nástroj spuštěn (předpoklad přelom let 2016/2017), budou definovány specifiky projektů, které přestanou mít možnost žádat o dotace, a jejich příprava bude převedena do režimu finančního nástroje. Lze předpokládat, že alokace finančního nástroje bude vyčerpána plynule do konce programového období, skrze cca 6 projektů v každém specifickém cíli.³²</p> <p>Zdroje navracené zpět do finančního nástroje (po realizaci prodeje vlastnického podílu OP Doprava) bude možné znovu použít v rámci téhož finančního nástroje (revolving ve stejném finančním nástroji), případně použít na obdobné investice jinou formou podpory v souladu s pravidly dle článku 44 Obecného nařízení.</p>		

Tabulka 33: Specifikace klíčových parametrů navrhovaného finančního nástroje PPP – kapitálový vstup

5.2.2.3 Základní finanční ukazatele zapojení nástroje – modelový příklad

Dodavatel dále prezentuje výsledky modelování využití navrhovaného nástroje, se zaměřením na generované multiplikační efekty nástroje.³³

Hlavní výsledky		
Celková alokace OPD	10 000	mil. Kč
Celkem proinvestováno - milník rok 2023	100 000	mil. Kč
Celkem proinvestováno - konec období rok 2049	415 003	mil. Kč
Úhrn Fondem proinvestovaných prostředků z revolvingu do roku 2049	31 500	mil. Kč
Přidaná hodnota	10,0	
Pákový efekt	9,0	



³² Počet podpořených projektů se může lišit především ve vazbě na jeho rozpočtované zdroje a míru zapojení zdrojů OP Doprava v budovaných SPV. Modelový předpoklad 6 projektů na specifický cíl vychází z následující modelové situace – rozpočet typického projektu 15 mld. Kč, podíl ekvity v SPV 20%, podíl finančního nástroje v ekvitním financování 50%. Za dané situace by byl podíl zdrojů OP Doprava na typickém projektu 1,5 mld. Kč, tzn. za 6 projektů čerpání výše 9 mld. Kč. Zbýlý podíl alokace (do výše 10 mld. Kč, horní hranice návrhu vyčlenění alokace pro finanční nástroj) bude pravděpodobně vyčerpán na dotační podpoře technické přípravy a na management fees.

³³ Zapojené předpoklady a další specifiky modelu jsou uvedeny v příloze č. 5 této zprávy.

Závěr: Z uvedené modelace převedení sledovaných oblastí na finanční nástroj vyplývá, že v případě využití alokace OPD ve výši **10 mld. Kč** v rámci jednoho ze sledovaných specifických cílů je možné během pěti let čerpání realizovat projekty v investičním úhrnu za **100 mld. Kč**. Současně je možné sledovat, že navrhovaný systém umožňuje opakovaně využívat revolvingem navrácené prostředky (exit kapitálového vstupu po 10 letech, výplaty podílu na zisku) ve výši celkem **31,5 mld. Kč** (souhrn do roku 2049). **V uvedených výpočtech nejsou započteny náklady na výplatu plateb za dostupnost a kvalitu koncesionářů.** V případě použití klasických dotací by byly realizovány projekty o celkové hodnotě 10 mld. Kč. Projekty financované za použití zde navrhovaného finančního nástroje umožní v investiční fázi realizaci projektů o celkové investiční hodnotě **100 mld. Kč – tzn. navýšení čerpání o 1000 %**.

5.2.3 Nástroj PPP – zvýhodněný úvěr (SC 1.1, 2.1 a 3.1)

5.2.3.1 Charakteristika navrhované implementační struktury

Dodavatel v rámci níže uvedeného schématu blíže specifikuje, jaký je model fungování navrhovaného nástroje v podobě zvýhodněných úvěrů, vhodného k využití v rámci SC 1.1, 2.1 a 3.1 OP Doprava.



Obrázek 29: Princip fungování finančního nástroje PPP – zvýhodněný úvěr

K uvedenému schématu je nutné doplnit, že navrhované de facto vyřazení v klasickém modelu vstupujících ŘSD a SŽDC ve prospěch konsolidace všech pravomocí na SFDI není absolutní – SFDI znalosti, zkušenosti a kapacity uvedených subjektů bude nevyhnutelně potřebovat i v případě, že budou projekty realizovány za využití modelu PPP. Uvedený problém je možné řešit buď přesunem kapacit a know-how přímo pod SFDI, nebo delegováním vybraných úkolů na ŘSD a SŽDC i v rámci navrhovaného schématu.

5.2.3.2 Základní parametry navrhovaného nástroje

	Specifický cíl 1.1	Specifický cíl 2.1	Specifický cíl 3.1
Příklad podporovaných aktivit	<ul style="list-style-type: none"> Modernizace, obnova a výstavba tratí a zlepšování parametrů železniční dopravní cesty; Zvýšení komfortu a vybavenosti infrastruktury stanic a zastávek ve správě správce železniční infrastruktury, vč. naplnění souvisejících požadavků TSI PRM a INF; Úpravy tratí vedoucí k zajištění interoperability a implementaci TSI; Modernizace zabezpečovacích zařízení a zavádění DOZ, AVV a dalších moderních technologií pro zvyšování bezpečnosti železniční dopravy a s tím spojeným rozvojem informačníchází. 	<ul style="list-style-type: none"> Výstavba nových úseků silniční sítě TEN-T; Modernizace, obnova a zkapacitnění již provozovaných úseků kategorie D, R a ostatních silnic I. tříd sítě TEN-T; Podpora zavádění nových technologií a aplikací pro ochranu dopravní infrastruktury i optimalizaci dopravy. 	<ul style="list-style-type: none"> Rekonstrukce, modernizace, obnova a výstavba silnic a dálnic ve vlastnictví státu mimo síť TEN-T včetně zavádění ITS, propojování regionálních dopravních řídicích a informačních center s národním dopravním řídicím a informačním centrem včetně rozvoje infrastruktur rozvojových dat; Výstavba obchvatů a přeložek.
Výběr relevantních oblastí pro IFN	<p>Realizace investičního projektu na bázi PPP je vysoce časově a finančně náročná záležitost, a o to více v případě, kdy jsou do financování zapojeny ESIF zdroje. Příprava i samotná realizace těchto investic je pro všechny zúčastněné strany (zástupce státu, zástupce privátního partnera – koncesionáře, zástupce finančního sektoru – typicky komerční banky) ekonomicky hospodárná až v případě větších projektů. Na základě konzultací s odbornou veřejností, analýzy zahraniční praxe a dostupných informačních zdrojů dodavatel doporučuje finanční nástroj využít pouze v případě projektů s investičním rozpočtem nad 6 mld. Kč. Investice v menším finančním objemu doporučuje dodavatel financovat prostřednictvím stávající formy podpory, tzn. za využití klasických dotací.</p> <p>Dodavatel dále doporučuje řídicímu orgánu provést interní a následně externí konzultace s klíčovými stakeholders ke konkrétním projektům, které jsou pro financování skrze OP Doprava 2014-2020 připravovány s tím, že budou vybrány takové, které mají vysokou prioritu, vysokou pravděpodobnost vyřešení investičních podmínek (stavební povolení, výkupy pozemků, EIA), mají vysokou vnitřní profitabilitu a splňují podmínku o minimální výši investiční rozpočtu. Tyto by měly být následně připravovány přímo pro vhodné čerpání skrze budovaný finanční nástroj (až do výše volné alokace finančního nástroje po započtení pákovaných zdrojů). Toto doporučení je důležité především pro projekty SC 1.1, kde vhodných projektů bude omezené množství a předvýběr a před-konzultace jsou nutné.</p> <p>U před-vybraných projektů bude realizována studie proveditelnosti, která bude obsahovat cost-benefit analýzu srovnávající výsledky pro klasický model financování a model PPP s využitím ESIF zdrojů. Pouze projekty, u kterých bude v rámci PPP vyšší value for money, bude možné pokračovat dále k realizaci za využití finančního nástroje.</p>		
Forma podpory	<p>Zvýhodněný úvěr se sníženou úrokovou sazbou.</p> <p>Veřejný zadavatel – správce finančního nástroje (předpoklad SFDI) – vypíše výběrové řízení</p>		

	Specifický cíl 1.1	Specifický cíl 2.1	Specifický cíl 3.1
	<p>na koncesionáře projektu, který má být realizován formou PPP (model DBFO), v rámci soutěžního dialogu vybere vítězného uchazeče.³⁴ Vítězný uchazeč (typicky konsorcium více firem) zakládá pro projekt SPV, skrze které zabezpečí financování projektu, výstavbu a provoz předmětné infrastruktury po dobu trvání smluvního vztahu s veřejným zadavatelem. Dle minulé praxe se míra zapojení cizích zdrojů na financování sledovaných investic pohybuje ve výši 80 – 90% celkových nákladů projektu, kdy celkové náklady tohoto financování, typicky poskytovaného komerčními bankami, se pohybují ve výši 3 – 5% p.a.</p> <p>Podpora OP Dopravy ve formě finančního nástroje na bázi zvýhodněného úvěru znamená možnost čerpání zdrojů s nižšími náklady o 2% pod tržními cenami. Součástí podpory bude možnost poskytnutí přímé dotační podpory na úhradu nákladů technické přípravy v přípravné fázi, vynaložených ze strany veřejného zadavatele (zpracování projektové dokumentace, studie proveditelnosti, zadávací dokumentace a realizace výběrového řízení na koncesionáře, apod.) do procentuálního limitu z maximální částky uznatelných výdajů projektu. Uvedená podpora je dle Guidance note EGESIF k tématu možností kombinace podpor považována za nedílnou operaci finančního nástroje (je o ní účtováno v rámci operace finančního nástroje).</p>		
Výše a forma podpory	<ul style="list-style-type: none"> • Zdroje OP Doprava mohou být využity ve výši 20 – 40% celkových způsobilých výdajů projektu. • Délka splatnosti úvěru až 30 let. • Úroková míra o 2% nižší, než průměrná cena za aktuálních tržních podmínek, tzn. předpoklad výše úrokové sazby zvýhodněného úvěru cca 1,5% p.a. • Úroková míra fixována na 15 let, s následnou revizí v reflexi změny tržních podmínek. • Účelový úvěr lze použít jen na krytí způsobilých výdajů. • Volba zajištění dohodou podle místních podmínek. 		
Zabezpečení pákového efektu	<p>V České Republice doposud není zkušenost s financováním dopravní infrastruktury za využití PPP, nicméně právě probíhá příprava projektů na R4 a R7. V rámci mapování trhu byl potvrzen zájem potenciálních koncesionářských subjektů i finančních institucí se na realizaci projektů podílet. Stejný závěr potvrdily rozhovory s klíčovými stakeholders během návrhové fáze projektu.</p> <p>Z uvedeného je zřejmé, že zájem o zapojení na realizaci PPP v dopravě je i bez zapojení ESIF zdrojů OP Doprava, tedy jejich přítomnost může pomoci zvýšit zájem, akcelarovat tempo zájmu, resp. pomoci realizaci jinak méně zajímavých projektů. Dodavatel považuje nabídku zdrojů formy zvýhodněného úvěru jako dostatečný motivační prvek k zapojení klíčových soukromých partnerů a nenavrhuje další formy výhod (krytí prvních ztrát first piece loss, subvence úroku paralelně čerpaných komerčních úvěrů, dotační financování do omezené výše, podřízenost úvěru OP Doprava). V případě potřeby poskytnutí dodatečných záruk za projekty je možné zvážit propojení na nadnárodní nástroje podpory, např. EFSI záruky (tzv. Junckerův balíček). S ohledem na relativně vzdálený horizont čerpání prvních zdrojů z navrhovaného finančního nástroje nicméně doporučuje dodavatel revizi tohoto návrhu s ohledem na aktuální podmínky na trhu a případné doplnění některé z možných výhod, dle aktuálních výsledků mapování tržního zájmu a schopnosti zabezpečení požadované úrovně pákového efektu.</p>		
Návrh alokace pro daný nástroj	<ul style="list-style-type: none"> • SC 1.1 má celkovou alokaci (EU podíl) výše 1,48 mld. EUR, tedy cca 40 mld. Kč. • Dodavatel navrhuje do 	<ul style="list-style-type: none"> • SC 1.1 má celkovou alokaci (EU podíl) výše 1,15 mld. EUR, tedy cca 31 mld. Kč. • Dodavatel navrhuje do 	<ul style="list-style-type: none"> • SC 1.1 má celkovou alokaci (EU podíl) výše 0,9 mld. EUR, tedy cca 24 mld. Kč. • Dodavatel navrhuje do

³⁴ Konkrétní rozdělení rolí v procesu výběru koncesionáře může být předmětem změn v rámci upřesňování investiční strategie – veřejným zadavatelem může být dle současných zvyklostí MD ČR s tím, že část souvisejících úkolů je delegována či minimálně koordinována se správcem finančního nástroje (předpoklad SFDI).

	Specifický cíl 1.1	Specifický cíl 2.1	Specifický cíl 3.1
	finančního nástroje převést 7 - 10 mld. Kč, na realizaci pilotních projektů.	finančního nástroje převést 7 - 10 mld. Kč, na realizaci pilotních projektů.	finančního nástroje převést 7 - 10 mld. Kč, na realizaci pilotních projektů.
	Návrh alokace finančního nástroje bude čerpána buď v rámci nástroje kapitálové povahy (předchozí dílčí kapitola), nebo formou zvýhodněného úvěru – dodavatel doporučuje ustanovení pouze jednoho nástroje pro sledovanou oblast.		
Tempo čerpání	<p>S ohledem na komplexnost přípravy funkčních struktur finančního nástroje navrhuje dodavatel zahájit čerpání v oblasti na dotačním principu pomocí klasických výzev bez omezení s tím, že řídicí orgán bude paralelně pracovat na krocích nezbytných k zavedení finančního nástroje (viz kapitola 5.1.5).</p> <p>Jakmile bude finanční nástroj spuštěn (předpoklad přelom let 2016/2017), budou definovány specifiky projektů, které přestanou mít možnost žádat o dotace, a jejich příprava bude převedena do režimu finančního nástroje. Lze předpokládat, že alokace finančního nástroje bude vyčerpána plynule do konce programového období, skrze cca 2 projekty v každém specifickém cíli.³⁵</p> <p>Zdroje průběžně vrácené zpět do finančního nástroje (splácení jistiny a úroku zdrojů OP Doprava) bude možné znovu použít v rámci téhož finančního nástroje (revolving ve stejném finančním nástroji), případně použít na obdobné investice jinou formou podpory v souladu s pravidly dle článku 44 Obecného nařízení.</p>		

Tabulka 34: Specifikace klíčových parametrů navrhovaného finančního nástroje PPP – zvýhodněný úvěr

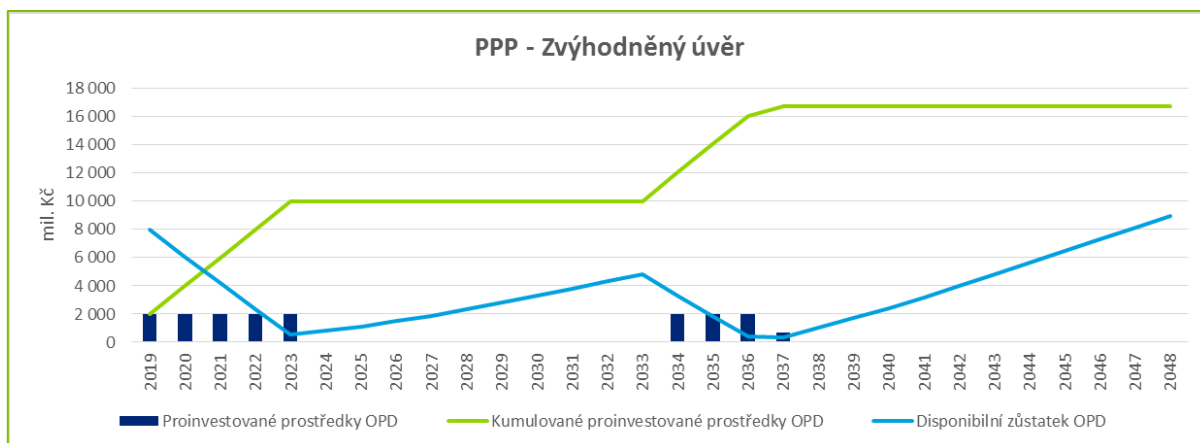
5.2.3.3 Základní finanční ukazatele zapojení nástroje – modelový příklad

Dodavatel dále prezentuje výsledky modelování využití navrhovaného nástroje, se zaměřením na generované multiplikační efekty nástroje.³⁶

Hlavní výsledky		
Celková alokace OPD	10 000	mil. Kč
Celkem proinvestováno - milník rok 2023	31 250	mil. Kč
Celkem proinvestováno - konec období rok 2049	52 207	mil. Kč
Úhrn Fondem proinvestovaných prostředků z revolvingu do roku 2049	16 766	mil. Kč
Přidaná hodnota	3,1	
Pákový efekt	2,5	

³⁵ Počet podpořených projektů se může lišit především ve vazbě na jeho rozpočtované zdroje a míru zapojení zdrojů OP Doprava v budovaných SPV. Modelový předpoklad 2 projektů na specifický cíl vychází z následující modelové situace – rozpočet typického projektu 15 mld. Kč, podíl financování cizími zdroji 80%, podíl finančního nástroje ve financování cizími zdroji 40%. Za dané situace by byl podíl zdrojů OP Doprava na typickém projektu 4,8 mld. Kč, tzn. za 2 projekty čerpání výše 9,6 mld. Kč. Zbýlý podíl alokace (do výše 10 mld. Kč, horní hranice návrhu vyčlenění alokace pro finanční nástroj) bude pravděpodobně vyčerpán na dotační podpoře technické přípravy a na management fees.

³⁶ Zapojené předpoklady a další specifiky modelu jsou uvedeny v příloze č. 5 této zprávy.

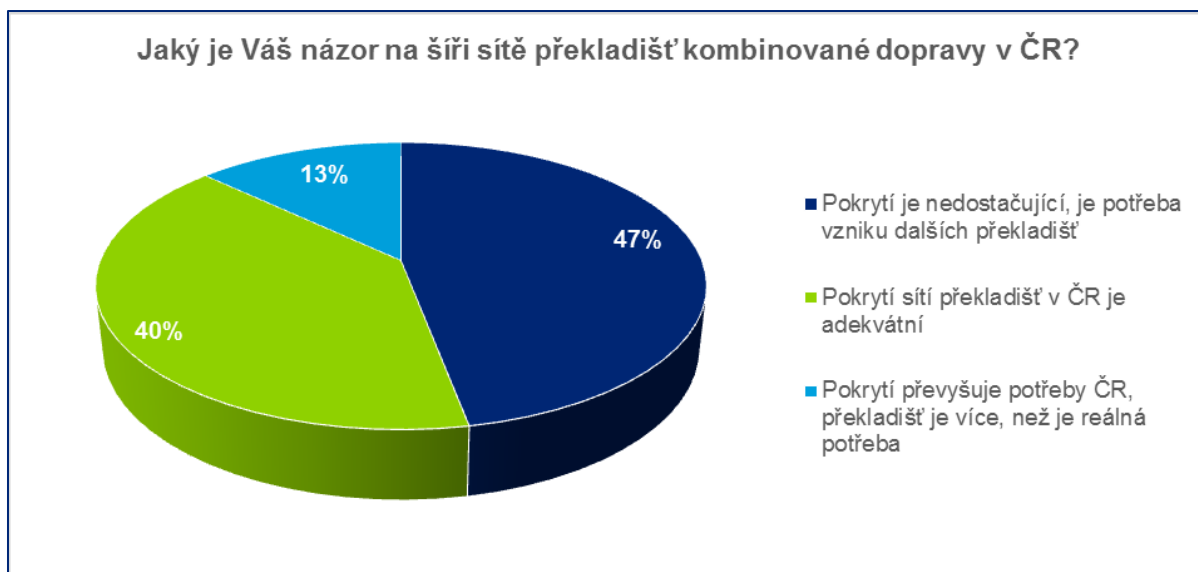


Závěr: Z uvedené modelace převedení sledovaných oblastí na finanční nástroj vyplývá, že v případě využití alokace OPD ve výši **10 mld. Kč** v rámci jednoho ze sledovaných specifických cílů je možné během pěti let čerpání realizovat projekty v investičním úhrnu za **31,2 mld. Kč**. Současně je možné sledovat, že navrhovaný systém umožňuje opakovaně využívat revolvingem navrácené prostředky (splacení jistiny a úroků zvýhodněného úvěru zdroji OP Doprava) ve výši celkem **16,8 mld. Kč** (souhrn do roku 2049). **V uvedených výpočtech nejsou započteny náklady na výplatu plateb za dostupnost a kvalitu koncesionářů.** V případě použití klasických dotací by byly realizovány projekty o celkové hodnotě 10 mld. Kč. Projekty financované za použití zde navrhovaného finančního nástroje umožní v investiční fázi realizaci projektů o celkové hodnotě **31,25 mld. Kč – tzn. navýšení čerpání o 312,5 %**.

5.2.4 SC 1.3 – popis výchozí situace a odůvodnění volby typu nástroje a popis cílů finančního nástroje

Na základě výsledků pre-screeningového šetření, realizovaného dotazníkového šetření a navazujících analytických prací bylo dodavatelem zhodnoceno, že značný podíl projektů v oblasti investiční výstavby překladišť kombinované dopravy vykazuje takovou míru profitability, že je soukromý finanční sektor většinou bez větších problémů ochoten tyto projekty financovat. Projekty tedy nejsou spojeny s prohibitivně vysokou mírou věřitelského rizika, která by znemožňovala realizaci projektu za finanční účasti soukromých subjektů. Nicméně i přes uvedené lze očekávat, že případné investice v oblasti výstavby překladišť budou etapizovány, nebo prováděny v minimalistické variantě s postupným rozvojem tak, aby bylo i minimalizováno podnikatelské riziko spojené např. s neoptimálním vytižením kapacit zainvestovaného překladiště.

Dle závěrů analytických prací dodavatele u sledovaného specifického cíle dochází k tržním selháním, které je třeba adresovat vhodně konstruovaným finančním nástrojem, nikoli dotační formou podpory. Změna tohoto typu zabezpečí, že bude podpořena větší proporce identifikované investiční potřeby (resp. absorpční kapacity), bude méně narušen trh (projekty vykazují ekonomickou návratnost), skrze návratnost zdrojů bude zabezpečena kontinuita podpory sledovaných oblastí (revolvingové využití navrácených zdrojů na stejný nebo obdobný účel po skončení programového období), sektor dopravy bude připraven v předstihu na očekávanou strukturální změnu ukončení či podstatného omezení čerpání strukturálních fondů EU v příštím programovém období.

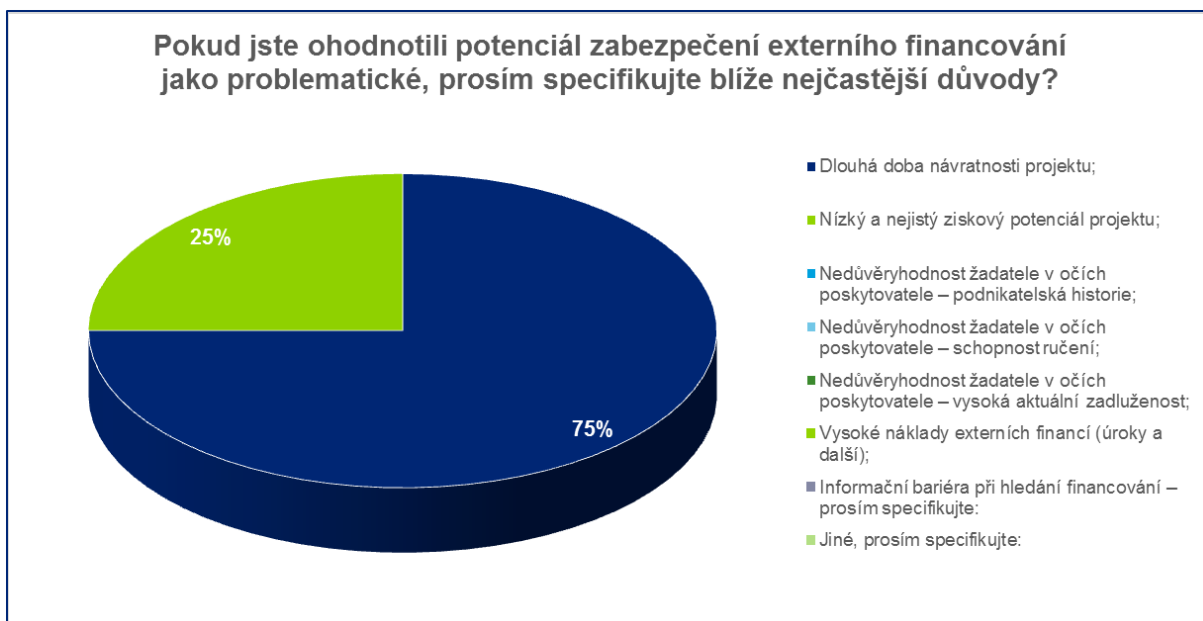


Obrázek 30: Závěry dotazníkového šetření – zhodnocení míry potřeby nových překladišť kombinované dopravy

Pro podporu investic do překladišť kombinované dopravy je možné využít v zásadě všechny tři typy finančních nástrojů – kapitálové, úvěrové i záruční. Níže dodavatel specifikuje zhodnocení, které nástroje je vhodné v dané oblasti využít.

- **je vhodné zapojení nástroje formy kapitálového vstupu**, neboť nástroj tohoto typu umožňuje generovat značný multiplikační efekt (významné snížení investiční mezery), dokáže zlevnit investici pro investora (snížení potřebné míry zapojení drahého vlastního kapitálu investora), kapitálová účast veřejného subjektu v projektu zvyšuje důvěryhodnost před zástupci poskytovatelů seniorního financování (nepřímá forma záruka za kvalitu projektu).
- **je vhodné zapojení nástroje formy zvýhodněného úvěru s dotací**, neboť nástroj tohoto typu umožňuje generovat zajímavý multiplikační efekt (významné snížení investiční mezery), dokáže zlevnit investici pro investora (snížení nákladů na seniorní financování skrze nižší požadovaný úrok), sníží dobu návratnosti projektu (identifikováno jako kritický faktor schopnosti zabezpečit externí financování, viz závěry dotazníkového šetření níže), účast veřejného subjektu na financování zvyšuje důvěryhodnost před zástupci dalších poskytovatelů seniorního financování (rozložení rizik mezi více subjekty, kdy jedním je zástupce státu, je de facto nepřímou zárukou).
- **není vhodné zapojení nástroje formy záruku**, neboť nástroj tohoto typu umožňuje generovat vyšší multiplikační efekt, než je vhodné realizovat s ohledem na výši tržního selhání (s ohledem na předpokládanou velmi nízkou default rate sledovaných projektů by bylo možné generovat efekt až 15:1)³⁷, nástroj velmi omezeně může působit na nákladovou stránku projektu (finanční instituce typicky pozitivní efekt záruky „zadrží“ a nepromítnou zásadně do snížení rizikové přírážky poskytovaných úvěrových zdrojů), navíc finanční stabilita mateřských společností realizujících projekt a jejich dostupnost potřebným kolaterálem indikuje, že není třeba dodatečných záruk (mj. viz srovnání poptávky po různých druzích nástrojů v rámci dotazníkového šetření). V neposlední řadě je nutné dodat, že není žádoucí vynakládat omezené zdroje OP Doprava na poskytování záruk i s ohledem na skutečnost, že nástroje nastavené na bázi úvěru s dotací či kapitálového vstupu mohou obdržet záruku z nadnárodních programů, např. CEF nebo EFSI (viz kapitola 5.3).

³⁷Dle závěrů dotazníkového šetření není realistické očekávat takové množství projektů, že by byla vyčerpána celá alokace SC 1.3, navíc by došlo k vyšší investiční aktivitě s veřejnou podporou, než bylo dodavatelem vyčísleno jako tržní selhání v rámci závěrů analytické fáze předběžného posouzení.



Obrázek 31: Závěry dotazníkového šetření – hlavní bariéra externího financování překladišť kombinované dopravy

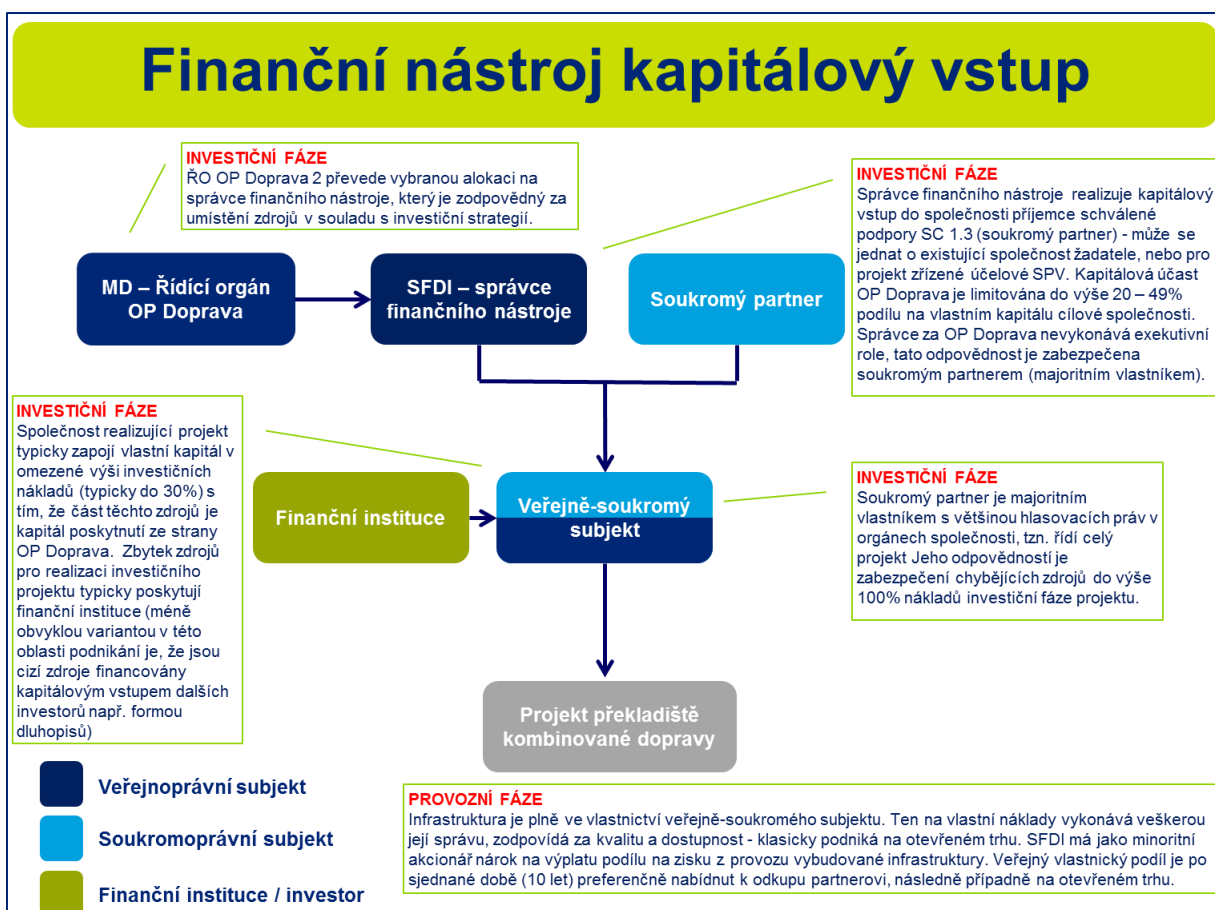
Cílem zavedení finančního nástroje je umožnit realizaci projektů, které by bez veřejné podpory pravděpodobně nebyly realizovány - odstranit definovanou tržní mezeru v dostupnosti/akceptovatelnosti finančních prostředků pro konečného příjemce. Dalším z cílů nástroje je zabezpečit návratnost prostředků, které umožní opakované řešení daných projektů i po skončení programového období.

Dodavatel doporučuje k implementaci finanční nástroj na bázi kapitálového vstupu. Návrh konkrétních parametrů nastavení finančního nástroje i preference formy kapitálového vstupu reflektuje současné podmínky České republiky a sledovaného sektoru. V případě významných změn ve vývoji ekonomiky a finančního sektoru ČR a EU, případně s ohledem na zaostávání očekávání co se tempa čerpání a zájmu o nástroj (ze strany příjemců, ze strany spolufinancujících subjektů) týká, je nutné revidovat nastavení a/nebo volbu nástroje a případně parametry upravit.

5.2.5 Nástroj kapitálového vstupu pro SC 1.3

5.2.5.1 Charakteristika navrhované implementační struktury

Dodavatel v rámci níže uvedeného schématu blíže specifikuje, jaký je model fungování navrhovaného kapitálového nástroje, vhodného k využití v rámci SC 1.3 OP Doprava.



Obrázek 32: Princip fungování finančního nástroje na bázi kapitálového vstupu pro SC 1.3

5.2.5.2 Základní parametry navrhovaného nástroje

	Specifický cíl 1.3
Příklad podporovaných aktivit	<ul style="list-style-type: none"> Překladiště kombinované dopravy – modernizace a výstavba (mj. trimodální silnice-železnice-voda, bimodální silnice-železnice). Napojení terminálů na dopravní infrastrukturu železniční, silniční, vodní a letecké dopravy, výstavba a modernizace terminálů a vybavení mechanismy, zavádění ITS včetně podpory mobility ode dveří ke dveřím. Výstavba doprovodné infrastruktury veřejného terminálu. Podpora nových technologií překládky a dopravních prostředků souvisejících s příslušnou technologií. Podpora přepravních jednotek pro kombinovanou dopravu.
Výběr relevantních oblastí pro IFN	Finanční nástroj ve formě kapitálového vstupu má opodstatnění pouze u projektů, kde dochází ke zcela nové výstavbě nebo v případě doplňkových investic, které objemem nákladů převyšují hodnotu stávající infrastruktury – především v těchto případech má investor (žadatel) potřebu nejen získat dodatečné cizí zdroje, ale také zapojit/navýšit vlastní kapitál společnosti, která investici realizuje. Z uvedeného důvodu navrhuje dodavatel zapojení finančního nástroje povinně pro projekty výstavby a modernizace s tím, že ostatní oblasti podporovaných aktivit (svojí povahou doplňkových investic) mohou žádat o klasickou dotační formu podpory.
Forma podpory	<p>Účelově vázaný kapitálový vstup správce finančního nástroje (předpoklad SFDI).</p> <p>Žadatel předloží žádost o podporu klasickou cestou s tím, že v rámci specifikace zdrojů financování vyjasní, o jakou výši podpory formou kapitálového vstupu zdrojů OP Doprava by měl zájem. SFDI jako správce finančního nástroje poskytne schválenému projektu zdroje OP Doprava ve formě kapitálového vstupu, tzn. dočasné majetkové účasti ve společnosti</p>

	Specifický cíl 1.3
	<p>žadatele (ať existující společnosti, nebo pro účel založené SPV), umožňující snížení nároků na podíl ekvitétního financování projektu ze strany žadatele a zabezpečí snadnějšího přístupu k zabezpečení zbylých zdrojů formou seniorního financování ze strany finančních institucí.</p> <p>Součástí podpory bude možnost poskytnutí přímé dotační podpory na úhradu nákladů technické přípravy v přípravné fázi, vynaložených ze strany žadatele (zpracování projektové dokumentace, studie proveditelnosti, apod.) do procentuálního limitu z maximální částky uznatelných výdajů projektu. Uvedená podpora je dle Guidnace note EGESIF k tématu možností kombinace podpor považována za nedílnou operaci finančního nástroje (je o ní účtováno v rámci operace finančního nástroje).</p>
Výše a forma podpory	<ul style="list-style-type: none"> • Zdroje OP Doprava mohou být využity ve výši 20 – 49% vlastního kapitálu společnosti realizující investiční projekt. • Zdroje OP Doprava se finančně přímo neúčastní hrazení nákladů výstavby ani provozu dotčené infrastruktury. • Vlastnický podíl OP Doprava neopravňuje k exekutivním rolím v rámci společnosti, řídicí role zastává soukromý subjekt, majoritní vlastník. Zástupce OP Doprava vykonává funkce především formy dozoru (dozorčí rada, apod.). • OP Doprava má nárok na výnos z vloženého vlastního kapitálu společnosti za stejných podmínek jako soukromý partner (pari passu princip). • Vlastnický podíl OP Doprava je po uplynutí doby 10 let preferenčně nabídnut k odkupu partnerovi, následně případně na otevřeném trhu.
Zabezpečení pákového efektu	<p>V rámci dotazníkového šetření dodavatel zjistil, že potenciální zájemci o investici ve sledované oblasti již mají připravenou řadu investičních projektů. Zapojení zdrojů z OP Doprava může pomoci zvýšit zájem o vyšší míru investic (více komplexní projekty), akcelarovat tempo zájmu, resp. pomoci realizaci jinak méně zajímavých projektů. Dodavatel považuje nabídku zdrojů formy kapitálového vstupu s opčním právem preferenčního odkupu veřejného podílu po sjednané době jako dostatečný motivační prvek k zapojení klíčových soukromých partnerů a nenavrhuje další formy výhod (preferenční podíl na realizovaném zisku nad stanovenou hurdle rate, subvence úroku na komerční části úvěru, dotační financování do omezené výše). V případě potřeby poskytnutí dodatečných záruk za projekty je možné zvážit propojení na nadnárodní nástroje podpory, např. EFSI záruky (tzv. Junckerův balíček). S ohledem na relativně vzdálený horizont čerpání prvních zdrojů z navrhovaného finančního nástroje nicméně doporučuje dodavatel revizi tohoto návrhu s ohledem na aktuální podmínky na trhu a případné doplnění některé z možných výhod, dle aktuálních výsledků mapování tržního zájmu a schopnosti zabezpečení požadované úrovně pákového efektu.</p>
Návrh alokace pro daný nástroj	<ul style="list-style-type: none"> • SC 1.3 má celkovou alokaci (EU podíl) výše 0,16 mld. EUR, tedy cca 4,4 mld. Kč. • Dodavatel navrhuje do finančního nástroje převést proporční část alokace, která má být vyčleněna na projekty výstavby a modernizace překladišť kombinované dopravy, kdy tento podíl lze předpokládat ve výši cca 2,5 mld. Kč. <p>Návrh alokace finančního nástroje bude čerpána buď v rámci nástroje kapitálové povahy, nebo formou zvýhodněného úvěru s dotací (následující dílčí kapitola) – dodavatel doporučuje ustanovení pouze jednoho nástroje pro sledovanou oblast.</p>
Tempo čerpání	<p>Dodavatel navrhuje neprodleně učinit rozdělení alokace dle navržené logické linie s tím, že projekty „doplňkových“ investic mohou zahájit čerpání na dotačním principu, skrze samostatně vypisované výzvy. Příjem žádostí projektů výstavby a modernizace překladišť kombinované dopravy navrhuje dodavatel do doby spuštění čerpání skrze finanční nástroj pozastavit.</p>

Specifický cíl 1.3

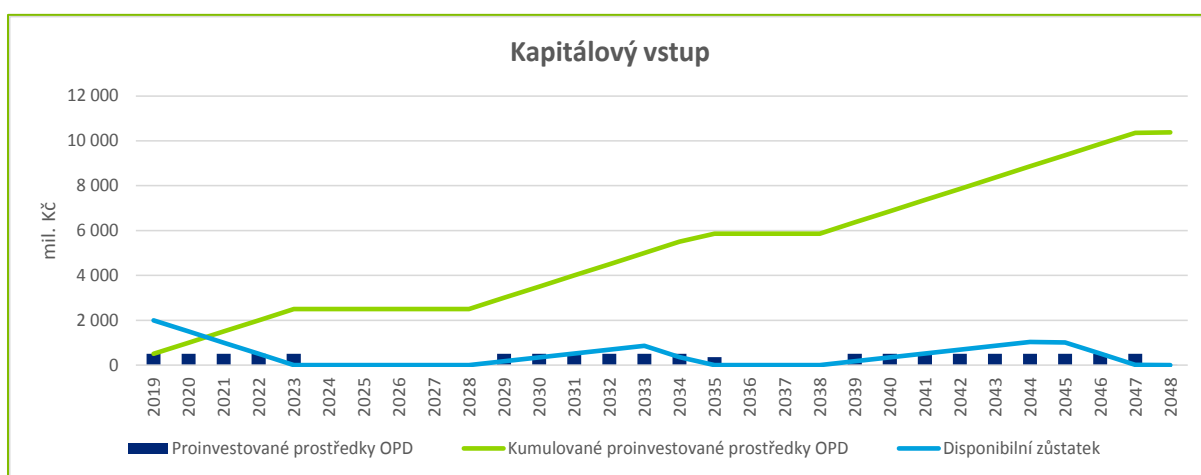
Po spuštění finančního nástroje (předpoklad v roce 2016) lze předpokládat, že alokace bude vyčerpána plynule do konce programového období, skrze cca 15 projektů.³⁸

Zdroje navrácené zpět do finančního nástroje (po realizaci prodeje vlastnického podílu OP Doprava) bude možné znovu použít v rámci téhož finančního nástroje (revolving ve stejném finančním nástroji), případně použít na obdobné investice jinou formou podpory v souladu s pravidly dle článku 44 Obecného nařízení.

Tabulka 35: Specifikace klíčových parametrů navrhovaného finančního nástroje SC 1.3 – kapitálový vstup

5.2.5.3 Základní finanční ukazatele zapojení nástroje – modelový příklad

Dodavatel dále prezentuje výsledky modelování využití navrhovaného nástroje, se zaměřením na generované multiplikační efekty nástroje.³⁹



Hlavní výsledky		
Celková alokace OPD	2 500	mil. Kč
Celkem proinvestováno - milník rok 2023	17 007	mil. Kč
Celkem proinvestováno - konec období rok 2049	70 579	mil. Kč
Úhrn Fondem proinvestovaných prostředků z revolvingu do roku 2049	8 375	mil. Kč
Přidaná hodnota	6,8	
Pákový efekt	5,8	

Závěr: Z uvedené modelace převedení sledovaných oblastí na finanční nástroj vyplývá, že v případě využití alokace OPD ve výši **2,5 mld. Kč** v rámci části alokace SC 1.3 dedikované na finanční nástroj je možné během pěti let čerpání realizovat projekty v investičním úhrnu za **17 mld. Kč**. Současně je možné sledovat, že navrhovaný systém umožňuje opakovaně využívat revolvingem navrácené prostředky (exit kapitálového vstupu po 10 letech, výplaty podílu na zisku) ve výši celkem **8,35 mld. Kč** (souhrn do roku 2049). V případě použití klasických dotací by byly realizovány projekty o celkové hodnotě cca 5 mld. Kč (za předpokladu dotační podpory výše 50%). Projekty financované za použití zde navrhovaného finančního nástroje umožní v investiční fázi realizaci projektů o celkové investiční hodnotě **17 mld. Kč – tzn. navýšení čerpání o 340 %**.

³⁸ Počet podpořených projektů se může lišit především ve vazbě na jeho rozpočtované zdroje a míru zapojení zdrojů OP Doprava. Předpoklad 15 podpořených projektů vychází z následující modelové situace – rozpočet typického projektu 1 mld. Kč, podíl ekvity na financování investice 30%, podíl finančního nástroje v ekvitním financování 49%. Za dané situace by byl podíl zdrojů OP Doprava na typickém projektu 147 mil. Kč, tzn. za 15 projektů čerpání výše 2,2 mld. Kč. Zbýlý podíl alokace bude pravděpodobně vyčerpán na dotační podpoře technické přípravy a na management fees.

³⁹ Zapojené předpoklady a další specifiky modelu jsou uvedeny v příloze č. 5 této zprávy.

5.2.6 Nástroj zvýhodněného úvěru s dotací pro SC 1.3

5.2.6.1 Charakteristika navrhované implementační struktury

Dodavatel v rámci níže uvedeného schématu blíže specifikuje, jaký je model fungování navrhovaného nástroje v podobě zvýhodněných úvěrů s dotací, vhodného k využití v rámci SC 1.3 OP Doprava.



Obrázek 33: Princip fungování finančního nástroje na bázi zvýhodněného úvěru s dotací pro SC 1.3

5.2.6.2 Základní parametry navrhovaného nástroje

	Specifický cíl 1.3
Příklad podporovaných aktivit	<ul style="list-style-type: none"> Překladiště kombinované dopravy – modernizace a výstavba (mj. trimodální silnice-železnice-voda, bimodální silnice-železnice). Napojení terminálů na dopravní infrastrukturu železniční, silniční, vodní a letecké dopravy, výstavba a modernizace terminálů a vybavení mechanismy, zavádění ITS včetně podpory mobility ode dveří ke dveřím. Výstavba doprovodné infrastruktury veřejného terminálu. Podpora nových technologií překládky a dopravních prostředků souvisejících s příslušnou technologií. Podpora přepravních jednotek pro kombinovanou dopravu.
Výběr relevantních oblastí pro IFN	Finanční nástroj ve formě zvýhodněného úvěru s dotací má opodstatnění u všech podporovaných oblastí, tedy u všech projektů žádajících v SC 1.3 OP Doprava.
Forma podpory	<p>Zvýhodněný úvěr se sníženou úrokovou sazbou + paralelně poskytovaná přímá dotace</p> <p>Žadatel předloží žádost o podporu klasickou cestou s tím, že v rámci specifikace zdrojů financování vyjasní, o jakou výši podpory formou dotace a formou zvýhodněného úvěru ze zdrojů OP Doprava by měl zájem. Podpora může krýt až 100% způsobilých výdajů projektu s tím, že pákový efekt je zabezpečen propojením zdrojů OP Doprava se zdroji partnerských finančních institucí již na úrovni portfolia. S ohledem na skutečnost, že SFDI nevlastní pobočky v širším spektru České republiky, je vhodné svěřit činnost výplaty úvěrových zdrojů zapojeným partnerským finančním institucím (za předpokladu, že mají vyšší regionální pokrytí), na bázi řešení tzv. „úvěrové linky“, ověřené již čerpáním JESSICA IOP v 2007-2013.</p>

Specifický cíl 1.3	
	<p>Dle minulé praxe se míra zapojení cizích zdrojů na financování sledovaných investic pohybuje ve výši 70 – 80% celkových nákladů projektu, kdy celkové náklady tohoto financování, typicky poskytovaného komerčními bankami, se pohybují ve výši 2 – 4% p.a. Podpora OP Dopravy ve formě finančního nástroje na bázi zvýhodněného úvěru znamená možnost čerpání zdrojů s nižšími náklady o 2% pod tržními cenami. Dodavatel dle závěrů mapování podmínek trhu navrhuje paralelně k úvěru nabízet až 25% přímé dotace.</p> <p>Součástí podpory bude možnost poskytnutí přímé dotační podpory na úhradu nákladů technické přípravy (zpracování projektové dokumentace, studie proveditelnosti) do procentuálního limitu z maximální částky uznatelných výdajů projektu. Uvedená podpora je dle Guidnace note EGESIF k tématu možností kombinace podpor považována za nedílnou operaci finančního nástroje (je o ní účtováno v rámci operace finančního nástroje).</p>
Výše a forma podpory	<ul style="list-style-type: none"> • Zdroje OP Doprava mohou být využity ve výši až 100% celkových způsobilých výdajů projektu, kombinací zvýhodněného úvěru a dotace nebo pouze zdroji úvěru • Délka splatnosti úvěru až 15 let. • Úroková míra o 2% nižší, než průměrná cena za aktuálních tržních podmínek, tzn. předpoklad výše úrokové sazby zvýhodněného úvěru cca 0,5% p.a.⁴⁰ • Úroková míra fixována po celou dobu splácení. • Účelový úvěr lze použít jen na krytí způsobilých výdajů. • Volba zajištění dohodou podle místních podmínek. • Správa úvěru na jednom „clearingovém“ místě, které dělí splátky dle dohody o financování mezi zdroje správce IFN OP Doprava a spolufinancujícího subjektu.
Zabezpečení pákového efektu	<p>V rámci dotazníkového šetření dodavatel zjistil, že existující i potenciální další zájemci o investici ve sledované oblasti již mají připravenou řadu investičních projektů. Zapojení zdrojů z OP Doprava může pomoci zvýšit zájem o vyšší míru investic (více komplexní projekty), akcelarovat tempo zájmu, resp. pomoci realizaci jinak méně zajímavých projektů.</p> <p>Ve snaze nabídnout nástroj motivující žadatele ucházet se o podporu a realizovat komplexní projekty navrhuje dodavatel poskytovat až 100% financování, kdy zdroje zvýhodněného úvěru jsou pákovány již na úrovni fondu (správce finančního nástroje). Zdroje poskytované zvýhodněným úvěrem jsou částečně financovány zdroji OP Doprava, částečně finančními institucemi (finanční instituce – typicky české komerční banky nebo např. EIB) – typicky podílem 50:50. Dodavatel navrhuje rovné podmínky se zapojenými spolufinancujícími partnery, kdy toto nastavení považuje jako dostatečný motivační prvek k zapojení klíčových soukromých partnerů a nenavrhuje další formy výhod (krytí prvních ztrát first piece loss, subvence úroku paralelně čerpaných komerčních úvěrů, dotační financování do omezené výše, podřízenost úvěru OP Doprava). V případě potřeby poskytnutí dodatečných záruk za projekty je možné zvážit propojení na nadnárodní nástroje podpory, např. EFSI záruky (tzv. Junckerův balíček). S ohledem na relativně vzdálený horizont čerpání prvních zdrojů z navrhovaného finančního nástroje nicméně doporučuje dodavatel revizi tohoto návrhu s ohledem na aktuální podmínky na trhu a případné doplnění některé z možných výhod, dle aktuálních výsledků mapování tržního zájmu a schopnosti zabezpečení požadované úrovně pákového efektu.</p>
Návrh alokace pro daný nástroj	<ul style="list-style-type: none"> • SC 1.3 má celkovou alokaci (EU podíl) výše 0,16 mld. EUR, tedy cca 4,4 mld. Kč. • Dodavatel navrhuje do finančního nástroje převést celou alokaci specifického cíle, po odečtení zdrojů vyčleněných na poskytování přímých dotací (paralelně poskytovaných se zvýhodněným úvěrem). <p>Návrh alokace finančního nástroje bude čerpána buď v rámci nástroje kapitálové povahy (předchozí dílčí kapitola), nebo formou zvýhodněného úvěru s paralelně</p>

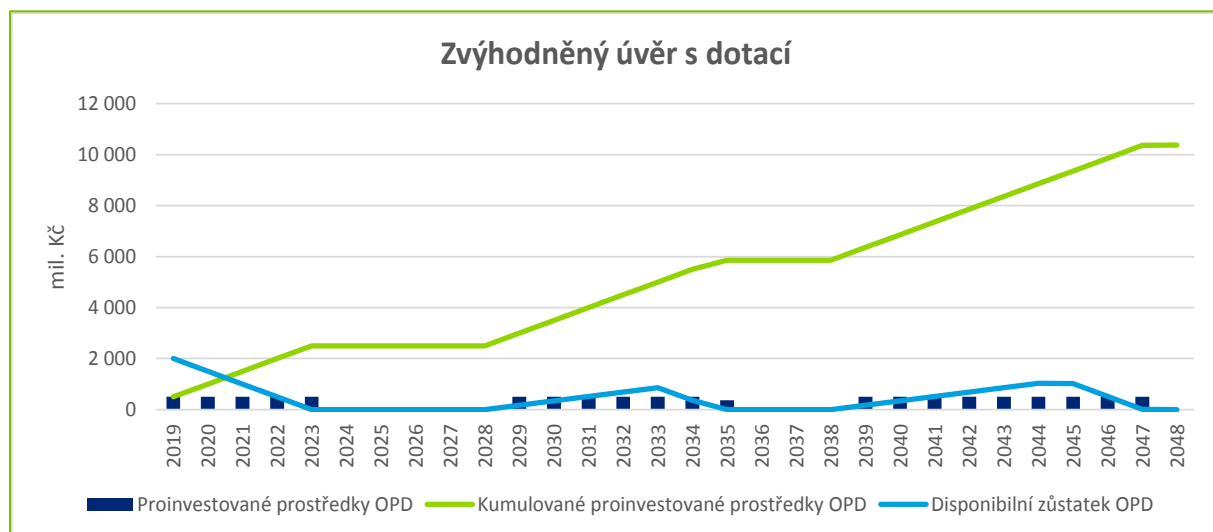
⁴⁰ Úroková sazba pro konečného příjemce bude determinována smíšením úrokové sazby požadované na zdrojích OP Doprava a sazby požadované ze strany zapojeného spolufinancujícího partnera.

Specifický cíl 1.3	
	poskytovanou přímou dotací – dodavatel doporučuje ustanovení pouze jednoho nástroje pro sledovanou oblast.
Tempo čerpání	<p>Příjem žádostí projektů SC 1.3 navrhuje dodavatel do doby spuštění čerpání skrze finanční nástroj pozastavit. Po spuštění finančního nástroje (předpoklad v roce 2016) lze předpokládat, že alokace bude vyčerpána plynule do konce programového období, skrze cca 13 projektů.⁴¹</p> <p>Zdroje navrácené zpět do finančního nástroje (splácení jistiny a úroku zdrojů OP Doprava) bude možné znovu použít v rámci téhož finančního nástroje (revolving ve stejném finančním nástroji), případně použít na obdobné investice jinou formou podpory v souladu s pravidly dle článku 44 Obecného nařízení.</p>

Tabulka 36: Specifikace klíčových parametrů navrhovaného finančního nástroje SC 1.3 – zvýhodněný úvěr s dotací

5.2.6.3 Základní finanční ukazatele zapojení nástroje – modelový příklad

Dodavatel dále prezentuje výsledky modelování využití navrhovaného nástroje, se zaměřením na generované multiplikační efekty nástroje.⁴²



Hlavní výsledky		
Celková alokace OPD	4 400	mil. Kč
Celkem proinvestováno - milník rok 2023	10 267	mil. Kč
Celkem proinvestováno - konec období rok 2049	18 372	mil. Kč
Úhrn Fondem proinvestovaných prostředků z revolvingu do roku 2049	6 079	mil. Kč
Přidaná hodnota	2,3	
Pákový efekt	1,8	

⁴¹ Počet podpořených projektů se může lišit především ve vazbě na jeho rozpočtové zdroje a míru zapojení zdrojů OP Doprava. Předpoklad 13 podpořených projektů vychází z následující modelové situace – rozpočet typického projektu 0,5 mld. Kč (část jsou investice typu výstavba, část pouze dovybavení existujících překladišť), čerpaná dotační podpora 25%, finanční nástroj zvýhodněného úvěru dofinancování zbylých 75%, podíl 50:50 zdroje OPD a banky. Za dané situace by byl podíl zdrojů OP Doprava na typickém projektu 125 mil. Kč dotačně a 187,5 mil. Kč zvýhodněný úvěr (zdroje OPD), tzn. za 13 projektů čerpání výše 4,06 mld. Kč. Zbýlý podíl alokace bude pravděpodobně vyčerpán na dotační podpoře technické přípravy a na management fees.

⁴² Zapojené předpoklady a další specifika modelu jsou uvedeny v příloze č. 5 této zprávy.

Závěr: Z uvedené modelace převedení sledovaných oblastí na finanční nástroj vyplývá, že v případě využití alokace OPD ve výši **4,4 mld. Kč** během pěti let čerpání umožní vytvořit prostředky na revolving (opětovné využití v rámci OPD) ve výši celkem **18,4 mld. Kč** (vyplacení podílů na zisku) v roce 2049. V případě použití klasických dotací by byly realizovány projekty o celkové hodnotě 4,4 mld. Kč. Projekty financované za použití zde navrhovaného finančního nástroje umožní v investiční fázi realizaci projektů o celkové hodnotě **10,2 mld. Kč – tzn. navýšení čerpání o 233 %**.

5.3 Možnosti propojení s dalšími podporami poskytovanými v sektoru doprava v ČR

V rámci analýzy tržních charakteristik bylo dodavatelem identifikováno několik programů podpory nadnárodní úrovně, které vykazují příbuzné či shodné zaměření, jako sledované specifické cíle OP Doprava. Tyto tzv. „třecí plochy“ je nutné sledovat a koordinovat tak, aby byly zabezpečeny komplementární a synergické vazby mezi plánovanými finančními nástroji OP Doprava a paralelně fungující stejně či obdobně cílenou podporou na nadnárodní úrovni. V další části této kapitoly dodavatel přehledně popisuje „třecí plochy“, ke kterým uvádí klíčová zjištění, závěry a doporučení, co se zabezpečení vhodné formy propojení týká.

5.3.1 Nástroj pro propojení Evropy (CEF)

Nástroj pro propojení Evropy (CEF - Connecting Europe Facility) je součástí balíčku pro rozvoj evropské infrastruktury, který se zaměřuje na tři hlavní oblasti – dopravu, energie a digitální trh. Hlavním cílem nástroje je zredukovat rozdíly mezi dopravními sítěmi jednotlivých členských států, odstranit úzká místa, která brání hladkému fungování vnitřního trhu a překonat technické překážky (např. nekompatibilní standardy pro železniční dopravu). Jedním z klíčových prvků programu CEF je systematictější užití inovativních finančních nástrojů (projektových dluhopisů), které nabídnou alternativu financování k tradičním dotacím a vyplní mezeru pro strategické investice. CEF program má působit jako katalyzátor pro další soukromé a veřejné financování tím, že bude dávat infrastrukturním projektům kredibilitu a sníží jejich profil rizika pro získání investorů.

Prioritní oblastí je budování dopravní infrastruktury, na kterou je vyčleněno 23,1 mld. EUR, hlavní oblasti podpory v prioritě dopravy jsou program technologického pilíře jednotného evropského nebe (SESAR) a systémy řízení dopravy po silnici, železnici a vnitrozemských vodních cestách (ITS, ERTMS a RIS). CEF staví na zkušenostech dřívějších finančních nástrojů, které vznikly ve spolupráci s Evropskou investiční bankou – např. Loan Guarantee Instrument for trans-European transport networks (LGTT), pilotní fáze projektových dluhopisů či Marguerite Fond.

V rámci dopravní infrastruktury se chce EU v budoucnu zaměřit na vybudování 9 hlavních koridorů, které budou plnit funkci dopravní páteře jednotného evropského trhu. Každý koridor je multimodální a zahrnuje alespoň tři členské státy a protíná alespoň dvoje hranice. Hlavní dopravní síť má vzniknout do r. 2030. Mělo by dojít k propojení nejvýznamnějších míst východní a západní Evropy, k modernizaci silniční, železniční i letecké infrastruktury a k odstranění problematických míst. Přes ČR povedou tři hlavní koridory:

- Baltsko-jaderský koridor: silniční koridor Bielsko Biala - Žilina; železniční koridor Katowice - Ostrava - Brno - Wien & Katowice - Žilina - Bratislava - Wien
- Koridor Východ-východní Středomoří: železniční koridor Drážďany-Praha; Praha-Břeclav; Praha-Brno-Břeclav; Břeclav-Bratislava
- Rýnsko-dunajský koridor: železniční koridor Mnichov- Praha; Norimberk-Praha; silniční koridor Zlín-Žilina

Alokace tzv. kohezního CEF v období 2014 – 2016 (v rámci třech výzev v letech 2014, 2015 a 2016) pro Českou republiku činí 1,1 mld. EUR (90% na projekty železniční infrastruktury, 10% na projekty vodní dopravy) s tím, že se jedná v případě železnice o věčný překryv se zaměřením SC 1.1 OPD. S ohledem na skutečnost, že systém tzv. národních obálek bude platný pouze do konce roku 2016 (do této doby bude nutné alokovat prostředky na konkrétní projekty, po tomto období probíhá o zdroje CEF otevřená mezinárodní soutěž), zatímco příprava IFN v OPD je teprve na začátku celé přípravy, **nelze reálně uvažovat o možném propojení chystaných nástrojů OPD a CEF.**

5.3.2 Nástroj pro záruky za úvěr pro projekty TEN-T (LGTT)

Nástroj byl vytvořen společně Evropskou komisí a Evropskou investiční bankou, funguje od roku 2008. LGTT (Loan Guarantee instrument for Trans-European Transport Network Projects) je financován kapitálovým vkladem 1 mld. EUR (500 mil. EUR z rozpočtu Komise na TEN-T a 500 mil. EUR z EIB) s 20% zárukou prioritního dluhu, který má za cíl podpořit až 20 mld. EUR prioritních půjček. LGTT umožňuje Evropské investiční bance nést vyšší finanční rizika než u klasických úvěrových operací, čímž pokrývá prvních pět až sedm let provozu projektů.

Nástroj pro úvěrové záruky pro projekty TEN-T je záručním nástrojem, který pomáhá tím, že rizika, jak získat soukromé financování za konkurenční ceny, částečně kryje kompenzací nedostatků v příjmech vyplývajících z růstu objemu provozu, jenž je v počátečních operačních obdobích nižší, než se očekává. Tímto způsobem zlepšuje finanční životaschopnost projektu a jeho obecnou úvěrovou bonitu.

Likvidní facilitu může být čerpána v případě neočekávaného snížení příjmů v tzv. „ramp-up“ fázi projektu (období od komplety projektu do jeho pátého výročí). Pokud na konci období dostupnosti těchto prostředků jsou stále nesplacené částky, LGTT ručitel může být vyzván poskytovatelem facility, EIB je vyplatí a pak se stane podřízeným věřitelem projektu. Jakmile se EIB stane věřitelem projektu, bude dluh splacen na bázi vyčištění hotovosti nebo fixních kompenzačních plateb. Pohotovostní likviditní facilitu garantovaná přes LGTT by neměla přesáhnout 10% celkové částky seniorního dluhu (20% v mimořádných případech). Výše záruky může být v maximální výši 200 mil. EUR na projekt. Pro získání LGTT nejsou sestaveny formální požadavky (vč. žádosti), proto je nutné kontaktovat přímo EIB.

Na začátku roku 2012 bylo podepsáno 7 kontraktů za 400 mil. EUR opírající se o LGTT nástroj v hodnotě 12 mld. EUR kapitálových investic (5 dálničních projektů, 1 námořní projekt a 1 vysokorychlostní železniční systém). I přesto, že se LGTT nástroj stal standardní součástí dopravních projektů a je obvykle vyžadován spoluvěřiteli jako podmínka jejich účasti, má tento nástroj své limity. Pokrytí rizika je limitováno poptávkou po dopravě, což činí tento nástroj nevhodný pro rizika dostupnosti (např. zpoždění ve výstavbě a další problémy s úspěšným využíváním infrastruktury). Ex-post zhodnocení z roku 2013 vyhodnotilo, že LGTT nástroj měl pozitivní dopad, ale efekt nebyl dostatečný k dosažení jeho širších cílů.

Co se týče „třecích ploch“, tyto lze zdánlivě pozorovat u projektů zaměřených na infrastrukturu TEN-T (SC 1.1 a 2.1), tedy věcně se jedná o částečný překryv, resp. komplementaritu. S ohledem na výsledky analytické fáze projektu je však podstatné, že pro sledované specifické cíle bylo ze strany dodavatele vyhodnoceno jako nejvhodnější zapojení nástrojů na úvěrovém nebo kapitálovém principu, z tohoto důvodu nelze uvažovat o potenciálu nahrazení LGTT podpory z OP Doprava, resp. uvažovat o využití evropského modelu podpory na projekty vymezené v rámci SC 1.1 a 2.1. **Dodavatel nevyhodnotil potenciál pro propojení chystaných nástrojů OPD a LGTT.**

5.3.3 Iniciativa pro projektové dluhopisy Evropa 2020 (PBI)

Iniciativa pro projektové dluhopisy PBI (The Europe 2020 Project Bond Initiative) byla zřízena Nařízením (EU) 670/2012 a usiluje o využití expertízy EIB k získání investorů na kapitálovém trhu. Projektové dluhopisy jsou soukromé dluhy vydané projektovou společností. Dluh je rozdělen do prioritní a podřízené tranše. EIB financuje podřízenou tranši (formou půjčky nebo podmíněné úvěrové linky – operace s názvem Project Bond Credit Enhancement, PBCE), což zvyšuje rating prioritní tranše a tím i úvěrovou pozici projektu do výše, ve které mají institucionální investoři (např. pojišťovny nebo penzijní fondy) zájem dluhopisy koupit. Podpora EIB (až do výše 20% prioritních dluhopisů) zahrnuje celkové trvání projektu. Iniciativa pro projektové dluhopisy Evropa 2020 má podpořit využívání Nástroje pro propojení Evropy. Pilotní fáze iniciativy běží do roku 2016.

Iniciativa pro projektové dluhopisy se zaměřuje na projekty ze sektoru dopravy TEN-T, energie TEN-E, jako i broadband a rozšíření ICT sítí. Mezi základní požadavky na projekty patří: vyžaduje strukturu trhu s dluhopisy (PBCE je dostupný pro transakce financované dluhopisy, ne transakce financované bankami), vyžaduje omezení účelu vynaložení aktiv (základním požadavkem je podpora specifických způsobilých aktiv), financovatelný projekt i před PBI – projekt měl „robustní“ finanční strukturu. **Dodavatel nevyhodnotil potenciál pro propojení chystaných nástrojů OPD a PBI.**

5.3.4 Investiční plán pro Evropu (EFSI, tzv. Junkrův balíček)

Uvedený nástroj EFSI (European Fund for Strategic Investments) je v podstatě základním pilířem takzvaného Junckerova investičního plánu, který má v příštích třech letech získat ze soukromých a veřejných investic až 315 miliard eur (8,6 bilionu korun). Fond EFSI má k dispozici celkem 21 miliard eur, především z peněz Evropské investiční banky (EIB) a záruk z rozpočtu EU. Cílem investičního plánu je podpořit financování životaschopných

investic v Evropské unii, nabízí především možnost poskytovat dodatečnou (kontra)záruku za financování projektů strategických investic vybraných sektorů ekonomiky.

Dodavatel vyhodnotil potenciál pro propojení chystaných nástrojů OP Doprava, především jako možnost poskytnutí dodatečné záruky k nástrojům úvěrového nebo kapitálového charakteru.

5.4 Posouzení slučitelnosti s pravidly o veřejné podpoře

Navrhované podoby finančních nástrojů, jak jsou uvedeny v předcházejících kapitolách této zprávy, podléhají třífázovému posouzení slučitelnosti s pravidly veřejné podpory:

- Posouzení existence veřejné podpory;
- Možnost využití „off the shelf“ nástrojů, pravidel *de minimis* nebo GBER;
- Zohlednění faktorů relevantních pro posouzení slučitelnosti s vnitřním trhem (např. EEAG).

Při posuzování slučitelnosti s pravidly veřejné podpory je nezbytné zajistit soulad na všech úrovních implementační struktury, tj. na úrovni správce fondu, spolufinancujícího subjektu a konečného příjemce. Pro dodržení pravidel veřejné podpory je taktéž nutné aktualizovat předběžné posouzení vždy, když dojde ke změně tržního prostředí a s tím spojeného tržního selhání (čl. 37 odst. 2 písm. g) obecného nařízení).

5.4.1 Třífázové posouzení slučitelnosti navrhovaných nástrojů

5.4.1.1 Existence veřejné podpory

Navržené finanční nástroje je vhodné koncipovat jako nástroje bez veřejné podpory na úrovni správce fondů (zajištění přenesení celé poskytnuté výhody, tržní odměna).

V případě spolufinancujících subjektů, které se budou podílet na financování z vlastních zdrojů, nepředpokládáme, že by bylo možné vyloučit existenci veřejné podpory jako takové (nutnost řešit na úrovni slučitelnosti s vnitřním trhem – viz níže kapitola 5.4.2). Stejně platí v případě konečných příjemců.

5.4.1.2 Možnost využití pravidel vylučujících notificační povinnost

S ohledem na lokální specifika České republiky, místního tržního prostředí a dlouhodobé postoje potenciálních žadatelů k nabídce veřejné podpory ve sledovaných oblastech, dodavatel upustil od snahy prosadit nástroje z nabídky off-the-shelf, které pro programové období 2014-2020 připravila Evropská komise, jak je specifikuje Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 964/2014. Ani jeden z připravených nástrojů nevyhovuje pro zapojení při investicích do infrastrukturních projektů na silnici a železnici – z důvodů nastavení, přijatelných příjemců, nevhodného modelu fungování apod. Jako potenciálně vhodný nástroj se jeví pouze tzv. Risk-sharing Loan v rámci specifického cíle 1.3, tento však nedoporučuje dodavatel využít z následujících důvodů:

- Nástroj **Risk-sharing loan** neboli **Úvěry pro malé a střední podniky na základě modelu úvěru se sdílením rizik v portfoliu** využívá režimu podpory *de minimis*, nicméně tento přístup není nezbytný a žádoucí v oblasti SC 1.3 – finanční objem investic je typicky v řádu stovek milionů Kč, což nelze kryt v rámci limitu *De minimis*, po přepočtení přes hrubý grantový ekvivalent;
- Nástroj Risk-sharing Loan **umožňuje podporu pouze malých a středních podniků, zatímco typickým žadatelem v rámci SC 1.3 bude spíše velká společnost;**
- Nástroj Risk-sharing Loan počítá s tím, že jeho samotná přítomnost a jeho atribut risk sharingu bude motivovat k aktivizaci projektů z identifikované potenciální poptávky, nicméně závěry analytických prací dodavatele potvrzují, že **je třeba doplnit další motivační prvky** (dotační složka), aby došlo k aktivizaci projektů a spolufinancujícího kapitálu;
- Z prováděcího nařízení není zřejmé, zda by bylo možné nastavit nástroj v souladu s návrhy dodavatele, tzn. v syndikované podobě sdružující prostředky OP Doprava a spolufinancujícího subjektu;
- Nástroj kalkuluje s vytvořením portfolia nových projektů u jednoho vybraného finančního zprostředkovatele, kdy v podmínkách ČR se jeví jako mnohem **výhodnější, aby správce nástroje spolupracoval se všemi subjekty, které splní podmínky spolupráce** a projeví o tento druh spolupráce zájem.

Z uvedených důvodů na straně specifík České republiky navrhuje dodavatel zřízení nových nástrojů, tedy tzv. nástrojů tailor made.

Co se týče možnosti využití režimu podpory *de minimis*, tento postup:

- není relevantní v případě SC 1.1, 2.1 a 3.1, neboť se jedná o oblasti podpory svojí povahou spadající mimo režim veřejné podpory;

- je v zásadě možný v rámci SC 1.3, nicméně především s ohledem na výši investic (řádově desítky a stovky mil. Kč) nelze počítat se schopností vyhovět limitu De minimis max. 200.000 EUR/3 roky na žadatele, ani po přepočtení přes hrubý grantový ekvivalent.

Dodavatel doporučuje nabídnout nástroj využívající režim de minimis pro projekty SC 1.3, nicméně paralelně je vhodné nabízet i nástroj s režimem podpory notifikovaným (viz dále).

Na základě interního materiálu zadavatele specifikujícího relevantní režimy podpory nabízející se pro sledované specifické cíle, dle závěrů realizovaných jednání a dle vlastní expertízy dodavatel v případě volby pravidel veřejné podpory navrhuje:

- postupovat mimo režim veřejné podpory v rámci SC 1.1, 2.1 a 3.1, nicméně důsledně využívat průběžné komunikace s EK ohledně nastavení PPP nástrojů;
- Nabízet paralelně podporu de minimis menším projektům a podporu skrze Notifikovaný nástroj větším projektům v případě SC 1.3.

5.4.1.3 Faktory relevantní pro posouzení slučitelnosti s vnitřním trhem

S ohledem na výše popsané důvody nemožnosti využít některý z režimů GBER či režim *de minimis*, navržené finanční nástroje bude nutné plně notifikovat Evropské komisi. V rámci posouzení slučitelnosti finančních nástrojů s vnitřním trhem budou přitom, dle metodiky předběžného posouzení, relevantní následující faktory tohoto předběžného posouzení:

- Přispění k dosažení cíle veřejného zájmu,
- Nezbytnost poskytnutí podpory,
- Vhodnost poskytnuté podpory,
- Motivační účinek,
- Přiměřenost poskytnuté podpory,
- Omezení negativního účinku na trh, tj. podpora je poskytnuta pouze v minimální výši,
- Transparentnost poskytnuté podpory.

5.4.2 Zhodnocení možnosti využití prvků preferenčního odměňování

Pro zajištění slučitelnosti s pravidly veřejné podpory na úrovni spolufinancujících subjektů je nutné především vhodně nastavit systém preferenčního odměňování. Dodavatel nenavrhuje využití forem preferenčního odměňování, neboť průzkum trhu neodhalil potřebu, nicméně situace se do spuštění nástrojů může změnit. V případě potřeby zapojení preferenčních forem odměňování navrhuje zvážit především následující možnosti:

- **Asymetrické krytí ztrát** (např. využití instrumentu *first piece loss*);
- **Asymetrické sdílení zisků** (např. dělení výnosů společnosti nerovnoměrně v závislosti na překonání tzv. *hurdle rate*).

Pravidla veřejné podpory navrhované formy preferenčního odměňování v zásadě umožňují. Dodavatel posoudil navrhované varianty s aktuálně platnými pravidly veřejné podpory. Z uvedeného vyplývá, že preferenční odměňování lze nastavit při dodržení pravidel uvedených níže.

5.4.2.1 Asymetrické krytí ztrát

Asymetrické krytí ztrát je v zásadě umožněno. Preferenční odměňování je možné použít pouze v případě, že dojde k identifikaci odůvodněné potřeby zajistit zapojení soukromých zdrojů tímto způsobem. Preferenční odměňování nesmí vést k nadměrné kompenzaci soukromého investora, nutnost vyčíslení preferenčního odměňování v návaznosti na identifikované selhání trhu. Preferenční odměňování by mělo odrážet tzv. *fair rate of return* definované v judikatuře Soudního dvora EU (analýzu je možné provést na základě soutěžního procesu nebo nezávislého znaleckého posudku). Dle GBER se „přiměřenou mírou rentability (*fair rate of return*)“ rozumí očekávaná rentabilita odpovídající diskontní sazbě upravené o vliv rizika, která odráží úroveň rizika projektu a charakter a objem kapitálu, jež soukromí investoři plánují investovat. Dále je třeba respektovat pravidla přímo uváděná v rámci navrhovaného čl. 39 GBER, odst. 8, písmena a) – c) Mezi tyto pravidla patří:

- a) správci finančního zprostředkovatele a správci fondu musí být vybráni prostřednictvím otevřeného, transparentního a nediskriminačního výběrového řízení v souladu s použitelným právem Unie a vnitrostátními právními předpisy. Zejména nesmí být mezi těmito subjekty

rozlišováno podle jejich místa usazení či sídla v určitém členském státě. Po finančních zprostředkovatelích a správcích fondů může být požadováno, aby splnili určitá předem stanovená kritéria, která jsou objektivně odůvodněna povahou investic;

- b) nezávislí soukromí investoři musí být vybráni prostřednictvím otevřeného, transparentního a nediskriminačního výběrového řízení, které je vedeno v souladu s použitelným právem Unie a vnitrostátními právními předpisy a jehož cílem je uzavřít pro jiné investice, než jsou záruky, odpovídající ujednání o sdílení rizik a odměny s tím, že asymetrickému sdílení zisku je dáována přednost před stanovením horního limitu ztráty za účelem ochrany investice (Downside Protection). Nejsou-li soukromí investoři vybráni prostřednictvím takového řízení, musí přiměřenou míru rentability (*fair rate of return*) investic soukromých investorů určit nezávislý znalec vybraný prostřednictvím otevřeného, transparentního a nediskriminačního výběrového řízení;
- c) v případě asymetrického sdílení ztrát mezi veřejnými a soukromými investory musí být první ztráta převzatá veřejným investorem omezena na nejvýše 25 % celkové investice.

5.4.2.2 Asymetrické sdílení zisků

Asymetrické sdílení zisků je v zásadě umožněno. Preferenční odměňování je možné použít pouze v případě, že dojde k identifikaci odůvodněné potřeby zajistit zapojení soukromých zdrojů tímto způsobem. Preferenční odměňování nesmí vést k nadměrné kompenzaci soukromého investora, nutnost vyčíslení preferenčního odměňování v návaznosti na identifikované selhání trhu. Preferenční odměňování by mělo odrážet tzv. *fair rate of return* definované v judikatuře Soudního dvora EU (analýza je možné provést na základě soutěžního procesu nebo nezávislého znaleckého posudku). Dle GBER se „přiměřenou mírou rentability (*fair rate of return*)“ rozumí očekávaná rentabilita odpovídající diskontní sazbě upravené o vliv rizika, která odráží úroveň rizika projektu a charakter a objem kapitálu, jež soukromí investoři plánují investovat. I v případě asymetrického sdílení zisků je kromě obecných pravidel nutné respektovat pravidla přímo uváděná v rámci navrhovaného čl. 39 GBER, odst. 8, písmena a) – c), která jsou jmenována výše.

5.4.3 Pravidla vyplácení odměny správci fondu

Z hlediska veřejné podpory je nezbytné, aby poskytovaná odměna odrážela tržní odměnu ve srovnatelné situaci. Tato podmínka je splněna v následujících případech:

- Správce fondu byl vybrán prostřednictvím otevřeného, transparentního, nediskriminačního a objektivního výběrového řízení,
nebo
- Odměna odpovídá čl. 12 a 13 Nařízení Komise v přenesené pravomoci č. 480/2014.

Při výpočtu odměny („poplatků za správu“) správci fondů představují náklady týkající se správy nebo úhrady poplatků za správu finančního nástroje způsobilé výdaje (čl. 42 odst. 1 písm. d) obecného nařízení). Náklady a poplatky za správu mohou být účtovány subjekty provádějícími finanční nástroje, tj. i finančními zprostředkovateli v případě navržených finančních nástrojů (čl. 42 odst. 5 obecného nařízení). Náklady a poplatky nesmějí překročit prahové hodnoty stanovené v čl. 13 Nařízení Komise v přenesené pravomoci č. 480/2014:

- Prahové hodnoty pro základní odměnu a výkonnostní odměnu pro všechny tři navržené finanční nástroje stanovuje čl. 13 odst. 2 Nařízení Komise v přenesené pravomoci č. 480/2014
- Prahové hodnoty pro souhrnnou částku nákladů a poplatků spojených s řízením v průběhu období způsobilosti stanovuje čl. 13 odst. 2 Nařízení Komise v přenesené pravomoci č. 480/2014. Relevantní prahové hodnoty jsou následující:
 - a) u finančního nástroje poskytujícího kapitál 20 % celkové výše příspěvků z programu vyplacených do finančního nástroje;
 - b) u finančního nástroje poskytujícího půjčky 8 % celkové výše příspěvků z programu vyplacených do finančního nástroje;
 - c) u finančního nástroje poskytujícího granty, subvence úrokových sazeb nebo subvence poplatků za záruky podle čl. 37 odst. 7 nařízení (EU) č. 1303/2013 6 % celkové výše příspěvků z programu vyplacených do finančního nástroje.
- Pokud stejný subjekt provádí fond fondů a finanční nástroj, částky způsobilých nákladů a poplatků spojených s řízením ani hraniční hodnoty nelze kumulovat v případě stejných příspěvků z programu nebo stejných reinvestovaných zdrojů připadajících na příspěvky z programu.

Správní náklady a poplatky musí vycházet z metodiky výpočtu založené na výkonnosti dle čl. 12 Nařízení Komise v přenesené pravomoci č. 480/2014:

- Výkonnostní kritéria jsou následující:
 - a) výplata příspěvků poskytnutých z programu ESI fondů;

- b) prostředky získané zpět z investic nebo z uvolněných prostředků vyčleněných na smlouvy o zárukách;
- c) kvalita opatření doprovázejících investici před investičním rozhodnutím maximalizovat její dopad a po něm,
- d) přínos finančního nástroje k cílům a výstupům programu.
- Řídicí orgán informuje monitorovací výbor ohledně výkonnostně založeného výpočtu vynaložených nákladů nebo poplatků spojených s řízením a správou finančního nástroje. Monitorovací výbor dostává každoročně zprávy o nákladech a poplatcích spojených s řízením skutečně zaplacených v předchozím kalendářním roce.
- Prahové hodnoty lze překročit, účtuje-li je subjekt provádějící finanční nástroj v souladu s platnými pravidly ve výběrovém řízení, během kterého se prokázala potřeba vyšších nákladů a poplatků spojených s řízením.

Správní náklady a poplatky mohou zahrnovat poplatky za zprostředkování. Pokud jsou poplatky za zprostředkování nebo jakákoliv jejich část účtovány konečným příjemcům, nesmí být vykázány jako způsobilé výdaje. Správní náklady a poplatky, včetně nákladů a poplatků vzniklých při přípravných pracích v souvislosti s dotčeným finančním nástrojem před podpisem příslušné dohody o financování, jsou způsobilými výdaji ode dne podpisu této dohody.

Dodavatel doporučuje řídicímu orgánu, aby při přípravě výběru správce finančního nástroje věnoval problematice nastavení manažerské a jiné odměny zvýšenou pozornost. Klíčová část odměny by měla být navázána na výkonnost manažera (zabezpečený objem čerpání), nikoli na absolutní výši spravované alokace fondu, tedy bez vazby na výsledky čerpání.

5.4.4 Pravidla pro kombinaci finančních nástrojů s jinými formami podpory

Jednou z alternativ navržených v této analýze je využití kombinace finančního nástroje s jinými formami podpory, konkrétně s dotacemi. Kombinovat finanční nástroje s granty je možné na základě čl. 37 odst. 7 obecného nařízení. Dle odst. 38 preambule k obecnému nařízení je odůvodněné kombinovat prostředky z finančních nástrojů s grantovou podporou především tam, kde určité části investice nevytvářejí přímé finanční výnosy tak, aby byla zajištěna ekonomická udržitelnost projektů. Z hlediska pravidel veřejné podpory jsou hlavními limity kombinace finančních nástrojů s dotacemi následující skutečnosti:

- Vazba kombinace finančních nástrojů s dotacemi na selhání trhu, tzn. na identifikovanou tržní mezeru a její dostatečnou velikost v kvantifikovaném vyjádření;
- Zavedení systému zamezujícímu dvojímu financování;
- Dodržení výše podpory povolené platnými pravidly pro poskytování veřejné podpory;
- Dodržení výslovného zákazu některých kombinací finančních nástrojů a grantů.

Dodavatel dále popisuje závěry vlastní analýzy plnění výše uvedených podmínek kombinace finančního nástroje a grantové podpory, nicméně upozorňuje, že tyto závěry je nutné dále ze strany řídicího orgánu ověřit se zástupci DG REGIO a DG COMPET. Jedním z klíčových podkladových materiálů k dané problematice tvoří *Guidance note ke kombinaci finančních nástrojů s ostatními druhy podpory*.

5.4.4.1 Vazba kombinace finančních nástrojů s dotacemi

Z hlediska posouzení dopadů na veřejnou podporu je klíčové navázat kombinaci finančních nástrojů dotacemi na identifikovanou a kvantifikovanou tržní mezeru. Jestliže dochází k této kombinaci financování z více zdrojů, musí být v rámci dané operace nastavena jednotná pravidla a vedeny oddělené účetní záznamy pro každou formu podpory zvlášť. Dále musí být dodržěn soulad s platnými pravidly v oblasti veřejné podpory (zejména zákaz dvojího financování, pokud by byla překročena povolená výše podpory, a dodržení limitů pro spolufinancování) a splněna podmínka, že celková výše všech forem podpory nepřekročí celkovou výši způsobilých výdajů. Dle metodiky předběžného posouzení je vhodné, aby kombinace finančního nástroje a dotace byla založena na některém z následujících principů:

- Komplexnost grantové formy podpory.
- Navázání grantové části podpory na splnění výkonnostních parametrů.
- Dotační podpora spojená s technickou asistencí při přípravě projektu.
- Vazba na ekonomickou životaschopnost projektu.

Kombinace finančních nástrojů a dotací je možná, nicméně je nutné dodržet pravidla, která jsou specifikována v *Guidance note ke kombinaci finančních nástrojů s ostatními druhy podpory*. Dodavatel jako nejvhodnější formu kombinace považuje vedení dvou oddělených operací, kdy na část projektu je poskytnutý zvýhodněný úvěr a na

část projektu je poskytnuta klasická dotační podpora. Za předpokladu dodržení limitů výše poskytnuté podpory zvoleného režimu veřejné podpory po přepočtení skrze hrubý grantový ekvivalent a za dodržení obecně platných pravidel pro IFN a dotace je možné nabídnout takovýto produkt potenciálním žadatelům SC 1.3 OP Doprava.

5.4.4.2 Zavedení systému zamezujícímu dvojímu financování

Pro zajištění souladu s pravidly veřejné podpory dále dodavatel doporučuje při implementaci kombinace finančních nástrojů s dotacemi stanovit zvláštní pravidla pro zamezení dvojího financování. Musí být striktně dodrženo pravidlo odděleného účelu pro položky financované nástrojem a dotací, není možné předfinancování dotace pomocí IFN, stejně tak není možné uhradit část nákladů finančního nástroje skrze dotaci.

5.4.4.3 Dodržení výše povolené podpory

Podpora poskytnutá kombinací finančních nástrojů a dotací musí respektovat maximální výše povolené podpory. Konkrétní limity takto poskytnuté podpory se budou odvíjet od právního režimu, ve kterém bude podpora poskytována (tj. např. *de minimis*, režim blokové výjimky, notifikovaný nástroj).

5.4.4.4 Omezení co se kombinace finančního nástroje s dotacemi týče

Jakákoliv kombinace finančních nástrojů s dotacemi musí respektovat čl. 37 odst. 9 obecného nařízení, podle kterého je nepřipustné předfinancování dotací z finančních nástrojů a úhrada návratné podpory poskytnuté z finančních nástrojů z poskytnutých grantů. Za předpokladu dodržení této podmínky, jež je uvedena i výše v kapitole o zamezení dvojího financování, je možné poskytovat dotace spolu s finančními nástroji.

5.4.5 Výpočet Hrubého grantového ekvivalentu

Hrubý grantový ekvivalent podpory představuje součet diskontovaných rozdílů mezi úrokem, který by Úvěrovaný zaplatil v případě úrokové sazby rovné základní referenční sazbě stanovené Evropskou komisí pro ČR ke dni uzavření smlouvy o poskytnutí úvěru zvýšené o příslušnou rizikovou přírážku a úrokem, který mu je skutečně účtován. **Pokud příslušné nařízení k veřejné podpoře, které má být aplikováno na daný finanční nástroj, neupravuje situaci jinak, je pro každou podporu poskytnutou prostřednictvím dluhového finančního nástroje nutné vypočítat hrubý grantový ekvivalent (dále také HGE), který specifikuje, jaká výše veřejné podpory byla skrze daný nástroj konečnému příjemci poskytnuta.** Hrubým grantovým ekvivalentem se rozumí výše veřejné podpory, kterou by podpora dosáhla, kdyby byla příjemci poskytnuta formou dotace.

Pro výpočet HGE v případě podpory poskytované formou zvýhodněných úvěrů se v souladu s ustanovením čl. 5 Nařízení o GBER, čl. 4 Nařízení o podpoře *de minimis* a v souladu s ustanovením Sdělení Komise o revizi metody stanovování referenčních a diskontních sazeb (2008/C 14/02) a Sdělení Komise o revizi metody stanovování referenčních a diskontních sazeb využije postup výpočtu dle následujícího postupu:

- Každý žadatel o podporu je předmětem propočtu finančního ratingu – je možné využít rating specializovaných agentur (S&P, Moodys, apod), ratingu sestaveného EK nebo i za využití patřičných národních ratingových systémů, případně za využití ratingového systému, který používají banky ke stanovení míry selhání.
- Na základě výsledku tohoto ratingu a míry zajištění úvěru bude v souladu se Sdělením Komise o revizi metody stanovování referenčních a diskontních sazeb příjemci přiřazena příslušná riziková přírážka (rozmezí 0,6 – 10 % p.a., v závislosti na předpokládané rizikovosti).
- Součtem aktuálně platné základní referenční sazby (platné v době poskytnutí podpory formou úvěru – aktuálně ve výši 0,52 % p.a.) a ratingem stanovené rizikové přírážky je možné vyčíslit tržní výši úrokové sazby, tzv. fair rate of return.
- V případě, že výše úrokové sazby placená příjemcem bude nižší než úroková sazba bez veřejné podpory, je rozdíl mezi úrokem, který by příjemce zaplatil při aplikaci úrokové sazby bez veřejné podpory a úrokem, který zaplatí při aplikaci zvýhodněné sazby, která mu byla poskytnuta, považován za podporu.

Pro ilustraci zde dodavatel uvádí přepočtovou tabulku dle Sdělení komise, která je základem pro stanovení výše rizikové přírážky v bazických bodech úrokové míry:

Úvěrové marže v základních bodech			
Ratingová kategorie	Zajištění		
	Vysoké	Běžné	Nízké
Velmi dobrý (AAA-A)	60	75	100
Dobrý (BBB)	75	100	220
Uspokojivý (BB)	100	220	400
Slabý (B)	220	400	650
Špatný/Finanční obtíže (CCC a níže)	400	650	1 000

Tabulka 37: Podkladová matice pro přepočet rizikové přírážky dle Sdělení komise 2008/C 14/02

5.4.6 Pravidla pro vyjasnění dopadu podpory PPP na bilanci státního rozpočtu

Materiál vydaný *European PPP Expertise Centre* hodnotí, za jakých okolností je financování využitím formy PPP nutné promítnout do výše veřejného dluhu České republiky s tím, že lze uplatnit relativně jednoduché pravidlo, pracující s rozložením rizik – viz schéma níže⁴³:

Účetní zpracování PPP dle pravidel ESA95				
Kdo nese riziko?	Typ rizika			Součást bilance veřejných financí?
	Konstrukční riziko	Riziko poptávky	Riziko dostupnosti	
	Veřejný sektor	Veřejný sektor	Veřejný sektor	ANO
			Soukromý sektor	ANO
		Soukromý sektor	Veřejný sektor	ANO
			Soukromý sektor	ANO
	Soukromý sektor	Veřejný sektor	Veřejný sektor	ANO
			Soukromý sektor	NE
		Soukromý sektor	Veřejný sektor	NE
			Soukromý sektor	NE

Obrázek 34: Zhodnocení vlivu využití PPP na bilance veřejných financí dle pravidel ESA95

Eurostat vyžaduje, aby se se schodkem veřejných financí a veřejným dluhem nakládalo dle pravidel Evropského systému účtů ("ESA95"). Eurostat vydal několik výkladů ESA95, vč. "Manuálu pro schodek veřejných financí a veřejného dluhu". Pro účely spojené s PPP ESA95 vyžaduje, aby se národní statistiky dívaly na poměr rizika a výnosů daného PPP opatření. Tento poměr je hodnocen dle analýzy alokace klíčových kategorií mezi veřejným (zadavatel) a soukromým (koncesionář) sektorem, konstrukční a tržní riziko (např. dostupnost a poptávka).

- **Konstrukční riziko** pokrývá výrobu a dokončení PPP aktiv. V praxi je to např. pozdní dodávka, nedodržení určitých standardů, vícenáklady, technická nedostatečnost a negativní externality (včetně ekologických rizik), které způsobí platbu náhrad třetí straně.
- **Riziko dostupnosti** zahrnuje situace během provozní fáze PPP, kdy nízká výkonnost spojená se stavem PPP aktiv vyústí k tomu, že jsou služby částečně či zcela nedostupné, nebo kdy tyto služby nedokáží splnit kritéria kvality specifikovaná v PPP smlouvě.
- **Riziko poptávky** se vztahuje k variabilitě poptávky (vyšší nebo nižší než předpoklad při podpisu PPP smlouvy) nehledě na výkon PPP společnosti. Taková změna poptávky by měla být důsledkem faktorů jako hospodářský cyklus, nové trendy na trhu, změna v preferencích konečného uživatele nebo technická zastaralost. Riziko poptávky je součástí standardního ekonomického rizika, které nesou privátní společnosti v tržní ekonomice.

Schéma výše zobrazuje kombinace alokací rizika mezi veřejným sektorem (např. SFDI/ŘSD/SŽDC v dopravě) a soukromým partnerem (typicky koncesionářské konsorcium), které determinují skutečnost, zda je či není PPP součástí bilance veřejných financí dle ESA95 pravidel. Klíčové sdělení lze sumarizovat následovně:

- Pokud veřejný sektor nese konstrukční riziko, PPP bude vždy součástí bilance veřejných financí, nehledě na rozložení rizik poptávky a dostupnosti,
- Pokud soukromý partner nese výrobní riziko, PPP nebude zařazen do bilance veřejných financí, pokud by veřejný sektor nenesla jak riziko poptávky, tak i dostupnosti.

⁴³ The Guide to Guidance: How to Prepare, Procure and Deliver PPP Projects, 7/2011, European PPP Expertise Centre

5.5 Vymezení očekávaných výsledků

Dodavatel podrobil navrhovanou indikátorovou soustavu OP Doprava podrobné analýze, přičemž vycházel ze schválené verze operačního programu Evropskou komisí.

5.5.1 Návrh indikátorů

Dodavatel neposuzoval relevanci navrhované soustavy výsledkových a výstupových indikátorů, neboť nastavení funkční soustavy je v gesci Řídícího orgánu – dodavatel nepředpokládá potřebu změny sledovaných indikátorů v důsledku přeměny dotačního schéma na podporu realizovanou za využití finančních nástrojů, potřebnou změnou mohou pouze projít nastavení milníkůvých a cílových hodnot.

5.5.2 Hlavní faktory k zohlednění při revizi hodnot indikátorů

Nastavení milníkůvých a cílových hodnot indikátorové soustavy je velmi úzce spjata s volbou konkrétní konečné podoby jednotlivých finančních nástrojů, jejich parametrů, musí vycházet ze znalosti konkrétních omezení, musí reflektovat vyjasnění zbylých otevřených otázek a rizik – z uvedených důvodů **dodavatel nemůže navrhovat konkrétní nové hodnoty, na které by existující sledované indikátory měly být přepočteny.** Lze identifikovat tři klíčové faktory, které v případě změny formy podpory z dotační na finanční nástroje mohou mít podstatný vliv na adekvátnost nastavení hodnot indikátorů, resp. mohou vyžadovat přepočet nyní navrhovaných hodnot:

- **Parametry finančních nástrojů** – volba konečné podoby finančního nástroje, především intenzita poskytované podpory (může se lišit projekt od projektu především v závislosti na výsledku risk skóringu žadatele, dle zvoleného režimu veřejné podpory), míra využití preferenčního odměňování a schopnost zabezpečit adekvátní zdroje spolufinancování (především míra kofinancování a důsledky nastavení *míry sdílení rizik*), podíl dotační složky v rámci nástroje.
- **Časové zpoždění** – spuštění finančních nástrojů nebude možné dříve, než ve 4Q 2016, navíc zapojení principů PPP znamená automaticky prodloužení přípravné fáze projektu.
- **Započtení multiplikačního efektu** – Do výpočtu indikátorové soustavy je nutné započítat revolvingový efekt navrhovaných finančních nástrojů, a to ve dvou základních rovinách:
 - v rovině možnosti znovuvyužití vracejících se prostředků fondem (splátka jistiny úvěru, splátka úroku, výnos z dividend) a jejich opětovném investování (vliv na výsledkové i výstupové indikátory);
 - v rovině pákového efektu, kdy je možné využít vyšší míry zapojení spolufinancujících subjektů do podpory projektů, resp. podporu projektů až do výše 100% způsobilých investičních nákladů s omezeným zapojením zdrojů OP Doprava (vliv na výsledkové i výstupové indikátory);
 - mezi nepřímé dopady zavedení finančních nástrojů lze započítat i pozitivní efekt ve věci zvýšení hospodárnosti vynakládání prostředků ESIF - návratný zdroj stimuluje konečné příjemce k minimalizaci nákladů a ekonomičtějšímu uvažování v případě rozhodování o investicích.

V současném okamžiku probíhající ex-ante analýzy, která bude teprve po dokončení jedním z podkladů pro rozhodování ministerstva jako řídícího orgánu o využití finančních nástrojů v novém operačním programu, **není možné zcela jasně kvantifikovat očekávané dopady uvedených faktorů na hodnověrnost a spolehlivost současného nastavení indikátorové soustavy.** Dodavatel navrhnul rámcový způsob, jakým lze tyto čtyři klíčové faktory promítnout do přípravy indikátorů – tyto jsou popsány v následujících dílčích podkapitolách zprávy. Dodavatel nicméně doporučuje, aby zástupci vedení projektu Ministerstva dopravy dále extensivně a pravidelně komunikovali s gestory zodpovědnými za nastavení indikátorů a průběžně závěry výpočtů a zohlednění uváděných doporučení aktualizovali, v závislosti na vývoji implementace nástrojů do OP Doprava 2014-2020.

5.5.2.1 Parametry finanční nástrojů

Dodavatel navrhuje, aby po konečném odsouhlasení podoby finančních nástrojů došlo k převzetí těchto klíčových atributů a tyto údaje porovnat s návrhem současné podoby dotační podpory. Identifikované rozdíly by měly být předány gestorovy k výpočtu souvisejících indikátorů dané oblasti podpory s tím, že gestor nové údaje zahrne do současného výpočtového vzorce, který využíval pro návrh milníkůvých a cílových indikátorů během příprav programového dokumentu. Kromě tohoto postupu může být stejně dobře adekvátním vodítkem vložení konečné platných atributů do modelovacího nástroje multiplikačních efektů, který je přílohou ex-ante analýzy, a dopočtení efektu zvýšeného počtu podpořených projektů na hodnoty sledovaných indikátorů. Velmi důležitým prvkem, který může významně vychýlit nastavení indikátorové soustavy, je potenciální zapojení dluhopisového financování, generující významný objem podpořených projektů, mimo původní modelované multiplikační efekty (spojené s vyčíslením dopadů revolvingového charakteru nástrojů).

5.5.2.2 Časové zpoždění

Současný modelovací nástroj multiplikačního efektu (závěry ohledně předpokládaných multiplikačních efektů či počtu podpořených projektů), který je jedním z klíčových podkladů pro možnost zpřesnění nastavení hodnot indikátorů po zavedení finančních nástrojů, je nastaven v souladu s předpoklady zahájení čerpání dle zkušeností dodavatele. V případě, že dojde k odchýlení se od plánu, případně budou nyní využívané parametry nastavení modelování zadavatelem považovány za neodpovídající, je možné upravit modelové výpočty, aby poskytl přesnější a relevantnější závěry, vstupy do úpravy indikátorů.

5.5.2.3 Započtení multiplikačního efektu

Pro zohlednění prvních dvou uvedených efektů je možné využít závěry modelování multiplikace, kdy u výsledkových (celorepublikových) indikátorů je nutné obnovit koordinační aktivity s ostatními řídicími orgány, především s těmi, které shodně uvažují o možném zavedení finančních nástrojů v oblastech, které jsou měřeny přes sdílený indikátor.

5.5.3 Vzorový výpočet indikátoru – počet podpořených projektů

Dle dostupných informací je současnou praxí nejčastěji indikátor stanovován přepočtem alokace proti nákladům na typický projekt (případně v členění na několik skupin typických projektů dle objemu investice a odhadů zájmu o tyto jednotlivé skupiny projektů) a následně známý počet podpořených projektů je dále přepočten proti typickým atributům sledovaného indikátoru (Počet odstranění omezení na železniční trati, výkon v kombinované přepravě, apod.). Obdobně je možné postupovat i v případě finančních nástrojů s tím rozdílem, že je připočten očekávaný multiplikační efekt, zvyšující hodnotu počtu podpořených projektů.

Dodavatel nepředpokládá, že by bylo nutné jakkoliv měnit indikátorovou soustavu, resp. hodnoty uváděné do výkonnostního rámce. Přestože příprava finančních nástrojů povede ke zpoždění zahájení čerpání ve vybraných oblastech OP Doprava, tento nedostatek bude kompenzován rychlejší certifikací, tedy **není nutné měnit hodnotu uváděného milníku pro rok 2018**. Přestože lze očekávat, že díky multiplikačnímu efektu dojde k navýšení čerpání (viz odhady možného navýšení níže), **dodavatel nedoporučuje měnit hodnotu uváděné cílové hodnoty indikátorů, vztažených k roku 2023**. Z důvodu obezřetnosti navrhuje dodavatel ponechat současně nastavené hodnoty v rámci indikátorové soustavy OP Doprava s tím, že tyto budou pravděpodobně v roce 2023 přečerpaný. Obezřetnost dodavatel navrhuje především s ohledem na skutečnost, že existuje řada vlivů, které mohou uváděné predikce čerpání vychýlit, resp. proto, že model předpokládaného čerpání je postaven na řadě předpokladů a zjednodušení, které bylo nutné ve fázi ex-ante učinit. Řada ze zmiňovaných rizik a omezení je uvedena v rámci navazující podkapitoly 5.5.4.

Dle výsledků modelace multiplikace (viz příloha č. 5 závěrečné zprávy) je možné učinit následující závěry:

- V případě využití PPP kapitálového nástroje lze očekávat navýšení čerpání v SC 1.1, 2.1 a 3.1 až o 1000% oproti klasickému dotačnímu schématu;
- V případě využití PPP nástroje zvýhodněného úvěru lze očekávat navýšení čerpání v SC 1.1, 2.1 a 3.1 až o 312,5% oproti klasickému dotačnímu schématu;
- V případě využití kapitálového nástroje v rámci SC 1.3 lze očekávat navýšení čerpání až o 340% oproti klasickému dotačnímu schématu;
- V případě využití nástroje zvýhodněného věru s dotační složkou v rámci SC 1.3 lze očekávat navýšení čerpání až o 233% oproti klasickému dotačnímu schématu;

Přestože se jedná o potenciálně významné vychýlení nyní nastavených hodnot indikátorové soustavy, dodavatel z důvodu obezřetnosti nepovažuje za vhodné a žádoucí provést navýšení indikátorů

5.5.4 Rizika a omezení

Níže dodavatel specifikuje další vybraná omezení a rizika modelování milníkůvých a cílových hodnot indikátorů, které je třeba adekvátně zohlednit při výpočtu hodnot indikátorů.

5.5.4.1 Zkreslení využitím pojmu „typický projekt“

Průměrná hodnota za projekt nebo měrou jednotku může podléhat silnému vychýlení v případě, že se kombinují rozdílné akce do jedné rovnice – typicky pokud sledovaný indikátor agreguje přínosy za velmi různorodou skupinu

podporovaných opatření. Pro zpřesnění výpočtu doporučuje dodavatel buď zavést rozdělení výpočtu pro typické projekty dle jejich rozsahu a míry komplexnosti (každá rovnice bude počítat s jinou průměrnou nákladovostí) nebo zavést adekvátní expertní upravení vypočtené cílové hodnoty dle uvážení gestora.

5.5.4.2 Změny v rozvržení alokace pro jednotlivé skupiny opatření a jejich specifické cíle

Do modelu byla doplněna alokace pro finanční nástroj dle návrhu dodavatele, za využití aktuálně platného směnného kurzu pro CZK/EUR. Dodavatel doporučuje změny spojené s uvedenými skutečnostmi (vyčlenění alokace na dotace, změny v kurzu), jakož i další obdobné změny (realokace v rámci OP Doprava mezi specifickými cíli, apod.) vždy adekvátně promítnout přepočtením hodnot využitím aktualizovaných údajů.

5.5.4.3 Velké projekty

Na schopnost plnění cílových hodnot může mít podstatný vliv to, zda má řídicí orgán informace o připravenosti žadatelů podávat velké projekty. Pokud je vyšší či nižší pravděpodobnost, že budou podávány žádosti tzv. velkých projektů, je třeba toto gestory v plánování hodnot zohlednit adekvátní úpravou matematicky vypočtené hodnoty.

5.6 Ustanovení umožňující přezkum a aktualizaci předběžného posouzení

V rámci realizace ex-ante analýzy přistoupil dodavatel k využití předpokladů a modelových příkladů. Tyto předpoklady je žádoucí před přistoupením k samotné implementaci finančního nástroje v rámci OP Doprava doplnit či aktualizovat v návaznosti na další vývoj situace po ukončení prací na ex-ante posouzení. Kapitola specifikuje místa, která mohou být nejvíce náchylná ke změnám v případě změny vnějších podmínek.

5.6.1 Ustanovení zprávy vyžadující přezkum či doplnění před implementací nástroje

Většina předpokladů, rizik či otevřených otázek, které mohou narušit vnitřní logiku argumentace a závěrů ex-ante analýzy je možné nalézt v rámci kapitoly 5.1.8. Dodavatel v této části zprávy jasně popisuje sledované problémy a nejasnosti/nejistoty, kdy současně specifikuje, jaké je možné činit kroky nápravných opatření, resp. kroky prevence vzniku problémů. Dodavatel doporučuje, aby zadavatel před přistoupením k implementaci finančních nástrojů a jejich spuštění revidoval znění této kapitoly a vyvodil adekvátní závěry v případě, že dojde k významnému posílení pravděpodobnosti nebo závažnosti dopadu sledovaných faktorů, které mají značný vliv na závěry ex-ante analýzy.

Kromě výše zmíněné kapitoly je žádoucí, aby zadavatel v adekvátně úměrné míře podrobil přezkumu platnost závěrů, uváděných v následujících kapitolách ex-ante analýzy:

- **Analýza selhání trhu a neoptimálních investičních situací** – závěry ohledně kvantifikace tržních selhání, resp. potenciálu pro vytěsňování tržně poskytovaného financování;
- **Posouzení přidané hodnoty finančních nástrojů a odhad dodatečných veřejných a soukromých zdrojů** – příloha č. 5 ex-ante analýzy, nástroj pro modelování multiplikačních efektů, je nutné aktualizovat vždy, kdy dojde ke změně některého ze vstupních atributů;
 - Souvztažně je nutné v případě nutnosti upravit závěry plynoucí z návrhu investiční strategie, návrhu nastavení indikátorové soustavy, apod.;
- **Návrh investiční strategie** – v případě změn předpokladů, na kterých byl staven návrh finančního nástroje, případně dle zjištění generovaných na základě dodatečných analýz či výsledků jednání s klíčovými zájmovými skupinami aktualizovat závěry návrhu nastavení podoby finančního nástroje. V případě zřejmého prodlení v plnění akčního plánu tento aktualizovat a vyvodit z případného zpoždění souvztažné důsledky pro platnost závěrů ex-ante analýzy;
- **Návrh implementační struktury** – všechny závěry jsou předběžné a mohou být změněny v závislosti na vývoji s projednáváním tzv. „střešní národní struktury“.
- **Posouzení slučitelnosti s pravidly o veřejné podpoře** – v závislosti na zpřesňování návrhu nastavení nástrojů a v závislosti na výsledcích projednávání návrhu s EK nutné případně aktualizovat závěry této kapitoly;
- **Vymezení očekávaných výsledků** – samotná kapitola obsahuje komplexní popis korekčních mechanismů, které je potřeba vykonat v případě, že se mění některý z předpokladů modelu, který byl pro nástroje aplikován během realizace ex-ante analýzy.

5.6.2 Ustanovení vyžadující přezkum průběžně během programového období

Dodavatel znovu upozorňuje, že faktory jmenované v úvodu kapitoly **Návrh investiční strategie – popis výchozí situace** je důležité sledovat i po spuštění podpory skrze nově zřízené finanční nástroje a revidovat, zda nedochází k takovým změnám, které by vyžadovaly aktualizaci ex-ante analýzy, případně návrhu nástroje jako takového. Ex-ante analýza jako celek by měla podléhat pravidelné revizi pokaždé, když dojde k závažnému narušení platnosti předpokladů, na kterých byla ex-ante analýza realizována, případně pokud se ukáže, že se změnilly podmínky na cílovém trhu či celková ekonomická situace. Dále by měla být vykonána revize ze strany zástupce řídicího orgánu pravidelně každé dva roky od její akceptace. Revize by měla být zaměřena především na následující kapitoly:

- **Analýza selhání trhu a neoptimálních investičních situací** – závěry ohledně kvantifikace tržních selhání, resp. potenciálu pro vytěsňování tržně poskytovaného financování;
- **Posouzení přidané hodnoty finančních nástrojů a odhad dodatečných veřejných a soukromých zdrojů** – příloha ex-ante analýzy, nástroj pro modelování multiplikačních efektů, je nutné aktualizovat vždy, kdy dojde ke změně některého ze vstupních atributů;
 - Souvztažně je nutné v případě nutnosti upravit závěry plynoucí z návrhu investiční strategie, návrhu nastavení indikátorové soustavy, apod.;
- **Návrh investiční strategie** – v případě změn předpokladů, na kterých byl staven návrh finančního nástroje, aktualizovat závěry návrhu nastavení podoby finančního nástroje;

- **Vymezení očekávaných výsledků** – samotná kapitola obsahuje komplexní popis korekčních mechanismů, které je potřeba vykonat v případě, že se mění některý z předpokladů modelu, který byl pro nástroje aplikován během realizace ex-ante analýzy.

Aktualizace předběžného posouzení je nezbytná zejména v případě přípravy druhého investičního cyklu (po návratu výnosů z investic). Její potřeba může vyplynout z průběžné evaluace Programu nebo potřeby realokace v rámci Programu. Týká se základních náležitostí předběžného posouzení charakterizovaných výše. Posoudí-li ŘO, že došlo ke změně okolností nebo hospodářské situace, na jejichž základě bylo provedeno původní předběžné hodnocení, a které mohou mít vliv na průběh implementace a plnění cílů finančního nástroje, provede ŘO aktualizaci původního hodnocení a v rámci možností úpravu podmínek pro poskytování podpory prostřednictvím daného finančního nástroje. Úprava předběžného hodnocení je také konzultována s PCO a NOK.

Pro možnost implementace nápravných opatření v těchto případech je žádoucí nastavit pro celé období funkční monitoring a reporting, který dokáže zavčas upozornit na případné nedostatky navrhovaného uspořádání a umožní včasnou reakci, znamenající dosažení optimálního nastavení vykazujícího žádoucí výsledky, směřující k naplnění vytyčených cílů. Je především potřebné nastavit eskalační proceduru a systém sledování rizik, které umožní signalizace nedostatků nastavení zavčas nahlásit na patřičnou úroveň rozhodování v rámci řídicího orgánu a otevře možnost implementace zmiňovaných nápravných opatření.

Ve všech výše uvedených případech je žádoucí postupovat v souladu s popsány metodickými postupy, které dodavatel využil pro přípravu ex-ante analýzy – tyto metodické postupy jsou popsány buď přímo v této zprávě, jsou popsány ve Vstupní zprávě projektu, nebo jsou popsány v rámci příloh ex-ante analýzy.

6 Zdroje informací a dat

- NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 1303/2013 (dále jako „Obecné nařízení“);
- NAŘÍZENÍ (EU, EURATOM) č. 966/2012 EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (dále jako „Finanční nařízení“);
- NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRAVOMOCI (EU) č. 480/2014 (dále jako „Prováděcí nařízení k finančním nástrojům“);
- PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 821/2014 (dále jako „Prováděcí nařízení k podávání zpráv o finančních nástrojích“);
- NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1407/2013 o použití článků 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie na podporu de minimis (dále jako „Nařízení DE MINIMIS“);
- NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 651/2014, kterým se v souladu s články 107 a 108 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem (dále jako „Nařízení GBER“);
- Sdělení Komise o revizi metody stanovování referenčních a diskontních sazeb (2008/C 14/02), (dále jako „Sdělení komise k sazbám“);
- Metodické doporučení pro implementaci finančních nástrojů v programovém období 2014 – 2020 (dále jako „Metodické doporučení k IFN od NOK“);
- Metodický pokyn finančních toků programů spolufinancovaných z Evropských strukturálních fondů, Fondu soudržnosti a Evropského námořního a rybářského fondu na programové období 2014 – 2020 (dále jako „Metodický pokyn k finančním tokům“);
- Guidance for Member States on Article 37 (7) (8) (9) CPR - Combination of support from a financial instrument with other support (dále jako „Guidance note ke kombinaci IFN a jiných forem podpor“);
- Dohoda o partnerství pro programové období 2014 - 2020;
- Relevantní tematicky zaměřené rezortní strategie;
- Průřezové a horizontální strategie vytvářené ústředními správními úřady.
- Ex-ante assessment methodology for financial instruments in the 2014 – 2020 programming period General methodology covering all thematic objectives, European Commission, 2014;
- DG Regio: Summary of data on the progress made in financing and implementing financial engineering instruments co-financed by Structural Funds;
- EIB Financial Instruments: A Stock-taking Exercise in Preparation for the 2014-2020 Programming Period;
- Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020;
- Akční plán rozvoje ITS v ČR do roku 2020;
- Koncepce vodní dopravy;
- Strategie podpory dopravní obsluhy území;
- Strategie podpory logistiky;
- Strategie na obnovu vozového parku České republiky;
- Action Plan. Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects, European Commission – Directorate General for Mobility and Transport, 2015;
- Analýza proveditelnosti a výhodnosti zajištění projektu R4 formou PPP ve srovnání s klasickými veřejnými zakázkami, Ministerstvo dopravy, 2015;
- Dopravní a sektorové strategie, Ministerstvo dopravy, 2015;
- Dopravní sektorové strategie: 2.fáze (Střednědobý plán rozvoje infrastruktury s dlouhodobým výhledem), Operační program Doprava, 2013;
- Národní akční plán čisté mobility, Ministerstvo průmyslu a obchodu, 2015;
- Rail Transport and Environment, Facts & Figures, The Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER); UIC, the International Railway Association, 2015;
- Rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2015 a střednědobý výhled na roky 2016 a 2017, Státní fond dopravní infrastruktury, 2014;
- Strategie dočerpání Operačního programu Doprava (aktualizace duben 2015), 2015;
- Strategie podpory dopravní obsluhy území;

- Štúdia uskutočniteľnosti projektu PPP D4/R7, Slovenská republika - Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja, 2014
- The ex-ante evaluation of the Lithuanian Operational Programme for EU Structural and Investment Funds 2014-2020 (Executive summary);
- Using EU Funds in PPPs - explaining the how and starting the discussion on the future, European PPP Expertise Centre (EPCE), 2011;
- Dodavatel analýzy systému financování dopravní infrastruktury. Fáze 1: Analýza systému dopravní infrastruktury, Ministerstvo dopravy, 2010;
- PPPs financed by the European Investment Bank from 1990 to 2014, February 2015, European PPP Expertise Centre;
- Market Update: Review of the European PPP Market in 2014, February 2015, European PPP Expertise Centre;
- EU Funds in PPPs: Project Stocktake and Case Studies, June 2012, European PPP Expertise Centre;
- The Guide to Guidance: How to Prepare, Procure and Deliver PPP Projects, 7/2011, European PPP Expertise Centre;
- A Programme Approach to PPPs: Lessons from the European experience, July 2015, European PPP Expertise Centre;
- State Guarantees in PPPs: A Guide to Better Evaluation, Design, Implementation and Management, May 2011, European PPP Expertise Centre;
- Procesní postup při přípravě a realizaci PPP projektů, září 2008 (aktualizace prosinec 2012), Ministerstvo financí ČR;
- Analýza proveditelnosti a výhodnosti zajištění projektu R4 formou PPP ve srovnání s klasickými veřejnými zakázkami; září 2015, PricewaterhouseCoopers ČR;
- Štúdia uskutočniteľnosti projektu PPP D4/R7; říjen 2014, PricewaterhouseCoopers SVK;
- Zdroje sdílené zástupci spol. VIPA (Veřejná investiční rozvojová agentura) z Litvy, prezentováno na Workshopu k implementaci FN s experty z Litvy, za záštity MMR konáno 19.10.2015 v Praze
- Další dokumenty poskytnuté ze strany projektového týmu zadavatele, typicky na vyžádání ze strany dodavatele.

7 Přílohy

K závěrečné zprávě ex-ante analýzy jsou přiloženy následující přílohy:

- Příloha č. 1: Výsledky pre-screeningového šetření
- Příloha č. 2: Podoba dotazníkového šetření k SC 1.3 Multimodální doprava
- Příloha č. 3: Analýza zahraniční praxe financování dopravní infrastruktury
- Příloha č. 4: Návrhy novelizace zákona 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury
- Příloha č. 5: Model multiplikace
- Příloha č. 6: Manažerské karty finančních nástrojů

8 Seznam tabulek a schémat

8.1 Seznam tabulek

Tabulka 1: Definice použitých pojmů	5
Tabulka 2: Shrnutí výsledků vstupního hodnocení potenciálu pro IFN v jednotlivých specifických cílech OPD 2 ...	7
Tabulka 3: Hodnocení potenciálu využití IFN v OP Doprava 2014 – 2020 dle jednotlivých podporovaných aktivit	16
Tabulka 4: Shrnutí výsledků vstupního hodnocení potenciálu pro IFN v jednotlivých specifických cílech OPD 2 .	18
Tabulka 5: Stav železniční infrastruktury v ČR – délka tratí a vazba na prioritní koridory v EU; zdroj MD ČR	23
Tabulka 6: Investiční priority železniční infrastruktury – evropsky významné tratě, zdroj MD ČR	23
Tabulka 7: Stav čerpání v OPD 1 – železniční infrastruktura; zdroj Čtvrtletní monitorovací zpráva MMR-NOK	24
Tabulka 8: Finanční náročnost rozvojových opatření na železniční síti – projekty (kategorie balíčků A2)	25
Tabulka 9: Mapování absorpční kapacity na železnici dle akčního plánu projednávaného s JASPERS	26
Tabulka 10: Mapování absorpční kapacity na železnici dle požadavků předkládaných SŽDC vůči SFDI	26
Tabulka 11: Mapování absorpční kapacity na železnici dle minulé analýzy provedené MD pro MMR-NOK	26
Tabulka 12: Srovnání výsledků finanční a ekonomické analýzy na typových projektech železniční infrastruktury	28
Tabulka 13: Přehled provozovatelů překladišť kombinované dopravy v ČR; zdroj MD ČR	32
Tabulka 14: Stav čerpání OPD 1 Podpora multimodální přepravy; zdroj Čtvrtletní monitorovací zpráva MMR-NOK	33
Tabulka 15: Mapování absorpční kapacity multimodální doprava dle analýzy provedené MD pro MMR-NOK	34
Tabulka 16: Investiční priority silniční infrastruktury – evropsky významné tratě, zdroj MD ČR	41
Tabulka 17: Stav čerpání v OPD 1 – silniční infrastruktura; zdroj Čtvrtletní monitorovací zpráva MMR-NOK	42
Tabulka 18: Stav čerpání v Regionálních operačních programech – silniční infrastruktura; zdroj Čtvrtletní monitorovací zpráva MMR-NOK	42
Tabulka 19: Finanční náročnost rozvojových opatření na silniční síti - projekty (kategorie balíčků A 1)	43
Tabulka 20: Mapování absorpční kapacity na silnici dle akčního plánu projednávaného s JASPERS	43
Tabulka 21: Mapování absorpční kapacity na železnici dle požadavků předkládaných SŽDC vůči SFDI	44
Tabulka 22: Mapování absorpční kapacity na silnici dle minulé analýzy provedené MD pro MMR-NOK	44
Tabulka 23: Srovnání výsledků finanční a ekonomické analýzy na typových projektech silniční infrastruktury	46
Tabulka 24: Výsledky modelace multiplikačních efektů navrhovaných finančních nástrojů	49
Tabulka 25: Srovnání sousedních zemí a ČR ve využití forem správy a financování dopravní infrastruktury	50
Tabulka 26: Souhrn projektů realizovaných modelem PPP, za využití seniorního financování zdroji EIB (silnice)	52
Tabulka 27: Souhrn projektů realizovaných modelem PPP, za využití seniorního financování zdroji EIB (železnice)	52
Tabulka 28: Souhrn projektů realizovaných modelem PPP, za využití dotačního financování (silnice)	53
Tabulka 29: Souhrn projektů realizovaných modelem PPP, za využití dotačního financování (železnice)	53
Tabulka 30: Finanční nástroje v Litvě - výsledky finančního modelování dle předběžných závěrů analýzy	55
Tabulka 31: Přehled omezení a otevřených otázek svazující detailnost ex-ante analýz, resp. klíčových pro budoucí nastavení nástrojů	70
Tabulka 32: Shrnutí specifických cílů a jim přiřazených dvojic nevhodnějších forem finančních nástrojů	71
Tabulka 33: Specifikace klíčových parametrů navrhovaného finančního nástroje PPP – kapitálový vstup	76
Tabulka 34: Specifikace klíčových parametrů navrhovaného finančního nástroje PPP – zvýhodněný úvěr	80
Tabulka 35: Specifikace klíčových parametrů navrhovaného finančního nástroje SC 1.3 – kapitálový vstup	86
Tabulka 36: Specifikace klíčových parametrů navrhovaného finančního nástroje SC 1.3 – zvýhodněný úvěr s dotací	89
Tabulka 37: Podkladová matice pro přepočet rizikové přírážky dle Sdělení komise 2008/C 14/02	99

8.2 Seznam schémat

Obrázek 1: Organizační zabezpečení financování dopravní infrastruktury – nastavení finančních toků	19
Obrázek 2: Vývoj dostupných zdrojů pro financování DI v letech 2004-2012 (mld. Kč) – zdroj MD ČR	20

Obrázek 3: Srovnání metodiky sestavení finanční a ekonomické (CBA) analýzy	27
Obrázek 4: Znárodnění nerovné konkurence mezi silniční a železniční dopravou – míra zpoplatnění	29
Obrázek 5: Vývoj úrokových sazeb pro MSP a VP, vývoj ceny státních a korporátních dluhopisů; zdroj data ČNB	32
Obrázek 6: Závěry dotazníkového šetření – mapování investiční potřeby oblasti multimodální dopravy	34
Obrázek 7: Závěry dotazníkového šetření – mapování investiční potřeby oblasti multimodální dopravy (2)	34
Obrázek 8: Závěry dotazníkového šetření – mapování investiční potřeby oblasti multimodální dopravy (3)	35
Obrázek 9: Závěry dotazníkového šetření – mapování absorpční kapacity oblasti multimodální dopravy	35
Obrázek 10: Závěry dotazníkového šetření – doba návratnosti investice oblasti multimodální dopravy	36
Obrázek 11: Závěry dotazníkového šetření – doba návratnosti investice oblasti multimodální dopravy (2)	36
Obrázek 12: Závěry dotazníkového šetření – zdroje financování minulých investic multimodální dopravy	36
Obrázek 13: Závěry dotazníkového šetření – dostupnost cizích zdrojů financování investic multimodální dopravy	37
Obrázek 14: Závěry dotazníkového šetření – vnímaná omezení pro využití překladišť dle nákladních dopravců ..	38
Obrázek 15: Závěry dotazníkového šetření – zájem o zvýhodněný úvěr ve financování multimodální dopravy ...	38
Obrázek 16: Závěry dotazníkového šetření – zájem o zvýhodněný úvěr s dotací financování multimodální dopravy	39
Obrázek 17: Závěry dotazníkového šetření – zájem o kapitálové vstupy jako formy financování multim. dopravy	39
Obrázek 18: Srovnání metodiky sestavení finanční a ekonomické (CBA) analýzy	45
Obrázek 19: Evropský vývoj PPP trhu v letech 2005-2014, dle počtu projektů a finanční hodnoty	51
Obrázek 20: Rozpad tržního podílu PPP dle sektorů v roce 2014, dle počtu projektů a finanční hodnoty	51
Obrázek 21: Finanční nástroje v Litvě - zapojení zdrojů ESIF ve formě podřízeného úvěru	54
Obrázek 22: Finanční nástroje v Litvě - zapojení zdrojů ESIF ve formě podřízeného úvěru, realizace na bázi PPP	55
Obrázek 23: Finanční nástroje v Litvě - zapojení zdrojů ESIF ve formě kapitálového vstupu, realizace na bázi ...	55
Obrázek 24: Průměrná délka splatnosti poskytnutého seniorního financování dle jednotlivých zemí, za rok 2014	56
Obrázek 25: Předpokládaná skladba financování PPP dle „Štúdia uskutočniteľnosti projektu PPP D4/R7“	57
Obrázek 26: Základní možnosti řídicího orgánu při implementaci IFN dle čl. 38 Obecného nařízení	58
Obrázek 27: Rámcové schéma implementace finančních nástrojů – samostatné fondy jednotlivých op. programů	64
Obrázek 28: Princip fungování finančního nástroje PPP – kapitálový vstup	73
Obrázek 29: Princip fungování finančního nástroje PPP – zvýhodněný úvěr	77
Obrázek 30: Závěry dotazníkového šetření – zhodnocení míry potřeby nových překladišť kombinované dopravy	82
Obrázek 31: Závěry dotazníkového šetření – hlavní bariéra externího financování překladišť kombinované dopravy	83
Obrázek 32: Princip fungování finančního nástroje na bázi kapitálového vstupu pro SC 1.3	84
Obrázek 33: Princip fungování finančního nástroje na bázi zvýhodněného úvěru s dotací pro SC 1.3	87
Obrázek 34: Zhodnocení vlivu využití PPP na bilanci veřejných financí dle pravidel ESA95	99

Mobilní aplikace Deloitte CZ



[Zpravodaje](#) | [Studie](#) | [Semináře](#) | [Novinky](#) | [Videa](#)



Deloitte označuje jednu či více společností Deloitte Touche Tohmatsu Limited, britské privátní společnosti s ručením omezeným zárukou („DTTL“), jejích členských firem a jejich spřízněných subjektů. Společnost DTTL a každá z jejích členských firem představuje samostatný a nezávislý právní subjekt. Společnost DTTL (rovněž označovaná jako „Deloitte Global“) služby klientům neposkytuje. Podrobný popis právní struktury společnosti Deloitte Touche Tohmatsu Limited a jejích členských firem je uveden na adrese www.deloitte.com/cz/onas.

Společnost Deloitte poskytuje služby v oblasti auditu, daní, poradenství a finančního a právního poradenství klientům v celé řadě odvětví veřejného a soukromého sektoru. Díky globálně propojené síti členských firem ve více než 150 zemích a teritoriích má společnost Deloitte světové možnosti a poskytuje svým klientům vysoce kvalitní služby v oblastech, ve kterých klienti řeší své nejkomplexnější podnikatelské výzvy. Přibližně 200 000 odborníků usiluje o to, aby se společnost Deloitte stala standardem nejvyšší kvality.

Společnost Deloitte ve střední Evropě je regionální organizací subjektů sdružených ve společnosti Deloitte Central Europe Holdings Limited, která je členskou firmou sdružení Deloitte Touche Tohmatsu Limited ve střední Evropě. Odborné služby poskytují dceřiné a přidružené podniky společnosti Deloitte Central Europe Holdings Limited, které jsou samostatnými a nezávislými právními subjekty. Dceřiné a přidružené podniky společnosti Deloitte Central Europe Holdings Limited patří ve středoevropském regionu k předním firmám poskytujícím služby prostřednictvím více než 4 700 zaměstnanců ze 37 pracovišť v 17 zemích.

© 2015 Deloitte Česká republika