

VYPOŘÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK K MATERIÁLU S NÁZVEM:

Vyhodnocení využití metody spolupráce veřejného a soukromého sektoru na projektech železniční a dálniční infrastruktury

Dle Jednacího řádu vlády byl materiál rozeslán do mezirezortního připomínkového řízení dopisem ministryně/ministra Ministerstva dopravy dne 3. 7. 2023, s termínem dodání stanovisek do 19. 7. 2023. Vyhodnocení tohoto řízení je uvedeno v následující tabulce:

Rezort	Připomínky	Vypořádání
	Připomínky potenciálně zakládající rozpor	
Ministerstvo financí	<p>Zásadní připomínky:</p> <p>1. K předkládací zprávě Požadujeme předkládací zprávu v části týkající se finančních dopadů doplnit o sumarizující vyčíslení těchto dopadů (resp. jejich odhad) a jejich rozložení v jednotlivých letech.</p> <p>Současně požadujeme, aby předkládací zpráva byla doplněna o konstatování, že výdaje na přípravu zadávacích řízení a na studie proveditelnosti dle návrhu usnesení vlády budou uhrazeny v rámci rozpočtu kapitoly Ministerstva dopravy, Státního fondu dopravní infrastruktury, Správy železnic, Ředitelství silnic a dálnic a z případných dalších zdrojů, bez nových požadavků vůči státnímu rozpočtu.</p> <p>Pokud se jedná o budoucí platby státu za dostupnost, předpokládáme komunikaci MD s MF v průběhu přípravy zadávací dokumentace pro realizaci projektu a před uzavřením smlouvy i nad rámec zákonných povinností tak, aby budoucí platby neohrožily stabilitu veřejných rozpočtů.</p>	<p>Částečně akceptováno, vysvětleno.</p> <p>Takový požadavek není v současné době možný v plném rozsahu splnit. Obecně lze odhadovat, že platby za dostupnost začnou být na projektech realizovány po dokončení staveb tudíž nejdříve po roce 2029. Konkrétní rozložení je nicméně předmětem studií proveditelnosti (definování přímo hrazené části a části platby za dostupnost) a konkrétní ekonomicky nejvýhodnější nabídky na plnění role koncesionáře. Obecně však lze konstatovat, že navýšení částky vlivem dražšího financování koncesionáře a ocenění rizik je na druhé straně kompenzováno předpokládanou vyšší efektivitou a zejména předáním relevantních rizik koncesionáři. Obecně tak lze konstatovat, že stát má variantu a) stavět pomaleji dle možností přímého financování ze státního rozpočtu – což je v rozporu s platnými vládními usneseními – např. Sekorové strategie nebo b) stavět a zajišťovat služby pomocí PPP. Studie proveditelnosti ověřily, že je potenciálně</p>

		<p>ekonomicky výhodnější zajištění staveb formou PPP a projektové záměry staveb ověřily výhodnost výstavby jako takové. Dopad do rozpočtu SFDI po roce 2030 nízký v porovnání s celkovými náklady na dopravní síť a diference nákladů PPP varianty a varianty klasického zajištění dopravních projektů je z pohledu celkových výdajů rozpočtu SFDI akceptovatelná vzhledem k rozložení peněz v čase.</p> <p>Do předkládací zprávy doplněn text týkající se problematiky fiskálních dopadů PPP.</p> <p>Předkládací zpráva byla doplněna o konstatování týkající se výdajů na přípravu zadávacích řízení a studie proveditelnosti.</p>
	<p>2.</p> <p>S ohledem na aktuální fázi přípravy projektů PPP bereme předložené informace na vědomí. Detailní posouzení vhodnosti modelu PPP a všech parametrů předpokládáme při přípravě zadávací dokumentace a zejména po ukončení soutěžního dialogu a před předložením konečných nabídek. Podrobnější diskuzi očekáváme např. ve věci „zvážení zvláštní jednorázové podpory PPP formou kapitálového grantu“ (v jaké výši, z jakých zdrojů, za jakých podmínek, proč je uvažována pouze v případě jednoho z navrhovaných PPP projektů), rozdělení rizik (bilance faktoru výše ceny a podrozvahového vykazování v rámci veřejných rozpočtů) aj.</p>	<p>Akceptováno.</p> <p>Při přípravě ZD a v průběhu soutěžního dialogu budeme aktivně informovat zástupce MF, včetně řešení finančních rizik projektu např. měnové, daňové aspekty apod.</p>
	<p>Doporučující připomínky:</p> <p>1.</p> <p>K návrhu usnesení</p> <p>Navrhujeme, aby příprava zadávacího řízení na výběr transakčního poradce a zadávacího řízení pro realizaci projektu byla zahájena nejprve pro jeden ze dvou uvedených projektů a</p>	<p>Neakceptováno, vysvětleno.</p> <p>MD si je vědomo potřeby optimalizace přípravy jednotlivých zadávacích řízení v čase. MD veškeré potřebné přípravné procesy hodlá zahájit bezodkladně po schválení materiálu vládou. Tímto</p>

	<p>následně s časovým odstupem pro druhý. Jsme toho názoru, že takový postup by zajistil vyšší pravděpodobnost podání kvalitních konkurenčních nabídek.</p>	<p>přístupem není však vyloučeno, že z hlediska zajištění podání kvalitních konkurenčních nabídek nedojde k jisté vzájemné časové optimalizaci mezi jednotlivými zadávacími řízeními.</p>
	<p>2. K návrhu usnesení S ohledem na skutečnost, že pod bodem II. je zařazen pouze bod 1., který je dále členěn na body a. až e., doporučujeme pro zjednodušení a zpřehlednění zredukovat počet úrovní členění v tomto bodě ze tří na dvě (tzn. namísto dosavadního značení II.1.a. až II.1.e. uvádět body II.1. až II.5.).</p>	<p>Částečně akceptováno, usnesení přeformulováno i v návaznosti na připomínku MO.</p>
	<p>Doporučujeme prověřit v materiálu uváděné termíny a časové dotace jednotlivých procesů. V předkládací zprávě je uvedeno, že doba realizace PPP projektů je v letech 2025–2035. Z předposledního odstavce na str. 3 materiálu vyplývá, že v případě rozhodnutí o pokračování přípravy realizace projektů PPP činí celková doba trvání všech procesů (od zahájení procesu přípravy zadávacího řízení na výběr transakčního poradce až po samotnou realizaci projektů včetně) cca 2–3 roky. Dále je v textu uvedeno, že realizace obou projektů bude zahájena až v roce 2026.</p>	<p>Akceptováno. Text upraven.</p>
	<p>Doporučujeme do materiálu doplnit zdůvodnění potřeby využití externího transakčního poradce. Pokud by tyto služby bylo možné zajistit z interních kapacit, došlo by k výrazně nižším nákladům PPP projektů.</p>	<p>Akceptováno, vysvětlení doplněno do materiálu.</p> <p>Zástupci MF, MD, SFDI a SŽ po zrušení PPP Centra v současné době nedisponují týmem potřebným naplnit základní kompetenční požadavky na transakčního poradce (technický, právní, ekonomický, ESG tým). Takový tým bude konfrontován s návrhy profesionálních týmů protistrany, znalých mezinárodních standardů PPP smluv a procesní přípravy obdobných projektů.</p>

	<p>V případě vyhodnocení Studie proveditelnosti PPP projektu Nemanice – Ševětín je na str. 13 uvedeno, že vyčíslení kapitálových výdajů je v cenové úrovni roku 2021. S ohledem na vývoj míry inflace od roku 2022 považujeme za vhodné částky uvádět v současných cenách. Tato připomínka je platná i v případě vyhodnocení Studie proveditelnosti PPP železničního spojení Praha – Letiště Václava Havla – Kladno (zde jsou kapitálové výdaje vyčísleny bez konkretizace roku použité cenové úrovně).</p>	<p>Vysvětleno. Pokud jde o přepočty, studie byla zpracována na základě posledních dostupných finančních údajů k jednotlivým projektům. V rámci finančního modelu byla inflace zohledněna následovně: za minulost byla využita skutečná inflace, do budoucna byla využita predikce inflace ČNB a následně inflační cíl ČNB. U projektu PRAK informace doplněna v textu dokumentu.</p>
	<p>K části III., str. 9 a 13 Z terminologického hlediska doporučujeme upravit formulaci věty v části „Alokace klíčových rizik“ na následující znění: „Alokace rizik bude navržena v souladu s pravidly metodiky ESA 2010 pro vykazování projektu PPP mimo rozvahu sektoru vládních institucí.“</p> <p>V tomto kontextu současně opětovně upozorňujeme, že PPP projekty jsou ze strany Českého statistického úřadu a jeho případné konzultace s Eurostatem řešeny komplexně na základě individuálního posouzení rozložení rizik mezi partnery (zejména výstavby, dostupnosti a poptávky), míry účasti vládních institucí na financování a řady dalších aspektů a podle tohoto posouzení se objeví či nikoliv v rozvaze vládních institucí. Pokud budou zachyceny v rozvaze vládních institucí, je vliv na saldo a dluh vládních institucí jednorázový. Ovšem ani v případě, že bude v rozvaze soukromého partnera, se nedá jednoznačně říct, že projekt nebude dopadat na saldo sektoru vládních institucí, bude průběžný (nákup služeb) a bez přímého vlivu na dluh vládních institucí.</p>	<p>Akceptováno.</p> <p>Upraveno.</p>
	<p>K části III., str. 16 Považujeme za vhodné upravit formulaci věty „Současné znění § 19 odst. 2 č. zákona 77/2002 Sb. lze vykládat tak, že stát neposkytuje záruku za závazek financovat náklady na</p>	<p>Akceptováno.</p> <p>Věta upravena.</p>

	<p>výstavbu železnice ze strany SŽ.“, jelikož z uvedeného ustanovení jednoznačně vyplývá, že stát takovou záruku poskytne, stanoví-li tak zvláštní zákon. Příkladem této praxe lze ostatně zmínit např. v historii přijatý zákon č. 132/2002 Sb., o poskytnutí státní záruky České republiky na zajištění úvěru určeného na financování investičních nákladů modernizace I. tranzitního železničního koridoru Děčín – Praha – Břeclav).</p>	
	<p>K části III., kapitole 1.2. Dálnice V částech „Středočeská dálnice D3“ a „Dálnice D55“ je totožně uváděno spojení „všechny zmíněné úseky SOKP“, přestože úseky Silničního okruhu kolem Prahy jsou předmětem jiných částí materiálu. Doporučujeme upravit.</p>	Akceptováno, upraveno.
	<p>Doporučujeme jazykovou i celkovou revizi materiálu. Upozorňujeme např. na vícenásobné uvedení zkratky „SŽ“ v materiálu, občasnou absenci pomlčky mezi „Praha“ a „Letiště Václava Havla“, nesprávně uvedené slovní tvary „činní“ (v části III., str. 3) či „smyslu“ a „údržba“ (str. 8, pozn. pod čarou č. 2), nadbytečnost slova „se“ v 3. odst. na str. 20 materiálu apod. Doporučujeme také uvedení celého názvu zákona před použitím jeho zkrácené varianty, konkrétně v případě zákona č. 77/2002 Sb., o drahách, na str. 16 materiálu, kdy je současně nesprávně použit termín „drahách“, a prověření terminologické správnosti použitého slovního spojení „veřejná státní dráha“ na str. 12 materiálu.</p>	<p>Akceptováno. Revize provedena.</p>
	<p>Zásadní připomínky požadujeme akceptovat a v jejich smyslu materiál upravit. Ostatní připomínky doporučujeme zohlednit.</p> <p>Osobou pověřenou k vypořádání připomínky je Ing. Pavla Chmelová, Ph.D., tel.: xxxxx, e-mail: xxxxx.</p>	
<p>Ministerstvo zemědělství</p>	<p>Zásadní připomínka:</p>	<p>Vysvětleno, nezpracováno.</p>

	<p>Žádáme do materiálu doplnit, že v rámci plánování konkrétních PPP projektů dopravní infrastruktury bude též zohledněna ochrana zemědělského půdního fondu (ZPF) ve smyslu minimalizace jeho záboru, zejména u bonitních půd. Navrhujeme proto např. do předkládací zprávy (na str. 3, za větu o rovnosti mužů a žen) doplnit větu: „Při trasování nových projektů výstavby železniční a silniční infrastruktury metodou PPP bude zohledňována ochrana zemědělského půdního fondu, zejména u půd nejvyšší bonity.</p> <p>Vypracoval: Ing. Pavel Zemánek, tel.: xxxxx, e-mail: xxxxx</p>	<p>Investorskou přípravu do současné doby zajišťují resortní investiční organizace a budou v této investorské přípravě, realizované v souladu s právními předpisy, pokračovat. Trasování staveb je v mnoha ohledech (Územně plánovací dokumentace, EIA) již stabilizováno.</p> <p>Otázka záboru zemědělského půdního fondu je předmětem celé řady procesů, jež předcházejí samotnou realizaci. Předložený materiál řeší buďto zadání studií proveditelnosti, jejichž předmětem je prověření, zda-li profil daného projektu je vhodný k této formě alternativního financování či nikoliv.</p> <p>Jako vstupní podklady slouží již zpracované záměry daných dopravních projektů, jejichž projektová příprava, včetně majetkoprávní přípravy, leží na investorské organizaci. Z dosavadní praxe přípravy realizace projektů formou PPP také plyne, že získání potřebných stavebních povolení a majetkoprávní příprava je riziko, které na sebe bere veřejný subjekt (v našem případě stát).</p> <p>Vyhodnocení z hlediska potenciálního záboru ZPF tak probíhá v rámci procesů, které samotnou přípravu realizace formou PPP budou vždy předcházet. K tomuto posouzení navíc dochází na více stupních – jednak ve fázi stabilizace trasy v rámci příslušné územně plánovací dokumentace, dále se tomuto tématu věnuje pozornost v rámci příslušných správních řízení (ať už se jedná územní, stavební nebo v souladu s novou kodifikací stavebního práva jednostupňové řízení). Vliv stavby na životní prostředí je následně také komplexně vyhodnocen v rámci tzv. procesu EIA. U projektů,</p>
--	---	---

		jež jsou součástí předkládaného materiálu, tak tato posouzení buďto proběhla nebo probíhají v souladu s platnou legislativou. Uvedenou zásadní připomínku je tak vhodné a efektivní případně uplatnit v rámci těchto procesů, kde požadavek skutečně může být posouzen a zákonně vyhodnocen.
Ministerstvo průmyslu a obchodu	<p>Doporučující připomínky:</p> <p>1. Sjednotit označení měnové jednotky České republiky: na str. 10 a 14 je použit mezinárodní formát CZK, zatímco jinde v textu materiálu se užívá označení Kč.</p> <p>2. Na str. 15 materiálu doporučujeme doplnit tečku na konci první věty prvního odstavce.</p> <p>3. Na konci poznámky pod čarou č. 4 na str. 16 materiálu doporučujeme doplnit tečku.</p> <p>Kontaktními osobami pro vypořádání připomínek jsou:</p> <p>Ing. Tatiana Surková, Ph.D., tel.: xxxxx</p> <p>e-mail: xxxxx</p>	Akceptováno, zapracováno.
Ministerstvo obrany	<p>Doporučující připomínky:</p> <p>Doporučujeme uvést do souladu návrh usnesení vlády s předkládací zprávou a materiálem. V návrhu usnesení vlády je v bodě I. uvedeno, že vláda bere materiál „Vyhodnocení využití metody spolupráce veřejného a soukromého sektoru na projektech železniční a dálniční infrastruktury“ na vědomí a v bodě II/1 a ukládá ministru dopravy zajistit kroky směřující k realizaci investičních akcí Nemanice – Ševětín a Praha –</p>	<p>Akceptováno, upraveno znění usnesení.</p> <p>Usnesení uvedeno do souladu s obdobnou textací, kterou vláda schválila přípravu PPP projektů dálnice D4 a D35.</p>

	<p>Letiště Václava Havla – Kladno prostřednictvím PPP. Naopak v předkládací zprávě je na straně 2 uvedeno, že „na základě výsledků studií proveditelnosti dvou výše uvedených železničních projektů se žádá o rozhodnutí vlády, zda realizovat výstavbu předmětných úseků formou PPP dle návazných kroků uvedených v jednotlivých harmonogramech projektů a schválit přípravu studie proveditelnosti PPP na dalších úsecích železniční infrastruktury v ČR či postupovat i nadále standardním postupem realizace cestou Správy železnic“. V materiálu je pak rovněž odkazováno na souhlas vlády.</p>	
	Připomínky nezakládající rozpor	
Konfederace zaměstnavatelských a podnikatelských svazů ČR	<p>1. Ohledně Studie proveditelnosti PPP železničního spojení Praha letiště Václava Havla – Kladno by bylo vhodné se již konečně rozhodnout a začít s přípravou, neboť diskuze o tomto projektu probíhají již více, jak 15 let. Asi bychom doporučili variantu 1, protože ve výsledku bude muset tuto investici, byť ve splátkách, stát zaplatit.</p>	<p>Vysvětleno.</p> <p>Děkujeme za komentář. Věříme, že příprava projektu ve spolupráci s mezinárodním týmem expertů EBRD a transakčním poradcem povedou k urychlení výstavby a jsou zárukou kvalitní přípravy projektu.</p>
	<p>2. U P+R Dlouhá Míle se domníváme, že z jednoho směru velké P+R chybí. Současně se domníváme, že všechna další velká P+R mají opravdu smysl, pokud se vhodně zkombinuje se zpoplatněním vjezdu do centra města.</p>	<p>Bereme na vědomí.</p> <p>P+R Dlouhá Míle je součástí projektu.</p> <p>Děkujeme za komentář. Tato investice je aktivně připravována ve spolupráci s MHMP s cílem naplnění požadavků na moderní příměstskou dopravu do centra.</p>
	<p>3. Ohledně Studie proveditelnosti PPP projektu Nemanice – Ševětín se domníváme, že zatím není jasno o technickém řešení tunelů. Optimálnímu technickému a ekonomickému řešení brání ÚR a jeho změna je riziko, které bude pro koncesionáře a jeho zhotovitele neakceptovatelné. Ocenění rizika na tuto změnu v odpovědnosti koncesionáře jistě není součástí kalkulace PPP varianty. Ocenění již nyní navržené technické varianty pak naopak popírá jednu</p>	<p>Děkujeme za komentář.</p>

	<p>z hlavních výhod PPP a D/B projektů. Kromě toho se o této stavby předpokládají dlouhé tunely, jejichž správné ocenění v režimu PPP je velice složité a rizikové. Celý model u tohoto projektu je plánován extrémně komplikovaně – kombinace PPP a FIDIC, část v provozu koncesionářem a část v provozu státem, dvě kompletně rozdílné smlouvy (FIDIC a koncesní) – záruky, inflační doložka, platby, bankovní garance...stavebně a funkčně ale musí být jeden celek.</p>	
	<p>4. Proto se domníváme, že stát by měl pro pilotní PPP železniční projekt zvolit pouze jeden projekt, a to ten celkově jednodušší – tedy projekt železničního spojení Praha letiště Václava Havla – Kladno.</p>	<p>Děkujeme za komentář.</p>
	<p>5. Ohledně RS, resp. VRT se domníváme, že je nutné prověřit a dohodnout vazby s Polskem a Rakouskem, neboť mají smysl jen tehdy, když na to z Ostravy do Polska naváže taky VRT a naopak z hranic na Vídeň rovněž naváže VRT. Aby tu jezdily vlaky RS mezi Ostravou a hranicemi s Rakouskem by příliš ekonomické asi nebylo. Ale doufáme, že tato jednání probíhají.</p> <p>V PŘEDKLÁDACÍ ZPRÁVĚ je u těchto projektů uvedeno v bodech 1 a 2 (je to i v samotném materiálu v Manažerském shrnutí), že</p> <p>„V případě obou zkoumaných projektů bylo ověřeno, že jejich realizace metodou PPP je ekonomicky opodstatněná. Je nutné zdůraznit, že cílem nebylo ověřit, zda si lze prostřednictvím PPP na realizaci projektů „půjčit“ finanční prostředky. Realizovat výstavbu prostřednictvím PPP čistě z pohledu nedostatku finančních prostředků by nebylo hospodárné.“</p> <p>S tím nelze nesouhlasit, ale nejsme si jistí, zda toto bylo skutečně naplněno, když se v Manažerském shrnutí uvádí:</p>	<p>Děkujeme za komentář.</p> <p>Tato jednání samozřejmě probíhají, nejsou však předmětem materiálu. Připravované úseky jsou aktivně konzultovány se zahraničními partnery.</p> <p>Ve vztahu k přenášeným odpovědnostem na Koncesionáře není materiál vnitřně rozporný.</p> <p>Ve vztahu k dálnicím D3 a D0 chápeme obavy o nestabilizovanost stavby v území, nicméně případné rozhodnutí o použití modelu PPP umožní vhodněji zkoordinovat jednotlivé kroky v investorské přípravě a v otázce procesu zajištění výběrového řízení na koncesionáře.</p>

	<p>Celkový výstup studií proveditelnosti vede k následujícím závěrům:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Metoda PPP u železničních projektů je obecně vhodná za podmínky, že na soukromý sektor není přenášeno riziko poptávky. Poptávka je totiž dána především rozsahem objednávky veřejného sektoru a cena za železniční dopravní cestu neumožňuje dosáhnout návratnosti projektů. • Řízení dopravy není efektivní přenášet na soukromý sektor, celosíťové řízení musí být ponecháno na Správě železnic, státní organizaci (dále „SŽ“). • U každého projektu musí být specificky posuzována vhodnost přenosu liniových prvků (zabezpečovací a sdělovací zařízení, trakce apod.) na soukromého partnera. <p>Vhodným modelem se tedy jeví přístup založený na platbách za dostupnost. To ostatně odpovídá obdobným modelům ze zahraničí.</p> <p>6.</p> <p>Ohledně dálnic musíme říct, že naším záměrem není omezit ŘSD zpracování studií proveditelnosti jakýchkoliv dálnic, ale nevíme, zda by se k tomu nemělo přistoupit až po, alespoň částečné, vyjasnění územní přípravy. Tyto projekty (zejména navržené úseky Dálnice D0 a Středočeská část dálnice D3) jsou jedny z nejkontroverznější z hlediska územní přípravy.</p>	
	<p>7.</p> <p>Další (a dá se říct zásadní) připomínkou k PPP projektům na dálniční stavby je skutečnost, že se nikdo nezabýval vazbou na ESG, přičemž banky (v čele s EIB) mají stavby silnic a dálnic zařazeny do kategorie „špinavých staveb“. A tudíž sehnat úvěry na tento typ projektů, bude pro uchazeče (zhotovitele) velmi obtížné a pokud ano, tak za značně zhoršené finanční možnosti. Toto se v materiálu Vyhodnocení využití metody spolupráce veřejného a soukromého sektoru na projektech železniční a dálniční</p>	<p>Akceptováno. Do dokumentu zapracovány zmíněné politiky ESG.</p>

	<p>infrastruktury nikde nezmiňuje, přičemž to bude jistě velmi ovlivňovat i finanční výpočty (prodražení) PPP projektů (pouze silničních a dálničních, nikoliv železničních).</p>	
	<p><u>8.</u> Středočeská část dálnice D3 má smysl řešit jako PPP ve chvíli, kdy budeme mít na celou středočeskou část platné a nenapadnutelné ÚR a budeme v rozumném stádiu s DSP a výkupy pozemků. Aby nedošlo pouze k vynaložení peněz na poradce a následně se pak projekt stavebně a územně změnil.</p>	<p>Toto téma bude předmětem zpracovávaných SP, pokud o jejich pořízení vláda rozhodne.</p>
	<p>9. U severních navržených úseků Dálnice D0 platí totéž.</p>	<p>Toto téma bude předmětem zpracovávaných SP, pokud o jejich pořízení vláda rozhodne.</p>
	<p>10. U dálnice D55 staveb 5510 Bzenec – Bzenec-Přívov, 5511 Bzenec-Přívov – Rohatec, 5512 Rohatec – Lužice a 5513 Lužice – Břeclav to platí rovněž. 11. Ohledně probíhajícího projektu <u>PPP na D4:</u> <i>V materiálu Vyhodnocení využití metody spolupráce veřejného a soukromého sektoru na projektech železniční a dálniční infrastruktury je zmiňován projekt PPP dálnice D4 několikrát a (mimo jiné) i tento text :</i> <i>.... Aktuálně se úspěšně realizuje výstavba dálnice D4 prostřednictvím metody spolupráce veřejného a soukromého sektoru.</i> <i>... V rámci dokončení základní dálniční sítě, a také na základě zatím pozitivní zpětné vazby z realizace D4 PPP a přípravy D35 PPP, pak ministerstvo dopravy navrhuje se zabývat společnou obdobnou studií proveditelnosti řešící vhodnost dostavby dálnic</i></p>	<p>Další posouzení PPP D4 se předpokládá zpracovat po uplynutí minimálně jednoho roku Provozního období, potřeba výstavby DI však nemůže na toto vyhodnocení čekat, protože by se ohrozil termín jejich realizace.</p>

D0, D3 a D55 formou spolupráce veřejného a soukromého sektoru.

V PŘEDKLÁDACÍ ZPRÁVĚ je rovněž zmiňován projekt PPP dálnice D4 a s ním spojený text:

... Aktuálně se úspěšně v České republice realizuje výstavba dálnice D4 prostřednictvím metody spolupráce veřejného a soukromého sektoru. Vláda také schválila projekt výstavby D35 prostřednictvím PPP, kdy v současné době Ministerstvo dopravy a Státní fond dopravní infrastruktury realizují veřejnou soutěž na výběr transakčního poradce. Dále se tedy, ve vazbě na dosavadní pozitivní zpětnou vazbu z realizace pilotního projektu D4 PPP a přípravy D35 PPP v oblasti dálniční infrastruktury, Vládě ČR navrhuje schválit zadání prověření vybraných dálničních úseků formou PPP.

Jedná se o vybrané úseky dostavby dálnic D0, D3 a D55. Hlavními motivy tohoto způsobu realizace a financování u zmíněných vybraných staveb je zejména jejich důležitost v kontextu dokončení základní dálniční sítě v ČR, technický rozsah staveb a tomu odpovídající finanční náročnost. Nutnost zajistit konsolidaci veřejných rozpočtů, před kterou aktuální vláda stojí, s sebou také nese velká rizika realizace/nerealizace pro takto významné a bohužel velmi finančně náročné dopravní stavby. Prioritizace a posun přípravy v čase by představovaly pouze částečné řešení, jelikož neřeší dlouhotrvající dluh státu v oblasti dokončení základní dálniční infrastruktury. Z tohoto důvodu se navrhuje prověřit možnost realizace jinou, alternativní metodou, v tomto konkrétním případě formou PPP. ...

Je otázkou, zda je skutečně projekt PPP na dálnici D4 tak pozitivní, neboť momentálně je pouze ve výstavbě a pokud je nám známo,

	<p>tak určité problémy zde jsou, ať již se jedná o problémy s některými stavebními povoleními, s inflačními vlivy apod. Podle nás bude možné zhodnotit, zda je tento projekt jednoznačně pozitivní až po delší době.</p>	
	<p>12. Na závěr ještě připomínáme, že pokud by došlo k tendrování všech navržených PPP projektů</p> <ul style="list-style-type: none"> • Železniční spojení Praha letiště Václava Havla – Kladno • Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, • RS1: V části propojení Brna a Ostravy, který reprezentují úseky modernizované trati Brno – Přerov a dále VRT Moravská brána v úseku Prosenice – Hranice n. Moravě – Ostrava – Svinov • RS2: Větev obecně vede z Brna a směřuje ke státní hranici s Rakouskem/Slovenskem, a to ve směru na Vídeň a Bratislavu. V kontextu vhodnosti realizace formou PPP by do prověření byl zahrnut pouze úsek VRT Jižní Morava (Modřice – Rakvice). • Stavba úseku D0 518 Ruzyně – Suchdol spolu s úsekem D0 519 Suchdol – Březiněves • Stavba úseku D0 520 Březiněves – Satalice • Stavba D3 0301 Praha – Jílové • Stavba D3 0302 Jílové – Hostěradice • Stavba D3 0301 Jižní obchvat Jílového u Prahy • Stavba D3 0303 Hostěradice – Václavice • Stavba D3 0304 Václavice – Voračice • Stavba D3 0305/I Voračice – Nová Hospoda <p>zároveň (nebo v krátkém časovém sledu za sebou), pak s velkou pravděpodobností lze očekávat jen menší množství nabídek v každé soutěži. Je třeba připomenout, že příprava těchto nabídek je časově, personálně, ale i finančně velice nákladná a nedovedeme si představit, že by některá z firem na českém trhu byla schopna podat nabídku na všechny výše zmíněné projekty, tím méně pokud</p>	<p>Děkujeme za komentář. Bude předmětem analýzy v rámci SP. Souhlasíme s argumentem, že příprava těchto nabídek je časově, personálně, ale i finančně velice nákladná a přístup k časování jednotlivých tendrů bude důležitou součástí finanční strategie státu.</p>

	by opravdu byly soutěženy zároveň nebo s minimálním časovým odstupem. Každé nabízející konsorcium potřebuje své finanční a právní poradce a také projektanta, vše na bázi exkluzivní spolupráce – i zde tak může vzniknout nedostatek kapacit.	
	Ing. Pavek Ševčík Ph. D., e-mail: xxxxx, tel: xxxxx Jan Zikeš, e-mail: xxxxx, tel: xxxxx	
Svaz průmyslu a dopravy ČR	<p>1. K využití PPP v dopravě obecně SP ČR plně podporuje využití metody PPP v dopravě, musí se ale jednat o komplexní projekty, jejichž přínos nebude jen v okamžité finanční úlevě a rozložení nákladů v čase (i když celkově o něco vyšších), ale zejména v komplexním přístupu k plánování stavebních a jiných kapacit a návržení, plánování, výstavbě a provozování (DBFO princip) konkrétních úseků. Nemělo by tak jít pouze o fyzickou realizaci jako takovou. Využití PPP by mohlo pomoci vyřešit situaci, kdy jsou jednotlivé úseky připravovány a povolovány tzv. salámovou metodou a jejich přínos je tedy pro uživatele, jednotlivé destinace i životní prostředí významně odložen v čase až do doby realizace zbývajících (souvisejících) úseků železnice či silnice.</p>	Souhlasíme, projekty jsou realizovány na ucelených úsecích.
	<p>2. K předkládací zprávě bodu 1 a 2 a manažerskému shrnutí Navrhujeme doplnit body 1 a 2 následovně (a manažerské shrnutí hlavního materiálu obdobně):</p> <p><u>Nové znění bodů 1 a 2 (označeno červeně):</u> „Celkový výstup studií proveditelnosti vede k následujícím závěrům:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Metoda PPP u železničních projektů je obecně vhodná za podmínky, že na soukromý sektor není přenášeno riziko poptávky. Poptávka je totiž dána především rozsahem objednávky veřejného sektoru a cena za železniční dopravní cestu neumožňuje dosáhnout návratnosti</i> 	<p>Děkujeme za komentáře.</p> <p>Vysvětleno.</p> <p>Uvedené je řešeno ve Studiích proveditelnosti v rámci tržních konzultací a analýzy rizik. Detailní nastavení bude součástí dalších fází výběru Koncesionáře.</p>

projektů. Toto logicky správné nezatěžování soukromého sektoru rizikem poptávky však může znamenat i omezení potenciálu přínosů PPP, neboť poptávka představuje nejen riziko, ale i příležitost. Nebude možno využít přínos PPP formy v podobě kreativity podnikatelského prostředí ke zvýšení výnosů, investor bude mít jediný výnos, a to platby od státu.

- Řízení dopravy není efektivní přenášet na soukromý sektor, celosíťové řízení musí být ponecháno na Správě železnic, státní organizaci (dále „SŽ“). Zde je ale třeba jasně definovat a oddělit případné udržování provozuschopnosti dráhy (interoperabilního subsystému INF) a řízení provozu na dráze (interoperabilní subsystém OPE).
- U každého projektu musí být specificky posuzována vhodnost přenosu liniových prvků (zabezpečovací a sdělovací zařízení, trakce apod.) na soukromého partnera. Stacionární část železničního systému je tvořena třemi interoperabilními strukturálními subsystémy (trať – INF, elektrické napájení ENE; řízení a zabezpečení CCS), která jsou prostorově členěna jinak, než odpovídá rozsahu (délce) stavby, jejímú začátku a konci. Jde například o společné využívání trakčních napájecích stanic, Radioblokových centrál ETCS či základnových stanic EIRENE GSM-R. Z technických a ekonomických důvodů je nelze rozdělit na hranici území stavby. To ovšem vytváří i interní rozhraní uvnitř železničního systému, která není jednoduché smluvně definovat a ohodnotit rizika s tím spojená. Přitom některé prvky interoperability jsou součástí dvou různých strukturálních subsystémů (například: kolejnice je součástí subsystému INF, neboť nese a vede vlak, a zároveň je i součástí subsystému ENE, neboť tvoří zpětné trakční vedení). Jde o velmi zásadní

a bezpečnostně relevantní témata, pro které je nutno pečlivě zpracovat analýzu rizik.

Vhodným modelem se tedy jeví přístup založený na platbách za dostupnost. To ostatně odpovídá obdobným modelům ze zahraničí.

V případě obou zkoumaných projektů bylo ověřeno, že jejich realizace metodou PPP je ekonomicky z celkového pohledu opodstatněná. Je nutné zdůraznit, že cílem nebylo ověřit, zda si lze prostřednictvím PPP na realizaci projektů „půjčit“ finanční prostředky. Realizovat výstavbu prostřednictvím PPP čistě z pohledu nedostatku finančních prostředků by nebylo hospodárné, došlo by pouze k rozložení finanční zátěže v čase, přičemž celková zátěž by byla vyšší. Kýženým výsledkem využití PPP je zejména dostatečná distribuce rizik na soukromého partnera, která umožní zapojení know-how soukromého sektoru do přípravy, výstavby a následné údržby projektu. Právě přenos rizika zpoždění výstavby a rizika jejího prodražení a dlouhodobé nekvality díla je jedním z nejdůležitějších benefitů PPP. Výstupem studií je tedy zajištění takového platebního mechanismu, který je založen na platbě za poskytovanou infrastrukturu v předepsané kvalitě v průběhu její životnosti. Analýza rizik však v potřebné hloubce provedena nebyla, to v daném čase nebylo reálně proveditelné. Analýza rizik je velmi náročná úloha, avšak podcenit ji nelze, neboť distribuce rizik má podstatný vliv na ekonomické hodnocení PPP záměru. Do budoucna budou PPP záměry rozšířeny i na předrealizační část.

S ohledem na výše uvedené tedy navrhuje realizovat provést analýzu rizik pro oba nebo alespoň jeden z projektů formou PPP. Z hlediska časového rámce se jeví vhodnější k realizaci projekt Praha – letiště Václava Havla – (Kladno), u něhož termín zahájení lépe odpovídá časovému harmonogramu přípravy PPP smluvního vztahu.

Na základě výsledků studií proveditelnosti dvou výše uvedených železničních projektů se **ukazuje rozumné neřešit financování těchto dvou projektu izolovaně, ale v komplexu celého tématu disproporce mezi příjmovou a výdajovou částí Státního fondu dopravní infrastruktury. Tímto se** žádá o rozhodnutí vlády, zda realizovat výstavbu předmětných úseků formou PPP dle návazných kroků uvedených v jednotlivých harmonogramech projektů a schválit přípravu studie proveditelnosti PPP na dalších úsecích železniční infrastruktury v ČR či postupovat i nadále standardním postupem realizace cestou Správy železnic.

Po schválení vyhodnocení studií proveditelnosti PPP budou rezortem dopravy zahájeny procesy přípravy veřejných zakázek na výběr transakčních poradců a soutěžního dialogu pro realizaci výstavby metodou PPP a následně samotná realizace navrhovaných projektů.“

Odůvodnění:

Jakkoliv je v textu jednoznačně deklarováno „ ... cílem nebylo ověřit, zda si lze prostřednictvím PPP na realizaci projektů „půjčit“ finanční prostředky. Realizovat výstavbu prostřednictvím PPP čistě z pohledu nedostatku finančních prostředků by nebylo hospodárné ...“, je všeobecně varianta PPP vnímána jako možné řešení disproporce mezi příjmy a výdaji SFDI.

Správa železnic dokáže obě posuzované stavby realizovat i provozovat, úspěšně zvládnutý projekt srovnatelné náročnosti Sudoměřice – Votice je toho dokladem. Tedy není potřeba hledat a platit externího dodavatele a provozovatele podobných staveb, který disponuje potřebnými schopnostmi. Česká republika jej má v podobě SŽ. Je však potřeba řešit financování strategických investic, a to nejen v dopravě, ale v celém komplexu staveb dopravy a energetiky. Toho si je vláda ČR vědoma, a proto

	ustanovila Výbor pro strategické investice. S ním je potřeba úlohy této dimenze řešit. Jan Šebesta, xxxxx, tel. xxxxx	
--	--	--

V Praze 26. července 2023

Vypracoval: Ing. arch. Eva Mikulová, MA

Podpis: