

## Z O B S A H U

- > Úvodní slovo  
Tomáše Janeby **...více na str. 2**
- > Stanovisko Asociace PPP  
k "Analýze pilotních PPP projektů"  
**...více na str. 2**
- > Už vím, jak PPP zapadá  
do systému veřejného zadávání  
**...více na str. 2**
- > Promoting PPP  
Investments in CEE  
**...více na str. 3**
- > Implementaci PPP bychom měli  
urychlit, ne zpomalovat  
**...více na str. 6**
- > Referenční projekty  
Německo, Nizozemí  
**...více na str. 7**
- > Řecko  
"PPP projekty v rozkvětu"  
**...více na str. 8**
- > Výstavba letišť  
na Kypru  
**...více na str. 9**
- > Regionální projekty typu PPP  
v České republice  
**...více na str. 10**
- > Obnova venkova a PPP projekty –  
zastavení v Zadním Chodově  
**...více na str. 11**
- > (Věříme, že) úspěšný projekt přestavby  
zařízení pro seniory v Německu  
**...více na str. 12**
- > Průzkum připravenosti a zájmu trhu  
o projekt výstavby a provozu justičního  
areálu v Ústí nad Labem formou PPP  
**...více na str. 13**

## AirCon – sluha mnoha pánů

*Ve světě je v současnosti něco kolem 85 železničních napojení letišť a další podobné projekty jsou na obzoru. Asi 50 z nich představují systémy klasické železnice, více než desítky z nich jsou specializované letištní expresy.*

*Jak vidět, letadla a železnice se v posledních desetiletích přitahují a projekty železničních napojení letišť zároveň v té či oné formě lákají soukromý kapitál. To, že byl pražský AirCon zařazen mezi pilotní projekty PPP, není v této situaci nijak zvláštní. Zvláštní se může zdát, že tento projekt, o kterém se vážně jedná již od počátku devadesátých let minulého století, zatím postupuje vpřed dosti pomalu a klikatě.*

### Projekt

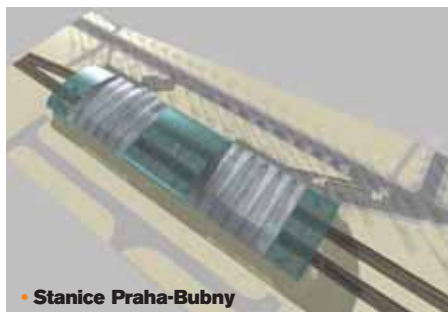
Projekt AirCon zahrnuje zdvojkolejnění a elektrifikaci přibližně 28 km stávajících tratí mezi stanicemi Praha-Bubny a Kladno-Ostrovec a vybudování 6 km nové odbočky na letišti Ruzyně. Vlakovým terminálem je Praha – Masarykovo nádraží, trať do Buben je společná s hlavním tahem do Děčína. Do Kladna hlavního nádraží sleduje projekt hlavní trať druhé kategorie směr Chomutov a dále odbočuje po místní trati do centra Kladna (viz obrázek na str. 4).

Rozpočtové náklady AirCon se odhadují na přibližně 15 – 18 mld. Kč.

Projekt AirCon je bezpochyby investičně velmi náročný. Kromě toho prochází v centrální části Prahy hustě osídlenou i chráněnou oblastí, a je tudíž ekologicky a politicky citlivý. To však samo o sobě ještě nedává odpověď na otázku, proč je jeho příprava tak dlouhá a nejistá. Našly by se investičně a ekologicky náročné projekty, které se realizovaly snáze a jistěji.

### Rychlodráha, PRaK nebo AirCon?

Hlavní problém projektu AirCon zřejmě spočívá v jeho obchodní a sociálně politické roli. AirCon není typická letištní železnice. Je to – obrazně řečeno – sluha, který má sloužit mnoha pánům a který jiným pánům zároveň kříží jejich plány.



• Stanice Praha-Bubny



• Vzhled zastávky Praha výstaviště

pokračování na str. 4 >

## Vláda podpořila politiku PPP

### Potřeba PPP potvrzena

Vláda České republiky na svém zasedání dne 23. 5. prodiskutovala další vývoj v oblasti implementace PPP do prostředí veřejného zadávání v České republice. Hlavním podkladem byly dílčí materiály a závěry studií proveditelnosti připravené zadavateli u všech pilotních projektů. Tyto podklady byly Ministerstvem financí shromážděny pro účely komplexní „Analýzy pilotních PPP projektů“.

### Jak se politika vůči PPP vyvíjela

Před více jak 3 lety (leden 2004) se svým usnesením vláda rozhodla realizovat politiku partnerství veřejného a soukromého sektoru, která měla vyústit ve vytvoření kvalitního systémového prostředí umožňující využití této politiky. Cílem bylo vytvořit dostatečnou programovou základnu, na které se bude tento princip na úrovni

centrálních institucí testovat, a to zejména přípravou pilotních projektů. Politika PPP, zahrnující 9 pilotních projektů, pokračovala až do ledna 2007, kdy se stávající vláda rozhodla provést komplexní revizi stávajícího stavu prostředí PPP, pilotních projektů a zhodnotit opodstatněnost a připravenost celého systému na jeho spuštění.

### Zvažujme, porovnávejme, teprve potom volme metodu

Analýza Ministerstva financí jednoznačně potvrzuje nutnost porovnávání různých scénářů realizace veřejno-infrastrukturních projektů. Studie proveditelnosti dávají zadatelům jednoznačný přehled o výdajích a příjmech životního cyklu pilotních projektů. O pilotní „PPP“ projekty však ani nejde, volba metody realizace bude rozhodnuta teprve po dokončení srovnávacích studií.

pokračování na str. 3 >



**...více na str. 14**

> Recenze knihy  
"Zákon o veřejných zakázkách"

> Projekt výstavby a provozu  
18 věznic ve Francii **...více na str. 14**

> Erste Corporate Finance a Wolf Theiss  
vyberou provozovatele Kongresového  
centra Zlín **...více na str. 15**

> Semináře, konference  
> Zajímavé odkazy **...více na str. 16**

## Aktuality, novinky

### Úvodní slovo



► Tomáš Janeba

Vážení čtenáři, Olympijské pochodní by mělo trvat sto dní, než urazí svoji dlouhou a členitou cestu z Olympie až k olympijskému stadionu. Předává se mezi sportovci, kteří svým výkonem dopomohou ke společnému dílu a v samotném cíli zažehnou olympijský oheň. Úkol na první pohled vcelku nenáročný si organizátoři mnohdy dobrovolně ztěžují sami – čínská olympijská štafeta již například zahájila nácvik překonání nejvyšší hory světa.

Dovoliť jsem si toto přirovnání, neboť mi v mnohém připomíná proces začleňování PPP do podvědomí české politicko-ekonomické scény. Jen to není sto dní, ale už tomu budou téměř tři roky. Vznik PPP Centra, tehdejší pozice Regulátora při MFČR a následně i Asociace PPP byl začátkem jakéhosi štafetového běhu s pomyslnou pochodní, který by se nikdy nedoběhl tak daleko jako je dnes, kdyby nebylo sportovního ducha všech zúčastněných. Dokonce i replika s překonáním himalájského pohoří není lichá, jen

není zcela jisté, zda vrchol byl již překonán, nebo zda nás stále ještě čeká.

Nedávné rozhodnutí české vlády o schválení usnesení o podpoře dalšího procesu implementace PPP je po dlouhém očekávání novým slibným impulzem k dalšímu pokračování. A jsem tomu velice rád. To nejdůležitější, co PPP dnes potřebuje, je dostat šanci. Možnost prokázat, že jeho výhody jsou prakticky realizovatelné a obavy kontrolovatelné. Concesní projekty vypracované pro první pilotní projekty na teoretické úrovni doložily, že jejich realizace formou PPP by měla být výhodnější a neměla by být dražší než realizace tradičním způsobem formou dílčích zakázek.

Proto pevně věřím, že stejné pozhennání od vlády dostanou i jednotlivé pilotní projekty, které se za značného úsilí a nemalých finančních nákladů řadu posledních měsíců připravovaly.

V době, kdy Maďarsko již získalo formou PPP přes 240 km kvalitních dálnic a nově oznámilo smělý plán realizovat dalších nejméně 200 km

v nadcházejících letech, nebo kdy Francie realizuje deset PPP věznic v hodnotě 1 miliardy Euro, by bylo naší promarněnou šancí nedat soukromému sektoru možnost ukázat, do jaké míry je odhodlán být kvalitním dlouhodobým partnerem sektoru veřejnému.

Pevně věřím, že investoři a dodavatelé na českém trhu jsou připraveni převzít štafetu a aktivně se podílet na rozvoji PPP, a budou vstupovat do projektů jako stabilní partneři s dlouhodobou vizí. A také s vědomím, že úspěch každého jednotlivého pilotního projektu bude mít přímý dopad na úspěch či neúspěch dalšího širšího využití PPP v České republice.

Tomáš Janeba

Člen řídicího výboru Asociace PPP  
John Laing

## Stanovisko Asociace PPP k „Analýze pilotních PPP projektů“

Zasláno na:

Ing. Miroslav Kalousek

Ministr – Ministerstvo financí

v Praze dne 25. 4. 2007

Vážený pane ministře,

dovoluji, abychom reagovali na Vaši výzvu k připomínkování materiálu pro schůzi vlády nazvaného „Analýza pilotních PPP projektů“, který Vaše ministerstvo zpracovalo na základě usnesení vlády č. 88 z ledna tohoto roku.

K Vámi předloženému materiálu nemáme zásadních připomínek. Analýza potvrzuje opodstatněnost a racionalitu při posuzování efektivnosti realizace vybraných pilotních projektů, zároveň potvrzuje výsledky dílčích studií realizovaných jednotlivými sektorovými zadavateli a dokazuje tak nutnost porovnávání obou základních scénářů realizace.

Dovolujeme si pouze upozornit na dva samostatné body materiálu:

1. Bod 4.2. Aplikace koncesního zákona

a

2. Bod 4.4. Další problematiku okruhy v PPP

Souhlasíme, aby byly normy týkající se PPP projektů detailně právně analyzovány a na základě získaných poznatků případně novelizovány. Domníváme se však, že v závislosti na výsledcích podrobné analýzy je možné, že výkladové obtíže by postačilo odstranit např. stanoviskem Ministerstva financí, Ministerstva pro místní rozvoj či Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Konečné doporučení v této věci by záviselo právě na závěrech podrobné právní analýzy.

Výstupy provedených studií naznačují další metodické kroky v této oblasti. Touto cestou si dovoluujeme poděkovat za snahy Ministerstva financí o metodické a procesní zdokonalení PPP prostředí v České republice, které bude klíčové pro celý budoucí systém veřejného zadávání. Je zřejmé, že postupný proces implementace PPP do systému veřejného zadávání se dostává do další významné fáze. Této aktivy jsme připraveni se i nadále aktivně účastnit.

S úctou Asociace PPP

Poznámka: „Analýza pilotních PPP projektů“ je k dispozici ke stažení na internetových stránkách Ministerstva financí – [www.mfcr.cz](http://www.mfcr.cz).

## Už vím, jak PPP zapadá do systému veřejného zadávání



Chcete-li se seznámit se způsoby veřejného zadávání, poznat základní procesní metody a způsoby realizace, dobrým návodem Vám může být kniha E. R. Yescombe nazvaná: „Public Private Partnership – Principles of Policy and Finance“. Kniha se zabývá systémem veřejného zadávání, ale zejména bohatou strukturou partnerství veřejného a soukromého sektoru od koncesní až po provozní smlouvy. Autorovi se podařilo obsahově srozumitelnou a přijatelnou formou postihnout klíčové momenty finančních modelů porovnávající efektivnost jednotlivých scénářů

realizace infrastrukturních projektů, zejména s ohledem na celý životní cyklus těchto projektů. Cílem knihy je informovat širokou odbornou veřejnost o PPP, přičemž hlavní ambicí je detailně popsat efekty PPP, rizika, specifika a postupy u veřejných soutěžích, hodnocení a to jak z pohledu soukromého tak i veřejného sektoru. [www.yescombe.com](http://www.yescombe.com).

Jan Šnajdr / Asociace PPP

## Aktuality, novinky

pokračování ze str. 1 >



► Jan Šnajdr

První možností realizace projektů je klasický způsob odděleného zhotovení, provozu a financování. Tento princip ponechává velkou část rizik na veřejném sektoru. Mezi ta největší rizika patří tzv. kompletační riziko, kdy veřejní zadavatelé koordinují větší počet dodavatelů. Výsledkem je řada dílčích výběrových řízení. Druhou možností je nesmírně široká skupina projektů PPP, které jsou nastaveny na principu přenosu rizik a partnerství mezi veřejným a soukromým sektorem. Veřejný sektor se zaměřuje pouze na definici, přípravu a následnou kontrolu. Realizaci, transakční rizika a projektové řízení předává

do rukou vysoutěžených odborníků. Předmětem veřejné zakázky se tak stává kompletní dodávka spojující zhotovitele a financující subjekty.

### Jaké jsou závěry studií proveditelnosti

Pilotní projekty jsou v současné době v různých fázích přípravy, přičemž nejrozpracovanějšími jsou projekty Ministerstva spravedlnosti (věznice, justiční areály) a Ministerstva obrany (Ústřední vojenská nemocnice). U těchto projektů již byly dokončeny studie proveditelnosti a byl zpracován návrh koncesního projektu. Klíčovou součástí výstupů jsou finanční modely shrnující kompletní životní cyklus projektů se zohledněním všech specifík týkajících se výdajových a příjmových částí. Nejedná se však o čísla konečná, ale pouze o odborné odhady. Finální cena bude určena na základě ukončeného soutěžního dialogu s kvalifikovanými provozovateli těchto zařízení. Zde budou mít zadavatelé právo ověřit si stávající předpoklady a výstupy poradenských konsorcií a porovnat je s reálnými nabídkami a jednoznačně definovat očekávané úspory veřejného sektoru, ke kterým díky realizaci těchto projektů formou PPP dojde.

Současnými výstupy studií proveditelnosti jsou následující úspory při využití metody PPP vyjádřené v čisté současné hodnotě cash flow na straně veřejného sektoru:

- ÚVN = 30,4 % (258,7 mil. CZK)
- Justiční areál Ústí nad Labem = 8,4 % (401 mil. CZK)
- Justiční areál Karlovy Vary = 2,7 % (51 mil. CZK)
- Věznice s ostrahou = 12,6 % (377 mil. CZK)

### Co na to zahraničí

Drtivá většina vyspělých ekonomik již zavedla PPP jako standardní nástroj systému veřejného zadávání. Pokud se pokusíme zprostředkovat most mezi privátem a veřejným sektorem z pozice zadavatelů, můžeme princip PPP nalézt v systémech Velké Británie, Německa, Rakouska, Francie, Nizozemí, Belgie, USA, Kanady, Skandinávských zemí a mnoha dalších. Zajímavé je například i uplatnění PPP projektů u jedné z nejbohatších zemí světa, Spojených arabských emirátů

– UAE. UAE jsou známy svým bohatstvím a (oproti Evropě) přebytky veřejných prostředků. Pokud se však podíváme na procesní stránku realizace veřejného zadávání, více jak 80 % je realizováno na principu Build Operate Transfer (postav, provozuj, převed), tedy na principu PPP.



### Více PPP znamená méně korupce

Jak na princip PPP pohlíží International Monetary Fund – Mezinárodní měnový fond? Na půdě této instituce již několik let probíhá napříč zeměmi a odvětvími rozsáhlý empirický výzkum PPP projektů. Z výsledků plynou zajímavé, nicméně očekávané závěry. Vyspělé i slabší systémy veřejného zadávání celosvětově využívají více či méně principu PPP. Důležitou roli přitom hraje jednoznačně definované institucionální zabezpečení tohoto systému. Potvrdila se přímá úměra mezi kvalitou institucionálního zabezpečení a úrovní transparentnosti daných systémů. Zároveň se potvrdila korelace, že více PPP znamená méně korupce. Nedochází tak ke zbytečnému dělení zakázek, u projektů se nesoutěží pouze investice, ale projekty jsou soutěženy na celý životní cyklus. Současně veškeré dění okolo PPP projektů je úzce sledováno odbornou veřejností a i to je jednou z příčin, že dochází k transparentním a otevřeným soutěžím na dodavatele.

### Poplujeme Plinou Parou

Jaké závěry vláda v politice vůči PPP přijala? Vláda se na základě Ministerstvem financí provedené Analýzy rozhodla pokračovat v implementaci PPP do systému veřejného zadávání. Analýza prokázala opodstatněnost a nezbytnost realizace pilotních projektů. Využití metody PPP pro zajištění potřebné infrastruktury či služeb může tak veřejnému sektoru přinést významné úspory finančních prostředků. Z ekonomického pohledu je však tím nejdůležitějším závěrem vlády úkol všem ministrům a ostatním ústředním orgánům důsledně posuzovat použití PPP jako jednu z vhodných alternativ zajišťování veřejných služeb.

Jan Šnajdr / Asociace PPP

## PROMOTING PPP INVESTMENTS IN CEE

29<sup>th</sup> & 30<sup>th</sup> October 2007, Hotel Sofitel Budapest, An Interactive Roundtable Conference

### Selected High-Profile Speakers:



**Zoltán Kazatsay**  
Deputy Director General  
DG Energy and  
Transport  
European Commission



**František Steiner**  
Assistant Minister  
Ministry of Justice  
Czech Republic



**Mate Jurisic**  
Assistant Minister  
Ministry of the Sea, Tourism,  
Transport and Development  
Croatia



**Leonidas Korres**  
Special Secretary for PPP  
Ministry of Economy  
and Finance  
Greece



**Jim Kernan**  
Director for Public Sector  
in CEE/CIS  
Pricewaterhouse-  
Coopers



**Balázs Báthory**  
Deputy CEO  
Wallis Real Estate  
Hungary

### WHAT YOU WILL GET :

- short presentations of government intentions combined with **roundtable discussions with government representatives** of 13 CEE countries and international institutions
- unique **networking opportunity** with the most influential PPP players
- informal discussions with high-level government representatives at the **conference dinner**
- **case study** debates of running PPP projects
- **workshops** led by industry experts

### Event Partners:



1078 1/4, Thessaloniki, 54006, Greece  
Tel: +30 210 9677000, Fax: +30 210 9677000  
www.epppc.gr, info@epppc.gr

Now open for registration:

•Email: [epppc@epppc.hu](mailto:epppc@epppc.hu) •call: +36 30 812 4067 •fax: +36 1 310 2211 •online: [www.epppc.hu](http://www.epppc.hu)



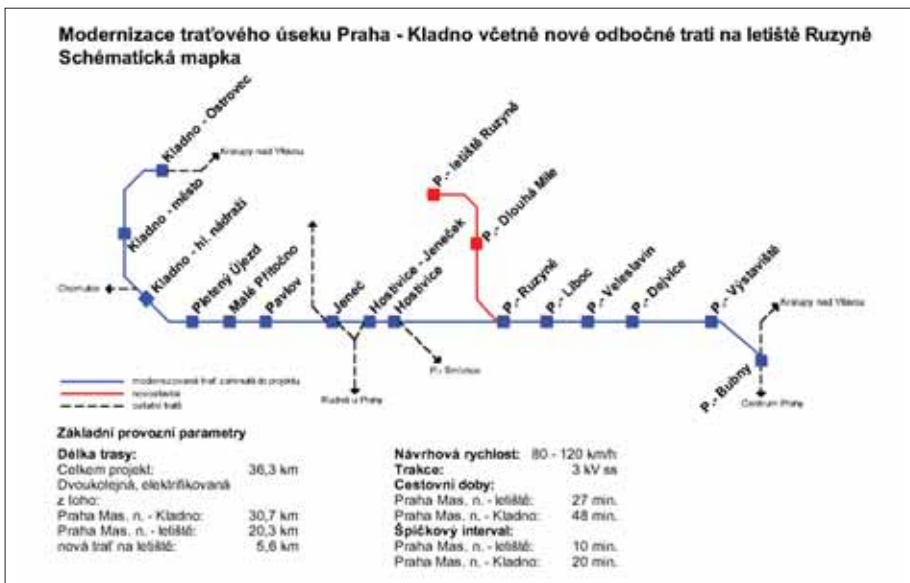
# AirCon



► Jakub Slavik

Projekt AirCon přišel poprvé vážně na pořad dne zkraje devadesátých let, kdy v souvislosti se strukturálními změnami v české ekonomice došlo k uvolnění velkého množství pracovní síly v hornickém a hutnickém městě Kladnu. Sociální problémy s tím spojené vyřešila blízkost Prahy s nabídkou pracovních příležitostí. Zároveň však enormně zvýšila nároky na přetíženu dopravní infrastrukturu mezi Prahou a Kladnem.

Vybudování rychlého kolejového spojení s využitím stávající železnice se nabízelo jako osvědčené řešení, částečně uspokojující i typicky městské a příměstské



**RYCHLODRÁHA Kladno - Letiště Praha Ruzyně - Praha**

**ZÁKLADNÍ INFORMACE**

PROJEKT 2003

**RYCHLODRÁHA Kladno - Letiště Praha Ruzyně - Praha**

Praha osídlených a sčítaných letišť je napojena na centra měst elektrifikovanou železnicí a expresní dopravou, která navazuje (měle je integrována) na ostatní železniční dopravu, například současnou tramvajovou dopravu jako takovou. Kladno - Praha - Kladno je jedinou z regionálních rychlovlaků na pražském metropolitním regionu. Kladno je po Praze největším městem regionu. A řadou funkcí obsaženou vyznam. Vzhledem k blízkosti Prahy a Kladna a významu mezinárodního letiště, Kladno dominuje ve své oblasti Praha Ruzyně, spojuje na této ose stávající dopravní vazby, která je však vzhledem k neuspokojivým parametřům stávající železnice realizována posádky vyhraněné sítě dopravního úseku převážně po 17, 18,5 a 20 km pro evropské síťové podmínky.

Vlastní konceptní koleje trasy do ložiska kladno bylo prokrytím řadou systémových i řešení variant. Jako nejvhodnější je dnes rozhodnuta varianta modernizace stávající železniční trati Praha-Rozhvice-Kladno. Tato skutečnost je podmínkou do realizace. "Základní dopravní vazba Kladno - Praha" je schválenou územní záměrem Zastupitelstva hlavního města Prahy č. 2152/1 dne 11. srpna 1998. Tento projekt řešení se dále stal součástí schváleného Územního plánu hlavního města Prahy a je v současné době v rámci schválení Územního plánu územní záměru KÚZ pražského metropolitního regionu.

Původní konceptní práci na toto téma byla "Strategická studie variantního řešení letiště Ruzyně s centrem města napojením na trať ČD Kladno - Mělník (včetně nádrží) a městem v průběhu trasy A" z 03.2001, která na základě vyhodnocení záměrů 17 a 18 km vypracovala podrobné řešení orientované na železniční dopravu.

Souběžně byl zpracován projekt Studie ovlivnění hl.m.Prahy a jeho okolí tramvajovou dopravou osobí se zvláštní úpravou v rámci územní studie. Územní studie bylo zejména stanoveno síle a oblasti organizace dopravního úseku hl.m.Prahy a jeho okolí prodloužení veřejné tramvajové osobí. I zde byla potvrzena správnost zvolené koncepce.

Realizace celého záměru je rozložena do 2 etap. 1. etapa představuje rozšíření stávajícího úseku hl.m.Prahy - Praha Letiště Ruzyně včetně zastánek dopravního úseku hl.m.Prahy - Praha Letiště Ruzyně - Kladno. Realizace 2. etapy je předpokládána v rozsahu Praha Ruzyně - Kladno. Realizace 2. etapy projektu umožní rychlou, pohodlnou a ekologickou přepravu osob (až do 2000 osob) mezi centrem Prahy a letištěm Ruzyně, resp. i mezi Prahou a Kladnem. Součástí studie je i vzhledová studie železničního stávkového řešení, která vyznačuje dopravní situace v bezprostředním okolí stávkového řešení.

V průběhu měsíce září 2001 až únor 2002 byla zpracována přípravná dokumentace pro I. etapu uvedeného spojení v rozsahu hl.m.Prahy - letiště Praha Ruzyně - Kladno. Realizace 2. etapy projektu je součástí projektu je Dokumentace a hodnocení vlivu na životní prostředí úseku železnice ČD Praha - Kladno. V současném období je uzavřeno přípravné řízení k územní dokumentaci a v rámci současných je zároveň i optimačního technického řešení.

### ZÁKLADNÍ ÚDAJE STAVBY LETAPY (prosinec 2003):

Délka trasy (z hl.m. letiště Praha Ruzyně - do Praha letiště Ruzyně 5,6 km)	20,3 km
Číslo železniční zastávky	1
Návrhové rychlosti (hl.m. letiště Praha Ruzyně - Kladno v úseku 100-120 km/h)	80 km/h
Návrhové rychlosti (Kladno - Praha v úseku 100-120 km/h)	120 km/h
Maximální povolená vzdálenost stávků	500 m
Maximální množství	25 %
Průměr v osách stávků a stávků trati	3000 Kč, stejnorodé
Číslo železniční zastávky	
Praha - letiště Praha Ruzyně	10 min.
Praha - Kladno	20 min.
Délka jízdy (hl.m. letiště Praha Ruzyně - Praha)	20,3 km
Číslo železniční zastávky (stavba územní studie)	
Letiště Praha Ruzyně - Mělník (včetně nádrží)	11,8 km, 10
Průběhová územní studie (17 a 18 km) (včetně nádrží)	10,5 km, 10

dopravní vztahy v hustě osídlených částech Prahy a jejího předměstí, kudy trať prochází. Blízkost pražského letiště zároveň přirozeně vyzvala k jeho kolejovému napojení. Původní představy uvažovaly o izolovaném systému povrchové rychlodráhy, svými parametry připomínající metro – odtud pochází i tradované, ale dnes již poněkud nepřesné označení „rychlodráha“. Bylo však zřejmé, že tento projekt musí být technicky kompatibilní s ostatní železniční sítí a zákazníkovi přitahovat svými obchodními přínosy, ne technickými anomáliemi.

Tato výchozí situace projektu má přímý dopad na jeho obchodní, technologickou a organizační stránku.

Projekt, jak je zřejmé, by měl uspokojit několik tržních segmentů, často protichůdně orientovaných. Nejvýraznější z nich jsou:

- letečtí cestující, vyžadující absolutní přesnost spojů a dostatečné pohodlí, a to i za vyšší cenu,
- obyvatelé Kladna a dalších obcí podél trati s typicky dojíždčovou přepravou s výraznými denními výkyvy, vyžadující rychlou a dostatečně kapacitní nabídku, zejména ve špičkách na obvyklé cenové úrovni,

- obyvatelé pražských předměstí a zaměstnanci zóny letiště, tedy klientela městské a příměstské hromadné dopravy s méně výraznými výkyvy, vyžadující hustou síť dopravních spojení po celý den, tarifně integrovanou s ostatní veřejnou dopravou v Praze.

Dosavadní studie předpokládají v roce 2010 možný potenciál přepravy v těchto segmentech cca 60 tisíc cestujících denně, z toho přibližně 40 % přeprava na letiště (včetně zaměstnanců), 40 % regionální přeprava a 20 % čistě vnitroměstská přeprava. Pro srovnání, londýnský Heathrow Express dnes převáží denně cca 15 tisíc cestujících a stockholmský Arlanda Express cca 7 tisíc cestujících. I kdyby se tedy beze zbytku nenaplnily optimistické předpovědi, lze konstatovat, že trh tu je.

K uspokojení poptávky po přepravě je třeba na jedné infrastruktuře kombinovat přímé a zastávkové spoje s intervaly, které v městské zástavbě odpovídají městské dopravě. Přitom přesnost spojů, která je nejdůležitějším přínosem pro cestující na železnici obecně, je pro letecké cestující kritická. Tyto požadavky se mají realizovat za přítomnosti dálkových regionálních

## AirCon

vlaků i nákladních vlaků, využívajících zčásti tutéž infrastrukturu.

Během dosavadní více než patnáctileté historie projektu, kdy k němu byla zpracována řada technických a ekonomických studií, se průběžně měnila váha jeho kladenské a letištní větve. Zároveň se měnila i role nositele projektu. Ta fakticky přecházela mezi Ministerstvem dopravy, Českými drahami, z nichž se později vyčlenila Správa železniční dopravní cesty, a dalšími organizacemi. Nejvýznamnější z nich je PRAK – společný podnik hlavních zainteresovaných subjektů, přímo určený k podpoře a prosazování projektu, ale ne vždy zcela plnící funkci jeho hlavního nositele. Zkratka PRAK (PRAha – Kladno) byla až donedávna i jménem tohoto projektu. Neurčitá a měnící se role nositele projektu pochopitelně poznamenala rychlost a směr jeho vývoje.

V nedávné době se hlavním nositelem stala Správa železniční dopravní cesty. Jako vedoucí tržní segment se vyprofilovala letištní doprava, reflektující nárůst letecké přepravy a zvyšující se důležitost pražského letiště, a projekt odtud dostal i moderně znějící jméno AirCon.

### Neškodit nebo sloužit?

Kromě ekologických a investičních nároků projektu lze jako další problém vidět jeho vztah k prodloužení sítě pražského metra směrem k letišti.



• **Urbanistické řešení prostoru zastávky Praha výstaviště**

Ve snaze překonat toto nepřátelství vznikla i nejrůznější kompromisní či alternativní řešení, která by ve svém důsledku sice snížila politickou kontroverznost projektu, avšak za cenu významného snížení jeho užítku. Mezi nimi lze jmenovat třeba jednokolejnou trať v ekologicky citlivé oblasti, s podobným účinkem na provoz jako zúžení silnice do jednoho pruhu - a tudíž s fatálními dopady pro letecké cestující. Jinou myšlenkou bylo vytvoření hybridního projektu pro metro a klasickou železnici – ty však mají vzájemně nekompatibilní vozidla, nástupiště a technologické systémy, takže hybrid by znamenal zvýšené investiční náklady a snížené pohodlí cestujících. Dalším kompromisním řešením je využít pro projekt tzv. pražský Semmering, místní spojovací trať z Hostovic do Prahy-Smíchova s parametry horské lokálky, což by však přineslo významné prodloužení jízdní doby, vysoké investiční náklady a významné zásahy do krajiny.

Je zjevné, že marketing AirConu musí navždy opustit pojetí projektu, který neškodí, ale také nepomáhá, a prosazovat jej jako projekt, který přesvědčí svým užitekem. Přípravná dokumentace pro zdvoukolejnění, elektrifikaci a novostavbu železnice mezi Prahou a letištěm v první etapě AirConu, kterou v současné době pro Správu železniční dopravní cesty vytvářejí společnosti Metroprojekt a SUDOP Praha, by mohla být velmi dobrým začátkem takového marketingu.



• **Nástupiště zastávky Praha výstaviště**

Tento vztah je stále vnímán částí veřejnosti i politických představitelů jako konkurenční, byť technické, ekonomické a obchodní analýzy (například studie společnosti Metroprojekt) říkají, že AirCon a metro jsou komplementy, ne konkurenti. Novostavba metra je zkrátka dražší a pomaleji realizovatelná v porovnání s modernizací stávající železnice. Kromě toho metro obsluhuje hlavně městské cestující (včetně zaměstnanců letiště), zatímco letečtí cestující budou inklinovat k expresní železnici, jak ukázal třeba příklad londýnského letiště Heathrow. Aniž bychom chtěli srovnávat Prahu s Londýnem, je zřejmé, že v době, kdy se metro krok za krokem dostane na dosah letiště, bude dostatek cestujících pro oba systémy.

Jiné argumenty proti AirConu se týkají například sníženého pohodlí obyvatel kolem trati. Je přitom zjevné, že moderní elektrická jednotka na modernizované trati při nejlepší snaze nevytvoří tolik hluku jako dnešní zastaralé diesellové vlaky na zastaralé infrastruktuře (leda bychom ji vybavili hranatými koly).

Kde se tedy bere zjevné či skryté nepřátelství vůči projektu? Odpověď je pravděpodobně třeba hledat v „politickém marketingu“ – v obavách, že AirCon prostě odpoutá pozornost veřejnosti a financujících subjektů od prodloužení metra. To je „produktem“ s jednoznačným nositelem a jednoznačnou cílovou skupinou, tj. obyvatelé okrajových částí Prahy, zatímco AirCon má členitou klientelu a jeho hlavní nositel stále není dostatečně silný a zavedený.



• **Zastávka Praha-Dlouhá Mile**

### Příležitost pro PPP

Pilotní projekt AirCon uvažuje pro tento projekt s možnou kombinací koncepce DBFO/BOT a O&M kontraktu na provoz. Koncesní projekt – rámcový obchodní případ – pro projekt zatím nebyl vypracován.

Studie Atkins zpracovaná v roce 2004 analyzovala různé varianty vstupu soukromého kapitálu do výstavby a provozování infrastruktury, provozování železniční dopravy nebo do obou těchto oblastí podnikání. Ačkoliv nešlo o detailní obchodní případ, ale o rámcovou studii, přinesla některé důležité poznatky z pohledu možné realizace AirConu jakožto PPP:

Parametry projektu AirCon lze nastavit tak, aby:

- modelové finanční efekty projektu byly dostatečně zajímavé pro soukromý sektor,



• **Urbanistické řešení prostoru ruzyňského letiště**

- modelové sociálně ekonomické efekty projektu byly dostatečně zajímavé pro fondy Evropské unie jako možný zdroj spolufinancování.

Provozování železniční infrastruktury a provozování železniční dopravy jsou dvě samostatné oblasti podnikání, každá se svými vlastními výstupy, kvalitativními parametry a podnikatelskými riziky. Lze je v případě potřeby integrovat do jedné organizace, ale nelze přenášet riziko jedné na druhou. To platí zvláště v situaci, kdy se nejedná o dopravní systém izolovaný od okolí, ale sdílející infrastrukturu s jinou dopravou. Nelze tedy například platit smluvního dodavatele služeb infrastruktury zcela nebo převážně na základě počtu přepravených cestujících. Pokud ano, bude to pro něj neřiditelné riziko, které – pokud se rozhodne jej přijmout – ocení a vyfakturuje veřejnému zadavateli v plné výši.

Míra a způsob zapojení soukromého sektoru i prostředků EU do projektu budou pravděpodobně podmíněny přezkoumáním stávajícího způsobu financování železniční infrastruktury a železniční dopravy ze strany veřejného sektoru a uživatelů, tzn. stávajícího systému tarifů, poplatků za použití infrastruktury a dotací.

Kritickou podmínkou úspěchu projektu je vytvoření silného nositele s jasnou a cílevědomě prosazovanou strategií projektu. Tento nositel musí mimo jiné provádět aktivní a účinný marketing projektu vůči veřejnosti, organizacím a zájmovým skupinám a přesvědčit je o přínosech projektu.

Všechny tyto poznatky by měly být dále detailně zpracovány v koncesním projektu, který by měl prozkoumat efektivnost využití PPP a navrhnout nejvhodnější způsob organizace a financování AirConu.

### Závěrem

Dosavadní historie AirCon potvrzuje obecně známou pravdu, že i projekt se zjevným užitekem může být velmi problematické realizovat, pokud se dostane do křížové palby protichůdných zájmů. Zavírat před nimi oči by nemělo smysl – je třeba je otevřeně pojmenovat a řešit k uspokojení všech zúčastněných. Technické, finanční a právní řešení projektu by proto měla doprovázet analýza jeho sociálně ekonomických efektů spolu s analýzou zainteresovaných subjektů a strategií marketingu projektu.

Přes všechny problémy a dosavadní klikatou cestu vpřed se AirCon ve své dnešní podobě jeví jako vhodný kandidát na první železniční projekt PPP v České republice. Podrobné organizační, finanční a sociálně ekonomické aspekty takového PPP musí vyplynout z koncesního projektu, který by měl být zpracován co možná nejdříve.

Jakub Slavík / PRO-SERV

## Zajímavosti

# Implementaci PPP bychom měli urychlit, ne zpomalovat



► Christian Blatchford

Nastala vhodná chvíle položit si otázku: „Jaká je budoucnost českých PPP?“. Nikoli z důvodu krize důvěry, ale proto, že nyní, kdy za sebou máme rané období legislativních změn a první vlny projektů, přičemž dynamický trh s dostatečným počtem vhodných projektů (tzv. „pipeline“) se dosud nepodařilo vytvořit, dozrál čas pro zamyšlení.

Organizace Transparency International (TI) přispěla v poslední době do debaty kontroverzním názorem, že budoucnost českých partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP), alespoň pro období příštích pěti let, neexistuje. Snad se jedná o žertovnou interpretaci názorů, které TI upřímně vyjádřila na nedávno konané tiskové konferenci. Proto tento článek, abychom TI učinili zadost, uvádí její hlavní návrhy a nabízí alternativní pohled na vznesené námítky.

Především je nutné poznamenat, že TI chce zpomalit implementaci PPP v této zemi, soustředit se na implementaci určitých pilotních projektů a zejména provádět nezávislou analýzu PPP alespoň po dobu pěti let, než budou zahájeny další vlny projektů.

To je radikální plán, zejména postavíme-li jej proti obrovské potřebě investic do infrastruktury a služeb, které všichni bereme jako každodenní samozřejmost, a to např. v okamžiku kdy jedeme po silnici, pustíme-li si doma vodu z kohoutku, při výchově našich dětí, při návštěvě u lékaře a při mnoha jiných příležitostech. Člověk nemusí být zrovna právník, aby mu bylo jasné, že pokud máme tuto investici pozastavit, důkazní břemeno ponese jednoznačně TI, zatímco my budeme pouze teoretizovat. Z níže uvedených důvodů věřím, že se to TI nepodaří.

O supermodelkách se říká, že za méně než „x“ tisíc dolarů za den ani nevstanou z postele. Trh funguje podobným způsobem, i když ne kvůli lenosti nebo hamizosti. Dostat se na nový trh nebo do nového sektoru stávajícího trhu stojí peníze, které se musí v nepříliš daleké budoucnosti vrátit. Dosavadní průtahy na českém trhu PPP odradily mnoho firem, které by mohly investovat své nápady, svou výkonnost a – nebojme se to říci – své peníze do infrastruktury a služeb v této zemi. To, že se mnoho firem dosud nezapojilo, znamená, že jsme nevytvořili dostatečně konkurenční prostředí, které by vedlo k maximalizaci kvality a minimalizaci cen. Oddálení implementace nových projektů o nejméně pět let s sebou přináší riziko, že to odradí jak ty, kteří se již zapojili, tak i všechny, kteří vstup teprve zvažují, a to možná už navždy.

Nápad uvalit moratorium na nové projekty, než bude hotová nezávislá analýza PPP, je zvláštní. Kromě výhrady, že se tak bude plynout časem při řešení nedostatečnosti investic v minulých obdobích, může se rovněž stát, že pokud se přestaneme koncentrovat na problematiku PPP z důvodu, že realizaci PPP zastavíme na pět let, vrátíme se za pět let ke stejné debatě se stejnými názory. A dále – kdo by tuto revizi provedl? Doufáme, že někdo s praktickými zkušenostmi, které získal „v terénu“, někdo, kdo naváže na poznatky získané v posledních patnácti letech v UK a jinde, a nikoliv akademik, jemuž chybí vhléd lidí, kteří v této oblasti již aktivně působí. Zdá se však, že TI má podezření na „podjaté“ poradce, kteří tyto zkušenosti mají a prosazování PPP je čistě v jejich osobním zájmu. Toto obvinění není přesvědčivé. Já sám jsem poradce, který PPP podporuje, avšak zároveň jsem vázán přísnými profesními pravidly, na základě nichž jsem povinen jednat v zájmu svého klienta – ať již se jedná o soukromý nebo veřejný subjekt. Navíc v žádném případě bych neprosazoval nesmyslný projekt. Dříve nebo později by se mi to totiž vymstilo.

TI také volá po otevření ekonomické a politické debaty o PPP. To je třeba podpořit. Jdou však ještě dále, když vyzývají vládu, aby našla „nový model“ politiky PPP. Zdravý rozum říká, že „starý“ model, který ve skutečnosti není starší než tři nebo čtyři roky, by měl dostat šanci se usadit. Také je docela obtížné si představit, jak by tento „nový“ model mohl vypadat. Doufáme, že TI nemá na mysli nic víc, než že by vláda, krajské a obecní samosprávy měly zpracovat strategické plány, které by jim pomohly při plánování investičních potřeb a zajištění „pipeline“ vhodných projektů, bez čehož nemůže být dosaženo maximálních přínosů trhu.

Dalším požadavkem vzneseným TI je nutnost pečlivého zvážení, které projekty jsou „pro PPP vhodné“. Tvrdí, aniž by uvedla důvody, že v určitých oblastech takové projekty vhodné nejsou. Jedná se například o zdravotnictví a obranu a dále projekty související s policií a věznicemi. Základní podmínkou pro realizaci jakéhokoli projektu na bázi PPP je prokázat speciální studii (koncesním projektem), že PPP je ekonomicky výhodnější než tradiční realizace. Tato studie musí být schválena příslušným centrálním, krajským či obecním orgánem, který projekt „sponzoruje“. To znamená, že postup, který TI požaduje, je již zaveden. Měli bychom se také ptát, proč se TI domnívá, že projekty v oblasti zdravotnictví a obrany a dále projekty související s policií a věznicemi nejsou pro PPP vhodné, když jen ve Spojeném království byly v uvedených sektorech realizovány projekty v tomto počtu: zdravotnictví (250), obrana (9), policie (22) a věznice (16). Mohli bychom rovněž upozornit na skutečnost, že veřejný sektor, který v transakci usku- tečněně na základě partnerství veřejného a soukromého sektoru vystupuje jako zadavatel, si zvolí, jaké činnosti a služby má soukromý sektor dodat. Orgán veřejné správy zpravidla nepožaduje od soukromého sektoru služby, které chce zajišťovat sám. Ve zdravotnictví se obvykle jedná o poskytování zdravotní péče, v oblasti obrany o vojenskou službu, a u policie a věznic o policejní služby a ostrahu vězňů. TI tuto skutečnost evidentně nebere v potaz, a proto vystupuje proti soukromým policistům a dalším podobným věcem, které předmětem partnerství veřejného a soukromého sektoru nejsou.



Středem zájmu TI v oblasti PPP je korupce, což není žádným překvapením, když potírání korupce je jedním z hlavních úkolů této organizace, který zasluhuje plnou podporu jak veřejného tak soukromého sektoru. Je však nutné poznamenat, že česká právní úprava zadávání veřejných zakázek je zcela v souladu s evropskou právní úpravou (a jde ještě dále, když reguluje koncese a podobné projekty jako zvláštní třídu), a že zde již existují instituce, které na dodržování těchto právních předpisů dohlížejí. Díky koncesním projektům, koncesním smlouvám, které musí být schváleny, dále také díky Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže a Ministerstvu financí v roli regulátorů a Ministerstvu pro místní rozvoj, které vede databázi projektů realizovaných formou PPP, jsou navíc partnerství veřejného a soukromého sektoru monitorována lépe a regulována více než ostatní oblasti zadávání veřejných zakázek. Režim PPP tedy může být v boji proti korupci pozitivní silou. Vždyť soukromé subjekty účastníci se PPP jsou nesmiřitelnými nepřáteli korupce, neboť tato představuje riziko vysokých nákladů, které vznikají v souvislosti s předkládáním nabídek ve veřejných výběrových řízeních.

pokračování na str. 7 >

## Zajímavosti

pokračování ze str. 6 >

Když TI volá v oblasti PPP po efektivních protikorupčních opatřeních, opět požaduje něco, co již máme. Hovořit o dozoru nad jednotlivci nebo institucemi ze strany orgánů typu Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže nebo Nejvyššího kontrolního úřadu nad rámec dohledu, který je nad nimi vykonáván v současné době, neodpovídá zásadám volného trhu a dokonce ani zásadám svobodné společnosti. Pokud se někdo dopustil nekalého jednání, necht' je potrestán. Nemůžeme však popotahovat jednotlivce či instituce jen kvůli podezření, že možná plánují něco nezákonného. TI rovněž chybně věnuje zvýšenou pozornost projektům v působnosti Ministerstva dopravy, které pod současným politickým vedením nabízí pozitivní příklad jasného myšlení v oblasti investic a jehož úsilí zasluhuje podporu.

Dalším sporným bodem jsou Olympijské hry. TI radí zapomenout na využití PPP pro výstavbu infrastruktury pro pořádání her, protože – ačkoli opět nejsou vysvětleny důvody – partnerství veřejného a soukromého sektoru je pro tento účel „naprosto nevhodné“. Připomeňme si ještě jednou praktické znalosti o realizaci projektů prostřednictvím PPP. Veřejný sektor nejprve identifikuje své potřeby a poté své možnosti nebo, jinými slovy, si položí otázku, zda je projekt smysluplný, a pokud ano, jakým způsobem ho lze realizovat. Pokud někdo považuje za nesmyslné, aby Praha Olympijské hry hostila, celá debata tím končí

a s PPP nemá vůbec nic do činění. Alespoň já jsem ochoten ponechat rozhodnutí o potřebách a možnostech města v souladu se zákonem na primátorovi a městském zastupitelstvu.

Závěrem je třeba TI poděkovat za jejich příspěvek do diskuze o budoucnosti českých PPP. Nicméně TI z dobrých důvodů (obavy z korupce) žádá špatné věci (opatření typu oddálení realizace nových projektů zmíněná v tomto článku). V České republice existují zákony a instituce potřebné pro efektivní fungování trhu s PPP, který bude existovat na svobodném a poctivém základě a který bude přínosem pro všechny z nás. Spíše než nesmyslné prodlevy a vytáčky je pro zlepšení efektivity celého systému nutná politická podpora modelu PPP a rozšíření „pipeline“ projektů. Přeji TI mnoho úspěchů v boji s korupcí, ale mám obavu, že zvláštní zájem o PPP je přinejlepším ztrátou času a přinejhorším hraje do karet těm, kteří se bojí transparentnosti a přisnosti při realizaci projektů formou PPP.

Christian Blatchford  
Kocián Šolc Balašík

## Referenční projekty

### Rekonstrukce a provoz škol v Kolíně nad Rýnem, Německo

Dne 1. března 2007 byla dokončena rekonstrukce a výstavba 5 školních komplexů v oblasti Kolína nad Rýnem v celkových investičních nákladech ve výši 125 mil. EUR. Město podepsalo v roce 2005 s privátním partnerem 25letý kontrakt na rekonstrukci a provoz školních zařízení, stávající ze 13 budov o velikosti 45 tis. m<sup>2</sup> s venkovním vybavením o 72 tis. m<sup>2</sup>. Projekt je zcela financován soukromým subjektem, přičemž náklady na výstavbu dosáhly hodnoty 34 mil. EUR. Město hraje po celou dobu kontraktu fixní měsíční poplatek za dostupnost. Volbou PPP modelu, v porovnání s tradičním modelem provozování, ušetřilo město 10 % z celkových nákladů (14 mil. EUR). Projekt je součástí rozsáhlého programu modernizace 40 škol, na území celého Kolína nad Rýnem.

**Zdroj: Hochtief PPP Solutions**



### Dálnice A59 Nizozemí

Dálnice A59 je úspěšný holandský projekt realizovaný formou PPP. Projekt zahrnuje návrh, výstavbu, financování, údržbu a provoz nové čtyřproudové dálnice, 5 křižovatek a 4 nájezdů na dálnici. Provozovatelem dálničního úseku je konsorcium PvdBosch, které uzavřelo koncesní smlouvu s nizozemskou vládou na 15 let provozu. Výstavba dálnice trvala 3 roky. Celkové investiční náklady projektu činí 150 miliónů EUR. Vhodnost partnerství veřejného a soukromého sektoru prokazují následující výsledky:

- Náklady na realizaci projektu byly o 14 % nižší ve srovnání s tradičním zadáním
- Projekt byl dokončen o 4 roky dříve – přidaná hodnota pro společnost
- Náklady nepřesáhly plánovanou výši
- Zvýšila se dostupnost a kapacita dálnice

**Zdroj: Jaap Veenbos MSC, Aon Stach**



## Řecko

# ŘECKO „PPP projekty v rozkvětu“



► Zuzana Vejrychová ► Michal Tesař

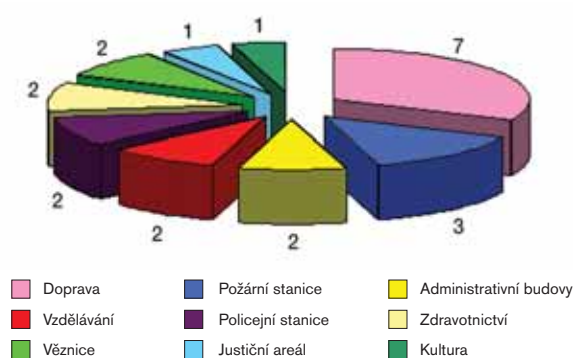


Řekové začínají rozjíždět ambiciózní plán implementující infrastrukturní projekty budované a provozované metodou PPP. V roce 2005, spolu se schválením zákona č. 3389/2005 upravující partnerství veřejného a soukromého sektoru pro menší a střední projekty, vzniklo samostatné centrum, řecký PPP Special Secretariat, které koordinuje spuštění pilotních PPP projektů a má také podpůrnou funkci pro meziresortní PPP výbor, složený ze zástupců ministerstev financí, rozvoje, životního prostředí a veřejných prací. Všechny veřejné instituce, které chtějí uzavřít PPP kontrakt musí získat souhlas jak PPP Special Secretariat, tak i meziresortního PPP výboru.

Charakteristika PPP v Řecku:

- maximální snaha využít zkušenosti a postupy prověřené ve Velké Británii
- důraz na projekty s poplatkem za dostupnost
- financování projektu je buď úplně nebo částečně zajišťováno soukromým sektorem
- celkové investiční náklady na PPP projekt nesmí převýšit 200 mil. EUR (v rámci regulace zákonem č. 3389/2005)
- iniciace dostatečného množství projektů pro získání kritické masy zajímavé pro investory.

Přehled PPP projektů podle sektorů



Stav projektu	Počet projektů	Sektor	Investiční hodnota (mil. EUR)	Doba kontraktu
Uzavřena smluvní dokumentace	3	Doprava	2 466	30 let
Uzavřena finanční dokumentace	2	Doprava	2 495	30 let
Ve fázi výběrového řízení	2	Doprava	3 275	-
Ve fázi iniciace	1	Požární stanice	31,5	25 let
	3	Administrativní budovy	2 084	25 let
	1	Požární stanice	31,5	25 let
	2	Vzdělávání	266	25 let
	1	Kultura	56	25 let
	1	Justiční areál	100	25 let
	1	Věznice	198	25 let
	2	Policejní stanice	36	15 let
Pozastaveno	3	Zdravotnictví	230	30 let
<b>CELKEM</b>	<b>22</b>		<b>11 237,5</b>	

Zdroj: www.Infra-News>projects

### Případová studie PPP projektu

Název projektu:	Thessaloniki Submerged Tunnel
Klient:	řecké Ministry of Environment
Hodnota projektu:	472 mil. EUR
Termín:	zahájení provozu v roce 2009
Typ projektu:	DBFO (Design, Build, Operate, Finance)
Smlouva:	30 let
Koncese:	Helliniki Technodomiki (50 %) Archirodon (32,5 %) Boskalis (17,5 %)

### Popis projektu

Projekt zahrnuje návrh, výstavbu, financování a provoz 1,5 kilometru dlouhého tunelu vedoucího pod hladinou moře ve vzdálenosti 80 m od pobřeží. Tunel je 34,5 m široký a tvoří ho 6 dopravních a jeden nouzový pruh. Tunel se nachází ve vysoce seismické oblasti, návrh projektu kladl velký důraz na dynamické modelování a na odolnost tunelu během seismické činnosti. Podmořský tunel vede podél pobřeží Thessaloniki a je součástí obchvatu města. V rámci dokončování městského okruhu bude navazovat na 4 km dlouhý povrchový tunel. Dopravní zátěž byla v roce 2003 odhadována na 90 tis. dopravních prostředků za den a bylo kalkulováno s minimálním poplatkem za průjezd ve výši 1,1 EUR.

Zuzana Vejrychová / Asociace PPP  
Michal Tesař / NEWTON Management



## Řecko

# Výstavba letišť na Kypru

Příkladem PPP projektu realizovaného za aktivní účasti skupiny Bouygues je výstavba dvou kyperských letišť pro konsorcium firem Hermes Airports(1) zahájená v polovině roku 2006.

Bouygues Bâtiment International získala kontrakt na výstavbu letišť ve městech Paphos a Larnaca v hodnotě 491 mil. EUR, která nahradí stávající zastaralá letiště. Terminál v Larnace bude mít plochu 100,000 m<sup>2</sup> a ve městě Paphos 20,000 m<sup>2</sup>. Součástí projektu jsou zároveň úpravy okolních ploch o rozloze 80 ha. Zemní a stavební práce realizují místní kyperské společnosti (Iacovou a Charilaos Apostolides Public Ltd). Bouygues Bâtiment International dodá projekt "na klíč", včetně veškerého vybavení nezbytného pro provoz letiště, počínaje zavazadlovým třídícím systémem, přes bezpečnostní rámy, nástupní můstky do letadel, informační systémy pro cestující, až po odbavovací zařízení. Ve špičkách na staveništi pracuje přes 2000 zaměstnanců.

Od doby, kdy se Kypr připojil k EU, se výrazně zvýšil počet cestujících. Po dokončení vzroste kapacita obou letišť ze současných 6,5 mil. na více než 10 mil. cestujících. Nový terminál v Paphosu, který má být dokončen v listopadu 2008, odbaví téměř 3 mil. cestujících za rok, zatímco letiště v Larnace, jehož dokončení je plánováno na listopad 2009, odbaví 7,5 mil. cestujících.

Konsorcium Hermes Airports, jehož hlavním akcionářem je Bouygues Bâtiment International, podepsalo první koncesionářskou dohodu na Kypru, smlouvu na 25 let, počátkem července 2005. Smlouva vstoupila v platnost, jakmile bylo dokončeno financování projektu; celková investice činí cca 640 mil. EUR. Členové konsorcia, Vancouver Airport Services, Egis Projects a Nice-Côte d'Azur Chamber of Commerce and Industry poskytnou své know-how v oblasti řízení letiště. Cyprus Trading Corporation a Aer Rianta International budou řídit maloobchodní bezcelní prodej.

(1) Konsorcium Hermes Airports zahrnuje: Bouygues Bâtiment International (22 %), Egis Projects (20 %), Cyprus Trading Corporation (11.3 %), Hellenic Mining (11.3 %), Vancouver Airport Services (11 %), Aer Rianta International (11 %), Iacovou Brothers Construction (5.7 %), Charilaos Apostolides Public Ltd (5.7 %), Nice-Côte d'Azur Chamber of Commerce and Industry (2 %).

Vladimír Ujec / VCES

### • LARNAKA AIRPORT PROJECT



### • PAFOS AIRPORT PROJECT



## Regionální projekty

# Regionální projekty typu PPP v České republice

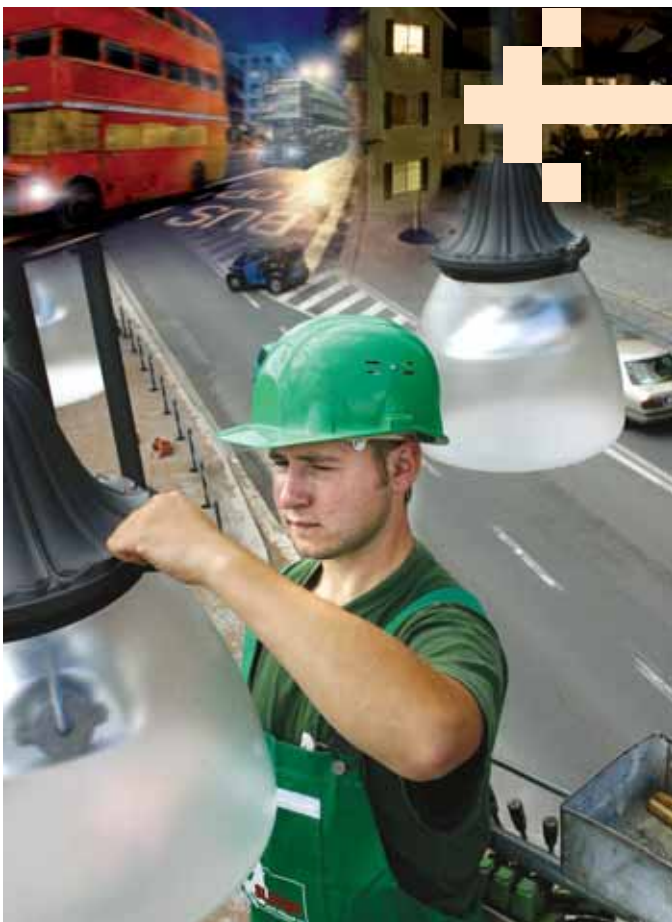
Public Private Partnership, tedy partnerství veřejného a soukromého sektoru, je v zahraničí a postupně i v České republice obecně uznávaným způsobem zajištění veřejných služeb nebo veřejné infrastruktury. Základem PPP projektu je dlouhodobý smluvní vztah, ve kterém veřejný a soukromý sektor vzájemně sdílí užítka a rizika vyplývající ze zajištění veřejné infrastruktury nebo veřejných služeb. Výhodou PPP je sloučení zkušeností, znalostí a dovedností obou sektorů a přenesení odpovědnosti za rizika na sektor, který je dokáže lépe řídit.

Během minulého desetiletí se PPP rozvinula v mnoha oblastech veřejného sektoru a to jak na úrovni velkých projektů typů dálnic a železnic tak i na úrovni regionálního typu technických služeb, budov úřadu apod. Novodobým vzorem PPP jsou anglosaské země, kde se metoda úspěšně používá, nicméně stejný přístup můžeme pozorovat i v mnoha dalších vyspělých systémech veřejného zadávání, např. v Irsku, Nizozemí, Portugalsku, Španělsku, Francii, USA, Kanadě, Japonsku a Austrálii.

Rostoucí využití PPP je spjato s mnoha faktory, například potřebou zlepšování kvality i kvantity veřejné infrastruktury, nutnost lepšího poznání cash flow u celého životního cyklu projektů, PPP přináší také alternativní způsob financování veřejného sektoru ze soukromých zdrojů. Hlavním důvodem k PPP je požadavek, aby veřejná sféra získala větší prospěch z know-how a pracovních postupů, které se uplatňují v soukromém sektoru.

Známymi a typickými oblastmi pro PPP je dopravní infrastruktura, školství, zdravotnictví, sociální služby, energetika, vězeňství, budovy úřadu, technické služby apod. Ve většině případů veřejný sektor dlouhodobě svěřuje výkon určité služby soukromému sektoru, a tím využívá jeho organizačních a odborných znalostí a dovedností, které jsou stimulovány nejen výnosem vloženého kapitálu, ale také rizikem jeho ztráty.

Mezi hlavní přínosy patří hodnota za peníze "value for money", soukromý sektor dokáže zajistit veřejné služby mnohdy efektivněji, spolehlivěji a levněji než veřejný



sektor. Kontrola zůstává v rukou veřejného sektoru, soukromý sektor zajišťuje dlouhodobě vysokou kvalitu služeb. Rizika projektu jsou optimálně rozdělena mezi partnery kontraktu. Transparentnost je zajištěna provedením jedné veřejné soutěže na komplexní dodání služeb za fixní cenu.

V České republice se na jedné straně vláda rozhodla implementovat politiku PPP do svých veřejných systémů, nicméně na regionální úrovni se již partnerství veřejného a soukromého sektoru, zmíněné výše, dlouhodobě využívá. Tyto české regionální projekty v sobě spojují hlavní znaky PPP projektů. Ve většině případů se jedná o komplexní dodavatele, kteří jsou zároveň zodpovědní za výstavbu, případně rekonstrukci daného zařízení a jeho dlouhodobý provoz. V mnoha případech je do projektu zapojena i složka financování, případně dalších dílčích subdodávek realizovaných privátním partnerem.

Možné struktury těchto transakcí jsou například následující:

- **DBTFO** – design build transfer finance operate
- **DBFO** – design build finance operate
- **BFO** – build finance operate
- **MO** – maintain operate
- **RO** – renovate operate



Mezi největší a nejrozsáhlejší oblast českých regionálních projektů patří technické služby, které co do počtu tvoří jednu z největších částí veřejných zakázek a potažmo služeb, které jsou pro občany poskytovány. Jedná se o velice širokou škálu, kdy na jedné straně vystupuje veřejný sektor jako garant a zákonný poskytovatel či zprostředkovatel dané služby a na straně druhé její koncový uživatel, občan.

Výčet hlavních veřejných zakázek v oblasti technických služeb, které se v současné době na území České republiky začínají formou PPP či formou blízkou PPP realizovat:

- Svoz a likvidace komunálního odpadu
- Výroba a distribuce pitné vody
- Čištění vody odpadové, kalové hospodářství
- Kolektory a veřejné sítě, nejen telekomunikační
- Veřejné osvětlení
- Parkoviště
- Letní a zimní údržba komunikací
- Útulky pro psy
- Údržba veřejné zeleně
- Dopravní značení
- Odtahové služby

Nicméně můžeme najít i mnoho dalších veřejných služeb, které již mají s PPP principy své zkušenosti:

- EPC projekty – energeticky úsporně zaměřené projekty
- Facility Management
- Regionální letiště
- Regenerační projekty – brownfields, například projekt Českých drah pod názvem Živá nádraží

Díky těmto zkušenostem v českých regionech již existuje velice široká platforma s četnými příklady zapojení privátního sektoru do poskytování výše uvedených služeb na bázi PPP. Výstupy těchto partnerství mezi zadavateli a odbornými privátními subjekty přináší očekávanou kvalitu poskytovaných služeb za soutěžně ověřenou cenu, ale zejména za cenu známou pro životní cyklus daných zařízení.

## Obnova venkova

# Obnova venkova a PPP projekty – zastavení v Zadním Chodově

*Nedaleko Mariánských Lázní, asi 8 km od hraničního přechodu do sousedního Německa, se nachází poměrně rozsáhlá, původně chodská ves, o níž první historické zmínky sahají někde kolem roku 1370. Ostatně to je i jeden z důvodů, proč bylo území historického jádra obce s dochovanými soubory lidové architektury prohlášeno vyhláškou Ministerstva kultury ČR za památkovou zónu.*



► Karel Zuska

I když v průběhu historie obce byl její význam částečně spojován též s těžbou rud bohatých na barevné kovy a posléze i uran, původní poslání této vsi, dané zejména její polohou, spočívalo ve strážení zemské hranice. Z tohoto důvodu se zde také nacházel areál cvičiště a kasáren Pohraniční stráže, který však, ostatně jako celá řada podobných objektů na území ČR, ztratil své původní určení. A tak byl na základě usnesení vlády ČR č. 728 ze dne 21. 7. 2004 tento



celý areál kasáren s pozemky a veškerým příslušenstvím zaujímající rozlohu bezmála 12 hektarů se stanovenou účetní hodnotou více než 73 milionů Kč určen k bezúplatnému převodu na obec Zadní Chodov a následně takto převeden.

Obec Zadní Chodov jako ostatně celá řada jiných



obcí se tak doslova ze dne na den stala vlastníkem rozsáhlého, účetně hodnotného nefalšovaného brownfieldu, jehož další osud způsobuje nemalé starosti představitelům této obce. A protože si obec naši kancelář vybrala jako poradce při řešení tohoto nikoliv jednoduchého problému, vypravili jsme se za starostkou obce paní Václavou Květoňovou a místo-



starostkou paní Jaroslavou Martínkovou, abychom si popovídali o záměrech a možnostech dalšího využití zmíněného areálu. Na místě jsme pořídili několik fotografií, aby čtenáři PPP bulletinu nabyli reálného dojmu o stavu tohoto „danajského daru“, který obec obdržela od státu; hned na první pohled nám bylo jasné, že účetní hodnota převáděného majetku je pouze jednou stránkou mince. Obec, která na jednu stranu nedisponuje žádnými finančními prostředky na revitalizaci areálu a ani odbornými kapacitami, které by se mohly tímto problémem zabývat, je však na druhou stranu povinna chovat se jako vlastník areálu a plnit celou řadu zákonných povinností.

„Uvažovali jsme o prodeji tohoto areálu, neboť na jeho obnovu nemáme finance a ani nejsme schopni reálně posoudit všechny možnosti a zabývat se jejich řešením“, říká místostarostka obce paní Martínková. Podle slov starostky obce paní Květoňové by si však obec ráda zachovala určitý vliv na další využití areálu zejména z pohledu jeho přínosu pro obec jako tako-

vou a její obyvatele (pracovní příležitosti, rozvoj cestovního ruchu, finanční nebo jiná pomoc obci apod.).

A tak jsme s oběma příjemnými a milými dámmi probrali možnosti, jejichž analýzu a následným řešením se budeme v obci dále zabývat.

Pokud se zamyslíme nad situací obce, je zcela nerealné, že by obec byla schopna z vlastních zdrojů a vlastními silami zvládnout revitalizaci celého areálu, aniž by k tomu nepotřebovala nějaké další vstupy. Z tohoto důvodu se zde nabízí skutečně uvažovaná varianta prodeje areálu za podmínek, které vyhoví zákonným požadavkům na transparentní, nediskriminační, tržní zcizení obecního majetku a potažmo se nedostane do rozporu s principy evropské a národní legislativy v oblasti zákazu veřejné podpory. Takovýto prodej je schopen zajistit obci „okamžitý výnos“ v podobě prodejní ceny, obec však příliš neovlivní způsob dalšího využití areálu, ani případný podnikatelský úspěch budoucího kupujícího, který by zname-



nal přínos obci v širších souvislostech. Jistou možností by zde byla koncepce určitých závazků budoucího kupujícího ve vztahu k využití areálu, avšak jejich právní a finanční základna a následná vynutitelnost je již nyní opředena mnoha otázkami.

Protože by však obec velmi ráda zůstala „ve hře“ a mohla se nadále podílet na způsobu využití areálu a jeho benefitu, jeví se jako velmi vhodnou variantou řešení revitalizace areálu některou z forem PPP, ať již institucionální nebo smluvní formou. V době, kdy vyjde toto číslo PPP bulletinu, by již měla být ukončena soutěž odborné a laické veřejnosti k předložení námětů a nabídek na využití areálu, na základě níž obec stanoví priority a podmínky následného vypsání výběrových řízení podle zákona o veřejných zakázkách nebo koncesního zákona. Prozatím jsou předmětem úvah zajímavé nabídky privátního sektoru jednak v oblasti výroby ekologického paliva (biomasy) z odpadních surovin vznikajících při zpracování dřeva spolu s vlastní výrobou – zpracováním dřevní hmoty, jednak ambiciózní projekt mezinárodní obce seniorů.

pokračování na str. 12 >

## Obnova venkova

pokračování ze str. 11 >



Aby však obec nevstupovala do PPP projektu „pouze“ s předmětným brownfieldem jako „chudý příbuzný“ vybraného privátního partnera, je v současné době předmětem záměru o získání finančních prostředků z některých vhodných dotačních titulů; vždy jen změna územního plánu umožňující realizaci vybrané varianty řešení bude obec stát nemalé

finanční prostředky. A tak se zde nabízí např. dotační tituly Ministerstva pro místní rozvoj v rámci Programu úprav bývalých vojenských areálů k obecnímu využití, ať již na úpravy budov a ploch k novému využití, nebo na pořízení územně plánovací dokumentace apod. V každém případě projekt revitalizace kasáren v Zadním Chodově je projektem slibným, hodným následo-

vání v řadě regionů českého venkova. Věříme, že naše kancelář v rámci spolupráce s Národní observatoří venkova a Národní sítí MAS vnese aplikaci PPP metody v tomto projektu potřebnou přidanou hodnotu a přispěje k jeho úspěšnosti.

Karel Zuska / AK HOLEC, ZUSKA & Partneri

## (Věřme, že) úspěšný projekt přestavby zařízení pro seniory v Německu



▶ Jaroslava Malcová

Na začátek mého příspěvku bych si dovolila předestřit několik ilustračních čísel. V současné době má Spolková republika Německo 82,4 mil. obyvatel. Vědecké studie ukazují, že nejen v Německu, ale i v ostatních státech bude i nadále přibývat seniorů. V Německu se podle rozboru demografického vývoje předpokládá, že se do roku 2050 zvýší počet 80letých oproti současným necelým 4 miliónům na 10 miliónů. Zatímco v současné době představuje počet obyvatel starších 65 let zhruba 30 % z celkového počtu obyvatel Německa, v roce 2050 to bude již 52–56 %.

V roce 2004 řešilo město Gutheim\* ve spolkové zemi Bádensko-Württembersko\* jak využít budovu bývalého školského zařízení v centru města, tzv. Friedrichschule\*. Po hrubých analýzách, kdy se uvažovalo o sanaci budovy za účelem umístění školního centra, správní budovy města, kanceláří, případně bytů, bylo i vzhledem k nárůstu počtu obyvatel blížících se důchodovému věku rozhodnuto o přestavbě školy na zařízení pro seniory. Ve městě Gutheim jsou sice již 3 penziony pro seniory, avšak celková kapacita zdaleka nepokrývá poptávku seniorů po umístění v těchto zařízeních. Škola z 20. let 20. století byla tvořena dvěma budovami – pěti-podlažní školní budovou (užitná plocha 5.744 m<sup>2</sup>) a tělocvičnou (plocha 605 m<sup>2</sup>). Pozemek, na kterém se škola nacházela, má rozlohu 9.042 m<sup>2</sup>. Specifickým rysem celého projektu byla skutečnost, že školní budova byla památkově chráněná. Nemohla být tedy odstraněna a bylo nutné ji při respektování podmínek stanovených orgánem památkové péče zrekonstruovat. Budova tělocvičny sice památkově chráněná nebyla, nakonec ale bylo rozhodnuto, že nebude odstraněna, nýbrž také zrekonstruována.

Město Gutheim rozhodlo o přestavbě bývalé školní budovy na zařízení pro seniory s kapacitou 120 míst (20 jednolůžkových a 50 dvoulůžkových pokojů) a o přestavbě bývalé školní tělocvičny na menší tělocvičnu, rehabilitační bazén a podzemní garáže. Studie proveditelnosti vyhotovená v roce 2004 potvrdila vhodnost

využití konceptu partnerství veřejného a soukromého sektoru. Město tedy vypsalo zadávací řízení na celý projekt realizovaný způsobem „navrhni, postav, financuj, provozuj“ (DBFO). Oznámení o zahájení řízení o udělení koncese bylo uveřejněno v Úředním věstníku ES. Žádost o účast podalo a kvalifikaci prokazovalo 8 uchazečů. Následně byli k podání nabídek vyzváni 4 kvalifikovaní dodavatelé. Po posouzení a vyhodnocení nabídek byl v únoru roku 2005 vybrán vítězný uchazeč. Město úplatně převadlo na koncesionáře tzv. dědičné právo stavby<sup>1</sup>.



Po stavebních úpravách s předpokládanými celkovými náklady na výstavbu s vnitřním vybavením ve výši 17,5 mil. EUR bude domov důchodců uveden do provozu. Město Gutheim jako zadavatel bude využívat celé zařízení domova důchodců na základě dlouhodobé nájemní smlouvy uzavřené na dobu určitou (30 let). Správu a údržbu penzionu bude po celou dobu trvání nájemní smlouvy zajišťovat koncesionář. Po uplynutí stanovené doby se počítá se zpětným převodem nemovitostí na město.

Koncesionář přebírá v tomto projektu na sebe nejen stavební riziko a ekonomické, resp. finanční riziko, ale rovněž riziko spojené s ochranou památkově chráněné budovy a další rizika spojená s údržbou a renovací. Město Gutheim nese riziko poptávky. Další výhody použití modelu PPP pro město spočívají ve větší efektivitě provozování služeb a ve větší transparentnosti realizace veřejných potřeb.

\* Na přání mandanta byly názvy a jména změněny.

<sup>1</sup> Tento právní institut v platném českém právu neexistuje.

Jaroslava Malcová  
advokátní kancelář Gleiss Lutz

## Průzkum trhu

# Průzkum připravenosti a zájmu trhu o projekt výstavby a provozu justičního areálu v Ústí nad Labem formou PPP



► Michael Sedlák

### Cíl

V průběhu počátku roku 2007 postoupilo poradenství pro projekt výstavby a provozu justičního areálu v Ústí nad Labem do fáze přípravy výběru soukromého partnera. Po schválení Koncesního projektu zadavatelem v únoru 2007 zahájilo poradenské konsorcium práce na návrhu projektové smlouvy, zadávací dokumentaci a další dokumentaci k zadávacímu řízení. Do této fáze byl zařazen i průzkum připravenosti a zájmu trhu o projekt.

Hlavním cílem průzkumu bylo zmapování zájmu soukromých společností o realizaci projektu formou PPP a jejich připravenosti zúčastnit se nadcházejícího zadávacího řízení. Zároveň poradce vyhodnocoval reakce a postoje firem k doporučenému nastavení podmínek v projektové smlouvě, návrhu harmonogramu zadávacího řízení i kritériím, která by mohla být použita v průběhu předkvalifikace i výběru partnera.

Výstupem průzkumu potom bylo potvrzení dostatečného zájmu trhu, který zajistí potřebný počet kvalitních uchazečů v zadávacím řízení, jehož zahájení se čeká v průběhu léta 2007 (po schválení vládou ČR). Dalším výrazným přínosem průzkumu je přesnější představa poradce i zadavatele o preferencích potenciálních uchazečů týkajících se jejich struktury, zapojení do jednotlivých činností a rozdělení rizik. Výsledky průzkumu také pomohou zadavateli a jeho poradcům kvalitněji se připravit na okruhy otázek, které budou řešeny v průběhu soutěžního dialogu.

### Průběh

Samotnému průzkumu předcházelo vytvoření infor-

mačního materiálu, který shrnuje současný stav přípravy a podmínky realizace projektu, i další doplňující informace. Tento materiál byl distribuován členům Asociace PPP 29. 3. 2007 a následně byl zveřejněn i na stránkách asociace, kde je stále přístupný pro všechny zájemce. V návaznosti na publikaci informací o projektu byla oslovena skupina firem (členů Asociace PPP) obsahující poradenské společnosti, stavební a developerské firmy, firmy zabývající se FM managementem, investory i finanční instituce. Naprostá většina z oslovených zástupců uvítala možnost zúčastnit se průzkumu. Další firmy reagovaly na výzvu v informačním materiálu a samy se přihlásily. Všem zájemcům bylo vyhověno, takže každý, kdo projevil zájem o participaci se setkal s poradci zadavatele.

S ohledem na potřebu hlubšího pochopení postojů trhu i vysvětlení složitějších otázek neprobíhal průzkum formou dotazníku, ale jako strukturované interview. Při pohovoru se postupně probíraly okruhy otázek týkajících se: předpokládané struktury uchazeče, ochoty vkládat vlastní kapitál, harmonogramu a kritérií zadávacího řízení, délky projektu a designu budovy, rozsahu poskytovaných služeb, prostoru ke komerčním činnostem, formě vlastnictví a financování projektu, otázkám týkajícím se platebního mechanismu i ukončení smlouvy. Rozhovorů se účastnili vždy nejméně dva zástupci poradce, a pořízený zápis si vzájemně kontrolovali.

Setkání se zástupci trhu probíhala v týdnech od 2. dubna do 20. dubna. Celkem se průzkumu zúčastnili zástupci 12 společností, někteří již společně. Na základě výsledků poradce zpracoval shrnující zprávu včetně doporučení k dalšímu postupu, kterou předal Ministerstvu spravedlnosti.

### Závěr

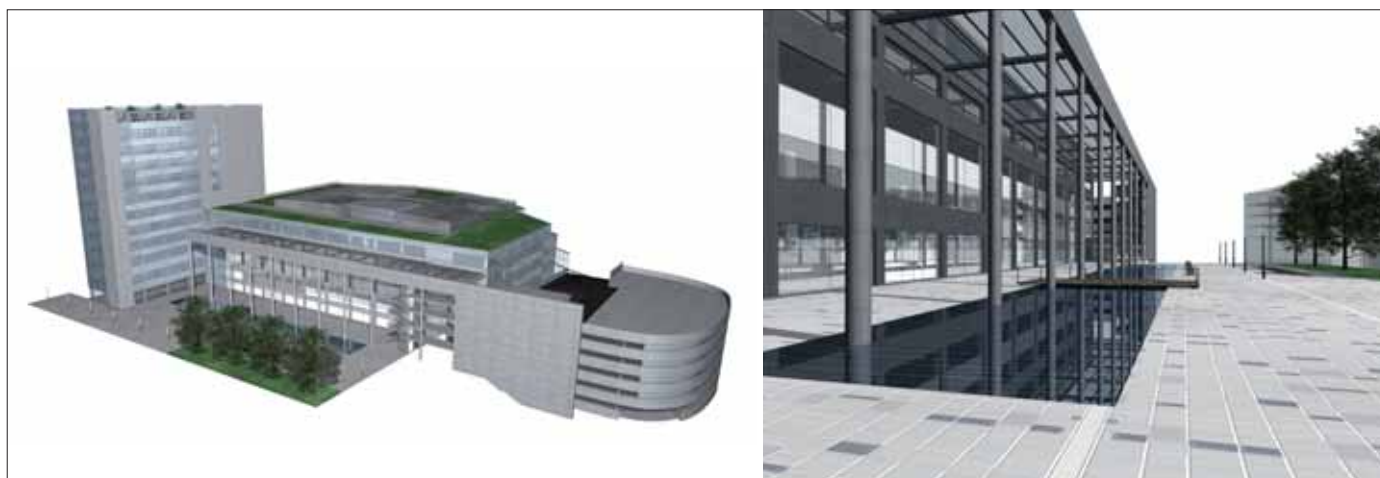
Ačkoliv termíny setkání se zástupci společnosti probíhala nepříznivě těsně po zveřejnění novinového článku, který informoval o údajném záměru vlády zastavit veškeré PPP projekty v ČR (HN, 7. 4. 2007), rozhovory byly věcné a oboustranně přínosné. Hlavním závěrem je, že trh bedlivě sleduje vývoj pilot-

ních projektů, i obecné postoje veřejného sektoru k PPP projektům a připravuje se na účast v zadávacích řízeních na výběr soukromého partnera. Některé společnosti již formují strategické svazky, které jim umožní následně vytvořit konsorcium. Nejdůležitějším sdělením pro Ministerstvo spravedlnosti je, že o jeho projekt výstavby a provozování justičních areálů v Ústí nad Labem je na trhu zájem, a to při aktuálním nastavením požadavků a podmínek spolupráce.

Rozhovory potvrdily, že společnosti hodlají do zadávacího řízení vstoupit ve formě projektových společností SPV. Nutnost založení společnosti předem (podle požadavků Zákona o veřejných zakázkách) se nezdá být zásadním problémem, stejně jako předpoklad výstavby infrastruktury do vlastnictví veřejného sektoru. Nejvíce otázek zástupců soukromého sektoru se týkalo specifikace požadovaných služeb, navrhovaného platebního mechanismu, záruk a forem ukončení (a předčasného ukončení) projektové smlouvy. Soukromý sektor velmi citlivě vnímá rovnováhu mezi zárukami, které má veřejný sektor (vlastnictví infrastruktury, redukce služebného při menší dostupnosti) a zárukami, které může mít provozovatel/investor (postoupení závazků). Finální nastavení se projeví především v ceně financování projektu. Zmíněné okruhy, stejně tak jako podmínky a možnosti využití komerčních prostor v areálech, budou jistě diskutovány se zadavatelem v průběhu soutěžního dialogu.

Průzkum potvrdil připravenost soukromého sektoru na účast v pilotním projektu Ministerstva spravedlnosti, i zájem trhu o spolupráci s veřejným sektorem formou PPP. V současné době jsou vytvořeny nutné podmínky pro zahájení výběru partnera a celý proces může započít, jakmile vláda schválí Koncesní projekt. Zadávací řízení, jak doufáme, můžeme tedy čekat již v průběhu léta 2007.

Michael Sedlák / Erste Corporate Finance



## Recenze

# Recenze knihy "Zákon o veřejných zakázkách"

Krutáková, L., Kruták, T.: Zákon o veřejných zakázkách s komentářem a příklady. Nakladatelství ANAG. Praha 2007. 1. vydání. 479 stran



► David Dvořák

Dne 1. července 2006 nabyl účinnosti nový zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, který zcela nahradil předchozí zákon č. 40/2004 Sb. Přijetí nového zákona bylo primárně iniciováno nutností převzít do českého právního řádu nové evropské zadávací směrnice 2004/17/ES a 2004/18/ES z dubna 2004. Souvisejícím důvodem byla snaha opravit nedostatky zákona č.40/2004 Sb. a zohlednit zkušenosti z jeho aplikace v praxi.

Došlo tak k již druhé zásadní změně právní úpravy zadávání veřejných zakázek v průběhu tří let. Tyto změny nepochybně kladou zvýšené nároky na všechny uživatele zákona a přinášejí rovněž nové teoretické i praktické otázky. Je proto třeba přivítat skutečnost, že nový zákon vyvolal poměrně značnou publikační aktivitu. Nejnovějším počinem v tomto směru je komentář od autorů PhDr. Mgr. Lenky Krutákové a Mgr. Tomáše Krutáka, který byl vydán v únoru 2007.

Oba autoři se přitom problematikou veřejných zakázek zabývají v rámci své profesní činnosti. Lenka Krutáková nejprve v rámci svého působení na Ministerstvu pro místní rozvoj, kde se podílela i na přípravě nové právní úpravy, a v současnosti v advokacii. Tomáš Kruták je advokátem a na oblast veřejných zakázek, koncesí a PPP se dlouhodobě zaměřuje (mimo jiné je spoluautorem komentáře ke koncesnímu zákonu<sup>1</sup>). Oba autoři se rovněž věnují publikační a přednáškové činnosti v oboru. Při



tvorbě komentáře proto mohli vycházet i ze svých vlastních zkušeností a dotazů, se kterými se setkávali v rámci lektorské činnosti.

Předkládaná publikace je zpracována formou komentáře k jednotlivým ustanovením zákona a je doplněna textem souvisejícího změnového zákona č. 138/2006 Sb., prováděcích právních předpisů (č. 274/2006 Sb., 304/2006 Sb., 326/2006 Sb., 328/2006 Sb., 329/2006 Sb. a 330/2006 Sb.) a nařízení Evropské komise č. 1564/2005 (vzorové formuláře pro uveřejňování).

Komentář jednotlivých ustanovení je přitom velmi

podrobný. Výklad se nevyhýbá ani sporným otázkám či problematikám, které vlastní právní text určitým způsobem přesahují. Přestože se můžeme domnívat, že cílem autorů bylo vytvořit spíše dílo prakticky orientované než striktně právní komentář, lze ocenit, že se autoři v publikaci zabývají i těmi teoretickými právními otázkami, které jsou důležité pro správnou aplikační praxi. Jako příklad lze uvést zasvěcený výklad týkající se rozlišení mezi veřejnými zakázkami, koncesemi a pojmem PPP nebo podrobný rozbor ustanovení týkající se problematické definice zadavatele – tzv. jiné právnické osoby. Samotný výklad vhodně doplňuje několik přehledných schématických obrázků a tabulek. Ke správnému pochopení právní úpravy nepochybně přispívá a atraktivitu publikace zvyšuje vysvětlení pomocí vhodných příkladů z praxe.

Publikace zasazuje zákon rovněž do rámce české i evropské rozhodovací praxe. Komentář jednotlivých ustanovení je proto doplněn anotacemi rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Přestože se jedná o rozhodnutí vydaná za účinnosti zákona č. 40/2004 Sb., mají tato rozhodnutí i nadále velký význam v těch případech, kde se jednotlivé instituty nebo ustanovení zásadně nezměnily. Zejména je ovšem třeba ocenit anotace rozsudků Evropského soudního dvora, kterým se komentář věnuje v nebyvalé míře, a to zejména s ohledem na skutečnost, že v podmínkách členského státu EU je jejich znalost pro správnou aplikaci zákona stále důležitější.

Vzhledem k odbornému zpracování, praktickému přístupu i čtivému jazyku si tento komentář bezpochyby najde cestu do knihoven všech, kteří se veřejnými zakázkami a PPP zabývají. Lze ho proto doporučit nejen zadavatelům, ale i uchazečům o veřejné zakázky, poradcům, starostům, státním úředníkům, úředníkům obcí a krajů, kontrolním orgánům, bankám i dalším osobám, které s veřejnými zakázkami a PPP přicházejí při své profesní činnosti do styku.

David Dvořák / Rowan Legal

## Projekt výstavby a provozu 18 věznic ve Francii

- **Originální název projektu** (v angličtině)  
" FRENCH PPP PRISON PROGRAMME "

- **Stručný popis projektu**

Největší evropský projekt v oblasti vězeňství za 1,3 mld. EUR. Projekt zahrnuje návrh, výstavbu, provoz a financování 18 věznic formou PPP.

- **Zadavatel**

Ministerstvo spravedlnosti Francie

- **Popis projektu**

Realizace celého projektu byla rozložena do 4 etap. Cílem programu je výstavba a provoz celkem 18 věznic na území Francie ve spolupráci veřejného a soukromého sektoru.

V první etapě budou vystaveny 4 věznice v Roanne, Nancy, Lyon a Hérault. Tender získala společnost Eiffage v únoru 2006. Celková investice byla ve výši 1 mld. EUR a koncesní smlouva byla uzavřena na 30 let. Projekt byl klasifikován jako DBFMO, navrhni – postav – financuj – spravuj – provozuj (DBFMO). Věznice v Roanne by měla být jako první v provozu v létě 2008.

V druhé etapě se soutěžilo o výstavbu a provoz 3 věznic (Sarthe, Seine-Maritime, Vienne). Soukromým partnerem se stalo konsorcium Themis, jejímž členem jsou společnosti Bouygues, Dexia, Royal Bank of Scotland a Mott MacDonald (technický poradce). Financial close byl v prosinci 2006, partnerská smlouva uzavřena na dobu 27 let. Každá z věznic by měla poskytnout kapacitu pro 400 až 700 vězňů. Celková investice by neměla přesáhnout 155 mil. EUR. Věznice budou v provozu od roku 2009. Klasifikace projektu opět DBFMO.

pokračování na str. 15 >

## Věznice

pokračování ze str. 14 >



Třetí etapa zahrnuje výstavbu dalších tří věznic v Loire-Atlantique, Nord a Seine-et-Marne. Projekt je ve fázi výběru koncesionáře. Kontrakt je plánovaný na dobu 25–40 let formou DBFO. Kapacita věznic by měla být 2000 míst.

Ve čtvrté etapě se soutěží o věznici Santé v investiční hodnotě 150 mil. EUR. Soukromý partner nebyl zatím vybrán. Projekt zahrnuje kompletní rekonstrukci a modernizaci stávající věznice z roku 1867. Rekonstrukce musí být realizována tak, aby během ní mohli dosavadní vězni v zařízení zůstat. Věznice by měla po rekonstrukci ubytovat 1300–1500 vězňů. Rekonstrukce a facility management by měly být po dobu koncese (25–40 let) v rukou soukromého sektoru. Ostraha, administrativa a provoz zůstává v kompetenci ministerstva spravedlnosti.

- **Investiční náklady**

1,3 miliardy EUR

- **Forma PPP, partneři**

Typ projektu: PPP (Public Private Partnership)

Veřejný sektor: Ministerstvo spravedlnosti Francie

Soukromý sektor: -

Klasifikace projektu: DBFMO (Design, Build, Finance, Maintenance, Operate)

- **Zdroj informací**

<http://www.mottmac.com/newsandpublications/newslst/?id=31570>

## Erste Corporate Finance a Wolf Theiss vyberou provozovatele Kongresového centra Zlín

*Erste Corporate Finance spolu s advokátní kanceláří Wolf Theiss zvítězili v soutěži na poskytnutí poradenských služeb při přípravě a realizaci projektu „Provozování Kongresového centra Zlín formou PPP“, jejímž zadavatelem bylo Statutární město Zlín.*

Poradce nejprve vypracuje Studii řešení projektu a Koncesní projekt. Následně připraví a uskuteční výběrové řízení na provozovatele. Ten pak zabezpečí komplexní provoz multifunkčního objektu Kongresového centra Zlín, které bude plnit kulturní, společenskou a vzdělávací funkci a umožní pořádání kongresů, konferencí, seminářů, koncertů, výstav a veletrhů a zajistí možnost firemní turistiky. Koncesní smlouva by měla být uzavřena s koncesionářem na dobu 10 let, přičemž se po uplynutí této doby předpokládá možnost prodloužení smlouvy. V konečné fázi bude poradce po dobu jednoho roku od zahájení provozu Projektu provádět monitorování a dohled nad plněním Koncesní smlouvy.

Filharmonie je obecně prospěšnou společností založenou statutárním městem Zlínem a Zlínským krajem.

Objekt Kongresové centrum Zlín je součástí multifunkčního komplexu Kulturní a univerzitní centrum Zlín, který je budován v centru města. Komplex se skládá ze dvou relativně samostatných objektů – Kongresového centra Zlín a Univerzitního centra ve Zlíně. Spojovacím prvkem těchto dvou samostatně stojících objektů je podzemní parkoviště. Vizi zadavatele je doplnit tento komplex o hotel v kategorii „business class“.



Soukromý partner zajistí facility management v plném rozsahu, tj. marketing, finance a controlling, technickou a stavební údržbu, správu IT a telekomunikační sítě, zahradnické práce, úklid, ostrahu, odpadové hospodářství, recepci, catering, provozně-ekonomický servis a další činnosti, které budou upraveny v Koncesní smlouvě.

Jednou z podmínek provozování Kongresového centra koncesionářem je vytvoření zázemí a koncertního sálu pro fungování Filharmonie Bohuslava Martinů.

V současné době je vydáno územní rozhodnutí i stavební povolení pro výstavbu budovy. Realizuje se výstavba podzemních podlaží a bude zahájeno zadávací řízení veřejné zakázky na výběr zhotovitele vlastního objektu Kongresového centra. Předpokládaný termín pro kolaudaci podzemních podlaží je stanoven na září 2007. Termín kolaudace vlastního objektu, který bude mít dvě podzemní a tři nadzemní podlaží a jehož všechny provozní jednotky budou bezbariérově přístupné, je předpokládán do konce roku 2008.

Jan Šnajdr / Asociace PPP

## Konference, semináře, veletrhy, setkání

### Seminář o aplikaci PPP

30. května 2007 uspořádala mezinárodní advokátní kancelář Gleiss Lutz druhý z řady seminářů zabývajících se využitím PPP na úrovni municipalit nazvaný „Public Private Partnership – Šance nejen pro komunální sféru“. Seminář byl stejně jako v loňském roce poctěn hojnou účastí zástupců samosprávy a veřejné správy. Mezi účastníky nechyběli ani představitelé finančních institucí, stavebních a developerských společností. K obsahové náplni semináře a zajímavým poznatkům získaným z diskuze s účastníky se vrátíme v některém z dalších vydání Bulletinu.

Jaroslava Malcová  
advokátní kancelář Gleiss Lutz



### Konference v ČR a zahraničí ▶

vybráno ze stránek asociace

#### Česká republika

##### > Veřejné zakázky a PPP projekty – potřebnost změny právní úpravy v EU a v ČR

Místo: Mendelova zemědělská a lesnická univerzita v Brně

Termín: 13. 9. 2007  
www.pef.mendelu.cz

##### > Šance a rizika partnerství veřejného a soukromého sektoru

Místo: Praha, Ministerstvo zahraničních věcí, Loretánské nám. 101/5

Termín: 19. 9. 2007  
www.newtoncollege.cz

##### > Diskusní fóra o PPP

Místa: Pardubice, Karlovy Vary, Hradec Králové, Liberec, Olomouc

Organizátor: Ministerstvo pro místní rozvoj  
Partneři akce: PPP Centrum, Asociace PPP  
Termíny konání: září, říjen, listopad (přesné termíny budou upřesněny)  
www.portal-vz.cz

##### > 3rd Annual PPP in CEE

Místo: Praha  
Od 15. 10. 2007 do 16. 10. 2007  
www.jacobfleming.com

#### Zahraníčí

##### > Italian PPP Forum

Místo: Řím, Itálie  
Od 24. 9. 2007 do 25. 9. 2007  
www.smi-online.co.uk

##### > 2nd Annual North American PPP Infrastructure Finance Summit

Místo: New York, USA  
Od 25. 9. 2007 do 26. 9. 2007  
www.euromoneyplc.com

##### > Nordic PPP

Místo: Sheraton Hotel, Stockholm, Švédsko  
Od: 23. 10. 2007  
Dowwww.smi-online.co.uk

##### > Promoting PPP Investment in CEE

Místo: Hotel Hilton, Budapest  
Od 29. 10. 2007 do 30. 10. 2007  
www.epppc.hu

### Zajímavé odkazy ▶

vybráno ze stránek asociace

#### Jihoafrická Republika

ACCA  
Engineering News  
Municipal Infrastructure Investment Unit  
National Business Initiative  
National Treasury  
South African National Treasury PPP Unit

www.accaglobal.com  
www.engineeringnews.co.za.  
www.miu.org.za/www/index.php  
www.pppcentre.com/  
www.finance.gov.za  
www.ppp.gov.za

#### Německo

Bundesingenieurkammer  
Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen  
Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit  
Bundesverband Public Private Partnership  
Bundesverwaltungsamt –  
Neue Finanzierungswege durch Public Private Partnership  
Deutscher Finanzierungs- und PPP Beratungsverband  
Entwicklungspartnerschaften mit der Wirtschaft  
Herrentunnel GmbH  
Nordrhein-Westfalen: Public Private Partnership-Initiative NRW  
PPP events in Germany  
Regional forum PPP - Berlin - Brandenburg

www.bundesingenieurkammer.de  
www.ppp-bund.de  
www.bmw.de  
www.bppp.de  
www.bva.bund.de  
www.dfppp.de  
www.bmz.de  
www.herrentunnel.de  
www.ppp-nrw.de  
www.ppp-events.de  
www.rfbp-ppp.de

### T I R Á Ź

Vydává: > **Asociace PPP**

Na Příkopě 3 - 5  
110 00 Praha 1  
tel.: +420 234 155 341  
fax: +420 234 155 345  
e-mail: office@asociaceppp.cz  
www.asociaceppp.cz

> **Redakce bulletinu**

PS - PR a marketing  
Mgr. Kokta Martin  
Thámova 18  
168 00 Praha 8, Karlín  
tel.: 603 552 637  
e-mail: kokta@konstrukce.cz

> **Produkce**

MD Communications, s.r.o.  
Českosobotská 6  
702 00 Ostrava  
tel.: +420 595 136 375