



NÁZEV MATERIÁLU	Stanovisko k Vyhodnocení využití metody spolupráce veřejného a soukromého sektoru na projektech železniční a dálniční infrastruktury
Č. J.	60/2023
DATUM ZPRACOVÁNÍ	19. 7. 2023
KONTAKTNÍ OSOBA	Jan Šebesta
TELEFON	225 279 201
E-MAIL	jsebesta@spcr.cz

Svaz průmyslu a dopravy ČR (SP ČR) 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 navržení, plánování, výstavbě a provozování (DBFO princip) konkrétních úseků.

#### KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY

##### 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 navržení, 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.

**Tato připomínka je zásadní.**

##### 2. K předkládací zprávě bodu 1 a 2 a manažerskému shrnutí

Navrhujeme doplnit body 1 a 2 následovně (a manažerské shrnutí hlavního materiálu obdobně):

Nové znění bodů 1 a 2 (označeno červeně):

*„Celkový výstup studií proveditelnosti vede k následujícím závěrům:*

- 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. **Toto logicky správné nezatežování 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 interoperabilní strukturálními subsystémy (trať – INF, elektrické napájení ENE; řízení a zabezpečení CCS), která jsou prostorově členěna jinak, než odpovídá rozsahu (délce) stavby, jejímu 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 nejvýznamnějších 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.

**Tato připomínka je zásadní.**