II.

**PŘEDKLÁDACÍ ZPRÁVA**

Vládě ČR je předkládán materiál „**Příprava realizace výstavby Rychlých spojení Morava metodou spolupráce veřejného a soukromého sektoru“** o výsledcích studie proveditelnosti, která posuzovala vhodnost realizace vybraných úseků rychlých spojení na Moravě formou spolupráce veřejného a soukromého sektoru, tzv. PPP.

Vláda dne 16. srpna 2023 svým usnesením č. 577 uložila ministru dopravy zajistit zpracování studie proveditelnosti s možností realizace formou PPP pro Rychlá spojení RS1 a RS2 na úsecích vymezených materiálem uvedeným v bodě I tohoto usnesení[[1]](#footnote-1).

Správa železnic, státní organizace (dále jen „SŽ“) ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR a Státním fondem dopravní infrastruktury (dále jen „SFDI“) prověřila možnost realizace výstavby a následného provozu, údržby a obnovy vybraných úseků Rychlých spojení Morava (dále jen „RS Morava“) metodou spolupráce veřejného a soukromého sektoru a předkládá výsledky zpracované studie proveditelnosti PPP.

Cílem tohoto vyhodnocení bylo zejména prověření realizovatelnosti PPP u daných úseků RS Morava v legislativních a věcných podmínkách výstavby a provozu železniční infrastruktury a posoudit, zda realizace vybraných úseků formou PPP je ekonomicky výhodnější než realizace klasickou formou oddělených veřejných zakázek a zda a jak vysokou hodnotu za peníze by realizace formou PPP mohla přinést.

Výstup studie proveditelnosti vede k následujícím závěrům:

* Metoda PPP je u prověřovaných úseků RS Morava vhodnou metodou k realizaci a je zde potenciál k dosažení hodnoty za peníze.
* Přenos rizika poptávky na dodavatele není vhodný (kontrolu nad výší platby za užití dopravní cesty je vhodné si zachovat na úrovni státu). Vhodné je projekt založit na platbě za dostupnost, kdy koncesionář bude zodpovědný za dodávku, financování, údržbu a obnovu infrastruktury po definované dlouhé období (20-35 let), bude dostávat zaplaceno až v momentu, kdy je infrastruktura k dispozici pro užívání v požadované kvalitě. V opačném případě budou aplikovány srážky nebo nebudou platby hrazeny vůbec.
* Vybrané úseky je vhodné rozdělit na 3 samostatné PPP projekty. Důvodem je vysoká celková investiční náročnost a odlišný stav majetkoprávní připravenosti dílčích projektů.
* Všechny 3 dílčí projekty byly v rámci studie proveditelnosti posouzeny a bylo vypočteno, že tyto projekty, pokud budou realizovány formou PPP, přinesou žádoucí hodnotu za peníze, tj. že bude dosaženo vyššího užitku v poměru k vynaloženým prostředkům (resp. úspory celkových výdajů), než kdyby stejný projekt realizoval veřejný sektor z vlastních prostředků a ve vlastní režii.
* Za aktuálních podmínek lze projekty PPP strukturovat tak, aby byly v souladu s pravidly Eurostatu ESA 2010. Pokud jsou splněny podmínky ESA 2010, je z pohledu Eurostatu projekt vnímán jako poskytování služeb (dostupnost infrastruktury) a umožňuje pro účely výkaznictví nezahrnout finanční závazky zadavatele vyplývající z koncesionářské smlouvy do deficitu a dluhu sektoru vládních institucí.[[2]](#footnote-2) Vliv na saldo (dluh) sektoru vládních institucí bude v takovém případě průběžný ve formě plateb za dostupnost.
* Vzhledem k velikosti projektů (zejména pak u projektu VRT Moravská brána), bude pravděpodobně zapotřebí uhradit část způsobilých nákladů úvodní investice ze strany zadavatele[[3]](#footnote-3). Účelem takovéto podpory by bylo doplnit finanční prostředky nabízené ze strany soukromých věřitelů, pokud by jejich dostupnost byla nedostatečná pro potřeby těchto projektů a/nebo s cílem umožnit účastníkům zadávacího řízení udržet potřebné konkurenční prostředí mezi nabídkami jejich věřitelů. Takováto podpora, je-li správně nastavena z hlediska velikosti a dalších podmínek, nejenže zlepší proveditelnost realizace projektů, ale současně naplní kritéria Eurostatu pro účely vykazování projektů mimo dluh veřejného sektoru. Konkrétní podmínky podpory budou předmětem navazujících analýz. Pro zmíněnou úhradu části způsobilých nákladů úvodní investice bude zadavatel usilovat o maximální využití zdrojů z EU fondů.
* Realizace výdajů spojených s PPP projekty se předpokládá prostřednictvím rozpočtu SFDI. Platby za dostupnost budou placeny až v čase, kdy budou aktiva uvedena do provozu, resp. aktiva budou dostupná k užívání ve smluvně definované kvalitě. Tímto dochází k odkladu platby na budoucí období a rozložení do delšího časového intervalu (od uvedení do provozu až do ukončení / uplynutí platnosti koncesionářské smlouvy). Platby tak nebudou realizovány v rámci rozpočtu 2025 ani rozpočtového výhledu na roky 2026 a 2027. I v případě úhrady části nákladů úvodní investice ze strany zadavatele se předpokládá realizace těchto výdajů až po roce 2027. Jednotlivé projekty budou realizovány odděleně na základě samostatných výběrových řízení, a to postupně v čase s dostatečnými odstupy s ohledem na jejich majetkoprávní připravenost, na realizaci ostatních (PPP) projektů dopravní infrastruktury v ČR, na makroekonomickou situaci a s ohledem na další související faktory včetně politických rozhodnutí. Dopad výdajů do státního rozpočtu tak bude v čase postupný včetně částek úhrady části nákladů úvodní investice, které lze dle potřeby ještě dále rozložit do období výstavby a snížit tak jednorázový dopad na státní rozpočet.
* Studie potvrzuje, že model PPP není způsobem, jak si na realizaci projektů „půjčit“ finanční prostředky. Realizovat výstavbu prostřednictvím PPP čistě z pohledu nedostatku finančních prostředků by nebylo hospodárné. Požadovaným výsledkem využití PPP je zejména dostatečný transfer rizik na soukromého partnera, který umožní zapojení know-how soukromého sektoru do 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 studie je tedy zajištění takového platebního mechanismu, který je založen na platbě za poskytovanou infrastrukturu v předepsané kvalitě v průběhu její životnosti s přenesením rizik kvality výstavby a stavební údržby na soukromého partnera.

**U všech třech dílčích projektů bylo ověřeno, že jejich realizace metodou PPP je ekonomicky opodstatněná**. **S ohledem na výše uvedené je tedy navrženo vládě ČR zajistit další kroky k realizaci projektů VRT Moravská brána, VRT Jižní Morava a RS Střední Morava formou PPP.**

V případě přijetí usnesení o realizaci formou PPP bude resortem dopravy zahájena příprava veřejných zakázek na výběr transakčních poradců pro přípravu a realizaci výběrového řízení na samotné dodavatele / koncesionáře navrhovaných PPP projektů.

Z hlediska technické přípravy projektu nemá usnesení o PPP dopad na státní rozpočet. Příprava probíhá ze zdrojů SFDI bez ohledu na zvolený způsob realizace (PPP/klasická veřejná zakázka). V dalších letech se zatížení státního rozpočtu, respektive rozpočtu SFDI řídí pravidly pro platby v rámci modelu PPP, tj. bez financování samotné výstavby a údržby, ale naopak v podobě plateb za dostupnost po dobu smluvního vztahu s koncesionářem. V průběhu provozního období, kdy dochází k úhradě plateb za dostupnost, lze očekávat zvýšené příjmy státního rozpočtu z pozitivních dopadů provozu projektu na ekonomiku státu.

V případě PPP projektů, jejichž součástí je výstavba a modernizace železniční dopravní cesty, by měl za závazky SŽ ze zákona (viz § 19 odst. 2 zákona č. 77/2002 Sb., zákon o akciové společností České dráhy, státní organizace Správa železnic a o změně zákona č. 266/1994 S., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů) ručit stát. Zákonné ručení státu je silná forma zajištění, avšak z průzkumu trhu vyplynulo, že pro financující instituce by nemusela být dostatečná mj. s ohledem na výkladovou nejistotu předmětného ustanovení, právní aplikaci na případ PPP a možnosti následné legislativní změny. Aby byla posílena kredibilita zadavatele vůči bankám i koncesionáři, je nanejvýše vhodné, aby se stát, jednající prostřednictvím Ministerstva dopravy ČR, stal zadavatelem společně se SŽ, tzn. že obě organizace se stanou smluvní stranou koncesionářské smlouvy. **V této souvislosti je navrženo vládě ČR, aby železniční PPP projekty byly společně zadávané prostřednictvím Ministerstva dopravy ČR spolu se Správou železnic.**

Projekty PPP budou realizovány v rámci transparentního výběrového řízení stejně jako ostatní projekty realizované v sektoru dopravy standardní cestou. Projekty PPP tak v tomto ohledu nemají negativní dopad na podnikatelské prostředí v ČR. Pozitivní dopady na podnikatelské prostředí jsou předpokládány s ohledem na vytížení stavebních, projekčních a poradenských kapacit. V době po dokončení výstavby projektů a jejich uvedení do provozu se dále předpokládá dosažení očekávaných a kvantifikovaných multiplikačních efektů.

Projekty jsou připravovány v souladu s platným právním řádem ČR. Projekty by mohly být pozitivně podpořeny projednáním návrhu novely zákona č. 104/2000 Sb., o státním fondu dopravní infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů, její projednání však není podmínkou úspěšné realizace těchto projektů. Oblast mezinárodních smluv není realizací těchto projektů dotčena.

Materiál prošel meziresortním připomínkovým řízením. Všechny obdržené připomínky byly projednány a vypořádány, materiál je předkládán bez rozporu.

Materiál nemá vliv na rovnost žen a mužů, neboť poskytuje rovné příležitosti uplatnění v rámci projektu pro všechna pohlaví. Stejně tak nemá vliv na plnění funkcí rodiny.

1. Vyhodnocení využití metody spolupráce veřejného a soukromého sektoru na projektech železniční a dálniční infrastruktury [↑](#footnote-ref-1)
2. Tím však není dotčeno transparentní vykazování předpokládaných rozpočtových dopadů dlouhodobých závazků vyplývajících z PPP projektu dle příslušných předpisů. [↑](#footnote-ref-2)
3. Aktuální potřeba se vztahuje vždy k aktuální situaci na finančním trhu, a proto bude známa až průběhu jednotlivých výběrových řízení na dané projekty. Vzhledem k aktuální situaci na finančním trhu je nyní odhadováno, že u železničních PPP projektů v ČR u projektů bude zadavatel muset uhradit část nákladů úvodní investice v případě projektů o celkových investičních nákladech překračujících cca 2mld. EUR. [↑](#footnote-ref-3)