

PŘEDKLÁDACÍ ZPRÁVA

Vládě ČR je předkládán materiál „**Vyhodnocení využití metody spolupráce veřejného a soukromého sektoru na projektech železniční a dálniční infrastruktury**“ o přípravě realizace výstavby vybrané železniční a silniční infrastruktury metodou spolupráce veřejného a soukromého sektoru (dále jen „PPP“). Tento materiál je předkládán jako společné plnění úkolu plynoucího z bodu II. z Usnesení vlády ČR č. 624 ze dne 20. července 2022 a dále na základě průřezového úkolu plynoucího z Programového prohlášení této vlády „*Vyhodnotit zkušenosti s PPP na D4 a zvážit využití tohoto nástroje u dalších projektů dopravní infrastruktury*“.

Předmětem tohoto materiálu jsou proto následující body:

- 1) Vyhodnocení „Studie proveditelnosti PPP železničního spojení Praha – letiště Václava Havla – Kladno“,
- 2) Vyhodnocení „Studie proveditelnosti PPP projektu Nemanice – Ševětín“.
- 3) Schválení záměru zadat Studii proveditelnosti prověřující vhodnost části ramene Rychlého spojení 1/2 pro způsob realizace formou PPP
- 4) Schválení záměru zadat Studii proveditelnosti prověřující vhodnost realizace dostavby chybějících úseků dálnic D0 (stavby 518, 519, 520), D3 (středočeská část) a D55 formou PPP.

Body 1 a 2:

Správa železnic (dále jen „SŽ“) ve spolupráci s Ministerstvem dopravy a Státním fondem dopravní infrastruktury (dále jen „SFDI“) prověřila možnost realizace výstavby železniční infrastruktury metodou spolupráce veřejného a soukromého sektoru a předkládá tak vyhodnocení dvou pilotních projektů.

Cílem tohoto vyhodnocení bylo zejména prověření obecné realizovatelnosti projektů PPP v legislativních a věcných podmínkách výstavby a provozu železniční infrastruktury. Druhým významným úkolem bylo ověření vhodnosti uplatnění tohoto přístupu specificky pro tyto projekty.

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.
- Řízení dopravy není efektivní přenášet na soukromý sektor, celosíťové řízení musí být ponecháno na Správě železnic, státní organizaci (dále „SŽ“).
- U každého projektu musí být specificky posuzována vhodnost přenosu liniových prvků (zabezpečovací a sdělovací zařízení, trakce apod.) na soukromého partnera.

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 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. Kýženým výsledkem využití PPP je zejména dostatečná distribuce rizik na soukromého partnera, která 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 studií je tedy zajištění takového platebního mechanismu, který je založen na platbě za poskytovanou infrastrukturu v předepsané kvalitě v průběhu její životnosti.

S ohledem na výše uvedené tedy navrhuje realizovat 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 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.

Body 3 a 4:

Tento materiál si klade dále za cíl představit další projekty dopravní infrastruktury potenciálně způsobilé ke zhodnocení vhodnosti využití formy spolupráce veřejného a soukromého sektoru za účelem jejich realizace.

Vzhledem k výraznější pokročilosti projektové přípravy vybraných částí infrastruktury na moravskoslezské části ramen Rychlých spojení 1 a 2 se navrhuje Vládě ČR schválit záměr zadat Studii proveditelnosti, která by vhodnost realizace tohoto projektu formou PPP prověřila.

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

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

Grafické znázornění aktuálního stavu přípravy PPP pro zvažované projekty

	Rozhodnutí vlády o zadání technicko-ekonomické studie TES/Studie proveditelnosti	Technicko-ekonomická studie TES/Studie proveditelnosti je hotova	Rozhodnutí zda realizovat VZ na transakčního poradce	Transakční poradce je vybrán	Probíhá výběr koncesionáře	Probíhá realizace
Dálnice D0	Rozhodnutí je předmětem tohoto materiálu					
Dálnice D3	Rozhodnutí je předmětem tohoto materiálu					
Dálnice D4						
Dálnice D35						
Dálnice D 55	Rozhodnutí je předmětem tohoto materiálu					
Železničního spojení Praha letiště Václava Havla – Kladno			Rozhodnutí je předmětem tohoto materiálu			
Železniční spojení Nemanice – Ševětín			Rozhodnutí je předmětem tohoto materiálu			
VRT Moravská bárná (Prosenice - Hranice n.M - Ostrava-Svinov)	Rozhodnutí je předmětem tohoto materiálu					
VRT Jižní Morava (Modřice - Rakvice)	Rozhodnutí je předmětem tohoto materiálu					
RS1 Brno - Přerov (modernizace stávající konvenční trati)	Rozhodnutí je předmětem tohoto materiálu					

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

Dopady na státní rozpočet jsou v případě volby PPP projektu pozitivní v letech realizace, tj. v letech 2025 – 2035 z důvodu snížení požadavku na státní rozpočet z hlediska investičních nákladů. V následných letech, kdy budou realizovány platby za dostupnost, naopak bude potřeba tyto výdaje rozpočtu SFDI považovat za kvazimandatorní. Zároveň lze očekávat zvýšené příjmy státního rozpočtu z multiplikace investic.

Platby za dostupnost, které jsou v současné době rozpočtovány v rozpočtu SFDI, zahrnují finančně uzavřený PPP projekt dálnice D4, který v roce 2025 (první rok provozu) předpokládá hrubou Platbu za dostupnost ve výši 1,35 miliardy Kč, což představuje přibližně 1 % schváleného rozpočtového výhledu SFDI na rok 2025. Na základě výstupů finančního modelu by předpokládaná hrubá platba za dostupnost projektu PRAK PPP v prvním roce provozu činila 2,74 mld. Kč (varianta 1) resp. 3,46 mld. (varianta 2) a projektu Nemanice Ševětín 2,319 mld. Kč.

Výdaje na přípravu zadávacích řízení a na studie proveditelnosti dle návrhu usnesení vlády budou uhrazeny v rámci rozpočtu kapitoly Ministerstva dopravy, Státního fondu dopravní infrastruktury, Správy železnic, Ředitelství silnic a dálnic a z případných dalších zdrojů, bez nových požadavků vůči státnímu rozpočtu.

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