

Z O B S A H U

> Úvodní slovo **...více na str. 2**

> Stanovisko Asociace PPP k vzorové zadávací dokumentaci na poradce u pilotních PPP projektů **...více na str. 2**

> Soukromý sektor nabízí aktivní spolupráci **...více na str. 3**

> Dálnice D3 realizovaná jako PPP projekt **...více na str. 4**



dálnice D3

> Zajímavé projekty Francie, Španělsko, Německo, Velká Británie **...více na str. 5**

> Koncesní zákon s komentářem **...více na str. 6**

> Zajímavý případ ze zahraničí k otázce úpadku PPP projektu **...více na str. 6**

> Příležitosti pro PPP v železničním sektoru **...více na str. 7**

> Komplexní modernizace Krajské nemocnice Pardubice **...více na str. 8**

> Vězeňská a nápravná zařízení ve Velké Británii a USA **...více na str. 9**

> PPP či "privatizace" silnic a dálnic v USA **...více na str. 10**

> Kraj Vysočina zvažuje realizaci projektů formou PPP **...více na str. 11**

> Semináře, konference **...více na str. 12**

> Zajímavé odkazy **...více na str. 12**

Lze správně zaparkovat, aby se nemuselo couvat?

Vývoj posledních let posouvá vztahy mezi veřejným a soukromým sektorem z obligátního jednoduchého vztahu „objednatel – zhotovitel“ do roviny vzájemné spolupráce, jejímž cílem je optimalizovat konečný produkt. Příslušným produktem v takovém případě nebývá veřejným sektorem nadefinovaná hmotná potřeba (např. konkrétní budova školy), ale potřeba abstraktního rázu (např. zajištění zázemí pro výuku 600 žáků). Každá ze stran pak odpovídá za tu část projektu, kterou je nejlépe schopna nadefinovat, či ji řídit – veřejný sektor za kvantifikaci žáků, požadavky na úroveň zázemí a vlastní výuku, soukromý sektor pak za co neefektivnější zajištění takového zázemí a jeho provoz.

děje. Klíčovým problémem nové legislativy není rozlišování mezi klasickou veřejnou zakázkou a koncesí, které je naprosto legitimní a zcela v souladu s evropskou legislativou, ale důsledky zcela odděleného zadávání těchto dvou druhů spolupráce mezi veřejným a soukromým sektorem. Při prvních diskuzích o nové podobě zákona o veřejných zakázkách a potřebě zvláštního koncesního zákona se střetly dva různé názory na vlastní proces zadávání, a to jednotný procesní postup pro veřejné zakázky a koncese (s určitými modifikacemi u koncesí dle potřeby) na straně jedné (reprezentován např. Ministerstvem financí či Ministerstvem spravedlnosti) a odlišná procesní úprava zadávání pro veřejné



K nalezení nejhodnějšího řešení je nezbytné soustředit se, zejména u pilotních projektů, kdy chybí praktické zkušenosti s jejich realizací, právě na definiční fázi celého projektu, jejíž ideální podoba by měla mít formu aktivního dialogu (ať již ve formalizované podobě nebo mimo ni) mezi soukromým a veřejným sektorem. Cílem takového dialogu je přitom nalezení způsobu zhmotnění „abstraktních potřeb“ veřejného sektoru, přičemž tento způsob by neměl být předem omezený formalitami týkajícími se procesního postupu výběru daného řešení. Proces výběru by proto měl být neutrální ke sledovanému cíli a neomezovat tak případné varianty řešení. V tomto směru aktuální zkušenosti s novou úpravou zadávání veřejných zakázek a koncesí naznačují, že výběr soukromého partnera podle nových pravidel není zdaleka tak neutrální, jak by bylo žádoucí, což může vést ke komplikacím a nežádoucím zdržením při realizaci PPP projektů.

zakázky a pro koncese na straně druhé (Ministerstvo pro místní rozvoj). Do návrhu koncesního zákona předloženého ke schválení zákonodárci se nakonec dostala druhá varianta, a to s odůvodněním potřeby takové úpravy dle významných specifik této oblasti a tedy nutnosti vytvořit samostatně stojící a ucelenou úpravu koncesních smluv, včetně způsobu jejich zadávání. Taková samostatná úprava může mít z teoretického pohledu nesporně svá odůvodnění, avšak po praktické stránce tento počin značně pokulhává, a to s ohledem na obvyklé principy realizace PPP projektů.

Z pohledu zadavatele si je třeba uvědomit, že u PPP projektů definuje zadavatel svoje „abstraktní potřeby“ a je pak na soukromém sektoru tyto abstraktní potřeby zhmotnit do nejlepšího řešení. Existence dvou forem zadávání, zvláště pro veřejné zakázky a zvláště pro koncese, však nutí zadavatele již v první fázi předjímat způsob naplnění svých abstraktních potřeb a provést tak částečně jejich převod do hmotné podoby. Příslušné zákony mu totiž příkazují jednoznačně definovat, zda předmětem plnění bude úplatné provedení služeb/díla ze strany soukromého

pokračování na str. 3 >

Z Asociace PPP

Úvodní slovo



► Jan Šnajdr

Vážení čtenáři, do rukou se Vám dostává letošní první číslo PPP bulletinu, který má ambici informovat Vás o rozvíjejícím se trhu spolupráce veřejného a soukromého sektoru na poli infrastrukturních projektů. Společným cílem členů Asociace PPP je po vzoru vyspělých západoevropských států napomoci efektivní spolupráci a angažovanosti privátního sektoru při realizaci dlouhodobých infrastrukturních projektů.

Naše neblahá česká socialistická minulost dává naši společnost vzácnou, byť negativní, zkušenost a dobré předpoklady být principu PPP subjektivně blíže. Umožňuje nám lépe využívat motivace, zkušenosti, odbornosti a znalosti privátního sektoru při realizaci infrastrukturních projektů. Na straně veřejného sektoru je největším efektem této spolupráce přenesení kompletního rizika na privátní sektor, ve formě spojené soutěže na zhotovitele a provozovatele daných infrastrukturních celků.

Na úrovni krajů a měst se již v mnohém podařilo tento princip využívat. Projekty v oblasti vodárenství, nakládání s odpady a technických

služeb jsou toho dobrým příkladem. V současné době se i naše centrální instituce – ministerstva – začínají o tento princip zajímat zejména z pohledu efektivity veřejných zakázek v porovnávání klasických oddělených scénářů a scénářů tzv. komplexního dodavatele = PPP.

Proces implementace PPP projektů na úrovni centrálních institucí České republiky je stále ještě ve svých plenkách. Nicméně za poslední dva roky se i díky naší asociaci, společně s našimi hlavními partnery, PPP Centrem, Ministerstvem pro místní rozvoj a Ministerstvem financí, podařilo vytvořit vědomostní základnu pro budoucí rozvoj PPP projektů. Jsme schopni zodpovědně hodnotit investiční záměry veřejného sektoru a srozumitelně diskutovat o efektivitě jejich realizace v porovnávání klasické metody a PPP scénáře.

Asociace PPP je unikátním sdružením podnikatelů, zastupujících široké spektrum ekonomiky od finančních institucí, stavebních společností, poradců, provozovatelů a v neposlední řadě i advokátních kanceláří. Většinou se jedná o nadnárodní společnosti, které díky svým

bohatým zkušenostem s PPP transakcemi ze zahraniční přináší tuto znalost na český trh a napomáhají tak hladké implementaci tohoto principu.

Ani v rámci Evropské unie však není situace infrastrukturních veřejných zakázek jednoznačná. Například 3 roky staré rozhodnutí Eurostatu (o pravidlech souvisejících s vykazováním PPP projektů) lze považovat za poměrně nešťastné. Rozhodování o realizaci projektů jednou či druhou formou by mělo být zejména vedeno s vědomím řádného hospodáře. Samotný technický způsob vykazování tohoto majetku je pouze dílčí součástí rozhodovacího procesu, nikoliv tou rozhodující.

Asociace PPP neskrývá svůj zájem o aktivní působení v oblasti PPP a je připravena, společně s partnery ze strany veřejného sektoru, se podílet na jejím dalším rozvoji. Pevně doufáme, že se nám v letošním roce podaří dokončit a precizovat potřebnou metodickou podporu a tím vytvořit kvalitní rámec a základy budoucích infrastrukturních projektů.

Jan Šnajdr / Asociace PPP

Stanovisko Asociace PPP

k vzorové zadávací dokumentaci na poradce u pilotních PPP projektů

• ÚVOD

Tento dokument shrnuje stanovisko Asociace PPP pro podporu projektů spolupráce veřejného a soukromého sektoru k PPP Centrem předložené „Vzorové zadávací dokumentaci k nadlimitní veřejné zakázce na poskytnutí poradenských služeb při přípravě a realizaci PPP projektů“ (VZD).

Dle informací předkladatele PPP Centra je předložená VZD již v souladu s od 1. července 2006 platným zákonem č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách („ZVZ“), který tak nahradil starý zákon č. 40/2004 Sb., o veřejných zakázkách. Z tohoto důvodu se Asociace PPP soustředila pouze na ekonomické aspekty VZD, které lze v návaznosti na novou legislativu upravit tak, aby podmínky zadávacích řízení umožňovaly účast širokému okruhu dodavatelů majících potřebné zkušenosti s PPP projekty.

• PŘIPOMÍNKY

1. Ekonomické a finanční kvalifikační předpoklady, bod 3.3.

V předložené VZD je stanoven požadavek pro prokázání finanční a ekonomické způsobilosti za každé z předcházejících účetních období dosáhnout obrát za poskytnuté služby ve výši 3 mil. EUR Tento požadavek je ve své výši diskriminující vůči většině poradenských společností působících na českém trhu. Zároveň toto kritérium není pro zadavatele žádným ukazatelem vypovídajícím o kvalitě uchazeče nebo jeho finanční stabilitě. Navrhujeme proto obrátové kritérium vypustit nebo alespoň snížit na částku „obvyklou“ pro stabilizované středně velké poradenské společnosti působící v ČR (např. 50 mil. Kč).

2. Technické kvalifikační předpoklady, bod 3.4. a) Významných služeb

V případě technických kvalifikačních předpokladů považujeme za vhodné, aby doba pro referenční projekty byla shodná s požadovaným obdobím u odpovědných odborníků, tj. prodloužena na 5 let. Současně platná formulace ZVZ zní „... může veřejný zadavatel požadovat ...“ a zcela nepochybně umožňuje zadavatelům stanovit délku kvalifikační doby pro referenční projekty. Vzhledem k časové náročnosti a délce PPP projektů umožní sjednocení této lhůty získání objektivnějšího obrazu o uchazeči a nebude tak příliš diskriminovat podnikatele působící na tomto trhu.

Objemy kapitálové hodnoty transakcí jako kvalifikační kritérium bude vhodné citlivě vážit případ od případu s ohledem na hodnoty obvyklé u jednotlivých typů projektů PPP resp. odvětví. Budou určitě velké rozdíly mezi např. projekty dopravní infrastruktury a projekty v základním školství.

Zároveň si dovoluujeme upozornit, že seznam poskytnutého poradenství, který předkládá uchazeč, je zúžen pouze na poradce vůči veřejnému sektoru, investorovi či financující instituci. Považujeme za vhodné tento odstavec o splnění technických kvalifikačních předpokladů rozšířit o služby poskytované přímo z pozice investora, financující instituce nebo provozovatele PPP projektů, jejichž praktické zkušenosti s těmito projekty vytvářejí pro úspěšné zpracování daného zadání mnohdy lepší předpoklady než pouhá poradenská činnost v přípravné fázi projektu.

3. Odpovědní odborníci na PPP projekty, bod 3.4. b) Odpovědných odborníků – členů porad. týmu

Na základě zkušeností s předchozími českými pilotními PPP projekty navrhujeme zúžení potřeby 3 „zahraničních“ členů týmu splňující daná kritéria. Tento požadavek zbytečně prodražuje poradenské služby zvýšeným počtem drahých zahraničních členů poradenského týmu na daném projektu. Chápeme důležitost zahraničních

odborníků při spuštění daného projektu, nicméně doporučujeme zúžení pouze na 1 osobu technického, či ekonomického poradce.

4. Kritéria hodnocení nabídky, bod 5

Cena za poradenské služby tvoří pouhá procenta investičních nákladů, přičemž o využití prostředků zadavatele rozhoduje odborná kvalita uchazeče. Cena by měla být jedním z hlavních hodnotících kritérií, nicméně by neměla být kritériem převažujícím, což by mohlo mít za následek výběr extrémně levných poradců, kteří však nebudou schopni kvalitně realizovat předmět plnění. Doporučujeme snížit váhu nabídkové ceny na 50 % ve prospěch váhy metodiky.

V této souvislosti rovněž doporučujeme, aby III. Fáze Projektu byla (stejně jako IV. Fáze) oceňována a odměňována na základě vynaložených hodin a stanovené hodinové sazby spíše, než jako cena za dokončení Milníku. Především je nutno zdůraznit, že pro uchazeče je poměrně obtížné zkalkulovat časovou náročnost III. Fáze Projektu, neboť nastavení kritérií a realizace Výběrového řízení se do značné míry odvíjí od výsledků předchozích dvou fází (vypracování Koncesního projektu a příprava projektové dokumentace), které nelze v době podání nabídky předem přesně odhadnout. Současně upozorňujeme na to, že zatímco v prvních dvou fázích se jedná o komplex vzájemně provázaných kroků, které lze ocenit pouze jako celek (tj. odměna za výsledek), u III. Fáze se jedná o navazující kroky, které lze ocenit samostatně a fakturovat postupně.

Na základě výše uvedeného si dovoluujeme navrhnout objektivnější postup pro hodnocení obdržených nabídek, tj. doporučujeme realizovat hodnocení nabídek ve dvou krocích:

- V prvním kroku doporučujeme hodnotit předpoklady uchazeče pro realizaci zadání v souladu s potřebami zadavatele (metodika, porozumění problematice, tým, zkušenosti) a na základě tohoto hodnocení zúžit počet nabídek na 3–5 nejlepších.
- Ve druhém kroku doporučujeme hodnotit cenu za poradenské služby mezi vybranými uchazeči z kroku prvního (případně v kombinaci s hodnocením dalších ukazatelů). Pro tento účel je možné použít rovněž tzv. užití řízení.

Tento postup zajistí výběr kvalifikovaných poradců za optimální cenu – maximální ekonomickou výhodnost vítězné nabídky.

• ZÁVĚR

Doufáme, že shora uvedené připomínky budou tvůrcům VZD přínosné. Text ve stávajícím znění ve svém důsledku totiž znamená, že se zadávacího řízení může prakticky zúčastnit podstatně menší počet zájemců a tudíž lze očekávat, že nabídková cena jednotlivých zájemců není pro jednotlivé zadavatele stejně zajímavá, jako by mohla být v případě účasti vyššího počtu zájemců. Současně se lze domnívat, že se zadávacích řízení neúčastní řada zkušených dodavatelů disponujících významným know-how v oblasti PPP projektů. Zároveň věříme, že tento materiál pomůže zadavatelům poznat pocíty a zkušenosti privátního sektoru s účastí na veřejných zakázkách vypořádaných na pilotní PPP projekty.

Oceníme, pokud naše připomínky budou při dalších pracích zohledněny, a jsme připraveni poskytnout další podporu, bude-li vyžádána.

Asociace PPP / v Praze dne 16. 1. 2007

Aktuality, novinky

Soukromý sektor nabízí aktivní spolupráci

Dne 1. 2. 2007 se uskutečnila valná hromada Asociace PPP. Asociace PPP je privátní sdružení podnikatelských subjektů působících na širokém spektru ekonomiky, od finančních institucí, stavebních společností, poradců, provozovatelů a advokátních kanceláří. V současné době je v Asociaci PPP aktivně angažovaných na 80 společností, které díky svým zahraničním pobočkám a mateřským společnostem realizují celosvětově tisíce infrastrukturních projektů založených na principu PPP.

Cílem valné hromady bylo prodiskutovat dosavadní činnost, ale zejména plán budoucích aktivit. Členové asociace si definovali strategii a priority budoucího působení na trhu PPP v České republice. Mezi nejdůležitější segmenty patří

posilování povědomí o problematice PPP a dokončení standardizace a metodiky tohoto prostředí, které tak umožní bezproblémové spuštění pilotních projektů.

V průběhu jednání se uskutečnilo diskusní fórum moderované předsedou asociace panem Markem Ditzem za účasti významných hostů z řad veřejného sektoru: František Steiner, náměstek – Ministerstvo spravedlnosti, Emanuel Šíp, náměstek – Ministerstvo dopravy, Jaroslav Král, ředitel odboru – Ministerstvo pro místní rozvoj a Filip Drapák, ředitel – PPP Centrum.

Jan Šnajdr / Asociace PPP



pokračování ze str. 1 >



► Jiří Horník

partnera (veřejná zakázka) nebo zda půjde o provedení služeb/díla, za něž soukromý partner obdrží právo brát užítky z provedených služeb / díla a zároveň ponese podstatnou část rizik s tím spojených, přičemž může však od zadavatele obdržet i přímou platbu (koncese). Aby se mohl zadavatel rozhodnout pro konkrétní způsob zadání, musí mít již v této fázi k dispozici poměrně podrobné informace o všech možných způsobech realizace jeho potřeb. V tomto ohledu mohou hrát významnou roli kvalifikovaní poradci. Je však třeba brát v potaz, že o způsobu realizace dané potřeby vždy rozhoduje v konečné fázi trh, na kterém se nachází příslušný soukromý partner a jeho rozhodnutí (nabídka) se může lišit od doporučení poradců a přitom být pro zadavatele nejvýhodnější. Je-li však podmínkou zahájení zadávacího řízení okleštění příslušných variant, které se nabízejí pro realizaci potřeb veřejného sektoru, a to výlučně z čistě formálních důvodů (nikoli tedy z pohledu výhodnosti či nevýhodnosti řešení), nelze plně využít možnosti, které právě PPP principy nabízejí.

Nejvíce markantní je tento problém tehdy, pokud hodlá zadavatel hledat soukromého partnera a jím navrhované řešení prostřednictvím soutěžního/koncesního dialogu. Vedení přímého dialogu se soukromým partnerem o způsobech realizace projektu je velmi účinným nástrojem při realizaci PPP projektů a zpravidla vede k nalezení nejefektivnějšího a nejvýhodnějšího řešení, protože v tomto případě dochází jednak k ideálnímu protnutí zkušeností obou stran, které vede k optimalizaci daného řešení, a zároveň je soutěž mezi jednotlivými soukromými subjekty více dynamická a pro zadavatele tak přínosnější. V této fázi je to přitom právě soukromý partner, kdo dokáže navrhnout konkrétní a realizovatelnou formu uspokojení potřeb zadavatele. Klíčový problém však může nastat v okamžiku, kdy je nalezeno optimální řešení, které však (i) po formální stránce odpovídá veřejné zakázce, ale bylo nalezeno v rámci koncesního dialogu, nebo (ii) po formální stránce odpovídá koncesi, ale bylo nalezeno v rámci soutěžního dialogu. Dualita procesního postupu pak způsobuje komplikaci, když po formální stránce je nutné ukončit zadávání podle daného zákona (např. o veřejných zakázkách) a začít nový proces zadání podle zákona druhého (např. o koncesích). Nejde sice o situaci neřešitelnou, ale o významné zdržení při realizaci projektu a o prvek, který může přinést pochybnosti zejména u zahraničních subjektů, které nejsou zcela seznámeny se specifiky české právní úpravy.

Řešení se ve své podstatě nabízí několik. Vznikne-li taková situace, je důležité správně „vykouvat“ z nevhodné právní úpravy a „zaparkovat“ do té správné – nelze však vyloučit, že v důsledku následných změn ve struktuře a principech projektu bude nutné opět „přeparkovat“ a v procesu zadávání se tak lze dostat i do začarovaného kruhu. Předějit těmto komplikacím je možné pouze správným „zaparkováním“ již před zahájením výběru soukromého partnera, a to např. na základě doporučení od kvalifikovaného poradce. Lze však předpokládat, že zejména u pilotních projektů nebude takový postup možný (resp. poradci nebudou schopni za své doporučení dát ruku do ohně), a to pro nedostatek zkušeností s realizací PPP projektů v českém prostředí. Vyloučena by však nemusela být ani varianta „parkování“ na dvou místech zároveň – ve své podstatě by totiž nemuselo nic bránit tomu, aby byla vedena dvě paralelní zadávací řízení.

Závěrem je žádoucí zdůraznit, že ačkoli výše uvedené problémy jsou řešitelné, je nutné se pozastavit nad komplikacemi, které mohou při zadávacím řízení nastat. Každá komplikace při zadávacím řízení či jeho zdržení se přitom vždy promítnou do ceny, za kterou bude soukromý partner projekt realizovat.

Jiří Horník / Kocián Šolc Balaščík
advokátní kancelář

Infrastruktura

Dálnice D3 realizovaná jako PPP projekt

Počátkem letošního roku byly zahájeny práce poradce a projektového manažera projektu výstavby dálnice D3 v úseku Tábor – Bošilec. Zadavatelem této práce je Ministerstvo dopravy ČR a vybraným poradcem konsorcium tří firem: Mott MacDonald Praha s.r.o., ING Wholesale Banking a Ashurst.

Základní úlohou pro poradce a projektového manažera je zajistit výstavbu dálnice D3 v úseku Tábor – Bošilec. Jedná se o 30 km úsek s šesti mimoúrovňovými křižovatkami a čtyřmi velkými mosty. Celkové náklady stavby jsou odhadovány na cca 15 miliard korun.

Dálnice naváže na již vybudovaný dálniční obchvat Tábora, obejde Sezimovo Ústí, Soběslav a Veselí nad Lužnicí. Na stavby 0307 a 0308 úseku Tábor – Bošilec navazují další připravované úseky dálnice až do Českých Budějovic. Výstavba úseku Tábor – Bošilec se předpokládá v letech 2009–2010. Zprovoznění úseku je uvažováno nejpozději 1. ledna 2011. Garance realizace stavby je jedním ze závazků projektového manažera.

Financování dálnice D3 je uvažováno ze soukromých zdrojů. Proto je klíčovou úloha ověření reálnosti modelu PPP a návrh konkrétní jeho konfigurace. To je prioritní úkol poradce, který má do června letošního roku zpracovat Koncesní projekt a předložit ho ke schválení do vlády tak, aby ještě letos mohlo být zahájeno výběrové řízení, jehož cílem bude nalezení vhodného strategického partnera. Ten by měl stavbu do konce roku 2008 připravit tak, aby bylo možné stavební práce zahájit nejpozději v lednu roku 2009.

Projekt vstupuje do prostředí nepříliš dobrých zkušeností s jinými obdobnými projekty a konkrétně s dálnicí D47 či projektem implementace elektronického mýtného. Oba projekty byly silně medializovány, napadána byla zejména transparentnost výběrových řízení a reálná efektivnost spolupráce se soukromým sektorem. V tomto ohledu je na tom projekt D3 mnohem lépe. Již výběr poradce byl velmi transparentní



► Foto: Vizualizace mostu, zdroj: Pragoprojekt

a zadání týkající se výběru strategického partnera rovněž spočívá v maximální objektivitě a transparentnosti. Požadavek ze strany státu je jednoznačný – být maximálně objektivní ve výběru modelu realizace i ve výběru partnerů, se kterými má být projekt realizován.

Práci projektového manažera a poradce řídí Řídicí výbor, v jehož čele stojí hejtmán Jihočeského kraje pan RNDr. Jan Zahradník. Členy řídicího výboru jsou dále představitelé Ministerstva dopravy ČR, Minis-

terstva financí ČR, senátu a také SFDI. Složení Řídicího výboru dává záruky nejen nestrannosti, ale také konsensuálního politického zájmu na tom, aby dálnice D3 byla co nejracionálnějším způsobem financována, postavena a provozována. Řídicí výbor svým složením navíc garantuje prospěch občanů Jihočeského kraje, kteří na dálniční spojení s Prahou v jednom směru a s Lincem v opačném směru v určité dosavadní bezraději čekají již řadu let.

Oldřich Bronec / Mott MacDonald Praha



Zajímavé projekty

Železnice Perpignan – Figueras Francie & Španělsko

V roce 2010 by měla být dokončena výstavba nové železnice v úseku Perpignan – Figueras formou PPP. Vysokorychlostní železnice dlouhá 50 km zajišťuje nezbytné spojení španělské a francouzské železniční sítě. Hlavním cílem projektu je redukce času potřebného k přejezdu hranice mezi oběma státy a snížení silničního provozu na francouzsko – španělské hranici. Celkové investiční náklady jsou odhadovány ve výši 1,1 miliardy EUR. Soukromý subjekt, konsorcium TP Ferro, je odpovědné za výstavbu a provoz železnice po dobu 50 let, po uplynutí této doby přechází železnice zpět do vlastnictví státu. Veřejný sektor zajišťuje projektování železnice a její částečné financování. Projekt je financován vlastním kapitálem koncesionáře ve výši 103 mil. EUR, bankovním úvěrem v hodnotě 457 mil. EUR a dotací od států Francie a Španělsko v celkové výši 540 mil. EUR.

zdroj: www.whitecase.com/news



Věžnice Altcourse ve Fazakerley Velká Británie

Návrh, výstavba, financování a provoz nového věžeňského zařízení v Liverpoolu. Zařízení o kapacitě 900 míst se skládá z šesti budov určených pro ubytování vězňů. Dále je tvořeno zdravotním centrem, tělocvičnou, jídelnou, prádelnou, prostory pro návštěvníky a prostory s funkcí administrativní a vzdělávací. Celý areál je obehnan obvodovou zdí a k zabezpečení je využit nejmodernější bezpečnostní systém. Celkové investiční náklady činí 88 mil. GBP. Projekt je v provozní fázi od roku 1997 a partnerská smlouva na provoz areálu je uzavřena na dobu 25 let. Tento projekt je považován za mezník ve vývoji PFI projektů ve Velké Británii. Věžnice byla uvedena do provozu s pětíměsíčním předstihem a během její výstavby byly zaznamenány značné úspory ve srovnání s tradičními metodami výstavby a financování věžeňského zařízení.

zdroj: www.partnershipsuk.org.uk • www.hmpaltcourse.co.uk • www.carillionplc.com



Regenerace objektu bývalé továrny Essen, Německo

Regenerace objektu bývalé továrny v Essenu obnášela projektování, financování, rozvoj lokality a marketingové aktivity. Většina činností připadala soukromému partnerovi, město poskytlo pozemky, projektování a také zajistilo ve velmi krátké době všechna potřebná povolení. Essenu po dlouhou dobu dominovaly uhelné doly, ale v posledních letech byly mnohé z nich uzavřeny a průmyslová výroba se zaměřila na nové sektory. Územní plánování se tedy muselo vyrovnat s problémem existence mnoha hektarů brownfields. Cílem projektu byla regenerace této lokality a její přeměna na městskou čtvrť s komerčním, residenčním, kulturním a odpočinkovým využitím. Dnes, po více než 10 letech, jsou veškeré pozemky prodány a přes 80 % budov dokončeno. V lokalitě se nachází nejen hojně navštěvované hudební divadlo, ale také rozsáhlé obchodní prostory. Po dokončení zde nalezne zaměstnání téměř 2 000 lidí.

zdroj: www.umweltdaten.de • www.ekosbrasil.org



Sídlo vládní informační služby Velká Británie

Government Communications Headquarters (GCHQ) je jedním z největších PFI projektů v oblasti IT na světě. Cílem projektu byla výstavba nového sídla vládní informační služby, rychlý a bezpečný přesun do nové lokality Cheltenham, vybudování multifunkčního objektu s ubytovacím zařízením a rozšíření kapacity. Soukromý partner, konsorcium Integrated Accommodation Services (IAS), je odpovědné za projektování, výstavbu, financování a provoz areálu. Společnosti IAS se podařilo vybudovat areál a přemístit 4000 zaměstnanců do stanovené lhůty a za stanovených podmínek. Celkové investiční náklady na projekt jsou 452,1 mil. GBP. Zadavatel, Ministerstvo zahraničních věcí VB, hradí koncesionáři roční poplatek za provoz centra ve výši 46 mil. GBP. Projekt je v provozní fázi od září 2003, partnerská smlouva je uzavřena na dobu 30 let.

zdroj: www.partnershipsuk.org.uk • www.gchq.gov.uk • www.bbc.co.uk



Zajímavosti

Koncesní zákon s komentářem



Publikace „Koncesní zákon s komentářem – Veřejně soukromá partnerství a jejich obecná právní úprava“ byla vydána v nakladatelství LINDE, s.r.o. Autor knihy, JUDr. Vladimír Horálek, je jedním ze spoluvůrců nového koncesního zákona a souvisejících právních předpisů. Koncesní zákon spolu s novým zákonem o veřejných zakázkách tvoří základní právní úpravu pro spolupráci veřejných zadavatelů s dodavateli ve formě veřejně soukromých partnerství (Public Private Partnership – PPP).

Obsah publikace ve svém úvodu vysvětluje obecně pojem PPP, naznačuje problémy očekávané v České republice při realizaci projektů PPP, popisuje působnost institucí působících v této oblasti v ČR, dále následuje text koncesního zákona spolu s vybranými částmi důvodové zprávy k návrhu koncesního zákona a komentářem autora k jednotlivým ustanovením. Součástí publikace jsou texty prováděcích vyhlášek, jejichž výklad je již přímo u jednotlivých ustanoveních koncesního zákona a text doprovodného, změnového zákona ke koncesnímu zákonu. V poslední části publikace jsou pak uvedeny důležité obsahové náležitosti koncesní smlouvy,

kteří by neměli veřejní zadavatelé opominout při sjednávání smluvních vztahů.

Struktura knihy je uspořádána tak, aby byla publikace využitelná v praxi veřejných zadavatelů, využít ji mohou samozřejmě i dodavatelé, kteří mají zájem realizovat projekty PPP v ČR a případně i finanční instituce, které plánují se zapojením do financování těchto projektů. V souvislosti s recenzovanou publikací je potřeba si uvědomit, že právní stránka projektů PPP je pouze jedna část problémů, které je nutné řešit při přípravě projektů PPP, dalšími neméně důležitými problémy je řešení ekonomických, finančních, daňových a dalších vztahů v projektech PPP.

Způsob vyjadřování autora k jednotlivým ustanovením právních předpisů je volen úmyslně tak, aby byl text srozumitelný i pro neprávnický. Nutno však podotknout, že základním předpokladem pochopení právní úpravy koncesního zákona ze strany čtenářů je alespoň částečná znalost nové právní úpravy veřejných zakázek, v lepším případě i praxe z této oblasti. Koncesní zákon totiž upravuje pouze vztahy, které nejsou již upraveny v nové právní úpravě veřejných zakázek. Tam, kde je nová právní úprava vztahů ve veřejných zakázkách využitelná i pro koncesní smlouvy, koncesní zákon pouze odkazuje na ucelené části této právní úpravy.

Vladimír Horálek

Zajímavý případ ze zahraničí k otázce úpadku PPP projektu



► Jiří Štěrba

Ideální nastavení přenosu rizika mezi veřejným zadavatelem a koncesionářem je jedním ze základních předpokladů úspěšnosti každého PPP projektu. Přenesení rizika má svůj význam nejen v souvislosti s jednotlivými událostmi při fungování projektu (změna ceny financování projektu apod.), ale zejména tehdy, dostane-li se projekt do obtížů nebo dokonce dojde ke krachu projektu jako takového. V souladu s požadavkem na přenos rizika by měl v takovém případě utrpět zásadní díl újmy soukromý investor, veřejná sféra by měla být dotčena co nejméně.

Je zřejmé, že takového stavu lze docílit jen na základě dobře připraveného projektu a odpovídajícího právního prostředí. I v České republice bude jistě docházet ke hledání ideálního modelu přenosu rizika, nejen v souvislosti s konkrétními projekty, ale i novou úpravou insolvence v České republice. Jedním z prvků, který bude mít v této souvislosti nezanedbatelný význam, bude jistě otázka vlastnictví aktiv náležejících k PPP projektu, zejména pak v souvislosti s případným úpadkem koncesionáře. Otázka, zda vlastníkem movitého a nemovitého majetku náležejícího ke konkrétnímu projektu bude veřejný zadavatel nebo koncesionář, bude totiž zásadní, zda s takovým majetkem bude nakládáno jako s konkursní (majetkovou) podstatou nebo jinak.

V tomto článku si nicméně nekladu za cíl analyzovat tyto otázky, chtěl bych spíše poukázat na zajímavý případ ze zahraničí, který se problematiky úpadku PPP projektu, přenosu rizika a posuzování value for money v nejobecnější rovině dotýká.

Re Neath Port Talbot

Město Neath Port Talbot (hrabství Glamorgan, Velká Británie) jako veřejný zadavatel ve spolupráci se soukromým investorem realizovalo PFI projekt, jehož předmětem byla výstavba a provozování jednotky třídění a zpracování odpadu („Projekt“). Mezi městem a investorem byla uzavřena smlouva na 25 let provozu Projektu. Z důvodů opakovaného porušování smlouvy ze strany soukromého investora však město smlouvu v říjnu 2005 ukončilo a na majetek koncesionáře byl prohlášen konkurs.

Projekt byl financován ze strany Bank of Scotland, přičemž v době úpadku Projektu měla banka za koncesionářem pohledávku ve výši přibližně 40 milionů liber. Banka měla k aktivům Projektu zástavní právo (*chattel mortgage*) i jiné formy zajištění. Standardním postupem by banka měla právo rozhodnout o termínu

i způsobu prodeje Projektu, aby bylo zajištěno maximální uspokojení jejich pohledávek. Městská rada však namítala, že v důsledku odstoupení od koncesní smlouvy má vlastnická práva k Projektu město a nikoli koncesionář a práva banky k Projektu tedy zanikla. Ve věci byl zahájen soudní spor.

V rámci sporu došlo ke střetu dvou protichůdných zájmů. Jedním byl zájem města na pokračování provozu Projektu. Městská rada se proto domáhala, aby mohla Projekt znovu urychleně prodat v nové soutěži. Mezi hlavní argumenty města patřily nutnost zajistit potřebnou úroveň veřejných služeb, při jejichž neplnění hrozila městu značná sankce a také skutečnost, že na další rozvoj Projektu byla přislíbena značná dotace z evropských fondů. Včasný prodej Projektu novému koncesionáři tedy významně snižoval riziko vzniku škody městu. Současně však bylo třeba, aby nový investor získal Projekt bez sporného zástavního práva, neboť nová soutěž bez vyjasněných vlastnických vztahů k Projektu by byla nerealizovatelná.

Banka naopak měla zájem na tom, aby došlo k uznání zástavního práva banky a maximálnímu uspokojení jejich pohledávek prostřednictvím standardní realizace tohoto zástavního práva. Banka se tedy domáhala, aby o termínu a způsobu prodeje Projektu mohla rozhodnout samostatně, výlučně v souladu se svými věřitelskými zájmy.

Rozsudkem soudu (*High Court of Justice*) ve věci *Governor & Co of the Bank of Scotland v Neath Port Talbot County Borough Council* bylo na podzim minulého roku rozhodnuto, že městská rada města Neath Port Talbot je oprávněna prodat aktiva tvořící součást PFI projektu, který se v důsledku špatného hospodaření koncesionáře dostal do úpadku. Vydání takového rozhodnutí je soudům ve Velké Británii umožněno, je-li vhodný majetek, který je předmětem sporu, rychle prodat.

V rámci sporu vůbec nebyla v meritu posuzována otázka, zda zástavní právo banky k Projektu existuje či nikoliv. Soud se zcela přiklonil na stranu města, jehož povinností je zajistit v souvislosti s Projektem dosažení maximální hodnoty za peníze (*value for money*), a umožnil okamžitý prodej Projektu novému koncesionáři bez zatížení zástavním právem Bank of Scotland. Bance zůstalo pouze právo na finanční vypořádání. Toto rozhodnutí je přitom v souladu s konstantní judikaturou, kdy vymahatelnost zajištění vztahujícího se na veřejném majetku je vždy soudy posuzována z hlediska veřejného zájmu, a podle které soud před ochranou zájmů soukromých subjektů upřednostňuje zájmy veřejné sféry, jejímž úkolem je poskytování veřejných služeb.

Jiří Štěrba / Brzobohatý, Brož & Honsa

Železnice

Příležitosti pro PPP v železničním sektoru



► Michal Tesař

Úvod

Efektivní dopravní síť a její podpůrná infrastruktura jsou mimořádně významné rysy jakékoli konkurenceschopné ekonomiky. Dopravní zácpy na hlavních tratích státu se neustále zvyšují a dopravní propojenost měst patří k prioritním bodům agendy Evropské komise. Vzhledem k připojení České republiky do Evropské unie se efektivní přeprava lidí a zboží, a to jak v České republice, tak i mezi ostatními státy, stane klíčovým faktorem pokračujícího ekonomického růstu.

Česká železniční síť, jež sehrává důležitou roli v přepravě lidí a zboží, má ve srovnání s ostatními evropskými zeměmi relativně vysokou míru využívání osobní a nákladní přepravy. V minulých letech se podíl železniční sítě na celkovém dopravním trhu začal snižovat; jedním z cílů státní dopravní politiky je tedy vyřešit tento pokles cestou modernizace železniční infrastruktury. V posledních čtyřech letech bylo do projektů železniční infrastruktury investováno více než 50 miliard Kč. Nyní existuje příležitost uplatnit model partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP – Public Private Partnerships) při zajištění dalších velkých investic do železniční infrastruktury.

Železniční provoz

Kromě infrastrukturálních projektů se rozvinulo PPP i v oblasti provozování železnic. Ve Velké Británii mají značně pokročilý program provozní franšizy, v jehož rámci Ministerstvo dopravy nabízí v soutěži desetileté franšizy na různé části sítě. Těmito franšizami se zajistila solidní úroveň investic do železničního parku a zařízeních stanic. Dostí krátké období franšizy však neumožnilo uskutečnit zásadní infrastrukturální investice.

Země jako Německo, Nizozemsko, Švédsko, Norsko a Španělsko následovaly Velkou Británii a zahájily na trhu železničního provozu proces liberalizace.

Vozový park

PPP v oblasti vozového parku se převážně zaměřila na modely provozního nebo finančního leasingu s různými stupni přenesení rizika na soukromý sektor. Nedávno došlo v Novém jižním Walesu v Austrálii k pokroku na trhu vozového parku, kdy bylo uzavřeno PPP v oblasti vozového parku. V rámci tohoto PPP bylo přeneseno vyšší riziko provozu a dostupnosti na soukromý sektor. Britské ministerstvo dopravy se nyní snaží připravit tento typ modelu pro projekt nasazení vysokorychlostního vlaku v hodnotě 1 miliardy liber. Kromě toho londýnský dopravní úřad rovněž rozpracovává podobné modely pro nový vozový park příměstské trati ve východním Londýně.

Typ projektu	Typ PPP	Současné příklady
Speciální express Letištní železniční spojení	Navrhni, vybuduj, financuj a provozuj (DBFO-Design, Build, Finance and Operate) s plným provozním i příjmovým rizikem	Arlanda Express, Švédsko
Hlavní vysokorychlostní tratě	DBFO s rizikem dostupnosti / přístupu ke trati a provozu	HSL Zuid, Nizozemsko, Perpignan-Figueras, Francie/Španělsko
Projekty předměstských železničních sítí	Navrhni, vybuduj, financuj a převed (DBFT- Design, Build, Finance and Transfer).	Projekt Chiltern Line Evergreen, Velká Británie
Vlastnictví stanice v rámci PPP	PPP umožňující v rámci komerčního rozvoje investovat do infrastruktury stanice	Rozvoj stanice Birmingham New Street, Velká Británie

PPP v železničním sektoru

Železniční infrastruktura

Železnice jsou napříč Evropou stále více liberalizovány a v mnoha zemích dochází k oddělení infrastruktury a provozních činností. Kontrolu infrastruktury však zpravidla přebírá jedna společnost pro síťovou infrastrukturu, která je obvykle regulována buď ministerstvem dopravy nebo nezávislým regulátorem.

Požadavek na integraci projektů železniční infrastruktury zbývající se částí železniční sítě vytváří šanci pro PPP v oblasti infrastruktury, která spíše vycházejí z jednotlivých projektů vybudovaných, financovaných, provozovaných a udržovaných koncesionářskou PPP společností. Infrastrukturální projekty PPP jsou však úspěšně rozvíjeny v celé Evropě; obvykle se jedná o tyto základní typy projektů.

Model DBFT zmíněný výše byl vyvinut nedávno s cílem vyřešit otázku zajištění jednoho vlastníka/manažera celé infrastruktury sítě. Při zvolení modelu DBFT vezme na sebe soukromý sektor riziko spojené s návrhem, výstavbou a programem a také financování etapy výstavby. Infrastruktura se potom převede za dohodnutou cenu v souladu s ustanoveními o platbě za takový převod.

Dosavadní PPP projekty vysokorychlostních tratí vycházely z plateb za dostupnost nebo z plateb uživatele formou poplatkového režimu za přístup k trati. Hlavním rysem těchto projektů jsou komplexní smlouvy o „rozhraní“ mezi koncesionářskými společnostmi a státními společnostmi s železniční infrastrukturou.



pokračování na str. 8 >

Pilotní projekty

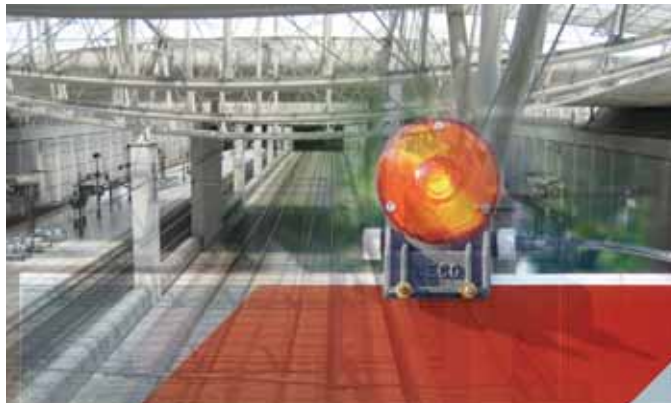
pokračování ze str. 7 >

Shrnutí

Příprava projektů PPP v oblasti dopravy s sebou zpravidla přináší více problémů, než je tomu v oblasti vzdělávání či zdravotnictví. Další problémy jsou spojeny se síťovými charakteristikami státních železničních sítí a s nutností zajistit jejich bezpečnou integrovanou kontrolu. Železniční sektor nicméně nabízí příležitosti využít soukromé financování prostřednictvím projektů PPP; je však nutno pečlivě zvážit otázku nevhodnější struktury pro zvládnutí potenciálně složitých problémů rozhraní. Velké projekty vysokorychlostních tratí po celé Evropě prokázaly, že tyto problémy lze zvládnout tím, že výstavbová a následně provozní rizika se úspěšně přenesou na soukromý sektor.

Význam efektivní a moderní železniční sítě zajišťující trvalý ekonomický růst České republiky je nepochybnitelný. Tam, kde to bude vhodné, mohou být PPP použita jako užitečný nástroj pro získání finančních prostředků od soukromého sektoru, pro zajištění vysokých technických a dodavatelských parametrů a inovace při rozvoji státní železniční sítě.

Michal Tesař / Newton Management



Komplexní modernizace Krajské nemocnice Pardubice



► Michael Sedlák

Výběr poradce

V průběhu prosince 2006 byl vybrán poradce pro přípravu I. fáze PPP projektu Komplexní modernizace Krajské nemocnice Pardubice a byly zahájeny práce na projektu. Úkolem vybraného poradce je zpracovat studii proveditelnosti a vypracovat tzv. Concesní projekt pro případnou realizaci formou PPP. Metodický postup zaštiťuje PPP Centrum, které je aktivním členem řídicího výboru i řešitelské skupiny. Při iniciačních schůzkách řešitelského týmu bylo rozhodnuto o vhodnosti rozšíření řídicího výboru o zástupce zdravotní pojišťovny, který může poskytnout pohled na dlouhodobé projekty ve zdravotnictví z perspektivy majoritního plátce.

Složení vítězného poradenského konsorcia vedeného společností Erste Corporate Finance vychází z požadavků zadavatele i z předpokladů projektu, které počítají s možným zapojením soukromého partnera do technických a podpůrných činností nemocnice, a tím i úzkého provázání s chodem tohoto zařízení. Z toho důvodu bylo klasické složení finanční-technický-právní poradce posíleno i experty v oboru řízení zdravotních zařízení a poskytování zdravotní péče jak v ČR, tak v zahraničí. České zdravotnictví má mnohá specifika, především

v oblasti financování, která mohou nezávislí poradci bez podpory českých expertů obtížně uchopit. To reflektuje i složení poradenského týmu pro projekt KNP:

- **ERSTE Corporate Finance** v rámci tohoto mandátu zpracovává finanční model projektu a posuzuje jeho ekonomickou proveditelnost a financovatelnost v dlouhém období. Jako ekonomický a finanční poradce se zkušeností z posuzování dlouhodobé ekonomické výhodnosti a optimalizace dluhového a kapitálového financování projektů v ČR má za úkol sladit požadavky zadavatele s možnostmi získání prostředků k realizaci projektu.
- **Health Care Company** přináší do projektu zahraniční expertizu a zkušenost z řízení zdravotnických zařízení v široké škále zapojení soukromého a veřejného sektoru a poradenství pro nemocnice i státní správu. V rámci tohoto projektu posuzuje jak celkový koncept rozvoje, tak možnosti komerčního využití potenciálu KNP.
- **Česká zdravotní** přináší nezbytnou znalost problematiky českého zdravotnictví. Jako poradce se zaměřením na provozování nemocnic, řízenou péči a správnou alokací prostředků ve zdravotnictví je pověřena analýzou odborné stránky projektu, interakcí s profesními skupinami a sladěním záměru s dlouhodobými koncepcemi a trendy ve zdravotnictví.
- **Dáňa, Pergl & Partneři** posuzují jak výchozí stav právní dokumentace k projektu, tak právní podmínky vstupu soukromého partnera do KNP ve vazbě na škálu zákonů a vyhlášek regulujících tuto oblast. Toto sdružení advokátů se dlouhodobě zabývá mimo jiné i zdravotnickou legislativou a poskytuje služby v oblasti veřejných zakázek, PPP a projektového financování.
- **Puro-Klima** v roli technického poradce pokrývá analýzy technického stavu současného areálu nemocnice, včetně vybavení zdravotnickým zařízením, posuzuje potenciál využití přilehlého brownfieldu pro účely projektu a zároveň aktualizuje a dopracovává současný projektový záměr. Puro-Klima čerpá svou odbornost z realizace komplexních inženýrsko-dodavatelských, obchodních a projekčních dodávek a služeb pro zdravotnická zařízení.

Shrnutí hlavních cílů projektu

Záměrem projektu je zajistit přípravu pro komplexní modernizaci KNP včetně návrhu výstavby a rekonstrukce areálu KNP. Samotnou modernizaci, vybrané podpůrné služby, dlouhodobou správu majetku a zajišťování nových technologií a zajištění financování projektu může využít formy partnerství veřejného a soukromého sektoru. Pro rozšíření možností nemocnice i aktivit případného partnera se nabízí možnost využití přilehlého brownfieldu, jehož potenciál má poradce analyzovat.

Hlavním cílem projektu je zefektivnění poskytování zdravotní péče KNP a soustředění lékařských kapacit do zrekonstruovaného areálu nemocnice. Provozní a obslužné činnosti bude možné přemístit do regenerovaného areálu bývalé Tesly. Projekt by dále měl zajistit zvýšení a zlepšení uživatelského a provozního standardu areálu KNP, který dlouhodobě zachová úroveň poskytované léčebné preventivní péče.

>>



Zajímavé projekty

pokračování ze str. 8 >

Fáze a výstupy projektu

Vzhledem k tomu, že projektový záměr rekonstrukce KNP i využití brownfieldu Tesla je již ve stádiu zpracování, nabídl poradce jako nultý krok – ještě před zahájením prací na Koncesním projektu a zpracování projektové dokumentace – revidovat záměr po strukturální i obsahové stránce.

První fází projektu je tedy analýza všech dostupných podkladů ke stávajícímu záměru a jejich ověření a aktualizace podle současné situace. Práce poradce spočívá především v analýze koncepcí KNP a jejich sladění s potřebami Pardubického kraje a se světovými trendy ve zdravotnictví. K tomu využívá svých zkušeností z řízení a provozu zdravotnických zařízení v České republice i zahraničí. Na koncepci se pohlíží jak z odborné zdravotnické stránky, tak ze stránky technické a architektonické.



► Trojpavilon – oční oddělení

Souběžně s revizí koncepce projektu probíhá i analýza současné ekonomické situace KNP a možnosti získání prostředků pro projekt. Jsou aktualizovány cenové odhady projektového záměru a do hry vstupuje i rámcový odhad ekonomiky využití brownfieldu. Veškeré další modifikace záměru pak budou navrženy s ohledem na finanční možnosti zadavatele.

Při zpracování první fáze se zároveň mapuje potenciál zlepšení projektu a zvýšení jeho efektivity. Výstupem této etapy pak bude souhrnný dokument popisující aktuální "startovní pozici" projektu a návrhy na jeho vylepšení a další směřování. Po jeho schválení zadavatelem a řídicím výborem bude projekt pokračovat dalšími definovanými fázemi podle revidovaného konceptu:

- Vypracování Koncesního projektu, který navrhne nejvhodnější variantu, stanoví rizika, která ponese koncesionář, provede analýzu finanční, právní a technické proveditelnosti projektu formou PPP a provede posouzení možností financování z veřejných zdrojů, včetně porovnání finanční výhodnosti variant v případě realizace projektu veřejným sektorem (Komparátor veřejného sektoru – PSC) a v případě zapojení soukromého partnera (Referenční model).
- Vypracování studie technického řešení navrhované nejvhodnější varianty řešení. Tato studie bude obsahovat popis parametrů projektu i specifikaci požadavků na dispoziční a technické parametry záměru.

Dokončení projektu přípravy komplexní modernizace KNP je plánováno na přelom měsíců května a června 2007. Součástí práce poradce je i návrh na další postup při realizaci projektu – zejména způsob, harmonogram a postup zadání a výběru partnera v případě rozhodnutí o realizaci formou PPP.

Michael Sedlák / Erste Corporate Finance



► Marta Rumpíková ► Michaela Krátká

Vězeňská a nápravná zařízení ve Velké Británii a USA

Seznam vězeňských a nápravných zařízení realizovaných ve Velké Británii a USA, ve kterých společnost Bovis Lend Lease byla součástí koncese

Vězení a nápravná zařízení / VELKÁ BRITÁNIE

Název	Zadavatel	Architekt	Termín dokončení	Délka výstavby (týdny)
HM Prison Guys Marsh Dorset, United Kingdom	HM Prison Service	HM Prison Service	09/97	33
HM Prison Perth Scotland Scotland	Scottish Prison Service	Morris and Steadman	09/97	89
HM Prison Preston Lancashire, United Kingdom	HM Prison Service	Design Group Partnership	02/92	17
HM Prison Risley Lancashire, United Kingdom	HM Prison Service	PB Kennedy & Dowkin Limited (John Newland)	12/99	38
HM Prison Shepton Mallet Somerset, United Kingdom	HM Prison Service	HM Prison Service	06/95	21
HM Prison Wakefield West Yorkshire, United Kingdom	HM Prison Service	Home Office Architects	10/93	54
Juvenile Justice Centre, Rathgeal, Ireland Northern Ireland	JH Turkington & Sons Ltd		02/06	78
Littlehey CML Prison (Gaynes Hall) Cambridgeshire, United Kingdom	Property Services Agency			
Heron Brothers Ireland Northern Ireland	Heron Bros Limited		01/06	70

pokračování na str. 10 >

Zajímavé projekty

Vězení a nápravná zařízení / USA

Název	Zadavatel	Architekt	Termín dokončení	Délka výstavby (týdny)
Metropolitan Detention Center Briiklyn, NY	American Home Assurance Co.	Urbahn Associates	8/99	24
Rikers Island Fire Safety New York, NY	NYC Department of General Services	Silver & Ziskind (STV)	11/03	95
Polk Youth Center Butner, NC	State of North Carolina	O'Brien Atkins Associates	4/97	32
Morris County Correctional Facility Morristown, NJ	County of Morris (NJ)	Kimmerle Architects	11/99	46
Lee County Correctional Institution Bishopville, SC	S.C. Department of Correction	Architectural Engineering Associates	1993	NA
Rikers Island Fire Safety New York, NY	NYC Department of General Services	Silver & Ziskind (STV)	12/04	25
Adams County Detention Facility Brighton, CO	Adams County	Hellmuth, Obata & Kassabaum/ Anderson Mason Dale	3/00	19
City of Thornton Justice Facility Thornton, CO	City of Thornton	Brinkley & Sargent/Humphries & Poli	1/04	40
Delaware County Correctional & Public Safety Building Delhi, NY	Delaware County	MRB Group, PC, Inc./Fetech	8/03	52
Evans Correctional Institution Bennettsville, SC	S.C. Department of Correction	Timbes/Wilund/Usry	1989	NA
Cayuga County Correctional Facility Add. Auburn, NY	Cayuga County	MRB Group, PC, Inc.	12/00	22
United States Penitentiary, Marion Marion, IL	J&W Allen Construction Co., Inc.		1995	NA
Hudson County Youth House Jersey City, NJ	County of Hudson (NJ)	Dean Marchetto & Assoc., Arch.	1995	NA
Passaic County Youth Detention Center Haledon, NJ	County of Passaic (NJ)	Comerro Coppa P.C.	2/98	30
Orangeburg Detention Center Orangeburg, SC	Orangeburg County	Hemphill Associates	1993	NA
Dutchess County Correctional Facility Poughkeepsie, NY	MRB Group, PC, Inc.		7/90	NA

Jak PPP bulletin v minulém čísle informoval, Ministerstvo spravedlnosti ve spolupráci s Vězeňskou službou ČR zvažuje výstavbu a provoz nové věznice typu s ostrahou metodou PPP, která by měla být pilotním projektem v tomto sektoru.

Česká republika se dlouhodobě potýká s nedostatkem ubytovacích kapacit v nápravných zařízeních. Ze statistických údajů Vězeňské služby ČR vyplývá, že v českých věznicích a vazebních věznicích bylo ke konci roku 2004 více než 18 300 vězňů a průměrný stav ubytovacích kapacit těchto zařízení, při dodržení zákonné normy 4 m² na osobu, překročil v tomto roce sto procent (Zdroj: VSČR, 2004).

Řešením toho problému by měla být právě výstavba nových věznic.

PPP projekty v této oblasti nejsou ve světě žádnou novinkou a Česká republika může čerpat z bohatých zkušeností zemí západní Evropy a USA, kde je výstavba nápravných zařízení běžně řešena právě formou PPP. Jako příklad uvádíme přehled vězeňských a nápravných zařízení realizovaných ve Velké Británii a USA, ve kterých společnost Bovis Lend Lease byla součástí koncese.

Marta Rumplíková, Michaela Krátká / Bovis Lend Lease

PPP či „privatizace“ silnic a dálnic v USA



► Jakub Slavík

Rok 2005 se stal v USA začátkem konceptu, který je nazýván někdy veřejně soukromým partnerstvím a jindy „privatizací“ silnic a dálnic. Tak či tak, jde o dlouhodobý pronájem (leasing) veřejných silnic soukromým partnerům za jednorázový poplatek. Předmětem pronájmu bývají krátké dopravně exponované spojky v aglomeracích i mezistátní dálnice.

Projekty

Fungování tohoto systému je nejlépe ukázat na dvou konkrétních projektech:

Indiana Toll Road je 252 km dlouhá mezistátní dálnice z Illinois do Ohia. Její zatížení činí 25–46 tis. vozidel/den (západní – východní konec) – tedy jen o málo více než poloviční v porovnání s naší D1.

Chicago Skyway je 12 km spojka mezi dvěma hlavními dálnicemi v Chicagu (IL), vedená převážně na mostních konstrukcích. Její dopravní zatížení činí cca 48 tis. vozidel/den.

V obou případech se jednalo o zpoplatněné silnice (mýtné placené hotově), provozované veřejným sektorem. Mýtné přitom bylo relativně nízké, zvláště v porovnání s evropskými zpoplatněnými dálnicemi:

- průjezd celé Indiana Toll Road stál 4,65 \$, čili 0,40 Kč/km
- přejezd Chicago Skyway stál 2 \$, čili totéž co 1 jízda MHD v Chicagu.

(Pro srovnání: Nejnižší sazba mýtného na francouzských dálnicích činí cca: 0,05 €/km, čili cca 1,50 Kč/km)

Podnikatelsky fungovaly tyto silnice s různou měrou efektivnosti – byly ztrátové nebo mírně ziskové:

- Indiana Toll Road dosahovala před pronájmem roční ztráty 16,2 mil. \$
- Chicago Skyway dosahovala před pronájmem ročního zisku 8,4 mil. \$

>>

Zahraníční projekt

pokračování ze str. 10 >

Pronájem – PPP

Hlavní motiv tohoto amerického PPP bylo v obou případech snížit dluh veřejných rozpočtů a získat prostředky na dopravní infrastrukturu. V letech 2005 a 2006 byl proto právně zajištěn a smluvně uzavřen dlouhodobý pronájem/koncese PPP na uvedené silnice. Obsahem příslušných smluv byl převod práv provozovat silnice a využívat je k výdělečné činnosti za vysoké jednorázové poplatky:

- Chicago Skyway: v roce 2005 pronájem na 99 let za 1,83 mld. \$
- Indiana Toll Road: v roce 2006 pronájem na 75 let za 3,85 mld. \$

Nájemcem – koncesionářem se v obou případech stalo konsorcium Cintra (Španělsko) a Macquarie (Austrálie).



► Chicago Skyway

Pro provozování zmíněných silnic v režii soukromého koncesionáře se nepředpokládá finanční příspěvek veřejného sektoru. Znamená to, že mýtné a další příjmy (pronájem ploch) musí generovat dostatek tržeb pro pokrytí provozních nákladů a zisku koncesi-

onáře a pro umožnění ceny za pronájem i investic během pronájmu.

V mezích smluvně stanoveného rámce pro výši mýtného se během příštích let předpokládá až dvojnásobný nárůst cen. I poté však bude mýtné celkově nižší než v již zmíněné Francii. Plánuje se také přechod na elektronické mýtné. U něho se – částečně jako marketingový krok – předpokládá pomalejší nárůst cen než u mýtného placeného hotově.

Politické aspekty

Nijak nepřekvapí, že uvedený koncept měl v obou projektech bouřlivou politickou odezvu – obzvláště v situaci, kdy koncesionářem byly zahraniční subjekty. Pro názornost si jednoduše shrňme některé reakce médií a politiků:

„Stát udělal dobrý obchod. Přinesl vám miliardy peněz naráz k zalátání děr ve veřejném rozpočtu a ke snížení dluhů.“

„Stát tu není od toho, aby udržoval silnice – to musí soukromník lépe.“

„Uživatelé vlastně nepoznají, komu silnice patří a kdo je spravuje“

„Když na tom může vydělat soukromník, proč ne stát?“

„Veřejnost se stane rukojmím soukromých firem, které si stejně budou dělat, co chtějí“

„Co patří státu Indiana, má zůstat Indianě!“

Politikům se v této atmosféře stávalo i z banálních technických problémů. Zábavy proti svévolnému otáčení automobilů na dálnici, které však mohly bránit také průjezdu vozů ambulance, najednou nebyly jednoduše řešitelnou překážkou, ale šikanou zlých soukromníků vůči nevinným Američanům.

Pokračování

Navzdory politické odezvě jsou tyto projekty v úhrnu považovány za úspěšné a mají své následovníky. Dalším obdobným projektem je například Pocahontas Parkway (silniční spojka v Richmondu, Virginia) či

plánovaný pronájem zpoplatněných mezistátních i regionálních silnic a dálnic v Texasu, Virginii, Delaware a New Jersey. Uvedený koncept se – po úpravách příslušné legislativy – předpokládá i u některých regionálních letišť.



► Indiana Toll Road

Shrnutí

Z přehledu uvedených projektů je zřejmé, že se vždy jedná o silnice – či jinou dopravní infrastrukturu – generující přímé tržby skrze mýtné či jiné poplatky. Ziskovost v hospodaření původního veřejného správce přitom nemusí být podmínkou, pokud zájemce o koncesi vidí reálnou příležitost ke zvýšení efektivity hospodaření. Míra zpoplatnění přitom není nijak vysoká, a to ani na české poměry. Koncesionářem jsou proto vždy konsorcia složená ze stavebně inženýrských společností a nadnárodních finančních skupin s bohatými zkušenostmi z provozování a financování zpoplatněných silnic a dálnic, které jim umožní správně odhadnout riziko a nabídnout vítěznou cenu, která přitom neohroží jejich podnikání.

Na evropské – tím méně české – poměry je tento způsob PPP zatím značně nestandardní. Budoucnost ukáže, zda bude inspirací či ne.

Jakub Slavík / PRO-SERV

Kraj Vysočina zvažuje realizaci projektů formou PPP

Jihlavské diskusní fórum o PPP

Tématem diskusního fóra v Jihlavě dne 24. 1. 2007 bylo využití metody Public Private Partnership v projektech veřejné infrastruktury a služeb v oblasti průmyslových zón a brownfields, technických služeb, zdravotnictví, energetických projektů, školství – univerzitní kampus, venkovských PPP, kombinace PPP a fondů EU. Diskuse se vedla zejména o možnostech využití tuzemských a zahraničních zkušeností a jejich aplikace na území kraje Vysočina.

Dne 24. 1. 2007 Jihlava hostila další ze série diskusních fór o problematice Public-Private Partnership (spolupráce veřejného a soukromého sektoru). Diskusní fórum pořádala Asociace PPP společně s krajem Vysočina a partnery akce: Hospodářská komora Vysočina, PPP Centrum, Vysoká škola polytechnická Jihlava a Svaz obcí Vysočiny. Cílem setkání bylo prodiskutovat zejména zahraniční i tuzemské zkušenosti a posoudit jaké jsou možnosti ve využití pro projekty a rozvojové aktivity města Jihlavy i kraje Vysočiny. Záměry kraje v oblasti školství, zdravotnictví, průmyslových zón a brownfieldů jsou oblasti, ve kterých by bylo možné spolupráce veřejného a soukromého sektoru využít.

Účastníky přivítal hejtmán kraje Vysočiny Miloš Vystrčil. Úvodní prezentace představila obecné metody a využití PPP v projektech veřejné infrastruktury a služeb, Jan Šnajdr prezentoval pohled privátního sektoru na budoucí projekty. Legislativní rámec a soutěžení klasických veřejných zakázek i koncesních projektů představil

Jan Krofta. Filip Drapák prezentoval aktivity PPP Centra a pilotní projekty v oblasti veřejné infrastruktury. Jedním z těchto pilotních projektů je také univerzitní kampus J. E. Purkyně v Ústí nad Labem, který by mohl být inspirací pro Vysokou školu polytechnickou v Jihlavě. S průběhem tohoto projektu seznámil účastníky Filip Brodský, kvestor univerzity v Ústí nad Labem.

Druhá část diskusního fóra pojednávala již o konkrétních zkušenostech v projektech v oblasti veřejné infrastruktury. PPP projekty v oblasti zdravotnictví na úrovni měst a krajů představil Marcel Babczynski. Projekty technických služeb, případ přenesené správy veřejného osvětlení provozovaného již ve stovce českých měst a obcí prezentovala Radana Urbanová. Na dotazy účastníků po své prezentaci o PPP v průmyslových zónách a brownfieldech v kombinaci s EU fondy odpovídal Jan Kincl. Ondřej Židek představil energetické projekty o EPC v tuzemských projektech, např. nemocnice Motol v Praze. Oblast rozvoje venkova, využití PPP a Evropských dotačních titulů v regionálních projektech a řešení na příkladu Tachova představil Karel Zuska (více o tomto projektu v PPP bulletinu č. IV./2006 na stránkách www.asociaceppp.cz). Kamil Blažek zakončil shrnutím technických služeb na úrovni měst a krajů a diskusní fórum bylo úspěšně zakončeno diskusí u připraveného rautu.

Jan Šnajdr, Marie Kubešová / Asociace PPP

Konference, semináře, veletrhy, setkání

Fotoreportáž z Valné hromady



Konference v ČR a zahraničí ▶

vybráno ze stránek asociace

Česká republika

> Regenerace měst – Urban Regeneration 2007

Místo: Hotel Novotel Praha, Kateřinská 38, Praha 2
Druh akce: *konference*
Od 19. 3. 2007 do 20. 3. 2007
www.bids.cz

> ČR – dopravní uzel Evropy

Místo: Hotel Mövenpick, Mozartova 1, Praha
Druh akce: *konference*
Od 3. 4. 2007 do 4. 4. 2007
www.bids.cz

> Stavební veletrhy Brno – Veletrh Orbis – doprovodný program k PPP

Místo: BVV Výstaviště Brno
Druh akce: *veletrh*
Od 17. 4. 2007 do 21. 4. 2007
www.bvv.cz

> Public Private Partnership 2007 Aneb partnerství veřejného a soukromého sektoru

Místo: Corinthia Hotel, Praha
Druh akce: *konference*
Od 15. 5. 2007 do 16. 5. 2007
www.konference.cz

Zahraničí

> PPP in Ireland & Northern Ireland

Místo: Dublin, Irsko
Druh akce: *konference*
Od 5. 3. 2007 do 6. 3. 2007
www.smi-online.co.uk

> Project Finance Iberia

Místo: Madrid, Španělsko
Druh akce: *konference*
Od 6. 3. 2007 do 6. 3. 2007
www.jacobfleming.com

> The Inaugural PPP Middle East and North Africa Summit

Místo: Cairo, Egypt
Druh akce: *konference*
Od 12. 3. 2007 do 14. 3. 2007
www.cityandfinancial.com

> PPP/ PFI in the Waste Sector

Místo: Londýn, Velká Británie
Druh akce: *konference*
Od 14. 3. 2007 do 15. 3. 2007
www.smi-online.co.uk

> PPP in Rail Summit

Místo: Vídeň, Rakousko
Druh akce: *konference*
Termín: 26. 3. 2007
www.smi-online.co.uk

> Understanding PPP – a practical guide for market participants

Místo: Londýn, Velká Británie
Druh akce: *konference*
Termín: 27. 3. 2007
www.cityandfinancial.com

> Understanding PPP – a practical guide for market participants

Místo: Hotel Villa Real, Madrid, Španělsko
Druh akce: *konference*
Od 16. 4. 2007 do 17. 4. 2007
www.smi-online.co.uk

> Making Public-Private Partnerships Work – a Practical Guide

Místo: Maastricht, Holandsko
Druh akce: *seminář*
Od 16. 4. 2007 do 18. 4. 2007
www.eipa.eu

> PPP in Germany

Místo: Maastricht, Holandsko
Druh akce: *konference*
Od 18. 4. 2007 do 19. 4. 2007
www.smi-online.co.uk

Zajímavé odkazy ▶

vybráno ze stránek asociace

Česká Republika

Asociace krajů České republiky
Asociace pro veřejné zakázky
Centrální adresa veřejných zakázek
Časopis – Veřejné zakázky
Český institut pro integraci Evropské unie
Efektivní stát
EU fondy 2007–2013
Hospodářská komora České republiky
Ministerstvo financí České republiky
Ministerstvo pro místní rozvoj
Portál o veřejných zakázkách a koncesích
PPP Centrum
Projekt Živá nádraží Českých drah
Sdružení pro výstavbu silnic
Svaz měst a obcí České republiky
Svaz vodního hospodářství ČR
Veřejné zakázky v CEE

www.asociacekrajy.cz
www.asociacevz.cz
www.isvzus.cz
www.vizea.cz
www.naseevropa.cz
www.estat.cz
www.edotace.cz
www.hkcr.cz
www.mfcr.cz
www.mmr.cz
www.portal-vz.cz
www.pppcentrum.cz
www.zivanadrazi.cz
www.sdruzeni-silnice.cz
www.smocr.cz
www.svh.cz
www.verejna-soutez.cz

T I R Á Ź

Vydává: > **Asociace PPP**

Na Příkopě 3–5
110 00 Praha 1
tel.: +420 220 145 341
fax: +420 220 145 345
e-mail: office@asociaceppp.cz
www.asociaceppp.cz

> **Redakce bulletinu**

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

> **Produkce**

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