

Konfederace

zaměstnavatelských a podnikatelských svazů ČR

 *Sekretariát:* Václavské nám. 21 tel.: 222 324 985

 110 00 Praha 1 fax: 224 109 374 mail: kzps@kzps.cz

**S t a n o v i s k o**

**Konfederace zaměstnavatelských a podnikatelských svazů ČR**

**k „Vyhodnocení využití metody spolupráce veřejného a soukromého sektoru na projektech železniční a dálniční infrastruktury“**

V rámci mezirezortního připomínkového řízení jsme obdrželi uvedený návrh. K němu Konfederace zaměstnavatelských a podnikatelských svazů ČR (KZPS ČR) uplatňuje následující doporučující a zásadní připomínky:

1. Ohledně Studie proveditelnosti PPP železničního spojení Praha letiště Václava Havla – Kladno by bylo vhodné se již konečně rozhodnout a začít s přípravou, neboť diskuze o tomto projektu probíhají již více, jak 15 let. Asi bychom doporučili variantu 1, protože ve výsledku bude muset tuto investici, byť ve splátkách, stát zaplatit.
2. U P+R Dlouhá Míle se domníváme, že z jednoho směru velké P+R chybí. Současně se domníváme, že všechna další velká P+R mají opravdu smysl, pokud se vhodně zkombinuje se zpoplatněním vjezdu do centra města.
3. Ohledně Studie proveditelnosti PPP projektu Nemanice – Ševětín se domníváme, že zatím není jasno o technickém řešení tunelů. Optimálnímu technickému a ekonomickému řešení brání ÚR a jeho změna je riziko, které bude pro koncesionáře a jeho zhotovitele neakceptovatelné. Ocenění rizika na tuto změnu v odpovědnosti koncesionáře jistě není součástí kalkulace PPP varianty. Ocenění již nyní navržené technické varianty pak naopak popírá jednu z hlavních výhod PPP a D/B projektů. Kromě toho se o této stavby předpokládají dlouhé tunely, jejichž správné ocenění v režimu PPP je velice složité a rizikové. Celý model u tohoto projektu je plánován extrémně komplikovaně – kombinace PPP a FIDIC, část v provozu koncesionářem a část v provozu státem, dvě kompletně rozdílné smlouvy (FIDIC a koncesní) – záruky, inflační doložka, platby, bankovní garance...stavebně a funkčně ale musí být jeden celek.
4. Proto se domníváme, že stát by měl pro pilotní PPP železniční projekt zvolit pouze jeden projekt, a to ten celkově jednoduší – tedy projekt železničního spojení Praha letiště Václava Havla – Kladno.
5. Ohledně RS, resp. VRT se domníváme, že je nutné prověřit a dohodnout vazby s Polskem a Rakouskem, neboť mají smysl jen tehdy, když na to z Ostravy do Polska naváže taky VRT a naopak z hranic na Vídeň rovněž naváže VRT. Aby tu jezdily vlaky RS mezi Ostravou a hranicemi s Rakouskem by příliš ekonomické asi nebylo. Ale doufáme, že tato jednání probíhají.

V PŘEDKLÁDACÍ ZPRÁVĚ je u těchto projektů uvedeno v bodech 1 a 2 (je to i v samotném materiálu v Manažerském shrnutí), že

„*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*.“

S tím nelze nesouhlasit, ale nejsme si jistí, zda toto bylo skutečně naplněno, když se v Manažerském shrnutí uvádí:

*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 neumožnuje 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.

1. Ohledně dálnic musíme říct, že naším záměrem není omezit ŘSD zpracování studií proveditelnosti jakýchkoliv dálnic, ale nevíme, zda by se k tomu nemělo přistoupit až po, alespoň částečné, vyjasnění územní přípravy. Tyto projekty (zejména navržené úseky Dálnice D0 a Středočeská část dálnice D3) jsou jedny z nejkontroverznější z hlediska územní přípravy.
2. Další (a dá se říct zásadní) připomínkou k PPP projektům na dálniční stavby je skutečnost, že se nikdo nezabýval vazbou na ESG, přičemž banky (v čele s EIB) mají stavby silnic a dálnic zařazeny do kategorie „špinavých staveb“. A tudíž sehnat úvěry na tento typ projektů, bude pro uchazeče (zhotovitele) velmi obtížné a pokud ano, tak za značně zhoršené finanční možnosti. Toto se v materiálu Vyhodnocení využití metody spolupráce veřejného a soukromého sektoru na projektech železniční a dálniční infrastruktury nikde nezmiňuje, přičemž to bude jistě velmi ovlivňovat i finanční výpočty (prodražení) PPP projektů (pouze silničních a dálničních, nikoliv železničních).
3. Středočeská část dálnice D3 má smysl řešit jako PPP ve chvíli, kdy budeme mít na celou středočeskou část platné a nenapadnutelné ÚR a budeme v rozumném stádiu s DSP a výkupy pozemků. Aby nedošlo pouze k vynaložení peněz na poradce a následně se pak projekt stavebně a územně změnil.
4. U severních navržených úseků Dálnice D0 platí totéž.
5. U dálnice D55 staveb 5510 Bzenec – Bzenec-Přívoz, 5511 Bzenec-Přívoz – Rohatec, 5512 Rohatec – Lužice a  5513 Lužice – Břeclav to platí rovněž.
6. Ohledně probíhajícího projektu PPP na D4:

*V materiálu Vyhodnocení využití metody spolupráce veřejného a soukromého sektoru na projektech železniční a dálniční infrastruktury je zmiňován projekt PPP dálnice D4 několikrát a (mimo jiné) i tento text :*

*…. Aktuálně se úspěšně realizuje výstavba dálnice D4 prostřednictvím metody spolupráce veřejného a soukromého sektoru.  ….*

*… V rámci dokončení základní dálniční sítě, a také na základě zatím pozitivní zpětné vazby z realizace D4 PPP a přípravy D35 PPP, pak ministerstvo dopravy navrhuje se zabývat společnou obdobnou studií proveditelnosti řešící vhodnost dostavby dálnic D0, D3 a D55 formou spolupráce veřejného a soukromého sektoru.*

*V PŘEDKLÁDACÍ ZPRÁVĚ je rovněž zmiňován projekt PPP dálnice D4 a s ním spojený text:*

*… 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. …*

Je otázkou, zda je skutečně projekt PPP na dálnici D4 tak pozitivní, neboť momentálně je pouze ve výstavbě a pokud je nám známo, tak určité problémy zde jsou, ať již se jedná o problémy s některými stavebními povoleními, s inflačními vlivy apod. Podle nás bude možné zhodnotit, zda je tento projekt jednoznačně pozitivní až po delší době.

1. Na závěr ještě připomínáme, že pokud by došlo k tendrování všech navržených PPP projektů
* Železniční spojení Praha letiště Václava Havla – Kladno
* Modernizace trati Nemanice I – Ševětín,
* RS1: V části propojení Brna a Ostravy, který reprezentují úseky modernizované trati Brno – Přerov a dále VRT Moravská brána v úseku Prosenice – Hranice n. Moravě – Ostrava – Svinov
* RS2: Větev obecně vede z Brna a směřuje ke státní hranici s Rakouskem/Slovenskem, a to ve směru na Vídeň a Bratislavu. V kontextu vhodnosti realizace formou PPP by do prověření byl zahrnut pouze úsek VRT Jižní Morava (Modřice – Rakvice).
* Stavba úseku D0 518 Ruzyně – Suchdol spolu s úsekem D0 519 Suchdol – Březiněves
* Stavba úseku D0 520 Březiněves – Satalice
* Stavba D3 0301 Praha – Jílové
* Stavba D3 0302 Jílové – Hostěradice
* Stavba D3 0301 Jižní obchvat Jílového u Prahy
* Stavba D3 0303 Hostěradice – Václavice
* Stavba D3 0304 Václavice – Voračice
* Stavba D3 0305/I Voračice – Nová Hospoda

zároveň (nebo v krátkém časovém sledu za sebou), pak s velkou pravděpodobností lze očekávat jen menší množství nabídek v každé soutěži. Je třeba připomenout, že příprava těchto nabídek je časově, personálně, ale i finančně velice nákladná a nedovedeme si představit, že by některá z firem na českém trhu byla schopna podat nabídku na všechny výše zmíněné projekty, tím méně pokud by opravdu byly soutěženy zároveň nebo s minimálním časovým odstupem. Každé nabízející konsorcium potřebuje své finanční a právní poradce a také projektanta, vše na bázi exkluzivní spolupráce – i zde tak může vzniknout nedostatek kapacit.

Kontaktní osoby:

Ing. Pavek Ševčík Ph. D. e-mail: sevcik@sps.cz tel: 605 205 650 Jan Zikeš e-mail: zikes@kzps.cz tel: 222 324 985

V Praze dne 19. července 2023

  **Jan W i e s n e r**

 prezident