

OBSAH

Slovo na úvod

str. 1

Prvé terminály
pre košickú integrovanú
dopravu cez PPP

str. 1

PPP v oblasti
životného prostredia

str. 2

Posledný vývoj v Česku

str. 4

Ako kombinovať
PPP a EÚ fondy

str. 5

Možnosti využitia
PPP v zdravotníctve

str. 6

PPP slovník

str. 8

Kalendár PPP podujatí

str. 8

Slovo na úvod

Milí čitatelia,

každý koniec znamená nový začiatok. Priestor pre inovatívne myšlienky, lepšie návrhy a efektívnejšie riešenia. V tomto zmysle plánuje nová vláda Slovenskej republiky svoje činnosti a aktivity. Aký vývoj PPP projektov možno očakávať na Slovensku?

Nahliadnutie do programového vyhlásenia novej vlády prezradí nasledovné plány. Jasným cieľom novej vlády je zabezpečenie nadštandardného cestného spojenia Bratislavy a Košíc do roku 2014. V jednotlivých regiónoch Slovenska sa má začať s výstavbou diaľničných úsekov D1, D4, rýchlostných ciest R2, R4, R7 ako aj s výstavbou nových mostných stavieb.

Realizácia (finančne neuzavretých) PPP projektov má byť prehodnotená „so zreteľom na skúsenosti a výsledky z už realizovaných projektov s cieľom zefektívniť ďalšiu výstavbu“. Prioritou

novej vlády je zníženie finančnej náročnosti PPP projektov. Výstavba diaľnic a rýchlostných ciest má byť financovaná z eurofondov ako aj zo zdrojov starobného dôchodkového sporenia.

Budúci vývoj PPP projektov má politickú podporu novej vlády. Pozitívny signál spočíva v pokračovaní rokovania so súkromnými partnermi. Diskusia o financovaní veľkých infraštruktúrnych a investičných projektov sa oživuje a prehľbuje.

Záverom zostáva dúfať, že nová vláda bude presadzovať aj menšie PPP projekty. Zahraničné skúsenosti poukazujú na veľký potenciál a úspešnú realizáciu PPP projektov v rôznych sektoroch od výstavby škôl, cez rekonštrukciu vojenských kasární až po čističky odpadových vôd.



Dr. Ľubica Páleníková

Dr. Ľubica Páleníková
členka Riadiaceho výboru Asociácie PPP
advokátska kancelária WOLF THEISS

Prvé terminály pre košickú integrovanú dopravu cez PPP

Mesto Košice sa už dlhodobo usiluje na svojom území riešiť potreby verejnej osobnej dopavy prostredníctvom projektu Integrovaného dopravného systému (IDS).

Filozofia košického IDS stojí najmä na kvalite služieb v celom procese integrovanej dopavy a práve tá sa má naplno prejavíť v podobe nových dopravných terminálov, ktorých stavba je aktuálnou témou týchto dní. Projekt IDS počíta s tým, že na dopravnej infraštruktúre Košíc bude vybudovaných päť dopravných terminálov verejnej osobnej dopavy. Na Ministerstvo financií SR bola predložená žiadosť o poskytnutie konzultačnej a finančnej podpory zo schémy technickej pomoci pre verejno-súkromné partnerstvá (PPP) na projektový zámer výstavby dvoch z nich – terminálu Košice – východ a terminálu Košice – sever. Tento projektový zámer bol schválený a Mesto Košice podpísalo s Ministerstvom financií SR zmluvu na prípravu tohto PPP projektu.

Terminál Košice – východ

Východný terminál má byť vybudovaný v centre mesta v lokalite hlavnej železničnej stanice a autobusovej stanice. Do terminálu bude ústiť aj tzv. vlakoelektrická (systém tram-train),



Ján Šarák

ktorá bude jazdiť ako priame vlakovo-električkové spojenie medzi regiónom a mestom. Turisticky výhodná lokalita je tiež hlavným vstupom verejnej hromadnej osobnej dopavy do mesta. Týmto miestom v súčasnosti denne prechádza asi 43 tisíc ľudí, v budúcnosti sa predpokladá takmer dvojnásobný nárast. Terminál by mal stáť na ploche 12 tisíc m² a jeho súčasťou bude aj dvojpodlažná hala s úžitkovou plochou 10 tisíc m².

Terminál Košice – sever

Terminál má byť vybudovaný v severnej časti mesta Košice pri hlavnej železničnej trati Košice – Bratislava a električkovej trati z centra mesta na sídlisko Ťahanovce. Bude v dostupnosti mestskej časti Džungľa, obytnej časti Mier, sídliska Dargovských hrdinov a budúcej rozvojovej zóny v areály starej magnezitky. Výhodou územia je predovšetkým poloha, ktorá sa nachádza na hlavnom ťahu v smere do/z Košíc a celkový význam spádovej oblasti, kde trvalo žije približne 50.000 obyvateľov. Terminál by mal zaberáť plochu 10 tisíc m².

Obe zariadenia by mali cestujúcim zabezpečovať prepojenie viacerých druhov verejnej

osobnej dopravy, vrátane individuálnej. Nová infraštruktúra by zahŕňala okrem samotnej budovy dopravných terminálov aj podchody a prechody medzi terminálmi, zastávky a nástupištia verejnej osobnej dopravy, verejnú parkoviská a parkovacie plochy pre autobusy, osobné automobily, taxíky, bicykle.

Okrem komfortného a bezpečného prestupu cestujúcich medzi jednotlivými druhmi dopravy sa tu taktiež vytvorí atraktívna zóna pre doplnkové verejné a komerčné služby. Ich účelom je zvýšenie celkového štandardu cestovania a pohodlia cestujúcich. Okrem služieb súvisiacich s dopravou ako sú informačné centrá a predajné miesta cestovných lístkov sa tak v priestoroch bude nachádzať i obchodno-nákupná pasáž, reštauračné prevádzky, prevádzky rýchleho občerstvenia, prevádzky verejných služieb ako je pošta a pod. Všetky priestory majú byť vzájomne bezbariérovane prepojené. Osobitný dôraz bude kladený na celkovú architektúru a estetiku riešenia priestorov.



Košická samospráva pri financovaní terminálov zvolila formu verejno-súkromného partnerstva (PPP). Skúsenosti zo zahraničia potvrdzujú, že takáto spolupráca je pre obe strany výhodná. Pri oboch termináloch bol zatiaľ v spolupráci s Ministerstvom financií SR úspešne zrealizovaný projektový zámer, v súčasnosti sa už intenzívne pracuje na príprave technicko-ekonomickej štúdie. Po jej spracovaní budú ešte o ďalších krokoch rozhodovať poslanci mestského zastupiteľstva v Košiciach. Potom, v prípade ich kladného rozhodnutia sa bude môcť pristúpiť k samotnej realizácii vzorových terminálov IDS.

IDS v praxi

Košický projekt IDS sa už v súčasnosti zameriava na zabezpečovanie kvalitnej dopravy využitím nosnej koľajovej dopravnej infraštruktúry



mesta. Na jej ďalšiu výstavbu je plánovaná podpora vo výške 36,48 mld. EUR. Realizáciou takto pripravených koľajových stavieb vznikne v Košiciach dopravná sieť zložená z koľají ŽSR a z koľají na území mesta. Súčasťou projektu IDS je tiež zabezpečenie moderných dopravných prostriedkov, najmä koľajových vozidiel systému tram-train. V súčasnosti už v oboch prípadoch prebiehajú práce spojené s technicko-eko-



nomickou štúdiou a prípravou projektu. Toto dopravné riešenie, už bolo nedávno odprezentované a mimoriadne pozitívne prijaté zástupcami Európskej komisie v Bruseli.

Ján Šarák
splnomocnenec a manažér projektu IDS
Magistrát mesta Košice

PPP v oblasti životného prostredia

1. Európsky rámec

Európska politika v oblasti životného prostredia zaznamenala od 70. rokov minulého storočia výrazný rozvoj. Je jednou z politík, ktoré občania EÚ najviac podporujú, keďže si uvedomujú, že problémy životného prostredia presahujú regionálne a národné hranice a vyriešiť je ich možné iba koordinovanou činnosťou na európskej a medzinárodnej úrovni.

Odpad predstavuje jeden z najväčších problémov životného prostredia. Tvorba odpadu v EÚ sa odhaduje na cca. 1,3 miliárd ton papiera ročne. V tom je zahrnutý odpad z výroby (427 miliónov ton), odpad z výroby energie a zásobovania vodou (127 miliónov ton), odpad z oblasti stavebníctva (510 miliónov ton), a komunálny odpad (241 miliónov ton). Obrovské množstvá odpadu navyše produkuje poľnohospodárstvo, lesníctvo, rybárstvo, baníctvo, dobývanie, služby a verejný sektor (pozri: http://ec.europa.eu/environment/waste/pdf/story_book.pdf).



Wolfgang Freund



Bernd Grama

¹ O.J. L 194, 25.7.1975

² O.J. L 377, 31.12.1991

Členské štáty EÚ začali preto prijímať opatrenia týkajúce sa riadenia a správy odpadu, čo viedlo k vzniku smernice o odpadoch¹ a smernice o nebezpečnom odpade², ktoré boli prvýkrát prijaté v roku 1975, a taktiež k vzniku nariadenia o preprave odpadov. Tieto tri právne dokumenty položili základy štruktúry riadenia odpadu. Definujú odpad a ďalšie kľúčové koncepty, zabezpečujú, že s odpadom sa narába bez toho, aby pri tom bolo ohrozené životné prostredie alebo zdravie človeka, a ukládajú podmienky pre pohyb odpadu po celej EÚ. Tieto smernice však nešpecifikujú emisné limity pre rôzne možnosti správy odpadu, ktoré sú považované za prijateľné (skládkovanie, spaľovanie a recyklácia).

Ukázalo sa, že práve toto je slabým bodom pokiaľ ide o negatívny dopad na životné prostredie, ktorý odpady spôsobujú. Dokazuje to množstvo problémov, ktorými je napríklad znečistenie životného prostredia spôsobené spaľovňami, skládkami alebo rôznymi recyklačnými závodmi.

Tieto problémy boli zmiernené prijatím smernice o spaľovaní odpadov³ v roku 2000 a smernice o skládkach⁴ v roku 2001. Stanovili sa štandardy týkajúce sa napríklad znečistenia ovzdušia alebo znečistenia podzemných vôd. V súvislosti s odpadmi začal platiť princíp „znečisťovateľ platí“, čo znamená, že tí, ktorí vytvárajú odpady, musia aj pokryť náklady na jeho spracovanie. V tejto súvislosti bola taktiež prijatá smernica o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia (IPPC), ktorá zavádza systém na riešenie znečistenia spôsobeného priemyselnými a poľnohospodárskymi zariadeniami, stanovuje štandardy pre množstvo činností súvisiacich s odpadom ako aj štandardy pre závody, kde sa odpad využíva (napríklad cementové pece).

Vyššie uvedený európsky legislatívny rámec (vrátane nadväzujúcich smerníc a nariadení EÚ alebo ich noviel) ustanovuje plánovanie odpadového hospodárstva, ktorého cieľom je dosiahnutie trvalo udržateľného odpadového hospodárstva v rámci členských štátov EÚ. Narastajúca komplexnosť problémov s odpadom a štandardy stanovené smernicami EÚ predstavujú zvýšené požiadavky a nároky na jednotlivé podniky. V mnohých prípadoch to znamená väčšie a komplexnejšie podniky na spracovanie odpadu, na ktorých vzniku a prevádzkovaní sa podieľa viacero regionálnych jednotiek. Na to aby sa profitovalo z výhod veľkocapacitných prevádzok pokrývajúcich väčší región, služby často poskytujú komunálne jednotky alebo súkromný partneri, a to buď vo forme PPP projektu alebo koncesnej zmluvy. To má zmysel predovšetkým pri metódach spracovania odpadu, ktoré si vyžadujú drahé meracie zariadenia (napr. spaľovne).

8. novembra 2007 Európska Komisia schválila národný operačný program pre Slovensko v rámci cieľa Konvergencia pre obdobie od roku 2007 do roku 2013 (ďalej len „Program“). Celkový rozpočet pre tento Program predstavuje cca. 2,1 miliárd eur. Financovanie komunitným prostredníctvom Európskeho fondu regionálneho rozvoja (ERDF) a Kohézneho fondu (CF) predstavuje cca. 1,8 miliárd eur, čo zodpovedá približne 15,5 percentám z celkového financovania z EÚ fondov na Slovensku v rámci Kohéznej politiky v rokoch 2007 až 2013 (pozri: http://ec.europa.eu/regional_policy/country/prordn/details_new.cfm?gv_PAY=SK&gv_reg=ALL&gv_PGM=1236&gv_defL=9&LAN=7).

Program zvýši počet ľudí, ktorí majú pripojenie na verejný kanalizačný systém na 4,4 milióna, podiel populácie, ktorá má pripojenie k čističkám odpadových vôd, sa zvýši na 81%, podiel populácie zásobovanej pitnou vodou na 91% a miera regenerácie odpadu sa zvýši na 60% (vid' http://ec.europa.eu/regional_policy/country/prordn/details_new.cfm?gv_PAY=SK&gv_reg=ALL&gv_PGM=1236&gv_defL=9&LAN=7).

Približne 27% vyššie uvedeného financovania by sa investovalo do odpadového hospodárstva s cieľom rozvinúť infraštruktúru odpadového hospodárstva podľa európskej a slovenskej legislatívy ako aj s cieľom znížiť negatívne účinky skládok na ekosystémy a ľudské zdravie.

Vyššie uvedené je dôkazom toho, že je tu vysoký dopyt po projektoch spojených s riešením problému odpadov a teda veľký priestor na PPP projekty v tejto oblasti.

2. Možnosť zapojenia súkromných investorov

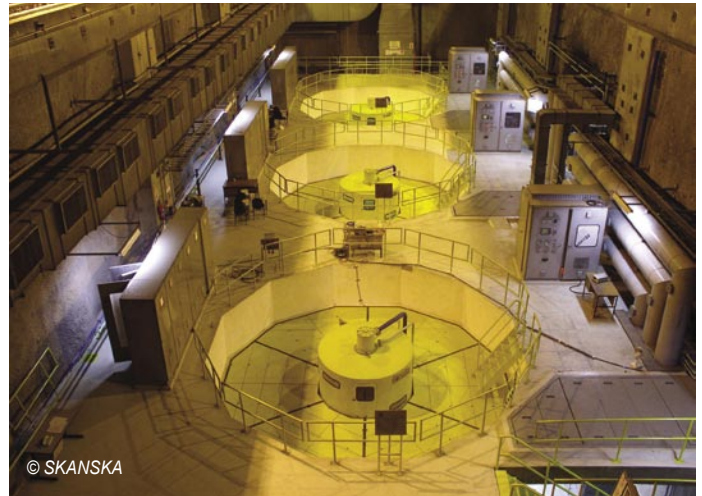
2.1 IPPP

V rámci práva ES majú verejné orgány možnosť vykonávať ekonomické aktivity sami alebo ich zadať tretím stranám ako napríklad spoločným podnikom (spoločnostiam so zmiešanou účasťou), ktoré boli založené v rámci PPP. Ak sa verejné orgány rozhodnú zapojiť do takýchto aktivít tretie strany a ak má toto zapojenie formu verejnej zákazky alebo koncesie, musia byť dodržané ustanovenia práva ES pre verejné obstarávanie a koncesie. Jedným zo spôsobov je založenie tzv. inštitucionalizovaného PPP („IPPP“). IPPP znamená spoluprácu medzi verejnými a súkromnými stranami, ktorá zároveň zahŕňa založenie spoločného podniku, ktorý vykonáva verejné zákazky alebo koncesie. Okrem kapitálovej alebo majetkovej účasti spočíva vstup súkromnej strany do IPPP v aktívnej účasti na zákazkách zadaných subjektu alebo správe verejno-súkromného subjektu.

V praxi IPPP vzniká nasledovnými spôsobmi:

- založením novej spoločnosti, s majetkovou účasťou zadávateľa a súkromného partnera a zadaním verejnej zákazky alebo koncesie tomuto novovzniknutému verejno-súkromnému subjektu;
- účasťou súkromného partnera v existujúcom štátnom podniku, ktorý v minulosti získal verejnú zákazku alebo koncesiu „in-house“.

V každom prípade postup dvojitého obstarávania (jedno na výber súkromného partnera na IPPP a druhé na udelenie verejných zákaziek alebo koncesii verejno-súkromnému subjektu) nie je podľa výkladového oznámenia Komisie o uplatnení práva ES na verejné obstarávanie a koncesie v prípade inštitucionalizovaných verejno-súkromných partnerstiev (IPPP) praktický. Súkromný partner IPPP sa vyberá postupom, na základe ktorého sa verejná zákazka a/alebo koncesia udelí budúcemu verejno-súkromnému subjektu, a jednotlivý súkromný partner sa bude podieľať na vykonávaní týchto úloh a/alebo na správe verejno-súkromného subjektu. Výber súkromného partnera je sprevádzaný založením IPPP a zadaním zákazky alebo koncesie verejno-súkromnému subjektu.



Ak vznik IPPP zahŕňa zadanie verejnej zákazky verejno-súkromnému subjektu, postupy definované v smernici 2004/18/ES⁵ o koordinácii postupov zadávania verejných zákaziek na práce, verejných zákaziek na dodávku tovaru a verejných zákaziek na služby nemusia byť dostatočne flexibilné z dôvodu finančnej alebo právnej komplexnosti takých zákaziek. Pre takéto prípady smernica 2004/18/ES zaviedla nový postup, ktorým je súťažný dialóg. Jeho cieľom nie je iba zachovanie súťaže medzi účastníkmi trhu ale aj zohľadnenie potreby zadávateľov prediskutovať s každým uchádzačom všetky aspekty zákazky.

Rozhodnutie súkromného investora o investovaní do výstavby a prevádzkovania moderného zariadenia na nakladanie s odpadom, závisí (bez ohľadu na zvolenú formu) od rôznych kritérií, avšak nasledujúce kritériá budú pre súkromného investora kľúčové, a môžu byť v končnom dôsledku „kameňom úrazu“ v prípade nedosiahnutia dohody s verejným orgánom.

2.2 Zabezpečenie cash flow-u (peňažných tokov)

Na to aby mohol súkromný investor posúdiť uskutočniteľnosť projektu, mal by byť súkromný investor v pozícii vytvoriť zaručený cash flow počas celého trvania projektu (väčšinou na 20 až 30 rokov). Verejný

³ O.J. L 332, 28.12.2000

⁴ O.J. L 182, 16.7.1999

⁵ O.J. L 134, 30.4.2004



orgán preto potrebuje mať počas celého trvania projektu garantovanú minimálnu ročnú tonáž odpadu (zákazkový odpad) za dohodnutú cenu. Takáto dohoda zvyčajne zahŕňa komplexný mechanizmus nastavenia ceny. V prípade, že množstvo zákazkového odpadu klesne pod hranicu dohodnutej minimálnej tonáže, musí verejný orgán súkromného investora za takýto nedostatok odškodniť. V niektorých prípadoch je však súkromný investor na základe dohody povinný nahradiť nedostatok zákazkového odpadu odpadom, ktorý získa od tretích strán za primeraných trhových podmienok (náhradný odpad). Verejný orgán je povinný nahradiť súkromnému investorovi nedostatok odpadu iba vtedy, keď od neho nedostal žiadny náhradný odpad. Možnosť získania odpadu od tretích strán záleží aj od miery konkurencie v danom regióne. Výstavba

a prevádzkovanie regionálnej skládky, ktorá nemá v podstate žiadnu konkurenciu, je pre súkromných investorov samozrejme lákavejšia. Z tohto dôvodu bude mať legislatíva upravujúca túto problematiku (založená na národnom pláne odpadového hospodárstva) pre súkromných investorov veľký význam.

2.3 Zodpovednosť za životné prostredie v prípade brownfield projektov

Vo všeobecnosti možno konštatovať, že súkromní investori majú skôr zdržanlivý postoj pokiaľ ide o prevzatie environmentálnej zodpovednosti za skládky, ktoré nie sú v súlade so štandardami ES. Tento problém sa vyskytuje v oblastiach, kde verejný orgán prevádzkuje starú skládku a kde je prevádzka a uzatvorenie takejto starej skládky súčasťou služieb, ktoré má poskytnúť súkromný investor. Prevádzkovateľ je definovaný ako fyzická alebo právnická osoba zodpovedná za skládku a to v súlade s legislatívou členského štátu, v ktorom sa daná skládka nachádza. Táto osoba sa počas obdobia od prípravnej fázy po konečnú fázu môže zmeniť. Následkom toho je, že súkromný investor sa bude snažiť, aby sa nestal prevádzkovateľom starej skládky a teda nemusel prebrať zodpovednosť za škody vzniknuté v dôsledku prevádzkovania skládky. Zvyčajne potom súkromný investor uzatvorí komplexné zmluvné dohody s verejným orgánom aby znížil takéto riziká.

Na základe vyššie uvedeného možno konštatovať, že odpadový priemysel ponúka obrovské možnosti pre PPP a v prípade, že projekt je dobre naplánovaný, môžu strany PPP dokonca profitovať z komunálneho financovania.

Wolfgang Freund a Bernd Grama
DLA Piper Weiss-Tessbach Rechtsanwälte GmbH

Poslední vývoj v Česku

V tomto čísle Newsletteru PPP bych se rád dotkl posledního vývoje PPP projektů v České republice. Na začátek bych rád uvedl několik obecných informací o prostředí, ve kterém české PPP projekty žijí.

Již v posledním článku jsem konstatoval pozitivní vývoj v novinářské obci, která se o PPP začala seriózně zajímat. Tento trend nadále pokračuje, i když! V okamžiku, kdy se po dlouhé a vyčerpávající práci všech zúčastněných stran přistoupilo k podpisu smlouvy prvního PPP projektu na centrální úrovni, objevil se i bulvární článek zneužívající toho, že běžný čtenář zpráv není dostatečně vzdělán ve věcech jako čistá současná hodnota či celoživotní cyklus investice a snažil se čtenářskou obec ohromit nesmyslnými údaji a porovnáváním hrušek s jablky. Rovněž i politici, ať již odstupující či nově nastupující, hovořili o PPP v převážné míře příznivě a co je důležité, informovaně. Pravda, nebyly by to ty správné volby, aby se některý z politiků, nemající šanci na zvolení, nepokusil zvýšit své šance prezentováním rádoby kontroverzních údajů o PPP projektech. Byly to ale snahy opravdu spíše úsměvné.

Co nás tedy potkalo v uplynulých měsících a co nás čeká v období následujícím? V Česku se i nadále dobře daří municipálním projektům. Z novinek jsou to například PPP projekty v oblasti fotovoltaických elektráren, kde PPP prokázalo, že dokáže pružně reagovat na aktuální vývoj trhu. PPP se v poslední době rovněž dobře uchytilo v projektech zajišťování školního stravování. Asi nejvýznamnější událostí v oblasti municipálních projektů z poslední doby je podpis smlouvy na Parkovací dům Rychtářka v Plzni. Parkovací dům zajistí v centru města nejpozději do roka celkem 430 parkovacích míst a 1600 m² komerčních ploch. Projekt je uzavřen na 20 let, parkovací dům po celou dobu zůstává ve vlastnictví města a město Plzeň začne platit poplatek za dostupnost až po zprovoznění Rychtářky. Hodnota za peníze vyšla pro model PPP o 7% výhodněji ve srovnání s klasickou zakázkou. Město Plzeň tak uspoří 25 mil. Kč. Z mého pohledu se jedná o typický PPP projekt, který je navíc s minimálními obměnami opakovatelný i v dalších českých a stejně tak i slovenských městech. Navíc se jedná o projekt, který je v „nějaké“ formě zapotřebí urychleně zrealizovat ve většině měst.

Na centrální úrovni jsme se ocitli, řečeno terminologií hráčů počítačových her, ve vyšším levelu. Po nekonečných letech příprav, slibů a vá-

haní, jsme překonali stádium schválených koncesních projektů, které bez užitku zastarávaly a dostali jsme se k jejich praktickému zužitkování. Jedná se o již v minulém článku zmíněný projekt „Ubytovna personálu ÚVN, ubytovna hotelového typu a parkoviště“. Na konci května 2010 došlo k podpisu smlouvy mezi zástupci zadavatele a vítězným konsorciem firem. Konsorcium Prague Military Hospital Concession vybuduje ubytovnu pro zaměstnance nemocnice s kapacitou 240 lůžek se vstupním objektem, parkovištěm s 300 parkovacími místy a pětadvacetimetrovým bazénem. A dále hotel kategorie 3+ hvězdiček s 260 lůžky, restaurací, konferenčním sálem a dalšími plochami ke komerčnímu využití, například pro kadeřnictví a optiku. Stavba by měla být zahájena na konci roku 2012 a provoz spuštěn v květnu 2014. Koncesionář bude objekt provozovat po dobu 25 let, potom objekty předá ÚVN „jako nové“. Hodnota za peníze vyšla pro model PPP o 11% výhodněji ve srovnání s klasickou zakázkou. Ústřední vojenská nemocnice (Ministerstvo obrany) tak uspoří 269 mil. Kč.

Kdo si vzpomene na můj článek v jednom z předchozích čísel Newsletteru, možná si vybaví, že jsem psal i o dalších projektech na centrální úrovni. Bohužel, „pokrok“ u všech těchto projektů se dá označit nejlépe slovy „stav setrvalý“. Neznamená to však, že by se na projektech dál nepracovalo. Minimálně Ministerstvo dopravy se snaží s projekty pohnout vpřed. Ale žádný z významných milníků v přípravě projektu zatím nebyl ani u projektů Ministerstva dopravy překročen.

A co nás čeká dále? Jistý si tím být samozřejmě nemohu, ale pokusím se budoucí vývoj odhadnout na základě současných faktů. Ve vládním programu se o PPP hovoří v souvislosti s financováním, výstavbou a provozem dopravní infrastruktury. Ministerstvo dopravy nadále pilně připravuje vhodné projekty pro realizaci formou PPP. Když budete číst tento článek, v Plzni se již nejspíš budou bagry zakusovat do země pod budoucím parkovacím domem. Škrty v rozpočtu budou všechny zúčastněné tlačit k tomu, aby prostředky vynakládali maximálně účelně a efektivně. Z mého pohledu souhrn těchto faktorů tvoří výborný základ pro rozvoj využívání PPP projektů v dalších letech nejen v dopravní infrastruktuře.

Ing. Vladimír Sloup, výkonný ředitel české Asociace PPP



Ing. Vladimír Sloup

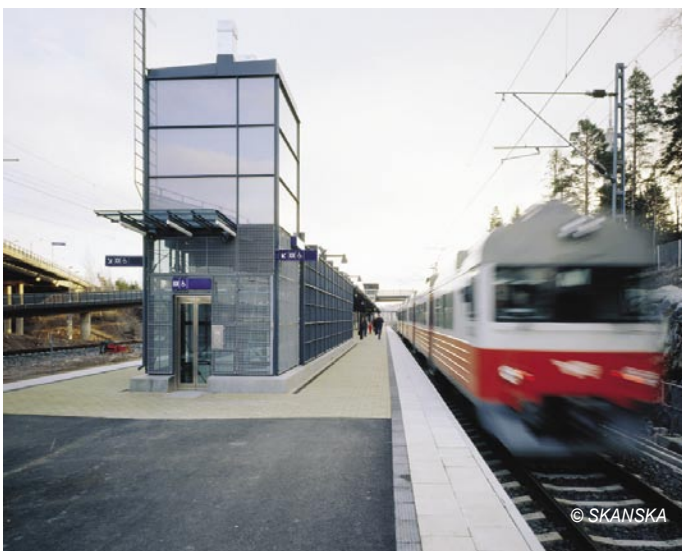
Ako kombinovať PPP a EÚ fondy

Využitie verejno-súkromného partnerstva (PPP) je vo viacerých krajinách Európskej únie štandardný spôsob, ako akcelerovať výstavbu verejnej infraštruktúry a poskytovanie kvalitných verejných služieb.

Zvládnutie prípravy PPP projektu v porovnaní s prípravou projektu tradičným spôsobom si však vyžaduje osobitnú znalosť postupov prípravy so zameraním na celoživotný cyklus investície. Realizácia PPP projektu je vzhľadom na jeho dlhodobý vzťah so súkromným partnerom odborne aj časovo náročnejšia. Táto náročnosť sa ešte zvyšuje, ak sa verejný partner rozhodne zapojiť do PPP projektu čiastočne aj financovanie z fondov EÚ. Je takáto kombinácia vôbec možná? Existujú príklady takýchto projektov a možno povedať, že sú tieto projekty úspešné? Aký je potenciál využitia kombinácie PPP a EÚ fondov v Slovenskej republike? Tieto otázky boli a sú neustále predmetom diskusií a úvah na rôznych odborných fórach a preto sa nimi Ministerstvo financií SR začalo podrobnejšie zaoberať.

Väčšina projektov, ktoré sú vhodné pre realizáciu formou PPP si vyžaduje získanie zdrojov na financovanie infraštruktúry nevyhnutnej pre poskytovanie verejných služieb. Súkromný sektor však v niektorých prípadoch nedokáže úplne zabezpečiť potrebné financovanie pre výstavbu infraštruktúry v rámci PPP projektu. Jednou z alternatív ako vykryť medzeru vo financovaní PPP projektov najmä v čase finančnej krízy je získanie zdrojov z fondov EÚ a ich kombinácia so zdrojmi získanými súkromným partnerom.

V praxi existuje viacero príkladov PPP projektov, pri ktorých sa úspešne podarilo skombinovať ich financovanie z fondov EÚ. Tieto hybridné projekty sa realizovali najmä v tzv. starých členských krajinách EÚ (Grécko, Portugalsko, Španielsko, Francúzsko a Írsko) avšak iba v oblasti dopravy, a to cestnej, železničnej a leteckej. Hlavným účelom kombinácie zdrojov z EÚ fondov a PPP štruktúr bola synergia plynúca zo zníženia finančnej náročnosti realizovaných projektov pre verejný sektor (vďaka poskytnutému príspevku z EÚ fondov) a prenosu vybraných rizík (tie, ktoré dokáže lepšie riadiť súkromný sektor) na súkromného partnera. Vo všetkých realizovaných hybridných PPP projektoch boli zdroje z fondov EÚ použité na krytie oprávnených výdavkov v investičnej fáze projektu.



Vo väčšine prípadov boli projekty spolufinancované súkromným partnerom, resp. jeho veriteľskými bankami, pričom dominujúcou veriteľskou bankou bola najmä Európska investičná banka. V niektorých projektoch však poskytol časť finančných prostriedkov aj verejný sektor zo štátneho rozpočtu. Podiel zdrojov z EÚ fondov na financovaní investičných výdavkov sa pohyboval v širokom pásme od 5% až po 85%. Väčšina realizovaných projektov kombinujúcich EÚ fondy a PPP projekty bola založená na platbe za dopyt hradenej konečnými užívateľmi. Jednotlivé hybridné PPP projekty nevykazovali vo fáze ich prevádzky žiadne zásadné nedostatky.

Poznatky z prípravy a realizácie hybridných PPP projektov potvrdzujú, že túto štruktúru je možné použiť aj v iných projektoch, resp. v iných sektoroch. Využitie hybridných štruktúr je obzvlášť aktuálne v súčasnosti vzhľadom na absolútny nedostatok zdrojov na financovanie PPP projektov pri silnom, resp. pretrvávajúcom záujme verejného sektora o realizáciu projektov práve formou PPP. Hybridné PPP projekty môžu zohrať veľmi významnú rolu najmä v nových členských krajinách, vzhľadom na výrazne vyššiu potrebu zabezpečenia novej infraštruktúry.

Z jednotlivých praktických skúseností vyplýva, že existuje viacero spôsobov ako je možné kombinovať PPP projekty a EÚ fondy. Tieto spôsoby je možné rozdeliť do nasledovných skupín:

a) Prijímateľom pomoci je verejný partner, verejné obstarávanie investičnej a prevádzkovej fázy projektu je oddelené, investičná fáza projektu je financovaná výlučne z verejných zdrojov a zdrojov fondov EÚ, prevádzka je zabezpečovaná súkromným partnerom, ktorému za poskytované služby vo fáze prevádzky platí verejný partner alebo koneční užívatelia, infraštruktúru vlastní verejný sektor.



- b) Prijímateľom pomoci je verejný partner, verejné obstarávanie investičnej a prevádzkovej fázy projektu je oddelené, investičná fáza projektu je financovaná v kombinácii súkromných zdrojov, verejných zdrojov a zdrojov fondov EÚ, prevádzka je zabezpečovaná súkromným partnerom, ktorému za poskytované služby vo fáze prevádzky platí verejný partner alebo koneční užívatelia, infraštruktúru vlastní subjekt verejného sektora.
- c) Prijímateľom pomoci je verejný partner, verejné obstarávanie investičnej a prevádzkovej fázy projektu je spojené, investičná fáza projektu je financovaná v kombinácii súkromných zdrojov, verejných zdrojov a zdrojov fondov EÚ, súkromné zdroje na financovanie investičnej fázy sú poskytnuté súkromným sektorom verejnému sektoru bezúročne; financovanie, výstavba infraštruktúry a prevádzka sú zabezpečované tým istým súkromným partnerom, ktorému za poskytované služby vo fáze prevádzky platí verejný partner alebo koneční užívatelia, infraštruktúru vlastní verejný sektor.
- d) Prijímateľom pomoci je súkromný partner, verejné obstarávanie investičnej a prevádzkovej fázy projektu je spojené, investičná fáza projektu je financovaná v kombinácii súkromných zdrojov a zdrojov fondov EÚ (maximálne do výšky 40 % oprávnených výdavkov), financovanie, výstavba infraštruktúry a prevádzka sú zabezpečované tým istým súkromným partnerom, ktorému za poskytované služby vo fáze prevádzky platí verejný partner alebo koneční užívatelia, infraštruktúru vlastní súkromný partner.

Pre doplnenie je dôležité uviesť, že ak projekt generuje výnosy napr. v podobe platieb od konečných užívateľov, t.j. je úplne alebo čiastočne

točne samofinancovateľný, maximálna výška príspevku zo zdrojov EÚ fondov sa znižuje.

Napriek tomu, že z celkového množstva realizovaných PPP projektov bolo len niekoľko realizovaných s využitím prostriedkov EÚ fondov, možno konštatovať, že táto hybridná štruktúra bola v praxi úspešne použitá ako aj to, že je v praxi replikovateľná. Vo všeobecnosti možno konštatovať, že na základe poznatkov z praxe neexistujú žiadne neprekonateľné bariéry pre realizáciu hybridných PPP projektov.



Existuje množstvo príčin, prečo sa kombinácia EÚ fondov a PPP projektov využívala v praxi len zriedkavo, tie najvýznamnejšie sú najmä:

- Náročnejšia koordinácia prípravy a realizácie hybridného PPP projektu ako „klasického“ projektu financovaného z nenávratných príspevkov fondov EÚ.
- Nemožnosť využiť zdroje EÚ na úhradu výdavkov počas prevádzkovej fázy projektu
- Vnímanie súkromných zdrojov ako financovania, ktoré je príliš drahé.
- Nedostatočná skúsenosť verejného sektora s hybridnými PPP projektmi.

- Obmedzené obdobie čerpania pomoci z fondov EÚ, pričom toto obdobie je podstatne kratšie ako priemerné trvanie PPP projektu.
- Príliš krátke lehoty na začiatok čerpania príspevkov z EÚ fondov vo väzbe na začiatok prác resp. schválenie žiadosti o nenávratný príspevok z EÚ fondov, pričom tieto lehoty nemusia byť vždy primerané lehotám potrebným pre prípravu PPP projektov.
- Absencia jasných postupov obstarávania európskej komisie pre PPP projekty.
- Riziko odňatia príspevku z EÚ fondov, ak projekt nenaplní jeho ciele s následnými negatívnymi konzekvenciami na verejné rozpočty.
- Nemožnosť vykonať zásadné modifikácie projektu po dobu 5 rokov od poskytnutia príspevku príslušným riadiacim orgánom, a to napriek tomu, že modifikácie môžu viesť k úsporám celkových výdavkov na projekt.
- Obmedzený okruh príjemcov pomoci z EÚ fondov.

Požiadavky na úspešnú realizovateľnosť takýchto hybridných štruktúr sú náročné. Ak však existujú vhodné podmienky a potrebný legislatívny a metodický rámec pre realizáciu PPP projektov a proces prípravy a obstarávania PPP projektu je dobre koordinovaný s procesom zabezpečovania zdrojov z európskych fondov, potom je možné tento proces napriek jeho náročnosti výrazne akcelerovať.

Ministerstvo financií SR plánuje najneskôr do konca októbra 2010 zverejniť analýzu s jednoznačnými závermi, že kombinácia fondov EÚ a PPP projektov bola reálne v praxi využitá, že táto kombinácia je v praxi možná a že projekty využívajúce takúto štruktúru sú úspešne realizované. Súčasťou analýzy sú základné informácie o možných spôsoboch kombinácie fondov EÚ a PPP projektov, ako aj informácie o realizovaných projektoch, v ktorých sa podarilo využiť zdroje z fondov EÚ.

Jana Kolesárová
Ministerstvo financií SR

Možnosti využitia PPP v zdravotníctve



Michal Tesař

Zdravie je pre každého z nás mimoriadne dôležité. Jednou zo základných podmienok zdravia sú kvalitné zdravotnícke služby, ktoré máme k dispozícii a to bez ohľadu na to, či sú zaisťované verejným alebo súkromným sektorom. PPP projekty predstavujú jeden zo spôsobov ako efektívne zaisťovať verejnú infraštruktúru a službu v zdravotníctve využitím skúseností a znalostí súkromného sektora.

Čo môžu PPP projekty obsahovať?

Zdravotníctvo je komplexný odbor, ktorý v sebe koncentruje rôzne technológie, infraštruktúru a služby. Prakticky vo všetkých svojich častiach môže uplatniť princípy PPP. Projekty teda môžu obsahovať napríklad nasledujúce:

- Budovy – nemocnice, kliniky, kancelárie/ubytovne, výskumné areály a tréningové centra.
- Autá – sanitky a mobilné diagnostické centra.
- Služby – údržba budov, upratovanie, stravovanie, správa budov a zdravotné služby.
- Technológie a vybavenie – diagnostika, rádioterapia, IT systémy, dekontaminácia, komunikačné systémy a tiež lôžka.

Druhy PPP v zdravotníctve

Konkrétne formy PPP projektov teda môžu byť výrazne rozdielne a odlišujú sa nielen regionálne, ale taktiež rôzne typy koexistujú v rámci jedného štátu a jedného zdravotného systému. Princíp PPP

môže byť uplatnený na rôzne časti celého spektra služieb v rámci nemocníc alebo polikliník. Nasledujúce schéma zjednodušeným spôsobom popisuje toto spektrum.

Obrázok č. 1



- | | | | | |
|----------------------------|-------------------------|-------------------------------------|---------------------|---|
| • Projektovanie a výstavba | • IT služby a vybavenie | • Laboratória | • Hemodialýza | • Manažment celej nemocnice alebo siete nemocníc / kliník |
| • Zdravotnícke technológie | • Údržba | • Diagnostické testy | • Rádioterapia | |
| • Financovanie investícií | • Stravovanie | • Údržba zdravotníckych technológií | • Chirurgie | |
| | • Pranie | | • Interné lekárstvo | |
| | • Upratovanie | | • Ostatní | |

Hlavnou podstatou PPP projektov je prenos rizika na súkromný sektor, ktorý sa realizuje formou zaisťovania určitých aktív a služieb súkromným partnerom daného projektu. Z tohto pohľadu ide rozdeliť hlavné typy PPP projektov v zdravotníctve nasledovne:

1) Súkromný partner zaisťuje kompletnú podpornú infraštruktúru

- Zdravotné služby zaisťuje verejný partner
- Súkromný partner podpornú infraštruktúru navrhne, postaví, financuje a prevádzkuje na základe dlhodobého kontraktu

- Zvyčajne vo Veľkej Británii, na báze tzv. PFI (Private Finance Initiative), ale taktiež v Kanade, Austrálii, Grécku

Obrázok č. 2



2) Súkromný partner zaisťuje iba prevádzku

- Verejný partner poskytuje infraštruktúru
- Súkromný partner ju prevádzkuje vrátane zdravotných služieb na základe dlhodobého nájomného kontraktu
- Zvyčajne v Brazílii, Bahrajne, Saudskej Arábii

Obrázok č. 3



3) Súkromný partner zaisťuje všetky služby vrátane infraštruktúry

- Verejný partner sa zaväzuje platiť za zdravotnícke služby poskytované obyvateľom
- Súkromný partner má vše vo vlastnej réžii (návrh, výstavba, financovanie, prevádzkovanie) vrátane zdravotných služieb
- Zvyčajne v Nemecku, Portugalsku, Švédsku

Obrázok č. 4



Voľba typu PPP projektu závisí hlavne na politike danej zeme a to v zmysle kontroly nad poskytovaním zdravotných služieb obyvateľstva. V posledných rokoch sa v rámci PPP projektov v zdravotníctve najviac presadzuje tzv. britský typ (viď. bod 1 vyššie), kde súkromný partner kompletne zaisťuje podpornú infraštruktúru, ale samotný výkon zdravotných služieb je v réžii verejného sektora. To umožňuje využiť efektivitu privátneho sektora a súčasne mať verejnú kontrolu nad službami pacientom.

Prípadová štúdia – nemocnica Darent Valley vo Veľkej Británii

Projekt nemocnice Darent Valley bol jedným z prvých realizovaných PPP projektov v oblasti zdravotníctva vo Veľkej Británii. Hlavnou myšlienkou projektu bolo nahradenie starých budov a zariadení umiestnených v troch lokalitách s celkovou kapacitou 475 lôžok jednou novou nemocnicou s kapacitou 400 lôžok.

Súkromný partner The Hospital Company (Dartford) Limited, ktorý bol vybraný verejným obstarávaním v roku 1997, zabezpečuje projektovanie, výstavbu, údržbu, prevádzku (nezdravotnícku) a financovanie po dobu 28 rokov. Verejný partner Dartford & Gravesham NHS Trust zabezpečuje zdravotnícke služby. Nemocnica je v prevádzke od roku 2000 (bola k dispozícii už 2 mesiace pred stanoveným termínom).

Ďalšie charakteristiky:

- Riziko výstavby a riziko dostupnosti je kompletne prenesené na súkromného partnera. Verejný partner nesie riziko dopytu.
- Platobný mechanizmus je postavený na platbách za dostupnosť. V zmluve je stanovená základná ročná výška poplatku s možným znížením v prípade neúplného plnenia.
- Zmluva obsahuje priebežné sledovanie a vyhodnocovanie

plnení všetkých parametrov, ako napr. údržba a správa (facility management) nastavená s primárnou hranicou plnení nad úroveň 95%, ďalej:

- v rozmedzí 75%-95% → pokuta
- v rozmedzí 70-75% → výmena poskytovateľa údržby a správy

Pokiaľ dôjde k nútenej výmene 4-krát behom 3 rokov, má verejný partner možnosť úplne ukončiť celý PPP projekt.

Priebežné výsledky projektu:

- Cena pre verejný sektor bola rovnaká do roku 2003, ďalej bola znížená vďaka úspešnému refinancovaniu.
- Veľmi nízka miera zlých služieb a súvisiacich pokút – priemerne 0,02% z poplatku ročne behom prvých 4 rokov prevádzky.
- Verejný sektor sa podieľa 30% na ziskoch z refinancovania dlhov súkromného partnera.
- Kontrakt bol predĺžený z 28 na 35 rokov.
- Ďalší stavebný program v rámci nemocnice nad rámec pôvodnej dohody – čiastočne začlenený do kontraktu.

Možné prínosy PPP v zdravotníctve

- Realizácia viacerých investičných akcií v nemocniciach – rekonštrukcia / výstavba
- Využitie expertízy súkromného sektora v oblasti výstavby a správy budov – efektívnejšie
- Motivuje k väčšej miere inovácií
- Prínosy podobné privatizácii, ale bez politických nákladov
- Núti detailne preveriť investičný zámer, jeho zmyslupnosť a realizovateľnosť

Využitelné skúsenosti

Pre úspešnú realizáciu PPP v zdravotníctve je nutné:

- Nájsť vhodný projekt.
- Mať politickú podporu.
- Uskutočniť dôkladnú prípravu.
- Mať dostatočnú konkurenciu súkromných investorov.
- Mať schopný projektový tím na strane verejného i súkromného partnera.

Podstata výhodnosti PPP je založená na týchto faktoroch:

- **Optimálny prenos rizík** – nech každá zo strán nesie to riziko, ktoré dokáže lepšie riadiť, t.j. veľkú časť rizík je možné preniesť na súkromného partnera, ale niektoré riziká je vhodné ponechať na strane verejného partnera.
- **Priestor pre inovácie** pri výstavbe a prevádzkovaní infraštruktúry - nezadávať konkrétne požadované technické riešenie, ale len požadované výstupy, súkromný partner využije svoje znalosti k nájdeniu efektívneho postupu.
- **Preferencia novostavieb** nad rekonštrukciou – prevzatie garancií za staré budovy je rizikovejšie, investor to premietne do zvýšenej ceny.

Michal Tesař

NEWTON Business Development, a.s.



© peterblaho

PPP slovník

Inštitucionalizovaný PPP projekt („Institutionalized PPP“): PPP projekt inštitučnej povahy, ktorý predstavuje spoluprácu verejného a súkromného sektora vytvorením spoločného podniku.

ZDROJ: *Green Paper on Public-Private Partnerships and Community Law on Public Contracts and Concessions, COM(2004) 327*

Zmluvný PPP projekt („Contractual PPP“): PPP projekt výslovne zmluvnej povahy, ktorý predstavuje spoluprácu verejného a súkromného sektora na základe zmluvného vzťahu.

ZDROJ: *Green Paper on Public-Private Partnerships and Community Law on Public Contracts and Concessions, COM(2004) 327*

Hodnotenie rizika („Risk Assessment“): Hodnotenie potenciálneho rizika a hodnotenie možnosti výskytu rizika. Zamerané by malo byť na určenie, kto je najvhodnejším na manažovanie rizík alebo či by sa riziko malo deliť medzi obstarávateľa a poskytovateľa služieb.

ZDROJ: *Guidelines for successful public-private partnerships, March 2003*

Riadenie rizika („Risk Management“): Riadenie rizika, ktoré obstarávateľovi ostane alebo ktoré mu pripadne z toho dôvodu, že poskytovateľ služieb mu dodal služby, ktoré nezodpovedajú štandardu.

ZDROJ: *A Guide to Promoting Good Governance in Public Private Partnerships; United Nations Economic Commission for Europe, June 2007*

Cash flow: Hotovostný príjem mínus platby v hotovosti alebo platby z rôznych fondov za určité obdobie. Analýza príjmu a platieb obchodnej spoločnosti v porovnaní s jej ziskom.

ZDROJ: *Blackův právnický slovník (6. vydanie), Henry Campbell Black, M.A., VICTORIA PUBLISHING, 1990*

„Hnedá lúka“ („Brownfield“): V definícii brownfields sú rozdiely najmä medzi americkým a európskym poňatím tohto pojmu. Európske vnímanie vidí brownfield ako opustené nedostatočne využívané alebo prázdne územie, ktoré môže, ale nemusí mať ekologickú záťaž a ktoré sa prestalo využívať a trh nebol schopný (bez nejakého druhu intervencie) dať impulz na jeho opätovné využívanie.

ZDROJ: *Brownfields príručka, LEONARDO DA VINCI PILOT PROJECT CZ /04/B/F/PP-168014*

http://fast10.vsb.cz/lepob/index4/handbook_sk_screen.pdf

Verejné zákazky („Public Concessions“): Sú zmluvy s peňažným plnením, uzavreté písomne medzi jedným alebo viacerými hospodárskymi

subjektmi a jedným alebo viacerými verejnými obstarávateľmi, ktorých predmetom je vykonanie prác, dodávka výrobkov alebo poskytnutie služieb.

ZDROJ: *Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/18/ES o koordinácii postupov zadávania verejných zákaziek na práce, verejných zákaziek na dodávku tovaru a verejných zákaziek na služby*

Rámcová dohoda („Framework Agreement“): Rámcová dohoda je písomná dohoda medzi jedným alebo viacerými verejnými obstarávateľmi alebo jedným alebo viacerými obstarávateľmi na jednej strane a jedným alebo viacerými uchádzačmi na strane druhej. Rámcová dohoda určuje podmienky zadávania zákaziek počas jej platnosti, najmä čo sa týka ceny a predpokladaného množstva predmetu zákazky.

ZDROJ: *Zákon č. 25/2006 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov*

Kalendár PPP podujatí

PPP ako jeden z možných rozvojových nástrojov Slovenska

Miesto konania: Bratislava
Dátum: 27. 9. 2010
Druh akcie: seminár
Pre členov Asociácie PPP vstup voľný.

PPP/PFI in Social Housing

Miesto konania: Londýn, UK
Dátum: 27. – 28. 9. 2010
Druh akcie: konferencia
Link: www.smi-online.co.uk/2010pfihousing5.asp

Public-Private Partnerships: PPP in Health Care

Miesto konania: Maastricht
Dátum: 4. – 5. 10. 2010
Druh akcie: seminár

Link: <http://seminars.eipa.eu/en/activities09/show/&tid=3491>

4th Annual PPP in CEE and SEE Conference

Miesto konania: Viedeň
Dátum: 21. – 22. 10. 2010
Druh akcie: seminár
Link: <http://www.jacobfleming.com/jacob-fleming-group/conferences/ppp/6-ppp-in-cee>
Zľava pre členov Asociácie 15%.

7th Annual IJ Transport Finance & Investment Forum 2010

Miesto konania: Turnberry Resort, Scotland
Dátum: 8. – 9. 11. 2010
Druh akcie: seminár

Link: http://www.ij-transportforum.com/?WT.mc_id=IJ_PPP
Zľava pre členov Asociácie 10%.

Slovak PPP Forum

Miesto konania: Bratislava
Dátum: 10. 11. 2010
Druh akcie: konferencia
Link: www.bids.cz/cz/konference-ppp-pfi
Zľavnený poplatok pre členov Asociácie vo výške 270€.

Hospodárenie s cestami a PPP projekty

Miesto konania: Bratislava
Dátum: 18. – 19. 11. 2010
Druh akcie: konferencia
Link: www.kongres-studio.sk/stiahnut/

PPP Newsletter vydáva Asociácia pre podporu projektov spolupráce verejného a súkromného sektora („Asociácia PPP“)
Kominárska 2,4, 831 04 Bratislava

Kontakt: Michal Považan, výkonný riaditeľ, e-mail: office@asociaciappp.sk
tel.: +421 (0)2 502 344 41, web: www.asociaciappp.sk

Grafická úprava: Peter Blaho – Tlač: Devin printing house, s.r.o.

PPP Newsletter vychádza kvartálne a je k dispozícii na webstránke www.asociaciappp.sk.

PPP Newsletter je evidovaný na Ministerstve kultúry SR pod číslom EV 2801/08.

ISSN 1337-8856