

OBSAH

Slovo na úvod

str. 1

PPP: Cesta pre efektívne investície v samospráve

str. 1

PPP in the 2010 edition of the Manual on Government Deficit and Debt

str. 3

Co se děje v Česku?

str. 4

(NE)Koncesná forma PPP a cesty II. a III. triedy

str. 5

Program pokračovania prípravy a výstavby diaľnic a rýchlостných ciest na roky 2011 – 2014

str. 7

PPP slovník

str. 8

Kalendár PPP podujatí

str. 8

Slovo na úvod

Vážení čitatelia, rozvoj PPP projektov na Slovensku úzko súvisí s budovaním dopravnej infraštruktúry. Proces využívania PPP projektov pri budovaní cestnej siete na Slovensku bol naštartovaný ostatnou vládou Mikuláša Dzurindu. Po krátkej prestávke na tento model nadviazala vláda Róberta Fica. Na konci jeho vlády sa PPP projekty stali predmetom politického boja a následne po voľbách boli dva projekty zrušené. Zdalo sa, že na dlhší čas vláda SR nebude PPP projekty využívať.

Vláda Ivety Radičovej má vo svojom programovom vyhlásení úlohu prehodnotiť PPP projekty. Okrem toho je tiež prioritou tejto vlády aj výstavba a rozvoj dopravnej infraštruktúry v situácii nedostatočnej projektovej prípravy a nedostačujúcich verejných zdrojov. Predstavy o využívaní PPP modelu v nasledujúcom období načrtnulo Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR v koncepcii rozvoja Letiska M. R. Štefánika a programe výstavby nadradenej dopravnej infraštruktúry do roku 2014. Obidva vládou schválené materiály počítajú s použitím PPP projektov.

Projekt koncesie na letisko, teda klasického PPP projektu, je už vo fáze hľadania



Michal Považan

poradcu pre výber koncesionára. Zmluva s koncesionárom má byť podľa uznesenia vlády uzavretá do konca júna 2012. Išlo o ambiciózny termín a už dnes je možné konštatovať, že s najväčšou pravdepodobnosťou nebude splnený.

V prípade cestnej infraštruktúry budú v roku 2011 odovzdané prvé PPP úseky na rýchlостnej ceste R1 a teda odborná i laická verejnosť bude môcť začať porovnávať kvalitu výstavby a hlavne údržby medzi

cestnými úsekmi spravovanými Národnou diaľničnou spoločnosťou a tými spravovanými súkromným koncesionárom.

Okrem toho rok 2011 priniesol aj schválenie koncepcie rozvoja diaľnic a rýchlостných ciest, súčasťou ktorej je plánovaná výstavba obchvatu Bratislavy D4 a pravdepodobne aj rýchlостnej cesty R7 cez PPP, pričom by k výberu koncesionára malo dôjsť do roku 2014.

Ešte pred pár mesiacmi sa zdalo, že PPP je na Slovensku na niekoľko rokov v kóme. Dnešok budí mierny optimizmus.

Michal Považan,
výkonný riaditeľ Asociácie PPP

PPP: Cesta pre efektívne investície v samospráve

Na Slovensku sa veľa hovorí o možnosti využitia PPP v samospráve, ale reálnych realizovaných prípadov nie je veľa. Medzi samosprávy, ktoré sa rozhodli vydať po relatívne málo preskúmanej ceste PPP patrí aj Miestna časť Bratislavy Lamač. O podrobnostiach viac hovorí dlhoročný poslanec miestneho zastupiteľstva a predseda komisie financií, podnikateľských aktivít a dopravy Radoslav Olekšák.



Radoslav Olekšák

Išlo o dva projekty: tepelné hospodárstvo a výstavbu a prevádzku zimného štadióna v Lamači. Obidva projekty považovala miestna časť za potrebné, ba priam akútne pre ďalší život a rozvoj miestnej časti.

To znamená, že miestna časť si nechala vypracovať štúdie realizovateľnosti oboch projektov, na základe ktorých vyhodnotila, že model PPP je ten optimálny?

Aké projekty v spolupráci so súkromným sektorom Miestna časť Lamač realizovala?

Nie, miestna časť sa iba snažila nájsť najlepšie riešenie v spolupráci s miestnymi firmami. Iniciatíva na konkrétne riešenie

vždy prišla zo strany súkromného sektora, ktorý aj vytvoril na základe diskusií s miestnou časťou neskôr aplikovaný model.

Čo Vás presvedčilo, aby ste Vy osobne i miestna časť podporili model PPP?

Jednoznačne výhodnosť pre Lamač a jeho obyvateľov. Obidva projekty sú win-win situáciou po ekonomickej stránke ako aj po stránke rozvíjania miestneho lokálne zodpovedného súkromno-verejného partnerstva, ktoré sa nemusí nutne týkať iba biznisu.

Podme ku konkrétnym projektom. Mohli by ste nám opísať projekt zimného štadióna a win-win situáciu, o ktorej ste hovorili?

Keď sa pozriete na Bratislavu tak si veľmi rýchlo uvedomíte, že obyvatelia tu majú veľmi obmedzené možnosti športového a rekreačného vyžitia. Rovnako deti majú nedostatočne vytvorené podmienky pre rozvoj svojich športových talentov tak v popoludňajších ako aj večerných hodinách. Lamač má vo svojej pôsobnosti viaceré školské zariadenia a na jeho území pôsobí aj súkromná škola. Iniciatíva prišla práve z tejto súkromnej školy, resp. od konateľov spoločnosti Pro VIP, s.r.o. pánov Pišteka a Slobodu. Predmetom zámeru bolo poskytnutie pozemku na výstavbu zimného štadióna zmienenou spoločnosťou a na druhej



strane poskytnutie časti prevádzkových hodín cez týždeň ako aj cez víkend pre Lamačanov respektíve deti a mládež. Štadión nebude využívať iba súkromná škola, ale aj školské zariadenia v pôsobnosti miestnej časti. Veľkou výhodou je, že miestna časť nepríde o pozemok, ale ho iba prenajíma na obdobie 60 rokov za 1€ ročne plus nefinančné plnenia k prospechu Lamačanov. Tým sa naplnila pre nás základná podmienka a to nepredávať majetok mestskej časti.

Keď sa pozrieme na druhý projekt, o čo išlo?

Každé mesto alebo miestna časť čelí problémom s tepelným hospodárstvom. Miestna časť Lamač začiatkom deväťdesiatych rokov založila spoločnosť na prevádzku tepelného hospodárstva na svojom území pričom v nej mala 25% podiel. Občania teda platili tejto prevádzkovej spoločnosti, ktorá okrem zisku vytvárala aj fond na rekonštrukciu tepelného hospodárstva. V roku 2004 po rokoch prevádzky tohto modelu bolo vo фонде cca. 16 miliónov Sk. Problém bol, že technický stav tepelného hospodárstva sa stával po mnohoročnom neinvestovaní kritickým. Hrozilo, že ak nedôjde k masívnym investíciám, tak ďalšia vykurovacia sezóna by mohla byť poslednou. Navyše objem prostriedkov vo фонде nestačil na tieto investície.

V takejto situácii sa rozhodla miestna časť vypísať verejné výberové konanie na nového prevádzkovateľa tepelného hospodárstva,

ktorý zabezpečí aj jeho rekonštrukciu. Víťazom sa stala spoločnosť BES, s.r.o.

Túto zmluvu považujeme za veľký úspech samosprávy. Na jej základe sa spoločnosť zaviazala pokryť všetky náklady na rekonštrukciu z vlastných zdrojov a teda miestnej časti ostal fond 16 mil. Sk na iné účely. Podľa zmluvy Lamač prenajíma 5 kotolní a tepelné rozvody tejto spoločnosti na 30 rokov za 500 000 Sk ročne počas prvých dvoch rokov prevádzky a počas nasledujúcich 28 rokov vo výške 1 mil. Sk. Pričom v zmluve bol aj stanovený osobitný vzorec na výpočet ceny tepla a teda Lamač a jeho obyvatelia majú dvojnásobne regulované a garantované ceny tepla.

Akým spôsobom dosiahla spoločnosť ziskovosť tohto na prvý pohľad pre ňu v strednodobom horizonte nevýhodnom modeli?

Zvýšením efektívnosti a hospodárnosti. Napríklad z piatich kotolní využívajú pre pôvodné účely iba tri. Časť štvrtej využívajú pre iné účely a zvyšok budov vrátili miestnej časti. Treba si uvedomiť, že PPP je zmluvný vzťah na dlhé obdobie a pre solídnych investorov, ktorí nepotrebujú maximalizovať svoje zisky okamžite. V horizonte trvania kontraktu je pre spoločnosť BES, s.r.o. zmluva určite rovnako výhodná ako pre Lamač.

Hovoríte, že miestna časť „získala“ aj 16 mil. Sk z fondu tepelného hospodárstva. Ako ich využila?

Investovali sme ich do zateplovania a energetickej optimalizácie verejných budov v Lamači. Aj týmto sme výrazne znížili





finančné náklady miestnej časti a uvoľnili finančné prostriedky pre iné projekty.

Čo považujete na najväčšie benefity týchto projektov?

Určite ušetrenie finančných prostriedkov, poskytovanie efektívnych verejných služieb, ktoré však nezaťažujú mestskú časť a podpora miestneho podnikateľského prostredia. Obe investory sa na dlhé obdobie usadili v našej miestnej časti a zapájajú sa do spoločenského života podporou rôznych aktivít. Miestna časť v nich získala nových zodpovedných partnerov, ktorým záleží na prostredí, kde podnikajú.

Pripravujete aj ďalšie projekty postavené na tomto modeli?

Sú už rozpracované niektoré námety, ale je predčasné o nich teraz hovoriť. Osobne sa domnieva, že PPP je efektívny nástroj na poskytovanie lepších verejných služieb a šetrenie verejných zdrojov, tak finančných ako aj ľudských.

PPP in the 2010 edition of the Manual on Government Deficit and Debt

Background

The Treaty of Maastricht of 1992 regulates the framework for the single European currency, the Euro. Two of the so called convergence criteria, established by the Maastricht Treaty, specify on the one hand a limit on the annual government spending and on the other to the total government debt.

Eurostat, the statistical office of the European Union, in accordance with its main task „to provide the European Union with statistics at European level that enable comparisons between countries and regions“, issued in autumn 2010 a Manual on Government Deficit and Debt (the „Manual“). The Manual is meant to assist in the implementation of the European System of Account (ESA95). ESA95 has been developed within the European Union to provide for a unified reference framework for data in order to allow for comparable statistics.

The Manual is of particular relevance in the sector of Public Private Partnerships, as it contains a dedicated chapter on the statistical treatment of PPP. As one driver in order to implement a project in the form of a Public Private Partnership may be the impact on the governmental budget, the classification of a PPP project is of significant importance and must be taken into consideration. As the Manual sets out, the key statistical issue is the classification of the assets involved in the PPP contract – either as government assets (thereby immediately influencing government deficit and debt) or as the partner's assets (spreading the impact on government deficit over the duration of the contract). This differentiation is compared to operating leases and finance leases.

It is notable that Eurostat clearly distinguishes between concessions and PPP. The differentiating element is that with a concession, the private partner receives its revenue mainly from the user of the service or asset (e.g. real toll) whereas in a PPP, the revenue of the private party is paid by the government (e.g. shadow toll).

General

By its decision of 11 February 2004 (the „Decision“) Eurostat issued guidance on whether a PPP project needs to be accounted



Dr. Wolfgang Freund

for „on balance“ of the Government, i.e. whether the expenditure will be recorded as government debt. Eurostat took a risk based approach. It specified that the assets would be treated „off balance“, if both of the following conditions are met:

1. the private partner bears the construction risk, and
2. the private partner bears at least one of either availability or demand risk.

The Manual does not change this approach and continues to consider these three categories of risk as relevant. It continues to define the risk categories in line with the Decision:

“Construction risk” covers events related to the state of the involved asset(s) at the commencement of services. In practice it is related to events such

as late delivery, non-respect of specified standards, significant additional costs, legal and environmental issues, technical deficiency, and external negative effects (including environmental risk) triggering compensation payments to third parties.

“Availability risk” covers cases where, during the operation of the asset, the responsibility of the partner is called upon, because of insufficient management (“bad performance”), resulting in a volume of services lower than what was contractually agreed, or in services not meeting the quality standards specified in the contract.

“Demand risk” covers the variability of demand (higher or lower than expected when the contract was signed) irrespective of the performance of the private partner. In other words, a shift of demand cannot be directly linked to an inadequate quality of the services provided by the partner. Instead, it should result from other factors, such as the business cycle, new market trends, a change in final users' preferences or technological obsolescence. This is part of a usual “economic risk” borne by private entities in a market economy.

The demand risk and the availability risk can be combined. For all the risks, it is clearly recognised that events beyond the control of the private party should not be considered in the assessment.

The Manual acknowledges that the practice shows that none of these risks will in any particular project be fully transferred.

Therefore, the assessment should be whether the majority of the risk has been transferred.

Emphasis on Termination

The Manual also reflects the previous position that the allocation of the asset at the end of the relevant contract might give an indication to the position of the partners on the transfer of risks. The Manual thereby places an emphasis on the termination clauses, i.e. the premature ending of the PPP contract. It is acknowledged that on the basis of the specific purpose of the asset, the government will often be bound - and be interested - to acquire the asset. In this context, it is stipulated that if upon a default of the private party, a payment by the government which is calculated on the basis of capital costs or operation rather than the market value of the asset at that time, is payable, the government is deemed to have assumed the construction risk. The Manual also strives that renegotiations clauses must be assessed in the particular case as to whether they alter the distribution of risks between government and the partner.

Government financing and guarantees

It seems that as a particular consequence of the most recent crisis, the Manual also extends its view on the financing of the project, and/or guarantees provided, by the government.

It is thereby explicitly referenced that if the majority of the capital costs are financed or guaranteed during construction, the government would take the risk. The project would also fall on



the government's balance sheet, if the government guarantees a particular return to the private partner.

Summary

The Manual takes further the implementation of PPP in national accounting within the European Union. On the basis of the latest developments, particularly in the crisis, the Manual attempts to draw a finer line on some elements in the risk assessment.

Dr. Wolfgang Freund

DLA PIPER Weiss-Tessbach Rechtsanwälte GmbH, o.z.

Co se děje v Česku?

Uplynul již nějaký čas od doby, kdy jsem se se čtenáři Newslettera PPP podělil a poslední novinky z Česka. Rád bych se hned na úvod článku rozepsal o tom, jak jsme u nás pokročili ve velkých PPP projektech a nejráději bych byl, kdybych se takto rozepisoval o začátku realizace nebo alespoň přípravy PPP projektů na dálnicích. Leč život není pouze o splněných přáních, a tak bych takový úvod mohl psát pouze v případě, že bych se chtěl věnovat pouze municipálním projektům. Na úrovni centrální se bohužel žádný boom PPP nekonal a ani nekoná. Co se to tedy vlastně „nedělo“ na centrální úrovni?

O PPP projektech se často mluví jako o mandatorních výdajích, ale skutečné mandatorní výdaje osobně mnohem více vidím v neefektivním vynakládání prostředků na provoz, údržbu a opravy zastaralé infrastruktury. Ministerstvo Spravedlnosti ve svém rozpočtu nemá pokryto ani uklízení všech svých budov do konce roku, proto, a nemůžeme se zodpovědným úředníkům divit, ruší veškeré investice, kde je to jen trochu možné. Výstavba moderní věznice v Rapoticích u Brna tak již byla definitivně zrušena. Kriminální živly na to bohužel snížením kriminality nezareagovaly. Výstavba nového justičního areálu v Ústí nad Labem sice ještě poblikává na konci tunelu vzhledem ke své urgentní potřebnosti, ale současně například potřebují přepracovat finanční modely, která byly připravovány ještě v době před finanční krizí. Jinými slovy jeden z projektů má šanci na papíře, ale prakticky můžeme říci, že oba dva projekty jsou v současné době zrušeny a potřeby resortu se budou do zlepšení rozpočtové situace spíše nenaplňovat.

Projekt výstavby ubytovacích a dalších kapacit v Ústřední vojenské nemocnici pod taktovkou Ministerstva obrany se stal cínovým vojáčkem na bitevním poli znesvářených politiků. Stra-



Vladimír Sloup

ny vládní koalice bojují více sami mezi sebou než s opozicí, a proto každá událost, která může být nepochopena a tudíž jí lze (ne)vhodně medializovat je hbitě využita jako páka na koalici „partnery“. PPP je samozřejmě pro většinu politiků nepochopitelné (chtít po nich, aby viděli za horizont svého volebního období je čirá utopie) a tak nadále vítězí krátkodobá řešení dlouhodobých problémů. Jistě, vedly se například i diskuze o potřebnosti projektu přesně v podobě v jaké byl a ty je nutno brát jako pozitivní. Pořád platí, že jedním z největších problémů pro veřejný sektor je přesně nadefinovat co vlastně chce. A právě na takovýchto případech je možné se poučit jak specifikovat svá přání, jak o nich dále jednat, jak je konkretizovat v rámci soutěžního nebo koncesního dialogu mezi zadavatelem a uchazeči atd.

Za zmínku stojí ještě projekt zvaný „Kulový blesk“ na Ministerstvu průmyslu a obchodu, který měl řešit sestěhováním různých úřadů spadajících pod ministerstvo a ministerstvo samo do jediného komplexu. Tento projekt zatím rovněž „žije“. Ministerstvo zvažuje jeho různé varianty a na podzim bude předkládat vládě možnosti pokračování či ukončení projektu.

Na závěr povídání o projektech na centrální úrovni jsem si nechal Ministerstvo dopravy. To si myslelo, že greenfieldové projekty nejsou pro PPP to pravé a koncentrovalo svou pozornost na brownfieldové projekty. Konkrétně to bylo na dálnici D1 mezi Prahou a Brnem, ale v širším kontextu na provoz a údržbu celé již existující či vznikající dálniční sítě České republiky. Tím byl v podstatě pohřben jeden z pilotních PPP projektů, dálnice D3 ve směru Praha, České Budějovice, státní hranice. Nutno přiznat, že Ministerstvo dopravy vyvinulo velké úsilí o posunutí PPP projektů v dopravní infrastruktuře. Bohužel se příliš koncentrovalo na jeden obří brownfieldový projekt a přišlo tak o možnost zře-

alizovat některý z menších projektů, který se k realizaci nabízel, ať již výstavba a provoz dálnice D3, či rekonstrukce a provoz dálnice D1. Nicméně jeho úsilí vyústilo v zákonodárné iniciativy usnadňující zejména přípravu liniových staveb, což je pozitivní zpráva pro všechny budoucí projekty a pro PPP projekty zvláště.

Pokud se zadíváme, a to ani ne příliš hlouběji, ale vcelku letemo, na problémy či důvody, které směřovali projekty k neúspěchu, tak nalézame běžně známé věci o neefektivnosti fungování státu. Vágní definície toho čo a proč chci. Nezhľadňovaní celoživotných nákladů investice, ale zaměření se pouze na pořizovací cenu infrastruktury – k čemuž ostatně stávající zákon o veřejných zakázkách zadavatele přímo směřuje. „Polepování“ peněz ve státním rozpočtu i v rozpočtech jednotlivých kapitol nálepkami „Investiční“ a „Provozní“ a nakládání s nimi jako se samostatnými kapitolami, bez ohledu na to, že se jedná o spojitě nádoby, mezi kterými vždy nějaká korelace existuje. Nezájem politiků o dlouhodobou

udržitelnost – pro PR je prostě lepší přestřihnout pásku zbytečné, investičně i provozně nákladné a nekvalitní infrastruktury, než něco pořádně připravit pro další období. A v neposlední řadě přílišná transparentnost PPP projektů, které nedávají politikům možnost ovlivňovat průběh zakázky a tok finančních prostředků v rámci zakázky realizovaných.

A protože jsem se příliš rozepsal, tak o municipálních projektech si povíme zas někdy příště. Nakousnu snad pouze tolik, že oproti centrální úrovni se na úrovni lokální daří projektům mnohem lépe a u mnohých již nehovoříme pouze o přípravné fázi, ale o fázi zkušeností s realizací investice, provozem, uspokojováním poptávané veřejné služby.

Vladimír Sloup

výkonný riaditeľ českej Asociace PPP

(NE)Koncesná forma PPP a cesty II. a III. triedy

Koncesná forma PPP

Zákon 25/2006 Z.z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov ako jediný právny predpis v Slovenskej republike definuje pojem koncesia. Zákon v § 15 rozdeľuje a definuje koncesiu na stavebné práce a koncesiu na služby.

Definícia koncesie na stavebné práce podľa zákona 25/2006 Z.z. v znení neskorších predpisov: „Koncesia na stavebné práce je zákazka rovnakého charakteru ako zákazka na uskutočňovanie stavebných prác s tým rozdielom, že proti plneniu za stavebné práce, ktoré sa majú uskutočniť je buď len právo na využívanie stavby na dohodnutý čas alebo toto právo spojené s peňažným plnením. V koncesnej zmluve verejný obstarávateľ a koncesionár dohodnú rozsah práva na využívanie stavby, ktorého súčasťou môže byť aj poberanie úžitkov z nej, ako aj výšku a podmienky prípadného peňažného plnenia.“

Pojem PPP nie je v slovenskom právnom poriadku definovaný. Jediná definícia PPP, o ktorú sa možno oprieť nájdeme v dokumente „Politika pre realizáciu projektov verejno-súkromných partnerstiev (PPP)“, ktorý schválila vláda SR počas svojho rokovania dňa 23.11.2005. Uvedený dokument, odvolávajúci sa na Európsku komisiu, ktorá pripravila návrh definície v Zelenej knihe o PPP, popisuje (definuje v súlade so Smernica Európskeho parlamentu 2004/18/ES z 31. marca 2004) aj pojem koncesia s vysvetlením, ktorý sa s úpravami premietol už do spomenutého zákona 25/2006 Z.z.. Zároveň tiež upresňuje, ktorými dlhodobými zmluvami verejnej správy so súkromným partnerom sa nezaobera a nepovažuje ich za PPP.

Návrh definície PPP podľa Zelenej knihy o PPP: „PPP je forma spolupráce medzi verejným a súkromným sektorom s cieľom financovania výstavby, rekonštrukcie, prevádzky a údržby infraštruktúry a poskytovania služieb pomocou tejto infraštruktúry.“

Pojem koncesia v dokumente „Politika pre realizáciu projektov PPP“ s vysvetlením: „Koncesia je zákazka rovnakého typu ako zákazka na uskutočnenie stavebných prác s tým, že peňažné plnenie za stavebné práce, ktoré sa majú uskutočniť, je kompenzované právom užívať stavbu na dohodnutý čas. Toto právo môže byť spojené s peňažným plnením. Táto definícia pokrýva aj PPP, pričom PPP je špeciálny druh koncesie. Predmetom PPP je totiž spolu s uskutočnením stavebných prác aj zabezpečovanie prevádzky. Preto sa každý PPP musí riadiť koncesným obstarávaním a musí mu byť pridelená koncesia. Tento fakt bude využitý pri regulácii PPP.“



Marek Reisinger

Stav:

1. Právna definícia PPP **neexistuje** a opiera sa o všeobecný návrh Európskej komisie.
2. Právna definícia koncesie **existuje** v zákone 25/2006 Z.z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov.
3. Podľa schváleného materiálu vládou **PPP = koncesia**.

V roku 2009 Ministerstvo financií SR zverejnilo dokument „ANALÝZA PRÁVNÝCH PREDPISOV VO VZŤAHU K REALIZOVATEĽNOSTI PROJEKTOV VEREJNO-SÚKROMNÉHO PARTNERSTVA (PPP) V SLOVENSKEJ REPUBLIKE A NÁVRH LEGISLATÍVNYCH OPATRENÍ V OBLASTI PPP“. Dokument navrhuje dve možnosti riešenia systematickej právnej úpravy:

1. vytvorenie všeobecného právneho predpisu o PPP projektoch a upravenie iných právnych predpisov,
2. právnou úpravu rozptýlenú vo viacerých právnych predpisoch.

Prvú možnosť úpravy tento dokument hodnotí ako nie príliš vhodnú pre realizovateľnosť PPP projektov, z dôvodu interpretačných problémov medzi osobitným zákonom a inými zákonmi ako aj kvôli tendencii naplnenia osobitného zákona reguláciou. Ministerstvo si osvojilo druhú možnosť, ktorá bola aplikovaná do právneho prostredia.

Cesty II. a III. triedy

Majetkovými správcami ciest II. a III. tried sú obce a vyššie územné celky (VÚC). Slovenská správa ciest (SSC) prostredníctvom odboru cestnej databanky eviduje údaje o cestnej sieti v Slovenskej republike. Dokument „Prehľad údajov o sieti cestných komunikácií SR“, ktorý zverejnila SSC dáva presný prehľad (stav k 1.1.2010) o dĺžke ciest II. a III. triedy a miestnych komunikáciách na území SR.

Typ komunikácie	Dĺžka v km	Percentuálny podiel	Majetkový správca
Diaľnice v prevádzke	391	0,9 %	NDS, a.s.
Diaľničné privádzacie	9	0,0 %	NDS, a.s.
Rýchlostné cesty	180	0,4 %	NDS, a.s.
Cesty I. triedy	3 317	7,6 %	SSC
Cesty II. triedy	3 644	8,3 %	VÚC
Cesty III. triedy	10 406	23,7 %	VÚC
Miestne komunikácie	25 942	59,1 %	obce
Spolu	43 888		

Zdroj: SSC



Mestá a VÚC majetkovo spravujú 91,1 % celej cestnej siete, čo je v absolútnom vyjadrení 39 992 km. Cestnú sieť spravujú VÚC a mestá prostredníctvom organizácií za týmto účelom založenými (napr. správou ciest, technickými službami a pod.), ktoré majú rôzne formy zriadenia od akciových spoločností, cez príspevkové, rozpočtové a spoločné podniky.

Niektoré, prevažne väčšie mestá, majú založené samostatné podniky na letnú údržbu a samostatné podniky na zimnú údržbu, často i s pridruženými činnosťami, prípadne si tieto činnosti objednávajú podľa aktuálnej potreby od súkromného sektora. Situácia je teda rozdielna a je na uvážení každého kraja či mesta, akú formu si zvolí. Takáto rôznorodosť vzťahov v správe cestnej siete však neumožňuje definovať jednotný model projektu, či už je to PPP alebo akýkoľvek iný. Stav ciest a priority ich opráv ako aj iné faktory (politické, občianske a stav inžinierskych sietí) výrazne tento stav komplikujú a vytvárajú predpoklad pre špecifické požiadavky projektu.

(Ne)Koncesná forma PPP a cesty II. a III. triedy

Správcom cestnej siete v prvom rade zaujíma možnosť opravy a rekonštrukcie existujúcich ciest. Výstavba nových ciest je často spojená s výstavbou priemyselných parkov a nových obytných zón, ktoré majú svojich investorov. V prípade výstavby iných nových úsekov ciest ide zvyčajne o krátke úseky účelových komunikácií, ktoré nie sú investične náročné.

Koncesná forma PPP projektu si vyžaduje rozsiahlu prípravu a odbornosť na strane verejnej správy. Stanovenie modelu a definovanie priorít je v prvom rade politickým rébusom. Ak sa ho podarí vyriešiť nasleduje odborná príprava podkladov potrebných na jasné definovanie podmienok v projekte a v koncesnej zmluve. Stanovenie podmienok a rozsahu musí odrážať reálne možnosti trhu v oblasti stavebníctva a financií.

Podľa zákona 583/2004 Z.z. o rozpočtových pravidlách územnej samosprávy a o zmene a doplnení niektorých zákonov sú obec, vyšší územný celok a nimi zriadené a založené právnické osoby povinné oznámiť ministerstvu financií začatie zadávania koncesie na stavebné práce. Táto povinnosť sa pod-

mieňuje počtom obyvateľov a hodnotou plnenia, ktoré sú definované v § 17a ods.4. Ministerstvo financií posúdi predložený návrh zmluvy a vydáva k nemu stanovisko, z hľadiska dôsledkov realizácie tejto zmluvy na vykazovanie dlhu verejnej správy v jednotnej metodike platnej pre Európsku úniu, najneskôr do 60 dní odo dňa doručenia návrhu zmluvy. Ak na základe stanoviska ministerstva financií má realizácia zmluvy dôsledky na vykazovanie dlhu verejnej správy, obec, vyšší územný celok a nimi zriadené a založené právnické osoby môžu uzatvoriť túto zmluvu, len ak súčet hodnoty plnenia z tejto zmluvy za stavebné práce, ktoré sa majú uskutočniť, neprekročí limit uvedený v § 17 ods. 6 písm. a) (celková suma dlhu obce alebo vyššieho územného celku neprekročí 60% skutočných bežných príjmov predchádzajúceho rozpočtového roka) a súčet sumy ročného peňažného plnenia a sumy ročných splátok návratných zdrojov financovania, vrátane úhrady výnosov neprekročí limit uvedený v § 17 ods. 6 písm. b)



(suma ročných splátok návratných zdrojov financovania vrátane úhrady výnosov neprekročí 25% skutočných bežných príjmov predchádzajúceho rozpočtového roka). Ostatné subjekty verejnej správy a nimi zriadené rozpočtové organizácie a príspevkové organizácie podľa zákona 523/2004 Z.z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov sú oprávnené uzatvoriť koncesnú zmluvu na stavebné práce, ak hodnota plnenia z tejto zmluvy za stavebné práce, ktoré sa majú uskutočniť, prevyšuje sumu 100 000 000 Sk, iba s predchádzajúcim súhlasom vlády. Povinnou súčasťou materiálu na rokovanie vlády je stanovisko ministerstva financií k návrhu tejto zmluvy z hľadiska dôsledkov jej realizácie na vykazovanie dlhu verejnej správy v jednotnej metodike platnej pre Európsku úniu. Vyvrcholením celého procesu je verejné obstarávanie, ktoré je samostatnou kapitolou. Úspešne pripravený koncesný PPP projekt je teda súčtom veľkého množstva neznámych, ktoré je možné prekonať iba dôkladnou prípravou a odbornosťou.





Komplikovanosť prípravy a realizácie celého koncesného PPP projektu dáva priestor pre iné jednoduchšie formy opravy cestnej siete. Opravy je prevažne nutné realizovať okamžite s cieľom odstrániť nevyhovujúci, prípadne havarijný stav ciest. Nekoncesná forma PPP projektov umožňuje pružne reagovať na takýto stav. Spoločnosť EUROVIA SK, a.s. má niekoľkoročné skúsenosti s realizáciou takýchto projektov na úrovni miestnej a regionálnej samosprávy, navyše, spoločnosť ako člen stavebnej skupiny VINCI, sa podieľa i na výstavbe prvého koncesného PPP projektu R1 Nitra – Tekovské Nemce a severný obchvat Banskej Bystrice. Bohaté skúsenosti z tejto oblasti vieme účelne a efektívne aplikovať na akýkoľvek rozsah PPP projektu.

*Marek Reisinger
EUROVIA SK, a.s.*

Program pokračovania prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2011 – 2014

Program bol zverejnený a schválený vládou koncom prvého polroka 2011. Počas predchádzajúceho obdobia neistoty neoficiálne presakovali z Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR (MDVRR SR) rôzne varianty financovania výstavby nadradenej dopravnej infraštruktúry. Súčasťou finálneho dokumentu je aj použitie PPP modelu.

Program výstavby nepriniesol v princípe nič nové v prioritách výstavby. Mapa Slovenska je daná, mnohé úseky diaľnic a rýchlostných ciest postavené alebo rozostavané a preto nie je možné zásadne meniť dopravnú sieť Slovenska.

Model PPP je navrhnutý na obchvat Bratislavy – diaľnicu D4 a pravdepodobne aj na rýchlostnú cestu R7 pripájajúcu sa na D4 a smerujúcu do Dunajskej Stredy.

V prípade projektu D4 ide o 23-kilometrovú časť plánovaného diaľničného obchvatu hlavného mesta SR (Bratislava Jarovce Sever – Ivanka pri Dunaji), ktorá má odkloniť tranzitnú dopravu z dnešného prietahu Bratislavy na jej východný a južný okraj. Čiastočne odbremení exponované úseky D1 od vstupu do Bratislavy v smere z Trnavy až po Petržalku, vrátane Prístavného mosta, ktorý je najviac zaťažou cestnou komunikáciou na Slovensku. Denne ho využije v priemere vyše 100-tisíc vozidiel, z toho 14-tisíc nákladných.

V roku 2011 sa plánuje ukončiť proces EIA na tento úsek D4, ktorý smeruje k vydaniu záverečného stanoviska. Koncesionár by mal prevziať projekt už v nižšom štádiu prípravy, aby mal možnosť optimalizovať dizajn a ponúknuť štátu vybudovanie, prevádzkovanie a financovanie diaľnice s požadovanými parametrami za čo najlepších finančných podmienok pre štát. Medzinárodný tender na výber koncesionára sa má začať v roku 2013 s tým, že začatie výstavby je možné najskôr v roku 2014.

Rýchlostná cesta R7 má pozostávať z troch úsekov: Bratislava, Prievoz – Bratislava, Ketelec, Bratislava – Du-

najská Lužná, Dunajská Lužná – Holic v celkovej dĺžke 31 kilometrov. Rýchlostná cesta R7 by mala nadväzovať na diaľnicu D4. Okrem úseku Bratislava – Dunajská Lužná je príprava výstavby ešte iba na úplnom začiatku.

Pri prvých dvoch úsekoch, ktoré sú z pohľadu dopravnej intenzity najzaťaženejšie by mohlo dôjsť k začatiu stavebných prác v roku 2014 a odovzdaniu do predčasného užívania v roku 2016. To všetko za predpokladu, že sa podarí dodržať v tomto prípade mimoriadne napätý harmonogram ďalšej prípravy. Predpokladá sa financovanie zo štátneho rozpočtu alebo v rámci verejno-súkromného partnerstva spolu s diaľnicou D4.

Predpokladané stavebné náklady na základe štátnej expertízy sú cca. 570 mil. € pri úseku diaľnice D4 Bratislava Jarovce Sever – Ivanka pri Dunaji a cca. 146 mil. € pri prvých dvoch úsekoch rýchlostnej cesty R7.

V programe výstavby nie je zmienka o severnej časti diaľnice D4, ktorá má nadväzovať na južnú časť a vytvoriť kompletný obchvat hlavného mesta Bratislavy a zároveň prepojenie diaľnic D1 na Trnavu a ďalej na Trenčín resp. na rýchlostnú cestu R1 do Banskej Bystrice s diaľnicou D2 na Brno a diaľnicami v Rakúsku a Maďarsku. Predpokladá sa, že pôjde o ďalší PPP projekt za horizontom roku 2014.

Z vládneho materiálu vyplýva, že obidva projekty chce MDVRR SR stihnúť spustiť do výstavby pred koncom funkčného obdobia v roku 2014. Ide o veľmi ambiciózný časový harmonogram. Predstavitelia ministerstva vychádzajú pritom z predpokladu, že projekty budú preberané koncesionármi už v nižšom stave rozpracovanosti a bude poskytnutý skôr dlhší čas pre projektovanie a výstavbu.

S prípravou oboch projektov sa má začať na jeseň roku 2011 po odovzdaní prvých úsekov PPP projektu na rýchlostnej ceste R1 do predčasného užívania.

*Michal Považan
výkonný riaditeľ Asociácie PPP*

PPP slovník

Predaj majetku („Asset Sale“):

Predaj majetku je prevod vlastníckeho práva vládnych aktív do oblasti súkromného sektora. Legislatíva alebo vládne nariadenie obvykle vymedzuje prevádzacu cenu distribúcie a priority kompenzácie. Vo všeobecnosti vláda nehrá žiadnu úlohu vo finančnej podpore, manažmente alebo dohľade nad majetkom, po tom ako je predaný. Avšak, ak sa majetok predá spoločnosti v odvetví s charakteristikami monopolu, vláda môže regulovať určité aspekty obchodovania ako napr. miery užitočnosti.

ZDROJ: *Public-Private Partnerships: Terms Related to Building and Facility Partnerships, Government Accounting Office, April 1999. The National Council for Public-Private Partnerships was a resource used in developing the GAO report, Glossary, <http://www.ncppp.org>.*

Hybridné PPP („Hybrid PPP“): PPP, ktoré zahŕňa využívanie štrukturálnych fondov EÚ, či už priamo alebo nepriamo prostredníctvom vlády hostiteľskej krajiny.

ZDROJ: *A Guide to Promoting Good Governance in Public-Private Partnerships; United Nations Economic Commission for Europe, June 2007. Infrastructure and Government; Hybrid PPPs: Levering EU funds and private capital, January 2006*

Koncesná lehota („Concession period“): Doba, počas ktorej bude súkromný sektor prevádzkovať službu/majetok. Majetok sa odovzdá naspäť vládnomu orgánu vo vopred dohodnutom stave ku dňu určenej lehoty odovzdania.

ZDROJ: *Guidebook on Promoting Good Governance in Public-Private Partnerships, United Nations Economic Commission for Europe, 2008*

Rentabilita vlastného kapitálu („Return on equity“): Výnosy pred odpočítaním mimoriadnych položiek a dividend z prioritných akcií, delené priemernou hodnotou výnosu akcionára; miera návratnosti investície pre akcionárov spoločnosti, jediných poskytovateľov kapitálu, ktorí nemajú pevne stanovený výnos.

ZDROJ: *Guidebook on Promoting Good Governance in Public-Private Partnerships, United Nations Economic Commission for Europe, 2008*

Projekty generujúce príjem („Revenue-generating (RG) projects“): Projekt zahŕňajúci infraštruktúru, ktorej používanie zahŕňa poplatky, ktoré znášajú priamo používatelia a akákoľvek prevádzka, ktorá vyplýva z predaja alebo prenájmu pozemkov alebo budov.

ZDROJ: *Guidebook on Promoting Good Governance in Public-Private Partnerships, United Nations Economic Commission for Europe, 2008*

Hodnota investície („Value of Investment“): Kapitálová investícia projektu ako samostatná investícia bez toku príjmov alebo prevádzkových nákladov.

ZDROJ: *EUROPEAN COMMISSION DIRECTORATE-GENERAL REGIONAL POLICY: Resource Book on PPP Case Studies, June 2004*

Zadávatel' („Contractor“): Zadávateľom sa rozumie zástupca verejného sektoru, ktorým môže byť centrálny úrad alebo zástupca samosprávnych celkov. Zadávateľ identifikuje svoje potreby, je zodpovedný za prípravu projektu, za vyhlásenie verejnej súťaže a výber najlepšej ponuky, je zmluvnou stranou v zmluvnej dokumentácii projektu, je zodpovedný za monitoring projektu po dobu jeho prevádzky a je zodpovedný za záväzky finančného plnenia vyplývajúceho zo zmluvného vzťahu s investorom podľa jeho miery plnenia zadania projektu.

ZDROJ: *Slovníček základních pojmu PPP, PPP Centrum, Česká republika, www.pppcentrum.cz*

Proporcionalita („Proportionality“): Jeden zo základných princípov PPP projektov. Zabezpečenie rovnováhy medzi predmetom PPP a skutočnými požiadavkami, medzi skutočnými požiadavkami a kritériami, ktoré musia spĺňať investori ako aj medzi výberovými kritériami a zmluvnými ustanoveniami.

ZDROJ: *DLA Piper, Bucharest, Romania, New Developments in PPP Legislation, July 2010*

DLA PIPER Weiss-Tessbach Rechtsanwälte GmbH, o.z.

Kalendár PPP podujatí

Europe's Leading Summit for Infrastructure Developers, Investors, Financiers and Government Officials

Miesto konania: Madrid, Španielsko

Dátum: 4. – 5.10. 2011

Druh akcie: konferencia

Link: <https://www.swiftpage1.com/speasapage.aspx?X=2T0JM8Y-TI02PPWQC00QCW8>

Poland & CEE Municipal Projects 2011, Exploring finance options: PPP/PFI/Private Equity

Miesto konania: Varšava, Poľsko

Dátum: 17. – 19.10.2011

Druh akcie: konferencia

Link: <http://www.easteurolink.co.uk/Poland-and-CEE-Municipal-Projects-2011/>

Moving Ahead – PPPs in Europe Conference

Miesto konania: Brusel, Belgicko

Dátum: 20. – 21.10.2011

Druh akcie: konferencia

Link: <http://www.the-corporate-partnership.com>

Slovak PPP Forum

Miesto konania: Bratislava, Slovenská republika

Dátum: 9.11.2011

Druh akcie: konferencia

Link: http://www.bids.cz/cz/konference/Slovak_PPP_Forum_2011,_9._novembra,_Bratislava/151

Zľavnený poplatok pre členov Asociácie je 250€.

Using EU Structural and Cohesion Funds Effectively in Public-Private Partnerships (PPP) - Challenges and Opportunities

Miesto konania: Holandsko, Maastricht

Dátum: 14. – 15.11. 2011

Druh akcie: konferencia

Link: <http://seminars.eipa.eu/en/activities09/show/&tid=4339>

Benelux Infrastructure Forum 2011

Miesto konania: Amsterdam, Holandsko

Dátum: 23. - 24.11.2011

Druh akcie: konferencia

Link: <http://smi-online.co.uk/events/overview.asp?is=8&ref=3685>

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