

RYCHLÁ SPOJENÍ MORAVA – PROJEKT PPP

STUDIE PROVEDITELNOSTI PPP

Červen 2024



WHITE & CASE



Důležité upozornění

Obsah této Studie proveditelnosti PPP, včetně uvedených názorů, je aktuální k datu zveřejnění uvedeném výše a může se měnit v čase bez předchozího upozornění. Poradce neodpovídá za vady, které byly, nebo by mohly být, způsobeny použitím dokumentů obdržených od Správy železnic, s.o., Státního fondu dopravní infrastruktury a Ministerstva dopravy České republiky, u nichž Poradce nemohl objektivně zjistit, ani při vynaložení odborné péče, jejich nevhodnost či nesprávnost. V případě informací získaných z veřejných zdrojů se Poradce spoléhal na integritu těchto informací, aniž by je jakkoli zkoumal, auditoval nebo ověřoval. Poradce proto nepřebírá žádnou odpovědnost za správnost nebo úplnost těchto informací.

Obsah

Seznam použitých termínů a zkratk	8
Seznam tabulek	16
Seznam obrázků	19
Seznam grafů	19
Seznam map	19
Úvod	20
MANAŽERSKÉ SHRUTÍ	24
1 KONTEXT A POPIS PROJEKTU	36
1.1 Identifikace potřeb a strategie zadavatele	36
1.1.1 Dopravní politika České republiky pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050	36
1.1.2 Dopravní sektorové strategie, 3. fáze	38
1.1.3 Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR	38
1.1.4 Politika územního rozvoje	39
1.1.5 Zásady územního rozvoje krajů dotčených projektem	40
1.2 Česká republika – přehled současné situace	41
1.2.1 Makroekonomická situace	41
1.2.2 Ratingové hodnocení země	43
1.2.3 Politický kontext	44
1.2.4 Zkušenosti s PPP a zásobník potenciálních projektů	45
1.3 Strategický význam a cíle Projektu Rychlých spojení	46
1.4 Program Projektu Rychlých spojení	50
1.5 Předmět projektu Rychlá spojení Morava	52
1.5.1 Hlavní cíle projektu Rychlá spojení Morava	53
1.5.2 Vymezení a stručný popis úseků Rychlá spojení Morava	55
1.6 Vymezení a definice úseků projektu Rychlá spojení Morava pro účely analýzy a návrhu Projektů PPP	60
1.7 Klíčové faktory a směřování stanovené pro realizaci projektu Rychlá spojení Morava formou PPP	61
1.8 Analýza legislativního a institucionálního prostředí v ČR	62
1.8.1 Analýza legislativního prostředí	62
1.8.2 Analýza institucionálního prostředí	67
1.9 Analýza zainteresovaných stran relevantních pro Projekty PPP	68
2 ANALÝZA METOD REALIZACE PROJEKTU RYCHLÁ SPOJENÍ MORAVA	75
2.1 Klasický model versus Model PPP	75
2.1.1 Obecná charakteristika jednotlivých modelů	75
2.1.2 Rozdělení rizik	76
2.1.3 Profil plateb veřejného sektoru	78
2.1.4 Proces zadávání veřejné zakázky	79
2.1.5 Vykazování v rámci soustavy národních účtů	80

2.1.6	Financování projektů	80
2.1.7	Délka a flexibilita smlouvy	81
2.1.8	Shrnutí klíčových aspektů obou modelů při realizaci projektu Rychlá spojení Morava	82
2.1.9	Klíčové faktory a podmínky proveditelnosti projektu Rychlá spojení Morava.....	84
2.2	Poznatky z předchozích projektů	90
2.3	Dostupné zdroje financování z veřejného sektoru pro realizaci Projektů PPP	90
2.3.1	Zdroje financování SŽ dostupné pro realizaci Projektů PPP	90
2.3.2	Zdroje SFDI dostupné pro realizaci Projektů PPP	92
2.3.3	Fiskální dopad – roční platby za dostupnost	93
2.3.4	Fiskální dopady – podmíněné závazky.....	94
3	DEFINICE, ROZSAH A PŮSOBNOST PROJEKTU RYCHLÁ SPOJENÍ MORAVA	97
3.1	Identifikace možností realizace Projektu PPP	97
3.1.1	Základní přístup k identifikaci možností realizace Projektu PPP	97
3.1.2	Prvotní návrh možných Projektů PPP	98
3.1.3	Definice kritérií škálovací matice	99
3.1.4	Proces škálování a vyhodnocení navržených Projektů PPP	104
3.1.5	Výběr Projektů PPP k realizaci – celkové shrnutí.....	115
3.2	Analýza možností alokace profesních odpovědností na Koncesionáře	119
3.2.1	Oblast působnosti Koncesionáře týkající se infrastruktury	121
3.2.2	Oblast působnosti Koncesionáře týkající se technologií	123
3.2.3	Oblast působnosti Koncesionáře týkající se zabezpečovacího systému	124
3.2.4	Finanční náročnost zajištění provozuschopnosti.....	129
3.3	Rozsah dalších klíčových požadavků v průběhu životního cyklu Projektů PPP	131
3.3.1	Obecné požadavky na projektování a výstavbu Projektů PPP	131
3.3.2	Obecné požadavky na zajištění provozuschopnosti Projektů PPP	132
3.3.3	Obecné požadavky na předání Projektu PPP při ukončení Koncesionářské smlouvy	134
3.3.4	Úhrada plateb za dostupnost v rámci Projektů PPP	135
3.3.5	Požadavky na rozsah financování	135
3.4	Studie příležitostí vedení dálkových vysokokapacitních elektrických přenosových linek a vysokokapacitních datových přenosových linek.....	137
4	NÁKLADY PROJEKTU	139
4.1	Přehled	139
4.2	Investiční výdaje	140
4.3	Provozní náklady	141
4.3.1	Náklady na opravy a údržbu	142
4.3.2	Náklady na komplexní obnovu	142
4.4	Další výdaje veřejného sektoru specifické pouze pro Klasický model	143
4.5	Ostatní veřejné výdaje v důsledku použití Modelu PPP.....	144
4.6	Výdaje soukromého sektoru specifické pouze pro Model PPP.....	144
4.7	Náklady financování specifické pouze pro Model PPP.....	145
4.7.1	Přístup k alokaci úvěrových nástrojů	147
5	ANALÝZA RIZIK	149

6	PRŮZKUM TRHU	154
6.1	Předběžné informační memorandum	154
6.2	Dotazník.....	154
6.3	Proces tržního průzkumu	154
6.3.1	Testovaná oblast 1.....	159
6.3.2	Testovaná oblast 2.....	161
6.3.3	Testovaná oblast 3.....	162
6.3.4	Testovaná oblast 4.....	165
6.3.5	Testovaná oblast 5.....	170
6.3.6	Testovaná oblast 6.....	172
6.3.7	Testovaná oblast 7.....	174
6.3.8	Testovaná oblast 8.....	176
6.3.9	Testovaná oblast 9.....	179
6.3.10	Testovaná oblast 10.....	180
6.3.11	Testovaná oblast 11.....	182
7	ANALÝZA A POROVNÁNÍ MODELŮ REALIZACE PROJEKTU RYCHLÁ SPOJENÍ MORAVA.....	185
7.1	Kvantitativní srovnání modelů pro dosažení účelu projektu Rychlá spojení Morava.....	185
7.1.1	Úvod.....	185
7.1.2	Indexace.....	186
7.1.3	Směnný kurz	186
7.1.4	Diskontní sazba	186
7.1.5	Celkové náklady Klasického modelu.....	187
7.1.6	Celkové náklady Modelu PPP	189
7.1.7	Hodnota za peníze	191
7.1.8	Analýza citlivosti	194
7.2	Kvalitativní srovnání modelů.....	196
7.3	Doporučený model realizace projektu Rychlá spojení Morava	201
8	ZADÁVÁNÍ VEŘEJNÝCH ZAKÁZEK A SPRÁVA STÁTNÍHO MAJETKU	202
8.1	Zadavatel	202
8.2	Správa majetku ve vlastnictví státu.....	205
9	ROZPOČTOVÉ SOUVISLOSTI.....	206
9.1	Výdaje zadavatele	206
9.2	Daňová problematika	206
9.2.1	Daň z přidané hodnoty (DPH).....	206
9.2.2	Daň z příjmů právnických osob (DPPO)	209
9.3	Dopad na schodek a dluh veřejných sektorů	209
9.3.1	Obecné zásady ESA 2010	209
9.3.2	Dopad na Projekty PPP	212
10	PLATEBNÍ MECHANISMUS	219
10.1	Úvod	219
10.2	Základní principy	220
10.3	Zahájení plateb.....	220

10.4	Dostupnost úseků v provozní fázi	221
10.5	Omezení výše srážek	224
10.6	Osvobozené události nedostupnosti.....	224
10.7	Výpočet platby za dostupnost.....	225
10.8	Podíl na financování úvodní investice ze strany veřejného sektoru	226
10.9	Indexace pomocí inflace.....	228
10.9.1	Inflace během výstavby	228
10.9.2	Inflace během provozního období.....	229
10.10	Měna plateb	229
10.11	Ostatní měnová rizika.....	230
10.12	Struktura plateb a její mechanismus.....	231
10.12.1	Rozdělení platby za dostupnost.....	231
10.12.2	Škody způsobené provozovatelům drážní dopravy.....	232
10.12.3	Odpovědnost za platby.....	233
10.12.4	Další aspekty platby za dostupnost	233
11	PŘEDČASNÉ UKONČENÍ SMLOUVY	234
11.1	Důvody pro předčasné ukončení Koncesionářské smlouvy	234
11.2	Ekonomický dopad předčasného ukončení Koncesionářské smlouvy.....	234
11.3	Právní důsledky předčasného ukončení Koncesionářské smlouvy	236
12	STRATEGIE VÝBĚRU KONCESIONÁŘE.....	237
12.1	Vybrané aspekty strategie zadávacího řízení.....	237
12.1.1	Načasování zahájení zadávacího řízení.....	237
12.1.2	Počet účastníků splňujících podmínky účasti v soutěžním dialogu	238
12.1.3	Kritéria hodnocení nabídek	238
12.1.4	Přístup ke smluvní a zadávací dokumentaci a její načasování	239
12.1.5	Příprava technické dokumentace a její načasování.....	239
12.1.6	Přístup k mezinárodním multilaterálním institucím.....	240
12.1.7	Úhrada nákladů na nabídky účastníkům	240
12.2	Analýza vhodných druhů zadávacích řízení.....	241
12.3	Dopady FSR.....	242
13	PROJEKTOVÝ TÝM A ŘÍZENÍ	243
13.1	Navrhovaná struktura řízení Projektů PPP.....	244
13.2	Současné a navrhované organizační uspořádání SŽ ve vztahu k přípravě a realizaci PPP projektů	247
13.2.1	Přehled typických klíčových agend PPP projektů	249
13.2.2	Navrhovaná posílení zaměstnanců odborů/oddělení řešících PPP	250
14	ODHADOVANÝ HARMONOGRAM PROJEKTU	252
15	DALŠÍ KROKY	255
15.1	Průběžné úkoly a kroky	255
15.2	Úkoly a kroky, které budou zahájeny po dokončení Studie proveditelnosti PPP	257
15.3	Úkoly a kroky před zahájením zadávacího řízení na výběr Koncesionáře	259
	PŘÍLOHY.....	262

PŘÍLOHA 1 – Podrobný popis úseků	263
PŘÍLOHA 2 – Riziková matice.....	274
PŘÍLOHA 3 – Výstupy finančního modelu	293
PŘÍLOHA 4 – Dobrá praxe v PPP na železnici.....	295
PŘÍLOHA 5 – Zkušenosti získané z jiných vybraných projektů PPP v oblasti dopravní infrastruktury 324	
PŘÍLOHA 6 – Hodnocení ESG, klimatických dopadů a požadavků multilaterálních finančních institucí v těchto oblastech	333
PŘÍLOHA 7 – Finanční model	525
PŘÍLOHA 8 – Dopis CER.....	526
PŘÍLOHA 9 – Scénáře zajištění zabezpečovacího systému	528
PŘÍLOHA 10 – Hodnocení ekonomické efektivity projektu Rychlá spojení Morava	540
PŘÍLOHA 11 – Studie příležitostí vedení dálkových vysokokapacitních elektrických přenosových linek a vysokokapacitních datových přenosových linek.....	545

Seznam použitých termínů a zkratk

ADSCR	Roční ukazatel krytí dluhové služby (z angl. Annual Debt Service Cover Ratio) na základě kterého věřitelé na bázi disponibilního ročního peněžního toku hodnotí schopnost dlužníka splácet úvěr
BAFO	Konečná nabídka (z angl. Best and Final Offer)
BPS, bps	Bazické body (z angl. Basis Points), jednotka představující jednu setinu procenta, 1bps = 0,01 %
CAPEX	Kapitálové náklady/výdaje (z angl. Capital Expenditures)
CBA	Analýza nákladů a přínosů nebo také Ekonomické hodnocení efektivity investic ve smyslu příslušných metodiky MD ČR (z angl. Cost-Benefit Analysis) ve smyslu Rezortní metodiky MD ČR
CEF	Nástroj pro propojení Evropy (z angl. Connecting Europe Facility)
CER	Společenství evropských železnic a infrastrukturních společností (The Community of European Railway and Infrastructure Companies)
ČEPS	ČEPS, a.s., společnost zajišťující na území ČR provoz elektroenergetické přenosové soustavy
ČD	České dráhy, a.s., společnost poskytující služby v oblastech osobní a nákladní dopravy, logistiky a informačních technologií
ČNB	Česká národní banka
ČR	Česká republika
ČSH	Čistá současná hodnota (z angl. NPV – Net Present Value) je finanční veličina vyjadřující celkovou současnou (tj. diskontovanou) hodnotu všech peněžních toků souvisejících s investičním projektem zohledňující ve finančním nebo ekonomickém hodnocení faktorů času
ČSH PPP	Čistá současná hodnota celkového finančního plnění Zadavatele v případě pořízení služby formou PPP
ČSH PSC	Čistá současná hodnota celkového finančního plnění Zadavatele v souvislosti s pořízením služby formou tradiční veřejné zakázky
ČSÚ	Český statistický úřad
DBFM Model	PPP model 'navrhni, postav, financuj a udržuj'
DBFMO Model	PPP model 'navrhni, postav, financuj, udržuj a provozuj'
DBT	Model výstavby projektu v podobě Design-Build-Transfer („navrhni, postav a předej“)
DESÚ	Dopravní a energetický stavební úřad
DNSH	Dle kontextu úroveň „významně nepoškozovat“ dle příslušných technických screeningových kritérií nebo dle zásady „významně nepoškozovat“ podle čl. 17 Nařízení o taxonomii EU

Dopravní politika	Strategický dokument, který určuje směr rozvoje jednotlivých odvětví dopravy ČR v období 2021–2027 s výhledem do roku 2050
DPH	Daň z přidané hodnoty
Drážní inspekce	Nezávislý národní orgán založený dle zákona o ČD a SŽ, který provádí mj. odborná šetření příčin mimořádných událostí a obecně dozor v drážní dopravě České republiky
Drážní úřad	Správní úřad ČR s celostátní působností, který byl zřízen dle zákona o dráhách k výkonu působnosti správního úřadu v oblasti drah
DSCR	Debt service cover ratio (poměr finančních zdrojů dostupných na úhradu dluhové služby)
DSP	Dokumentace pro stavební povolení
DSS3	Dopravní sektorové strategie, 3. fáze
DÚR	Dokumentace pro územní rozhodnutí
DPoZ	Dokumentace pro povolení záměru
EBRD	Evropská banka pro obnovu a rozvoj (The European Bank for Reconstruction and Development)
ECB	Evropská centrální banka (The European Central Bank)
EFSI	Evropský fond pro strategické investice (The European Fund for Strategic Investments)
EIA	Posuzování vlivů záměrů na životní prostředí (z angl. Environmental Impact Assessment)
EIB	Evropská investiční banka (The European Investment Bank)
EIRR	Vnitřní výnosové procento socioekonomického hodnocení výhodnosti projektu (z angl. Economic Internal Rate of Return)
EPC	Generální dodavatelské inženýrské, nákupní a stavební smlouvy k provádění stavebních prací v rámci infrastrukturních projektů (Engineering, procurement and construction)
EPEC	Evropské expertní centrum PPP (The European PPP Expertise Centre)
ERA	Evropská železniční agentura (European Railway Agency)
ERM	Mechanismus směnných kurzů (z angl. Exchange Rate Mechanism)
ERTMS	Evropský systém řízení železniční dopravy (European Rail Traffic Management System)
ESA 2010	Evropský systém národních a regionálních účtů
ESIF	Evropské strukturální a investiční fondy
ESG	Systém požadavků v oblasti společenské odpovědnosti, správy a řízení podniků a ekologické udržitelnosti

EU	Evropská unie
EU Taxonomie	Jednotný klasifikační systém environmentálně udržitelných hospodářských činností v EU vymezeném v nařízení o taxonomii
Euro	Měnová jednotka eurozóny
Eurostat	Statistický úřad Evropské unie
FIDIC	Mezinárodní federace konzultačních inženýrů (z francouzského Fédération Internationale des Ingénieurs-Conseils), pojem obecně používaný pro vzorové smluvní podmínky používané jako smluvní standardy ve výstavbě, které jsou sestaveny v tzv. „knihač“ barevně odlišených podle specifického účelu a předmětu
Fit for 55	Balíček legislativních návrhů Evropské komise, které mají vést k 55 % snížení evropských emisí skleníkových plynů do roku 2030 v porovnání s rokem 1990; tento cíl je mezikrokem k dosažení uhlíkové neutrality do roku 2050, ke kterému se Evropská unie právně zavázala
FRMCS	Mezinárodní bezdrátový komunikační standard pro železniční komunikaci a aplikace navržený jako nástupce GSM-R, primárně používaného v evropském vlakovém zabezpečovacím systému (Future Railway Mobile Communication System)
FSR	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2560 o zahraničních subvencích narušujících vnitřní trh (z angl. Foreign Subsidies Regulation)
GSM-R	Mezinárodní standard bezdrátové komunikace určený pro železniční aplikace pro komunikaci mezi vlakem a dispečerskými centry řízení železnice (Global System for Mobile Communications – Railway)
HDP	Hrubý domácí produkt
HICP	Harmonizovaný index spotřebitelských cen (z angl. Harmonised Index of Consumer Prices)
Hodnota za peníze	Hodnota za peníze (z angl. Value for Money, VfM) v kvantitativním pojetí znamená pro veřejný sektor, že bude dosaženo vyššího či nižšího užítku v poměru k vynaloženým prostředkům (poměr cena/výkon), než kdyby stejný projekt realizoval veřejný sektor z vlastních prostředků a ve vlastní režii (měřeno metodou finanční analýzy v rámci komparátoru veřejného sektoru); v kvalitativním pojetí vyjadřuje Hodnota za peníze výhodnost varianty PPP či PSC porovnáním plnění kvalitativních parametrů danou variantou
HSL	High-Speed Line (český ekvivalent VRT)
HVDC	Dálková vysokokapacitní stejnosměrná přenosová vedení (z angl. High Voltage Direct Current)
IAD	Individuální automobilová doprava
IN	Investiční náklady
Integra	Integra Consulting s.r.o.

InvestEU	Program podporující udržitelné investice, inovace a vytváření pracovních míst v Evropě. Cílem je vytvořit dodatečné investice v období 2021-2027 ve výši více než 372 miliard EUR
IRR	Vnitřní výnosové procento (z angl. Internal Rate of Return)
JMK	Jihomoravský kraj
Klasický model	Realizace projektu formou tradiční veřejné zakázky (typicky ve smyslu smlouvy na bázi červené knihy FIDIC)
Kolaudační souhlas	Souhlas s užíváním stavby dráhy ve smyslu ustanovení § 7 odst. 2 zákona o dráhách
Komparátor veřejného sektoru	Komparátorem veřejného sektoru (z angl. Public Sector Comparator, PSC) se rozumí komplexní finanční model, který analyzuje peněžní toky projektu za předpokladu jeho realizace formou tradiční veřejné zakázky na stavbu s následným provozem ve vlastní režii veřejného sektoru; Tento model zohlední ocenění podstupovaných rizik veřejným sektorem a je zpracován ve stejném členění a ve stejném rozsahu jako „referenční PPP projekt“ tak, aby byla zajištěna plná vzájemná srovnatelnost
Koncesionář	Soukromý partner, který uzavře Koncesionářskou smlouvu se Zadavatelem, ve které se smluvně zaváže k realizaci projektu formou PPP – obvykle se jedná o účelovou společnost (SPV) založenou pro účely realizace projektu
Koncesionářská smlouva	Smlouva o realizaci projektu formou PPP uzavřená mezi Koncesionářem a Zadavatelem
KT	Konvenční trať
k.ú.	Katastrální území
Liniový zákon	Zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon), ve znění pozdějších předpisů
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MF ČR	Ministerstvo financí České republiky
MGDD	Manuál pro klasifikaci vládního dluhu a deficitu (z angl. Manual on Government Deficit and Debt)
MHD	Městská hromadná doprava
Model DBFM	Navrhni, postav, financuj a udržuj (z angl. Design, Build, Finance and Maintain), jeden z možných modelů realizace projektu formou PPP; pojmem „udržuj“ se v rámci této Studie proveditelnosti PPP myslí zajištění provozuschopnosti dráhy dle § 2 zákona o dráhách
Model PPP	Realizace projektu formou PPP
Model Údržby	Udržuj (z angl. Maintain), jeden z možných modelů realizace projektu formou PPP, v rámci této Studie proveditelnosti PPP ve smyslu zajištění provozuschopnosti dráhy dle § 2 zákona o dráhách

Mott MacDonald	Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.
Nařízení o taxonomii	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/852 ze dne 18. června 2020 o zřízení rámce pro usnadnění udržitelných investic a o změně nařízení (EU) 2019/2088
NKÚ	Nejvyšší kontrolní úřad
Nový stavební zákon	Zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů
NRB	Národní rozvojová banka, a.s. (dříve Českomoravská záruční a rozvojová banka, a.s.)
Občanský zákoník	Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů
OECD	Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj (Organisation for Economic Co-operation and Development)
O&M	Model Údržby nebo také PPP model „udržuj“
OPD	Operační program Doprava
oskm	Osobokilometry
P+R	Parkoviště typu „zaparkuj a jed“ (z angl. Park and Ride)
PIM	Předběžné informační memorandum (z angl. Preliminary Information Memorandum)
Platba za dostupnost	Pravidelná platba (z angl. Availability Payment, AVP) Zadavatele Koncesionáři za poskytnuté služby v souvislosti s projektem realizovaným formou PPP a v souladu s podmínkami Koncesionářské smlouvy
Poradce	Konsorcium poradců vedené PwC a dále zahrnující White & Case, Mott MacDonald a Integra
PoZ	Povolení záměru
PPP	Spolupráce veřejného a soukromého sektoru (z angl. Public-Private Partnership)
Provozní schopnost dráhy	Termín používaný pro údržbu a opravy železniční dráhy ve smyslu zákona o dráhách; jde o technickou způsobilost dráhy zaručující její bezpečné a plynulé provozování včetně provozování drážní dopravy, spočívá zejména v zajištění správy, zajištění údržby, oprav a obnovy železniční dráhy a zajištění bezpečnosti
Provozování dráhy	Termín používaný pro provozování železniční dráhy ve smyslu ustanovení § 2 odst. 3 zákona o dráhách; jde o zajištění činností, kterými se zabezpečuje a obsluhuje železniční dráha a organizuje drážní doprava
Provozování drážní dopravy	Termín používaný pro provozování drážní dopravy ve smyslu zákona o dráhách; jde o činnost, při níž mezi provozovatelem této dopravy a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, vzniká právní vztah, jehož předmětem je přeprava osob, věcí, zvířat anebo činnost, kterou se zajišťuje podnikání podle zvláštních předpisů

Průkaz způsobilosti dráhy	Průkaz, jehož vydání podmiňuje uvedení subsystému infrastruktury, subsystému energie nebo subsystému traťového řízení a zabezpečení do provozu ve smyslu ustanovení § 49d odst. 1 zákona o dráhách
Předběžné informační memorandum	Dokument vypracovaný pro účely konzultace projektu PPP s trhem s výstupy uvedenými v rámci této Studie proveditelnosti PPP
Předčasné užívání dráhy	Moment ukončení výstavby dráhy a zahájení jejího užívání v podobě zkušebního provozu na základě získaného povolení a žádosti o vydání a získání Průkazu způsobilosti dráhy ve smyslu ustanovení § 7 odst. 2 zákona o dráhách
PSP ČR	Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR
PzD	Platba za dostupnost
PwC	PricewaterhouseCoopers Česká republika, s.r.o.
RBC	Radiobloková centrála, která v rámci zabezpečovacího zařízení sleduje jednotlivé vlaky a komunikuje s nimi. Zná pozici, směr jízdy a rychlost vlaků a vyhrazuje pro jejich další jízdu volný, bezpečný prostor. Sleduje, zda strojvedoucí vlaku dodržuje rychlost jízdy a reaguje správně na situaci na trati. Umí zastavit vlak před návěstí Stůj nebo při indispozici strojvedoucího.
RDS	Realizační dokumentace stavby
Rezortní metodika	Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb (vydává SFDI jako základní metodickou příručku, schváleno Ministerstvem dopravy ČR dne 31.10.2017, ve znění pozdějších aktualizací); materiál je dostupný na adrese: https://www.sfdi.cz/pravidla-metodiky-a-ceniky/metodiky/
RRF	Fond EU – Nástroj pro oživení a odolnost (z angl. Recovery and Resilience Facility)
RS	Rychlá spojení; železniční tratě v souladu s konceptem tzv. Rychlých železničních spojení, tratě s provozní rychlostí až 200 km/h
Řídicí úroveň	V rámci zabezpečovacího zařízení jde o <i>úroveň</i> obsahující obslužná pracoviště dispečerů a nezbytné příslušenství, zejména centrální dispečerské pracoviště.
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic s. p.
ŘV	Řídicí výbor
SEA	Posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SNCF Réseau	Správce železniční infrastruktury ve Francii
Soutěžní dialog	Tzv. řízení se soutěžním dialogem jako forma zadávacího řízení podle § 68 a 69 ZZVZ umožňující zadavateli a účastníkům projednat veřejnou zakázku (PPP) ze všech hledisek (tj. jak po stránce technické a finanční, tak komerční, resp. právní) s cílem nalézt řešení způsobilá (nejvhodněji) splnit potřeby zadavatele

Specifikace výstupů	Soubor požadavků vytvořený Zadavatelem, který definuje parametry požadované úrovně služeb, které má Koncesionář dodat, a které odrážejí cíle, které chce Zadavatel dosáhnout realizací projektu formou PPP
Společné povolení	Společné územní rozhodnutí a stavební povolení
SPOŽES	Sborník pro oceňování železničních staveb ve stupni studie
Správa železnic	Státní organizace založená dle zákona o ČD a SŽ
SPV	Účelově zřízená společnost (z angl. Special Purpose Vehicle)
SS VRT	Stavební správa VRT, organizační jednotka SŽ
SS Východ	Stavební správa Východ, organizační jednotka SŽ
Stavební zákon	Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů
Studie proveditelnosti PPP	Tato studie proveditelnosti vypracovaná v souvislosti s projektem Rychlá spojení Morava
SWOT analýza	Analýza silných a slabých stránek a hrozeb a příležitostí daného konceptu, projektu atd. (z angl. Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats)
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TEN-T	Evropská dopravní síť (z angl. Trans-European Transport Network)
tkm	Tunokilometry
TNS	Trakční napájecí stanice
ÚOHS	Úřad pro ochranu hospodářské soutěže
Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře	Ústřední správní úřad regulující přístup na železniční dopravní cestu a souvisejících služeb včetně řešení sporů a provádějící cenovou kontrolu v oblasti železničních drah
VfM	Hodnota za peníze (z angl. Value for Money)
VRT	Vysokorychlostní trať v souladu s konceptem tzv. Rychlých železničních spojení, tratě s provozní rychlostí až 320 km/h
White & Case	White & Case, s.r.o., advokátní kancelář
Zadavatel	Představitel veřejného sektoru, jež uzavírá smlouvu s dodavatelem na realizaci projektu
Zákon o ČD a SŽ	Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železnic a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů
Zákon o dráhách	Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů
Zákon o SFDI	Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury a o změně zákona č. 171/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky ve věcech

	převodů majetku státu na jiné osoby a o Fondu národního majetku České republiky, ve znění pozdějších předpisů
Zákon o vyvlastnění	Zákon č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění), ve znění pozdějších předpisů
Zákon o pozemních komunikacích	Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
Zákon o zadávání veřejných zakázek	Zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů
Záměr projektu	Investiční stupeň přípravy projektu (resp. jeho jednotlivých úseků) na úrovni dokumentace pro územní rozhodnutí, jež podléhá schválení Centrální komise MD ČR
Zásada EE1	Zásada “energetické účinnosti v první řadě” vymezená v čl. 2(18) Nařízení (EU) 2018/1999
ZÚR	Zásady územního rozvoje
Zelená dohoda pro Evropu	Politický program představený v prosinci 2019 vedením Evropské komise, jehož cílem je snižování emisí a dosažení v EU do roku 2050 klimatické neutrality, https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_cs
Zkušební provoz	Součást ověření způsobilosti stavby dráhy k užívání ve smyslu ustanovení § 7 odst. 2 zákona o dráhách
ZZVZ	Zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek
ŽDC	Železniční dopravní cesta

Seznam tabulek

Tabulka 1: Přehled úseků Projektu Rychlých spojení v ČR	51
Tabulka 2: Časové úspory cestovních dob projektu Rychlá spojení Morava na vybraných relacích	54
Tabulka 3: Klíčové parametry tratí Rychlá spojení Morava	56
Tabulka 4: Stav povolovacích procesů úseků Rychlá spojení Morava – ZÚR a EIA	58
Tabulka 5: Očekávaný harmonogram získání povolení záměru	59
Tabulka 6: Klíčové faktory a směřování realizace projektu Rychlá spojení Morava formou PPP	61
Tabulka 7: Přehled klíčových zainteresovaných stran a jejich vliv na Projekty PPP	68
Tabulka 8: Typické rozdělení vybraných klíčových kategorií rizik v rámci Klasického modelu a Modelu PPP	77
Tabulka 9: Porovnání klíčových aspektů realizace projektu Rychlá spojení Morava	82
Tabulka 10: Klíčové faktory proveditelnosti jednotlivých modelů	84
Tabulka 11: Vývoj zdrojů financování Správy železnic, s.o.	91
Tabulka 12: Vývoj rozpočtu SFDI	93
Tabulka 13: Dopad obou typů modelů na státní rozpočet	94
Tabulka 14: Zůstatek seniorního dluhového financování na konci výstavby v rámci Projektů PPP	95
Tabulka 15: Výše vkladů vlastního kapitálu investorů na konci výstavby v rámci Projektů PPP	96
Tabulka 16: Návrh teoreticky možných Projektů PPP	98
Tabulka 17: Popis a analýza kritérií škálování a výběru úseků pro účely realizace formou PPP	99
Tabulka 18: Doplnková kritéria škálování a výběru Projektů PPP	102
Tabulka 19: Míra naplnění faktorů stanovených pro realizaci projektu formou PPP	104
Tabulka 20: Výsledné vyhodnocení míry naplnění faktorů stanovených pro realizaci projektu formou PPP	106
Tabulka 21: Soulad předpokládaných termínů zahájení a stavu investiční a majetkoprávní přípravy s časováním zadávacího řízení na výběr Koncesionáře	107
Tabulka 22: Výsledné vyhodnocení souladu předpokládaných termínů s časováním zadávacího řízení na výběr Koncesionáře	109
Tabulka 23: Dopad klíčových technických kritérií	109
Tabulka 24: Výsledné vyhodnocení dopadu klíčových technických kritérií na škálování a výběr Projektů PPP	112
Tabulka 25: Stupně dosažené projektové dokumentace pro jednotlivé úseky projektu Rychlá spojení Morava	112
Tabulka 26: Investiční náklady úseků projektu Rychlá spojení Morava (mil. Kč)	113
Tabulka 27: Výsledné vyhodnocení dopadu investiční velikosti na škálování a výběr Projektů PPP	115
Tabulka 28: Výsledné vyhodnocení všech kritérií	115
Tabulka 29: Přehled identifikovaných základních scénářů	116
Tabulka 30: Přehled identifikovaných alternativních scénářů	117
Tabulka 31: Přehled dalších scénářů zařazených do tržního průzkumu	118
Tabulka 32: Uvažované rozdělení profesních odpovědností v rámci Projektů PPP – všechny úseky VRT	121

Tabulka 33: Uvažované rozdělení profesních odpovědností v rámci Projektů PPP – úsek RS Střední Morava	121
Tabulka 34: Uvažované rozdělení profesních odpovědností v rámci Projektů PPP	123
Tabulka 35: Vymezení základních úrovní zabezpečovacího systému	124
Tabulka 36: Vymezení základních úrovní zabezpečovacího systému	125
Tabulka 37: Shrnutí závěrů individuálních tržních konzultací k řešení zabezpečovacího systému na VRT.....	125
Tabulka 38: Shrnutí výsledků tržního průzkumu pro Scénář 1.....	126
Tabulka 39: Shrnutí výsledků tržního průzkumu pro Scénář 2.....	126
Tabulka 40: Shrnutí výsledků tržního průzkumu pro Scénář 3.....	127
Tabulka 41: Finanční náročnost zajištění provozuschopnosti dráhy – údržba a opravy.....	129
Tabulka 42: Finanční náročnost zajištění provozuschopnosti dráhy – údržba a opravy (zahraníční srovnání).....	130
Tabulka 43: Finanční náročnost zajištění provozuschopnosti dráhy – komplexní obnova	130
Tabulka 44: Kategorie nákladů podle modelu realizace	139
Tabulka 45: Investiční výdaje na jednotlivé úseky	141
Tabulka 46: Náklady na opravy a údržbu podle jednotlivých úseků	142
Tabulka 47: Náklady na komplexní obnovu jednotlivých úseků	143
Tabulka 48: Ostatní výdaje veřejného sektoru specifické pro Klasický model	143
Tabulka 49: Ostatní výdaje veřejného sektoru specifické pouze pro Model PPP.....	144
Tabulka 50: Ostatní výdaje soukromého sektoru specifické pouze pro Model PPP	145
Tabulka 51: Náklady na financování specifické pro model PPP	146
Tabulka 52: Rozdělení základních scénářů financování (bez využití InvestEU).....	148
Tabulka 53: Matice rizik a alokace rizik.....	150
Tabulka 54: Seznam společností, organizací a institucí, kterým byl PIM zaslán jako součást průzkumu trhu	154
Tabulka 55: Analýza míry odezvy	157
Tabulka 56: Hrubé výdaje spojené s Klasickým modelem	187
Tabulka 57: Rozdělení hodnocení rizik podle hlavních kategorií v % a v absolutních hodnotách pro každý Projekt PPP	188
Tabulka 58: Současná hodnota celkových nákladů Klasického modelu.....	188
Tabulka 59: Platby za dostupnost v prvním celém roce provozu v nominálních hodnotách	189
Tabulka 60: Celkové platby za dostupnost během celého smluvního období Koncesionářské smlouvy	189
Tabulka 61: Celkové výplaty podílů na spolufinancování úvodní investice ze strany veřejného sektoru	190
Tabulka 62: Současná hodnota celkových nákladů modelu PPP	190
Tabulka 63: Hodnota za peníze – Projekt PPP 1.....	191
Tabulka 64: Hodnota za peníze – Projekt PPP 2.....	192
Tabulka 65: Hodnota za peníze – Projekt PPP 3.....	192
Tabulka 66: Hodnota za peníze – Projekt PPP 4.....	193
Tabulka 67: Klíčové proměnné analýzy citlivosti týkající se Platby za dostupnost	194

Tabulka 68: Výsledky analýzy citlivosti týkající se platby za dostupnost (první rok plné platby) ...	195
Tabulka 69: Klíčové analyzované proměnné citlivosti	195
Tabulka 70: Výsledky analýzy citlivosti Projektů PPP v rámci scénáře financování bez InvestEU ..	195
Tabulka 71: Kvalitativní srovnání obou modelů zadávání veřejných zakázek.....	197
Tabulka 72: Souhrn výsledků poměru hodnoty za peníze Projektů PPP.....	201
Tabulka 73: Počet identifikovaných problematických parametrů s významem jejich dopadu na klasifikaci	212
Tabulka 74: Odhad příjmů SŽ z Projektu PPP	214
Tabulka 75: Přehled kompenzací v případě předčasného ukončení Koncesionářské smlouvy	235
Tabulka 76: Klíčové technické údaje úseku VRT Moravská brána	265
Tabulka 77: Klíčové technické údaje úseku VRT Jižní Morava	267
Tabulka 78: Klíčové technické údaje úseku VRT Vysočina I	270
Tabulka 79: Klíčové technické údaje úseku RS Střední Morava	272
Tabulka 80: Přehled PPP projektů v Evropě	295
Tabulka 81: Přehled realizovaných PPP projektů v České republice a Slovenské republice	296
Tabulka 82: Přehled PPP projektů na evropské železnici	297
Tabulka 83: PPP projekty na železnici dle evropských zemí	298
Tabulka 84: Vybrané PPP projekty na železnici v Evropě.....	298
Tabulka 85: PPP projekty železniční infrastruktury	299
Tabulka 86: PPP projekty konvenčních a vysokorychlostních tratích v Evropě – detailní přehled	299
Tabulka 87: PPP projekty vysokorychlostních tratí v Evropě	300
Tabulka 88: Rozsah plnění, zaměření a zdroj příjmů VRT	300
Tabulka 89: PPP projekty konvenčních tratí.....	306
Tabulka 90: Rozsah plnění, zaměření a zdroj příjmů konvenčních tratí	306
Tabulka 91: Rozdělení profesních odpovědností	309
Tabulka 92: Rozdělení odpovědností za další rizika	309
Tabulka 93: Srovnání celkového financování PPP projektů vysokorychlostních tratí ve Francii a Nizozemsku	313
Tabulka 94: Srovnání poměru dluhu ve financování PPP projektů vysokorychlostních tratí ve Francii a Nizozemsku.....	315
Tabulka 95: Srovnání skladby dluhového financování PPP projektů vysokorychlostních tratí ve Francii a Nizozemsku	317
Tabulka 96: Srovnání výše spolufinancování úvodní investice ve financování PPP projektů vysokorychlostních tratí ve Francii a Nizozemsku.....	319
Tabulka 97: Požadavek na vypracování CBA v průběhu všech fází životního cyklu projektů	541
Tabulka 98: Verze CBA projektu Rychlá spojení Morava	541
Tabulka 99: Výsledky CBA – stav k datu poslední vypracované verze příslušného dokumentu.....	542

Seznam obrázků

Obrázek 1: Česká republika – vývoj ratingu země.....	44
Obrázek 2: Přehled a stav projektů realizovaných nebo připravovaných pro realizaci formou PPP	45
Obrázek 3: Síť Rychlých spojení a jejich efekt na časy dojezdu mezi klíčovými destinacemi	48
Obrázek 4: Úseky Projektu Rychlých spojení v moravské části.....	52
Obrázek 5: Úseky Projektu Rychlá spojení Morava.....	55
Obrázek 6: Hlavní funkční vazby mezi klíčovými železničními subjekty.....	68
Obrázek 7: Profil peněžních toků Klasického modelu a Modelu PPP.....	78
Obrázek 8: Základní scénáře Projektů PPP.....	117
Obrázek 9: Alternativní scénář Projektů PPP	118
Obrázek 10: Srovnání ekonomické efektivity jednotlivých modelů.....	185
Obrázek 11: Zástupci zadavatele Projekt PPP	204
Obrázek 12: Standardní struktura řízení PPP projektů z hlediska jejich přípravy a realizace zadávacího řízení.....	244
Obrázek 13: Odbor pro řízení a realizaci Projektů PPP na úrovni Generálního ředitelství.....	247
Obrázek 14: Realizace Projektů PPP (VRT) na úrovni organizační jednotky Stavební správa vysokorychlostních tratí (SSVRT).....	248
Obrázek 15: Doporučený počet zaměstnanců v rámci agendy PPP projektů	251
Obrázek 16: Předběžný harmonogram	252
Obrázek 17: Model PPP s mechanismem platby za dostupnost od státu.....	310
Obrázek 18: Model PPP v rámci kterého Koncesionář nese riziko poptávky.....	311
Obrázek 19: Finanční vztahy příslušných zúčastněných stran v rámci projektu Rychlá spojení Morava	543

Seznam grafů

Graf 1: Srovnání klíčových makroekonomických ukazatelů (CZ, DE, FR, PL a SK)	42
Graf 2: Vývoj směnného kurzu a základní úrokové sazby vybraných centrálních bank.....	43
Graf 3: Soukromé investice do železnice v letech	297
Graf 4: Realizace evropských železničních PPP projektů v čase.....	299

Seznam map

Mapa 1: Strategický záměr Projektu Rychlých spojení v kontextu rozvoje vysokorychlostních tratí v Evropě.....	47
Mapa 2: Projekt Rychlých spojení – cílový stav rozvoje sítě	50
Mapa 3: Stav povolovacích a projekčních prací v rámci Projektu Rychlých spojení v ČR	51
Mapa 4: Úsek VRT Moravská brána	263
Mapa 5: Úsek VRT Jižní Morava	266
Mapa 6: Úsek VRT Vysočina I	269
Mapa 7: Úsek RS Střední Morava	271

Úvod

Správa železnic, státní organizace (dále jen „SŽ“) organizuje a řídí proces přípravy a realizace projektu uceleného systému zcela nových vysokorychlostních železničních spojení obsluhujících klíčové regiony a sídelní centra v rámci České republiky a zajišťujících napojení na okolní státy (dále jen „**Projekt Rychlých spojení**“).

Za tímto účelem SŽ na základě strategického dokumentu vlády ČR „Vyhodnocení využití metody spolupráce veřejného a soukromého sektoru na projektech železniční a dálniční infrastruktury“ rozhodla o vypracování studie proveditelnosti analyzující možnosti využití Modelu PPP pro realizaci Projektu Rychlých spojení, resp. jeho vybraných částí (dále jen „**Studie proveditelnosti PPP**“). S ohledem na nejvýraznější stupeň pokročilosti projektové přípravy byly pro potřeby vypracování Studie proveditelnosti PPP vybrány traťové úseky na moravské části Projektu Rychlých spojení (dále jen „**Rychlá spojení Morava**“).

Studie proveditelnosti PPP má zároveň odpovědět na otázku, zda a v jaké podobě a jakém rozsahu by bylo možné mj. s ohledem na technická, ekonomická a finanční, právní, časová, ale i další hlediska tyto traťové úseky prostřednictvím modelu PPP realizovat (dále jen „**Projekty PPP**“).

V návaznosti na to SŽ pro účely vypracování Studie proveditelnosti PPP vybrala poradenské konsorcium (dále jen „**Poradce**“) vedené společností PwC a dále zahrnující White & Case, Mott MacDonald a Integra.

Ministerstvo dopravy České republiky (dále jen „**MD ČR**“) ve spolupráci se SŽ následně vládě České republiky (dále jen „**vláda**“) předloží vyhodnocení Studie proveditelnosti PPP včetně návrhu rozhodnutí o schválení navrhovaných Projektů PPP a dalšího postupu.

Stejně jako v případě rozvoje silniční dopravní sítě, i v případě projektu rychlých železničních spojení je nedostatek finančních prostředků pro SŽ silným impulsem k využití jiných než jen tradičních zdrojů, zejména pak modelu PPP.

V souvislosti s výše uvedeným, včetně potřeby využití dalších komplementárních zdrojů financování pro urychlení dalšího rozvoje dopravní infrastruktury, a také s ohledem na pozitivně hodnocený postup v pilotním PPP projektu dálnice D4, přistoupila Česká republika v posledních 12 měsících aktivně k využití modelu PPP v této oblasti a v současné době výběrem poradců zahájila transakční fázi jak PPP projektu PRAK (železniční spojení Prahy a Letiště Václava Havla Praha), tak PPP projektu D35 (dálniční spojení Opatovce a Mohelnice).

Rozvoj železniční sítě v podobě vysokorychlostních tratí je vnímán jako kvalitativně nový prvek rozvoje a modernizace národní dopravní infrastruktury, zároveň je součástí evropské strategie pro zlepšení mobility napříč kontinentem, k jejichž vytvoření se ČR v minulosti zavázala. V národním kontextu zajistí nově vybudovaná síť dostatečnou kapacitu na nových tratích pro dálkovou osobní dopravu a zároveň odlehčí dopravě na stávajících konvenčních tratích. To uvolní prostor pro zefektivnění regionální osobní dopravy, zejména však pro rozvoj nákladní železniční dopravy, kde je v současnosti na mnoha úsecích železniční sítě dosažen kapacitní strop, výrazně bránící většímu využití tohoto módu dopravy. Zvýšení kapacitních možností pro nákladní železniční

dopravu ve výsledku uleví také silniční dopravě (zejména přetížené dálniční síti), přičemž zvýší efektivitu železničního systému jako moderního a ekologického způsobu dopravy.

První ucelený koncepční materiál popisující vysokorychlostní železnice v České republice vznikl již v polovině devadesátých let. V roce 2003 byl tento dokument revidován a v roce 2004 představen MD ČR v dokumentu „Koordinační studie VRT“. Strategický význam projektů VRT se pak promítl v rámci rozvoje Politiky územního rozvoje ČR¹. Významným mezníkem bylo schválení „Programu rozvoje Rychlých železničních spojení² v ČR“ vládou v roce 2017³, který představil komplexní přístup k rozvoji rychlé železnice a stanovil úkoly pro rozpracování konkrétních variant řešení této sítě při zohlednění jak infrastrukturních, tak provozních aspektů budoucího systému. Priorita budování rychlých spojení byla následně promítnuta zejména v Dopravních sektorových strategiích MD ČR z let 2017 a 2023.

V rámci příprav strategie rozvoje této sítě rychlých železničních spojení v ČR a na základě analýz byla identifikována základní podoba této sítě s celkovou délkou cca 850 km⁴, která se bude efektivně napojovat na kapacitní tratě pro vyšší rychlosti již vybudované nebo připravované v sousedních zemích Evropy (směr Drážďany a Mnichov v Německu, Wrocław a Katowice v Polsku, Vídeň v Rakousku a Bratislava na Slovensku). K vytvoření nových tratí pro rychlou dálkovou železniční dopravu se navíc ČR zavázala v rámci rozvoje transevropské sítě TEN-T zaměřené na propojení a rozvoj transevropských dopravních koridorů. Vysokorychlostní sítě předpokládají provozní rychlost 320 km/h (z projektového hlediska jsou však budované na rychlost 350 km/h), část sítě však bude obsahovat úseky v podobě tratí rychlých železničních spojení s provozní rychlostí 200 km/h.

To vše přináší vysoké nároky na financování, které v budoucnosti nebude možné pokrýt pouze národními zdroji⁵ či fondy EU.

Klíčovým cílem rozvoje rychlých železničních spojení je zlepšení a podpora vysoce kvalitní integrace ČR do evropského dopravního prostoru, zlepšení dopravní dostupnosti regionů a hlavních sídelních center v rámci ČR a zahraničí, zkrácení cestovních dob a podpora rozvoje jak obchodních, tak turistických příležitostí. Zásadním způsobem přispějí k podpoře rozvoje regionů a menších sídelních měst v širším okolí tratí, rozvoji vysoce ekologické dopravy, zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy a zvýšení nabídky nových možností pohybu občanům.

¹ Politika územního rozvoje České republiky ve znění Aktualizací č. 1, č. 2 a č. 3, Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2019 (https://mmr.gov.cz/getmedia/46278cf6-d280-455a-8cb2-1b152016a3c9/PUR_CR_ve_zneni_Aktualizaci_1_2_3_brozura_CZ.pdf.aspx)

² Provozně-infrastrukturní systém rychlé železnice na území ČR zahrnující novostavby vysokorychlostních tratí, tratě vysokorychlostní modernizované i modernizované konvenční tratě vyšších parametrů včetně vozidlového parku a provozního konceptu.

³ Usnesení vlády ČR ze dne 22. května 2017 č. 389 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice (https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Vysokorychlostni-trate/UV-389_22_5_2017.pdf.aspx)

⁴ Na základě následných analýz variant rozvoje Projektu Rychlých spojení byla identifikována základní podoba této sítě s celkovou délkou 849 km, včetně rekonstrukce 165 km stávajících tratí do podoby rychlých železničních spojení s provozní rychlostí 200 km/h.

⁵ Tzn. nebude-li část těchto plateb z národních zdrojů rozložena v čase, jako je tomu např. v případě Modelu PPP.

Mezi další cíle patří:

- posílení hospodářské soudržnosti na regionální a národní úrovni,
- zvýšení konkurenceschopnosti, stimulace ekonomiky a udržitelného rozvoje,
- zajištění kvality a rychlosti při pravidelném dojíždění za prací i na delší vzdálenosti, což umožní vyšší mobilitu pracovní síly,
- podpora zaměstnanosti, pozitivní vliv na strukturu a kvalitu pracovní síly,
- rozvojový impuls pro školství, vědu a výzkum a rozvoj domácího průmyslu.

Projekt je vnímán jako významný zdroj podpory ekonomického růstu a regionálního rozvoje a v dlouhodobém horizontu významně zlepšit kvalitu života v ČR. Projekt je zároveň připravován s cílem zásadně minimalizovat jeho vliv na okolní prostředí a zakomponovat ho do území tak, aby neovlivnil přírodní a krajinný ráz regionu a jeho propustnost.

Realizace tohoto klíčového projektu je také zmíněna ve strategických rozvojových dokumentech, včetně Dopravní politiky ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050, návazných Dopravních sektorových strategiích, příslušných územněplánovacích dokumentacích atd. Uvedené dokumenty jsou blíže analyzovány v kapitole 1.1 této Studie proveditelnosti PPP.

SŽ zároveň od zahájení přípravy Projektu Rychlých spojení v souladu s nejlepší praxí spolupracuje s francouzským správcem železniční infrastruktury SNCF Réseau. Tato spolupráce zahrnuje sdílení know-how v rámci technického řešení, investičního plánování, provozu a financování výstavby vysokorychlostních tratí v režimu PPP, které byly v minulosti úspěšně využity i mimo Francii, a které by případně bylo možné adaptovat i v českém prostředí. Tato spolupráce navíc umožňuje přístup ke zkušenostem předních francouzských projekčních firem i konzultace s odborníky v oblasti výstavby, údržby a provozu vysokorychlostní železniční infrastruktury.

Průběh a realizace projektu byly dále vysoce pozitivně hodnoceny také ze strany CER. Kopie dopisu Alberta Mazzoly, výkonného ředitele CER, z května 2024 je uvedena v příloze 8 této Studie proveditelnosti PPP.

Během let 2019–2023 bylo na přípravu a plánování jednotlivých úseků Projektu Rychlých spojení vynaloženo takřka 1,9 miliardy Kč (76 mil. euro) včetně využití zdrojů EU (Nástroj pro propojení Evropy – CEF). V roce 2024 rozpočet SFDI počítá s výdaji na přípravu Projektu Rychlých spojení ve výši 900 milionů Kč (36 mil. euro) a 1,74 miliardy Kč (70 mil. euro) v roce 2025.

Na základě výše zmíněných koncepčních studií a materiálů zadala SŽ jako investor projektu vypracování prvních zásadních řešitelských dokumentů – studií proveditelnosti pro jednotlivé geograficky vymezené úseky budoucí železniční sítě, které navrhly a vyhodnotily široké spektrum variant trasování s cílem maximální optimalizace spojení jednak mezi hlavními centry (s využitím provozní rychlosti až 320 km/h), kdy vlaky budou stavět jen v terminálech, jednak pro zajištění obsluhy širších regionů. Nezbytnou součástí těchto studií byly i analýzy ekonomické výhodnosti

(dále jen „CBA“)⁶, jež prokázaly pozitivní socioekonomické přínosy realizace Projektu Rychlých spojení.

Na základě těchto studií doporučilo MD ČR pro další projektovou přípravu preferované varianty (na trase Praha – Brno – Břeclav variantu „SK4-320“ směřující přes město Jihlava a na trase Přerov – Ostrava variantu „PrO-s 350“; v úseku Brno – Přerov navíc doporučilo komplexní modernizaci stávající tratě na parametry tratě s provozní rychlostí 200 km/h s tím, že případné vybudování nové tratě s provozní rychlostí 320 km/h v tomto úseku bude případně řešeno až v období po roce 2040).

Pro účely výstavby a modernizace úseků projektu Rychlá spojení Morava, které jsou předmětem analýzy v této Studii proveditelnosti PPP, v současnosti probíhá proces získání povolení EIA, přičemž u většiny úseků jsou zpracovány nebo probíhá zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí. Pro podúsek č. 4 v rámci úseku Brno – Přerov je již zpracována dokumentace pro povolení záměru (dříve stavební povolení) a pro účely realizace tohoto úseku SŽ požádala o podporu z evropského programu CEF. V případě získání této dotace bude tento podúsek společně s podúsekem č. 5 (a TNS v rámci podúseku č. 3) budován výhradně tradiční veřejnou zakázkou, avšak v případě realizace ostatních podúseků (1-3) formou PPP budou tyto dva podúseky převedeny na Koncesionáře v rámci Modelu Údržby.

Informace a údaje týkající se projektu Rychlá spojení Morava, které byly jako podklad použity pro vypracování této Studie proveditelnosti PPP, byly připraveny a poskytnuty ze strany MD ČR a SŽ. Studie proveditelnosti PPP byla zpracována v souladu s příslušnými metodikami MF ČR, které upravují postup při zpracování studií proveditelnosti PPP projektů v České republice⁷. Při přípravě byly zohledněny i analýzy, které SŽ a další příslušné veřejné subjekty (zejména MD ČR) v minulosti realizovaly pro jiné dopravní PPP projekty v ČR, zejména s ohledem na srovnatelnost a konzistentnost metodického přístupu s přihlédnutím ke specifickým a aktuálnímu, legislativnímu a tržnímu vývoji.

⁶ Ekonomické hodnocení ve smyslu rezortní metodiky MD ČR pro provádění hodnocení ekonomické efektivity v rámci přípravy investičních projektů v oblasti dopravy.

⁷ Např. Metodika_2011-05_Metodika-vypracovani-studie-proveditelnosti.pdf (mfcr.cz).

MANAŽERSKÉ SHRNU TÍ

Zadavatel SŽ společně s MD ČR

Popis projektu Projekt Rychlá spojení Morava je součástí nově budované celostátní sítě rychlých železničních spojení⁸ a obsahuje čtyři „geograficky“ vymezené úseky, jak je popsáno níže.

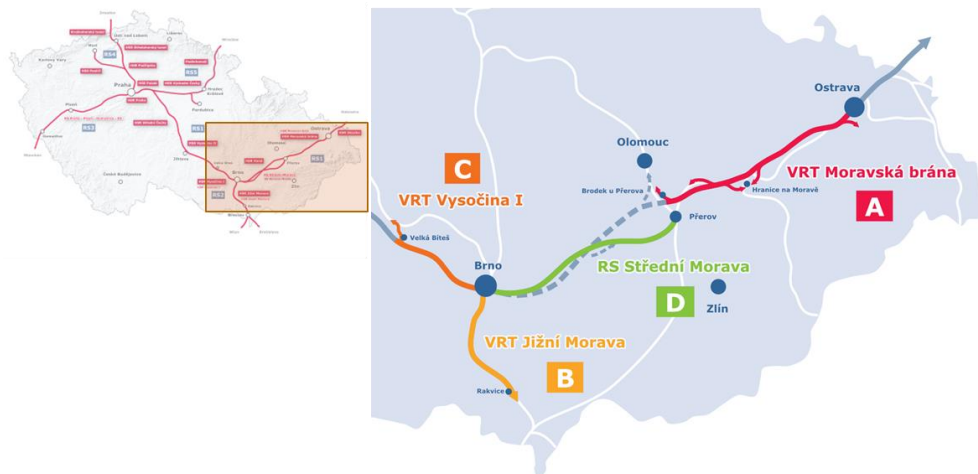
Úsek A označovaný „VRT Moravská brána“: jedná se o vysokorychlostní trať s provozní rychlostí 320 km/h určenou pro osobní dopravu, která začíná v železniční stanici Brodek u Přerova a končí v železniční stanici Ostrava-Svinov a počítá se na ní s průměrnou denní přepravou takřka 32 tis. osob. Celková délka této trati je cca 74 km, resp. 91 km včetně sjezdů, které budou ve správě Koncesionáře,

Úsek B označovaný „VRT Jižní Morava“: jedná se o vysokorychlostní trať s provozní rychlostí 320 km/h určenou pro osobní dopravu, která začíná v železniční stanici Brno-Modřice a končí ve stanici Rakvice a počítá se na ní s průměrnou denní přepravou až 24 tis. osob. Celková délka této trati je cca 34 km, resp. 39 km včetně sjezdů, které budou ve správě Koncesionáře,

Úsek C označovaný „VRT Vysočina I“: jedná se o vysokorychlostní trať s provozní rychlostí 320 km/h určenou pro osobní dopravu, která začíná v železniční stanici Velká Bíteš a končí ve stanici Brno-Vídeňská a počítá se na ní s průměrnou denní přepravou 56 tis. osob. Celková délka této trati je cca 30 km, resp. 37 km včetně sjezdů, které budou ve správě Koncesionáře,

Úsek D označovaný „RS Střední Morava“: jedná se o trať Rychlých spojení s provozní rychlostí 200 km/h určenou jak pro osobní, tak nákladní dopravu, která začíná v železničním uzlu Brno (na rozhraní s plánovanou modernizací železničního uzlu) a končí v místě napojení do železniční stanice Přerov, a počítá se na ní s průměrnou denní přepravou až 40 tis. osob. Celková délka této trati je cca 75 km a je rozdělena do 5 podúseků.

⁸ V souladu s termínem rychlých železničních spojení specificky vymezeným v Úvodu této Studie proveditelnosti PPP. Pro účely této Studie proveditelnosti PPP jsou vysokorychlostní tratě s provozní rychlostí 320 km/h dále označovány jako „VRT“, ostatní tratě s provozní rychlostí 200 km/h jsou dále označovány jako „RS“.



Úseky v tomto geografickém vymezení jsou ze strany SŽ investičně a majetkoprávně připravovány samostatně, nezávisle na sobě a v rámci vlastních časových harmonogramů. Z tohoto, ale i dalších důvodů se příprava jednotlivých úseků nachází v různém stupni rozpracovanosti, což SŽ poskytuje flexibilitu v tom, jakým způsobem přistoupit k plánování samotné výstavby a s pomocí jakého smluvního modelu (zda Klasického modelu nebo Modelu PPP). Podrobný přehled stavu všech jednotlivých úseků je uveden dále v této Studii proveditelnosti PPP.

Z pohledu Modelu PPP je výše uvedené také jedním z faktorů ovlivňujících následnou identifikaci možných případů realizovatelných Projektů PPP, jak je popsáno dále v této Studii proveditelnosti PPP.

V případě úseků vysokorychlostních tratí se jedná o novostavby ve zcela nových trasách vedení tratí, kdežto v případě tratí rychlých železničních spojení jde o komplexní rekonstrukci a modernizaci jak ve stávající, tak i nové stopě, přičemž tyto práce bude nutné realizovat při maximálním zachování železniční dopravy (v rámci systému dlouhodobě plánovaných výluk).

Všechny výše uvedené úseky tratí budou plně elektrifikované, vybavené moderními zabezpečovacími a sdělovacími technologiemi včetně inteligentních dopravních systémů (přehled technických specifikací jednotlivých úseků je uveden v příloze 1 této Studie proveditelnosti PPP). Všechny úseky projektu Rychlá spojení Morava jsou součástí sítě TEN-T.

Strategický význam a klíčové benefity projektu

Projekt Rychlých spojení jako celek je součástí vládního plánu rozvoje klíčové páteřní dopravní infrastruktury a figuruje jako strategický projekt i z pohledu dotčených krajů, jak se mj. promítá v politice územního rozvoje ČR a zásadách územního rozvoje dotčených krajů (s výjimkami změn uvedených níže).

Projekt Rychlá spojení Morava jako nedílná součást Projektu Rychlých spojení řeší komplexně zejména dopravní problematiku v rámci dopravní relace Brno – Ostrava (vč. části ramene Praha – Brno – Bratislava/Vídeň, tzv. Via Vindobona), která historicky patří k jedněm z nejvytíženějších dopravních spojení v ČR, a to jak v oblasti osobní, tak zejména nákladní dopravy bez ohledu na dopravní mód

(jak železnice, tak silnice) a je jedním ze základních kamenů hospodářské prosperity a sociální soudržnosti dotčených krajů a realizuje propojení na regionální, celostátní a nadnárodní úrovni.

Z hlediska klíčových přínosů realizace Projektu Rychlých spojení:

- podpoří vysoce kvalitní integraci České republiky do evropského dopravního prostoru, zlepší dopravní dostupnost regionů, čímž podpoří jejich hospodářský rozvoj a soudržnost, zejména v krajích procházejících hospodářskou transformací (zde kraj Moravskoslezský), ale i hlavních sídelních center v rámci ČR a zahraničí,
- výrazně zkrátí cestovní doby (např. Praha – Ostrava o 93 minut; Brno – Ostrava o 65 minut nebo Olomouc – Ostrava o 26 minut; další podrobnosti dále v této Studii proveditelnosti PPP) a zkvalitní a rozšíří možnosti pravidelného dojíždění za prací i na delší vzdálenosti a podpoří zvýšení mobility pracovní síly, čímž podpoří rozvoj obchodních a turistických příležitostí, jakož i rozvoj menších sídelních měst v širším okolí tratí,
- posílí rozvoj vysoce ekologické dopravy a zvýší konkurenceschopnost železniční dopravy jako jednoho z klíčových módů dopravy,
- výrazně zvýší přepravní kapacitu osobní železniční dopravy⁹, odhaduje se, že nové tratě přepraví denně takřka 60 tisíc cestujících na nejvytíženějších úsecích,
- přesunem dálkové osobní dopravy z existujících konvenčních tratí uvolní výraznou kapacitu pro další růst železniční nákladní dopravy¹⁰, odhaduje se, že uvolněné kapacity umožní růst nákladní přepravy o cca 40 %,
- bude zdrojem dalších širších přínosů včetně hospodářského a sociálního rozvoje lokalit, jejich dostupnosti a propojení, a ve výsledku bude dosaženo zlepšení celkové bonity těchto lokalit a podpory širší ekonomiky v oblastech jako jsou zaměstnanost, růst mezd a produktivity práce, podpory dalšího rozvoje trhu nemovitostí dotčených regionů apod., což také podrobněji specifikují tzv. širší ekonomické přínosy uvedené v příloze č. 13¹¹ Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb.

**Mezinárodní
podpora
rozvoje
vysokorychlost
ních tratí v ČR**

SŽ od zahájení přípravy Projektu Rychlých spojení spolupracuje s francouzským správcem železniční infrastruktury SNCF Réseau. Tato spolupráce zahrnuje sdílení know-how v rámci technického řešení, investičního plánování, provozu a financování výstavby vysokorychlostních tratí v režimu PPP, které byly v minulosti úspěšně využity i mimo Francii,

⁹ Při současném zajištění dostatečného zkapacitnění klíčových železničních uzlů, kde se setkávají různé kategorie dopravy a jež jsou často při vzniku nových tratí hlavními úzkými místy.

¹⁰ Stávající konvenční tratě jsou na horní hranici možného kapacitního využití, což zcela znemožňuje možnosti uspokojení především poptávky po železniční nákladní dopravě a limituje možnosti lepší optimalizace regionální osobní dopravy.

¹¹ https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/metodiky/2017_02_rezortni_metodika-komplet.pdf

a které by případně bylo možné adaptovat i v českém prostředí. Tato spolupráce navíc umožňuje přístup ke zkušenostem předních francouzských projekčních firem i konzultace s odborníky v oblasti výstavby, údržby a provozu vysokorychlostní železniční infrastruktury. V současnosti je tato podpora smluvně zajištěna do 1. 1. 2030.

Realizace projektu a její průběh byly dále vysoce pozitivně hodnoceny ze strany CER.

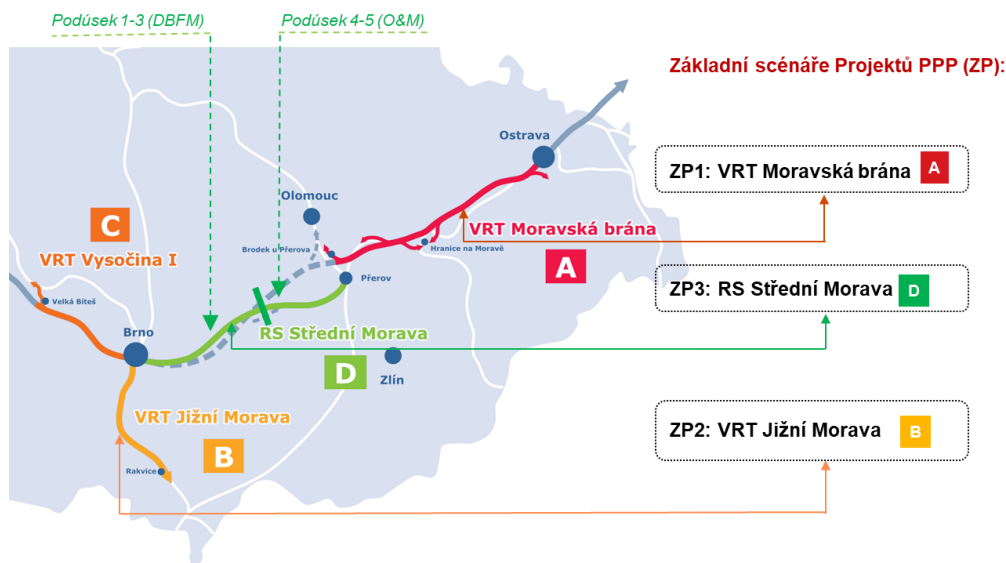
Projekty PPP navrhované k realizaci projektu Rychlá spojení Morava

S ohledem na celkovou investiční velikost, ucelenost projektových úseků, typovou homogennost tratě a odlišný stupeň dosažené investiční přípravy jednotlivých úseků jako klíčových faktorů je **v základní variantě zvažována realizace tří samostatných Projektů PPP:**

Základní scénáře Projektů PPP	Využití tratě / rychlost (km/h)	PPP	Délka (vč. sjezdů)	IN ¹² (mld. eur)
A VRT Moravská brána	OD / 320	DBFM	91 km	3,8
B VRT Jižní Morava	OD / 320	DBFM	39 km	0,9
D RS Střední Morava	SD / 200	DBFM O&M*	50 km DBFM + 25 km O&M	2,4
Celkem			180 km DBFM + 25 km O&M	7,1

*DBFM – PPP model ‚navrhni, postav, financuj, udržuj‘; O&M – PPP model ‚udržuj‘; OD – osobní železniční doprava, SD – smíšená (osobní a nákladní) železniční doprava

V případě schválení této podoby tří základních Projektů PPP tak SŽ bude moci realizovat touto formou samostatně každý z navrhovaných projektů.



¹² Bez DPH. Cenová úroveň 2023. Bez nákladů, které již SŽ vynaložila na přípravu, vypracování a příslušná povolení k dnešnímu dni. Kurz použitý pro přepočty hodnot v celém dokumentu je uveden v kapitole 7.1.3, není-li uvedeno jinak.

Realizace Projektů PPP v této podobě byla mj. podpořena i ze strany trhu v rámci průzkumu trhu. Především Projekt PPP „VRT Moravská brána“ je v rámci zprovoznování a budoucího rozvoje celé sítě VRT v České republice nejvhodnějším uceleným úsekem na základě zkušeností oslovených respondentů (potenciálních koncesionářů) v rámci průzkumu trhu. Pozitivně vnímají délku úseku, možnost otestovat aplikaci plánované provozní rychlosti 320 km/h, výrazné zkrácení cestovní doby mezi Prahou a Ostravou a okamžité napojení na současnou infrastrukturu bez nutnosti dalších navazujících staveb. Spojení s hotovým koridorem Praha – Pardubice – Olomouc, kde vlaky dosahují maximální konvenční rychlost 160 km/h, bude navíc pro dopravce a MD ČR motivací objednat a nasadit první vysokorychlostní jednotky v ČR na trase Praha - Ostrava, čímž se podpoří dostupnost regionů a hospodářský rozvoj v Moravskoslezském kraji hned s prvním realizovaným VRT projektem.

Projekt VRT Moravská brána je klíčový i z hlediska nákladní dopravy (nejvytíženější železniční úsek v ČR, kdy společně s osobní dopravou je kapacita trati za současného stavu na svém historickém i technologickém maximu bez možnosti dalšího rozvoje). Prioritní realizace tohoto projektu tak uvolní tolik potřebnou kapacitu pro nákladní dopravu na stávající konvenční trati a umožní pokrytí kontinuálního růstu poptávky po nákladní a osobní dopravě přicházející z konkurenčních forem dopravy a podpoří unijní strategii ke snížení emisí v rámci cílů „Fit for 55“.

V návazné fázi přípravy tohoto Projektu PPP však bude nutné provést **další podrobné komplexní analýzy**, neboť tento projekt v současné podobě přesahuje benchmarkovou hranici 2 mld. eur z hlediska objemu likvidity, který bude potřebné zajistit ze zdrojů komerčních finančních institucí. Cílem analýzy bude identifikovat způsoby a možnosti redukce stávající úrovně potřebných finančních zdrojů (např. analýza výše investičních nákladů mimo rámec rezortní metodiky (tzn. ceníky a sborníky SFDI pro železniční stavby), redukce rozsahu projektu, důkladné revize celkového technického řešení apod.) včetně vlivu dalších možných faktorů (maximalizace možnosti využití zdrojů multilaterálních bank, snížení poměru dluhu k celkové potřebě financování apod). **Z hlediska rozsahu potřebné redukce jde o komplexní analýzu, jejíž cílem by mělo být maximalizovat příspěvek ke snížení investiční velikosti v zásadě ve všech zmíněných ohledech.**

U navrhovaného Projektu PPP „RS Střední Morava“ se předpokládá využití Modelu DBFM **pouze** pro podúseky 1-3, přičemž pro podúseky 4-5 se předpokládá realizace stavby Klasickým modelem, kdy po dokončení budou tyto dva podúseky předány Koncesionáři k zajištění jejich provozuschopnosti v rámci Modelu Údržby. Z toho důvodu jsou údaje IN a výše potřeby financování uvedeny v celém dokumentu pouze pro podúseky 1-3¹³, není-li výslovně uvedeno jinak.

Vzhledem k relativně krátké délce úseku „VRT Jižní Morava“ (výrazně méně než používaný benchmark cca 70-80 km a s tím spojené relativně horší provozně-

¹³ Investiční náklady všech pěti úseků dohromady jsou 3,1 miliardy euro (bez DPH, v cenové úrovni 2023).

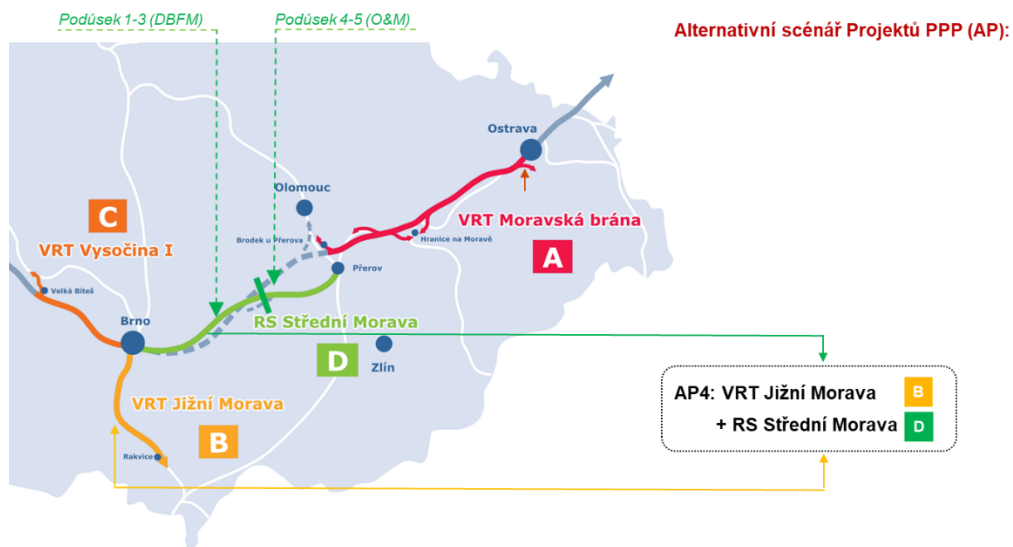
ekonomické charakteristiky s ohledem na vysoce fixní charakter nákladů na zajištění provozuschopnosti) byl také **navržen alternativní Projekt PPP** zahrnující úseky „VRT Jižní Morava a RS Střední Morava“.

Alternativní Projektů PPP	scénáře	Využití tratě / rychlost (km/h)	PPP	Délka (vč. sjezdů)	IN ¹⁴ (mld. eur)
B VRT Jižní Morava		OD / 320 (B)	DBFM	89 km DBFM	3,3
D RS Střední Morava		SD / 200 (D)	O&M*	+ 25 km O&M	

*DBFM – PPP model „navrhni, postav, financuj, udržuj“; O&M – PPP model „udržuj“; OD – osobní železniční doprava, SD – smíšená (osobní a nákladní) železniční doprava

Jak vyplynulo z podrobných technických analýz (viz kapitola 1.5.2) z hlediska stavu investiční a majetkoprávní přípravy, nebyla do seznamu možných Projektů PPP nakonec zařazena kombinace „VRT Vysočina I a VRT Jižní Morava“, kde by úsek VRT Vysočina I v případě nepříznivého vývoje (zpoždění přípravy, problematika stanice Brno-Vídeňská) vykazoval nejen výrazné zpoždění realizace této kombinace obou úseků, ale byl by velmi problematický i z provozně technického hlediska (problematika řešení napájecí trakční stanice, jakož i umístění střediska údržby na jižním konci úseku VRT Jižní Morava).

V případě realizace výše zmíněného alternativního Projektu PPP by byl v rámci výše uvedených základních scénářů Projektů PPP realizován pouze základní Projekt PPP „VRT Moravská brána“.



Pro úplnost doplňujeme, že realizace projektu jako jednoho Projektu PPP, který by spojoval tři klíčové úseky projektu Rychlá spojení Morava (A+B+D) dohromady, nebyla s ohledem na neúměrně vysokou investiční velikost,

¹⁴ Bez DPH. Cenová úroveň 2023. Bez nákladů, které již SŽ vynaložila na přípravu, vypracování a příslušná povolení k dnešnímu dni.

ekonomické, finanční a fiskální podmínky, ale zejména na základě jednoznačné reakce trhu vyplývající z tržního průzkumu, dále analyzována a posuzována.

Základní rozsah odpovědností *Doprojektování a výstavba:*

Koncesionář na základě obdržených povolení¹⁵, doprojektuje a provede výstavbu železniční infrastruktury v souladu s minimálními technickými požadavky.

V případě zabezpečovacího systému se předpokládá, že konečný rozsah rozdělení odpovědností mezi Koncesionáře a SŽ vzejde až z jednání v soutěžním dialogu. Předmětem jednání bude zejména odpovědnost za Řídící úroveň. Podrobnější informace k této komplexní problematice je uvedena v kapitole 3.2.3, kapitole 6.3.5 a v příloze 9. V oblasti sdělovacích technologií bude poté zvolen postup, který bude v principu následovat řešení zvolené pro zabezpečovací systém.

Zajištění provozuschopnosti:

Koncesionář bude zajišťovat diagnostiku, plánování a realizaci běžných oprav a údržby (včetně komplexní obnovy) veškeré železniční infrastruktury tak, aby docílil kvality definované v Koncesionářské smlouvě a zároveň zajistil takový technický stav dráhy, který umožní její bezpečné a plynulé provozování. V případě zabezpečovací a sdělovací technologie bude uplatněn stejný přístup jako v případě doprojektování a výstavby, tedy že Koncesionář bude odpovědný za rozsah systémů, který vzejde z jednání soutěžního dialogu.

Provozování dráhy:

SŽ bude zajišťovat funkce spojené s provozováním železniční dráhy (tzn. činnosti zabezpečení a obsluhy dráhy a organizace drážní dopravy) v rámci Projektů PPP, zejména v následujících oblastech¹⁶:

- řízení dopravy a přidělování kapacity dráhy,
- obsluha zabezpečovacích a sdělovacích technologií,
- nákup a prodej trakční energie.

Služby provozování osobní a nákladní železniční dopravy a/nebo nákup železničních vozidel pro drážní dopravu¹⁷:

Tyto služby **NEJSOU** zahrnuty jako součást aktivit vykonávaných Koncesionářem. Tyto služby budou poskytovat třetí strany provozující železniční osobní/nákladní dopravu¹⁸.

¹⁵ Předpokládá se, že účastníkům zadávacího řízení budou předávána tzv. povolení záměru a tomu odpovídající projektová dokumentace (dříve pod označením stavební povolení, ale nyní s menší mírou podrobnosti vypracované projektové dokumentace). V době konání zadávacího řízení nelze vyloučit, že samotná povolení záměru ještě nebudou vydána a účastníkům tak bude předložena dokumentace v aktuálním stavu projednávání.

¹⁶ Další podrobnosti jsou uvedeny v kapitole 3.2 této Studie proveditelnosti PPP.

¹⁷ S výjimkou drážních vozidel potřebných ze strany Koncesionáře k plnění jeho vymezených odpovědností.

¹⁸ Trh služeb v oblasti osobní i nákladní železniční dopravy je liberalizovaný a otevřený hospodářské soutěži.

Zapojení multilaterálních bank	<p>SŽ má v úmyslu zahájit jednání s EIB a EBRD¹⁹ o jejich potenciální účasti jako multilaterálních věřitelů v Projektech PPP včetně možnosti zajištění podpory v rámci programu InvestEU. Podotýkáme, že EIB se již v minulosti spolu se SŽ a SFDI dohodla na vytvoření úvěrového rámce s cílem podpory investic do rozvoje a rekonstrukce železničních projektů. Projekty PPP budou zároveň připraveny a strukturovány tak, aby splňovaly podmínky a požadavky uvedených finančních institucí. Zároveň EIB již v minulosti potvrdila zájem o jiný železniční PPP projekt – PRAK.</p> <p>EBRD v rámci tržního průzkumu potvrdila, s výše zmíněnou výhradou (viz poznámka pod čarou ohledně mandátu EBRD), že o účast na Projektech PPP má velký zájem.</p> <p>Aktivní zapojení těchto institucí do procesu (zejména due diligence) pak lze očekávat v okamžiku schválení realizace projektu Rychlá spojení Morava vládou.</p>
Připravenost projektu z pohledu ESG	<p>S ohledem na zájem SŽ zahájit jednání s multilaterálními věřiteli o jejich potenciální účasti na Projektech PPP jsou tyto projekty ze strany SŽ připravovány nejen v souladu s relevantní českou legislativou ve vztahu k ESG principům a taxonomii EU, ale zaměřují se i na analýzu veškerých aspektů ESG požadovaných ze strany těchto institucí, a jejich adekvátní zohlednění v projekční přípravě.</p>
Finanční podpora fáze výstavby z veřejných zdrojů	<p>Vzhledem k velikosti Projektů PPP bude muset veřejný sektor zvážit poskytnutí speciální jednorázové podpory. Účelem takové podpory by bylo doplnit finanční prostředky nabízené ze strany soukromých věřitelů, pokud by jejich dostupnost byla nedostatečná pro potřeby Projektů PPP, a/nebo s cílem umožnit účastníkům zadávacího řízení udržet potřebné konkurenční prostředí mezi nabídkami jejich věřitelů.</p> <p>Takováto podpora, je-li správně nastavena z hlediska velikosti a dalších podmínek, nejenže zlepší proveditelnost realizace Projektů PPP, ale současně naplní kritéria Eurostatu pro účely vykazování Projektů PPP mimo dluh veřejného sektoru. Tato podpora by byla nabízena všem účastníkům zadávacího řízení za stejných podmínek.</p> <p>U projektů A a D je vzhledem k jejich velikosti uvažována úhrada části úvodní investice ze státního rozpočtu ve výši 30 %.</p>

¹⁹ V rámci předpokládaného prodloužení stávajícího střednědobého mandátu EBRD v České republice (v současnosti do roku 2026), kde je železniční infrastruktura jedním z prioritních podporovaných odvětví.

Klíčové stavební objekty Projekt Rychlá spojení Morava zahrnuje v rámci jednotlivých úseků následující klíčové stavební objekty:

Úseky	Tunely	Mosty	Estakády	Ostatní
A VRT Moravská brána	7 tunelů	49 mostů	17 estakád	2 TNS Prosenice a Kletné SÚ Lipník nad Bečvou
B VRT Jižní Morava	1 tunel	17 mostů	2 estakády	TNS Popovice SÚ Zaječí
C VRT Vysočina I	6 tunelů	14 mostů	8 estakád	není
D RS Střední Morava*	6 tunelů	11 mostů	nejsou	TNS Nezamyslice

*Pozn.: * úseky 1-3 (Model DBFM) a také úseky 4-5 (Model Údržby) | Jedná se o železniční mosty nad 10 m a estakády s 5 a více poli. | TNS: trakční napájecí stanice, SÚ: středisko údržby*

Další detailnější technické podrobnosti včetně mapových podkladů jsou uvedeny v příloze 1 této Studie proveditelnosti PPP.

**Doba trvání
Koncesionářské
smlouvy
(výstavba,
provoz)**

Doba výstavby:

Úseky v rámci Projektů PPP	Doba výstavby
A VRT Moravská brána	cca 6 let
B VRT Jižní Morava	cca 5,5 let
D RS Střední Morava	cca 5 let
C VRT Vysočina I	cca 5,6 let

Pozn.: celková doba výstavby Projektů PPP v rámci alternativních scénářů (kde dochází ke kombinaci více úseků) bude ovlivněna nejdelší dobou výstavby daného úseku v dané kombinaci, ale i celkovou velikostí a komplexností dané kombinace, průmětu připravenosti atd.

Doba provozu: pro každý z navrhovaných Projektů PPP se předpokládá období provozu minimálně 25 let.

**Platební
mechanismus**

Platební mechanismus bude založený na principu plateb za dostupnost při zohlednění srážek za nedostatečné plnění smluvních parametrů (tzn. částečná nebo úplná nedostupnost Projektu PPP a nedodržení definovaných kvalitativních a výkonnostních standardů).

**Alokace
klíčových rizik**

Koncesionář ponese riziko výstavby a dostupnosti, riziko poptávky ve smyslu rozsahu využití tratí a s tím souvisejících výnosů za použití železniční dopravní cesty ponese veřejný sektor. Alokace rizik bude navržena s cílem dosáhnout vykázování projektů PPP mimo dluh vládního sektoru a v souladu s pravidly ESA 2010.

Celková současná hodnota plateb za dostupnost a podílu veřejného sektoru na financování úvodní investice

Základní scénáře:

Projekty PPP	Současná hodnota platby za dostupnost (mld. Kč)	Současná hodnota podílu veřejného sektoru na financování úvodní investice (mld. Kč)
A VRT Moravská brána ²⁰	103,70 – 108,48 ²¹	20,98 – 22,08 ²²
B VRT Jižní Morava	35,54	-
D RS Střední Morava	68,59	14,20

Alternativní scénář:

Projekty PPP	Současná hodnota platby za dostupnost (mld. Kč)	Současná hodnota podílu veřejného sektoru na financování úvodní investice (mld. Kč)
B VRT Jižní Morava D RS Střední Morava	97,90	19,68

Hodnota za peníze jako rozdíl Klasického modelu a Modelu PPP

Základní scénáře:

Projekty PPP	Hodnota za peníze bez využití InvestEU
A VRT Moravská brána	8,44 – 11,48 % ²³
B VRT Jižní Morava	10,76 %
D RS Střední Morava	10,93 %

Alternativní scénář:

Projekty PPP	Hodnota za peníze bez využití InvestEU
B VRT Jižní Morava D RS Střední Morava	9,48 %

²⁰ Rozsah hodnot u projektu VRT Moravská brána vyplývá z toho, že se řadí k technicky nejkomplexnějším projektům, čímž Koncesionáři poskytuje velký prostor k aplikaci „value engineeringu“ (tzn. optimalizace technického řešení) v rámci celoživotních nákladů projektu a tím dosažení ještě větších úspor, než je obvyklé u zadávacích řízení na bázi červené nebo žluté knihy FIDIC. Proto jsme provedli analýzu citlivosti tohoto faktoru (úspora 5 % investičních nákladů a tím i nákladů na komplexní obnovu na straně Modelu PPP).

²¹ Pozn.: nižší hodnota vychází z předpokladu zmíněné optimalizace technického řešení Koncesionářem a dosažení úspory 5 % investičních nákladů a nákladů na komplexní obnovu.

²² Pozn.: nižší hodnota vychází z předpokladu zmíněné optimalizace technického řešení Koncesionářem a dosažení úspory 5 % investičních nákladů a nákladů na komplexní obnovu.

²³ Pozn.: vyšší hodnota vychází z předpokladu zmíněné optimalizace technického řešení Koncesionářem a dosažení úspory 5 % investičních nákladů a nákladů na komplexní obnovu.

**Právní
vlastnictví aktiv**

Česká republika

**Navrhovaný
přístup
k zadávacímu
řízení**

Řízení se soutěžním dialogem dle § 68 ZZVZ (dále také jen jako „soutěžní dialog“).

**Předběžný
harmonogram
zadávacího
řízení**

V případě schválení realizace více než jednoho Projektu PPP vládou bude zahájení transakční fáze jednotlivých Projektů PPP pečlivě plánováno s cílem zajistit vhodné časové rozpětí (minimálně 9-12 měsíců) mezi jednotlivými projekty, které zároveň zohlední specifické cíle SŽ a MD ČR z hlediska priorit realizace projektu Rychlá spojení Morava, jakož i momentální stav investiční a majetkoprávní připravenosti jednotlivých úseků v daném okamžiku.

Finální výběr a počet Projektů PPP, specifické pořadí realizace jednotlivých Projektů PPP a načasování jejich realizace bude specificky určeno v další fázi, mj. v návaznosti na připravenost úseků jednotlivých projektů, na stav finančních a kapitálových trhů, stav a přípravu jiných PPP projektů v oblasti dopravní infrastruktury, zájem investorů atd.

Doporučujeme, aby SŽ společně s MD ČR vládě předložila ke schválení potřebu i v další fázi pokračovat se všemi výše uvedenými Projekty PPP, přičemž vláda by pověřila SŽ a MD ČR, aby před zahájením zadávacího řízení při přípravě zadávací dokumentace a zjišťování stavu přípravy projektových úseků a zájmu trhu v daném okamžiku vybraly se svými transakčními poradci optimální podobu a pořadí realizace těchto Projektů PPP.

S ohledem na stávající předpoklad, že realizace projektu Rychlá spojení Morava (nebo jeho vybraných částí) formou PPP bude schválena vládou během léta 2024 a (v případě schválení) bezodkladně následovaná procesem výběru transakčního poradce, očekává se zahájení kvalifikační fáze zadávacího řízení prvního Projektu PPP (v případě realizace více než jednoho Projektu PPP) v průběhu **2. čtvrtletí 2025**. Toto je podmíněno i dosažením potřebného stavu investorské připravenosti projektu/projektů.

**Zkušenosti s
PPP a zásobník
potenciálních
projektů**

Po úspěšném dokončení zadávacího řízení na projekt PPP dálnice D4 v roce 2021 a postupu jeho realizace v souladu s plánem koncesionáře zahájila vláda proces přípravy zadávacího řízení na výběr koncesionáře PPP projektu PRAK (železniční spojení centra Prahy s Letištěm Václava Havla Praha), u kterého bylo v březnu 2024 dokončeno zadávací řízení na výběr transakčního poradce a v současnosti se předpokládá, že kvalifikační fáze výběru koncesionáře projektu bude zahájena nejdříve ke konci roku 2024.

V případě PPP projektu D35 (dálniční spojení Opatovec–Mohelnice) bylo v dubnu 2024 úspěšně dokončeno zadávací řízení na výběr poradce pro

transakční fázi a v květnu 2024 byla zahájena příprava zadávacího řízení na výběr koncesionáře.

Současně je zpracována tato Studie proveditelnosti PPP projektu Rychlá spojení Morava.

V květnu 2024 byl vybrán poradce pro přípravu studie proveditelnosti PPP pro další tři potenciální silniční PPP projekty.

Podrobnosti jsou uvedeny dále v této Studii proveditelnosti PPP.

1 KONTEXT A POPIS PROJEKTU

1.1 Identifikace potřeb a strategie zadavatele

Z pohledu státní správy představuje Projekt Rychlých spojení jeden ze strategických prvků rozvoje železniční sítě České republiky. Jeho realizace je vnímaná jako další, kvalitativně nový prvek rozvoje a modernizace národní dopravní infrastruktury, zároveň je součástí evropské strategie pro zlepšení mobility napříč kontinentem, navíc se k realizaci Projektu Rychlých spojení ČR v minulosti zavázala. Všechny úseky Projektu Rychlých spojení jsou součástí systému transevropské dopravní sítě (TEN-T).

Důležitost Projektu Rychlých spojení je také ukotvena v následujících strategických dokumentech připravených státní správou.

1.1.1 Dopravní politika České republiky pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050

Dopravní politika je strategickým dokumentem, který určuje směr rozvoje jednotlivých odvětví dopravy v období 2021–2027 s výhledem do roku 2050 („**Dopravní politika**“). Za její implementaci odpovídá MD ČR.

Hlavním cílem Dopravní politiky je „zajistit rozvoj kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na obyvatelstvo (sociální koheze, veřejné zdraví, životní úroveň), bezpečnost a obranu státu a všechny složky životního prostředí a na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů“²⁴.

Příprava tohoto dokumentu zohlednila i další související strategické dokumenty včetně „Zelené dohody pro Evropu“ (European Green Deal, zde ve smyslu dekarbonizace dopravy a výrazného zvýšení podílu železniční dopravy), Strategického rámce České republiky 2030 (udržitelný rozvoj společnosti a kvalita života), Státní energetické koncepce (zde ve smyslu dekarbonizace dopravy), Politiky ochrany klimatu, Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, Strategie regionálního rozvoje a dalších národních strategických dokumentů.

Základní témata se vztahem k železniční dopravě, kterými se Dopravní politika v rámci dosažení svých cílů zabývá, jsou:

- modernizace, rozvoj a oživení železniční dopravy (jak osobní, tak nákladní) včetně obnovy vozidel,
- omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví,
- provozní a technická interoperabilita evropského železničního systému,
- rozvoj transevropské dopravní sítě,
- zvýšení bezpečnosti dopravy,
- podpora multimodálních přepravních systémů,

²⁴ Dopravní politika České republiky pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050.

- rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci integrovaného dopravního systému,
- zaměření výzkumu na bezpečnou, provozně spolehlivou a environmentálně šetrnou dopravu,
- využití nejmodernějších dostupných technologií a globálních navigačních družicových systémů (GNSS),
- snižování energetické náročnosti sektoru dopravy a zejména její závislosti na uhlovodíkových palivech.

Ve vztahu k Projektu Rychlých spojení Dopravní politika zmiňuje potřebu přípravy a výstavby vysokorychlostních železničních tratí jako strategického projektu ČR, jehož záměrem je zejména:

- „pokračování přípravy projektů vysokorychlostních železničních tratí v rámci rychlých spojení dokončením studií proveditelnosti jednotlivých větví a zahájení jejich přípravy a realizace v souladu s výstupy Programu rozvoje rychlých spojení tak, aby pilotní úseky a úseky zařazené do hlavní sítě TEN-T byly zprovozněny nejpozději do roku 2030 a úseky globální sítě TEN-T nejpozději do roku 2050. Přednostně řešit realizaci úseků vycházejících z hlavních železničních uzlů (Praha, Brno) z důvodů posílení nedostatečné kapacity tratí pro příměstskou, dálkovou a nákladní dopravu a řešit zkapacitnění pražského železničního uzlu“,
- „pokračování v přípravě vysokorychlostních tratí, protože kapacita železničních koridorů se postupně vyčerpává. Vysokorychlostní tratě by tak postupně měly přebírat nejen dopravu individuální, ale i některé krátké lety“, jako reakci na to, že „v osobní dopravě je v rámci hlavních tahů patrný pozitivní trend zvyšování podílu železniční dopravy, a to včetně dopravy mezinárodní, a zároveň mírného poklesu denního proběhu IAD. Je tak i nadále nutné posilovat využívání železniční dopravy v kombinaci s individuální prostřednictvím terminálů osobní dopravy“.

Realizace Projektu Rychlých spojení přispěje k plnění cíle snižování energetické náročnosti sektoru doprava díky důrazu na zvyšování využití energeticky efektivnějších druhů dopravy podporované k tomuto účelu vybudovanou kvalitní dopravní infrastrukturou, a to včetně energetické a informační nadstavby, které ve výsledku dosáhnou nejnižší energetickou náročnost (kWh/oskm, kWh/tkm) a rovněž i nejnižší produkci oxidu uhličitého (kg/oskm, kg/tkm).

S tím souvisí i další cíl spočívající v rozvíjení druhů dopravy s ohledem na potřebnou dostupnost jednotlivých regionů, na přepravní potřeby a na snížení vlivů na životní prostředí. S cílem modernizace železniční dopravy pak souvisí i cíl dokončení elektrizace železničních tratí s ohledem na snížení externalit a dosažení dalších energetických úspor a urychlení elektrizace páteřních tratí do regionů s chybějícími elektrizovanými tratěmi.

Dopravní politika rovněž zdůrazňuje potřebu stabilizace tradičních zdrojů financování dopravních projektů, zejména s ohledem na očekávané postupné snižování dostupnosti prostředků z veřejných zdrojů, včetně financování z evropských fondů, a proto obecně podporuje využívání PPP jako komplementárního způsobu zadávání veřejných zakázek a financování kritických částí národní dopravní sítě. Rovněž odkazuje na Dopravní sektorové strategie, jako na dokument, který identifikuje projekty vhodné pro použití modelu PPP.

1.1.2 Dopravní sektorové strategie, 3. fáze²⁵

Dokument Dopravní sektorové strategie, 3. fáze („DSS3“), který byl vyhotoven pod záštitou MD ČR, je aktualizací v současnosti platného dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (2018). Navazuje na Dopravní politiku (2021) a definuje zásady efektivního a kvalitního provozu stávající dopravní infrastruktury, zásady pro stanovení priorit plánovaných infrastrukturních projektů a základní koncepční rámec a cíle v oblasti rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury jak ve střednědobém horizontu (definovaném na období od roku 2021 do 2027), tak v dlouhodobém horizontu do roku 2050, a současně dává konkrétní podobu plánu vlády pro „Restart Česka“.

Ve vztahu k budování sítě Rychlých spojení se aktualizované DSS3 odvolávají na strategii evropské dopravní politiky, jejímž cílem je zajistit rozvoj efektivního, provázaného a multimodálního dopravního systému s důrazem na vybudování sítě vysokorychlostních železnic jako jednoho z hlavních nástrojů na snížení emisí v dopravě, s předpokladem zdvojnásobení této sítě oproti současnému stavu do roku 2030 a do roku 2050 pak její ztrojnásobení.

Aktualizované DSS3 tak zdůrazňují potřebu stanovení priorit rozvoje železniční dopravní infrastruktury (vedle silniční a vodní dopravy) a obsahují desetiletý plán dostavby dopravní infrastruktury, ve kterém je definováno 161 funkčních celků v oblasti silnic, železnic a vodní dopravy, zejména pak potřebu zajistit dostavbu základní dálniční sítě, budování tratí Projektu Rychlých spojení a řadu dalších staveb. DSS3 v rámci vyjmenovaných prioritních projektů železniční infrastruktury obsahují všechny definované větve Projektu Rychlých spojení a jsou vnímány jako klíčové pro efektivní a udržitelný rozvoj dopravní sítě v České republice. Trať Brno-Rakvice a Brno-Přerov (RS2) jsou vyhodnoceny velmi vysoko, ve 3. pásmu priorit a trať Přerov-Ostrava v 8. Pásmu, což podtrhuje důležitost obou tras pro zlepšení dopravních toků, podporu ekonomického růstu a zvýšení efektivity dopravy jak pro občany, tak pro podnikání.

S ohledem na důležitost realizace Projektu Rychlých spojení a jeho klasifikace jako prioritního projektu je však nezbytné, aby jeho financování bylo zajištěno bezprostředně po dokončení investorské přípravy, tzn. po získání všech potřebných povolení, a bylo tak možné zahájit jeho výstavbu. To zahrnuje i možnost využití externího dluhového financování pro případ, že by rozpočtové prostředky státu v danou chvíli nebyly dostačující. Dokument také označil PPP jako možnost pro zajištění takového financování.

1.1.3 Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR

Dokument „Program rozvoje Rychlých železničních spojení“²⁶ v ČR byl vypracován MD ČR s cílem vytvořit základní koncepční podklad pro rozhodnutí vlády o tom, zda a za jakých podmínek se má Česká republika vydat směrem k přípravě, následné výstavbě a provozu uceleného systému tzv. „Rychlých spojení“ ve srovnání s jinými / alternativními přístupy, zejména dostavbou konvenčního železničního systému či upřednostnění jiného dopravního módu.

²⁵ Dopravní sektorové strategie, 3. fáze (aktualizace prosinec 2023), informaci o jejímž vyhotovení vzala vláda ČR na vědomí dne 20.12.2023.

²⁶ Leden 2017.

Dokument „Program rozvoje Rychlých železničních spojení“ shrnuje komplexní analýzu všech relevantních aspektů včetně legislativních nebo společenských hledisek a jeho příprava zohlednila také evropské a národní strategické dokumenty, včetně programu Evropa 2020 (Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění), Bílé knihy – Plánu jednotného evropského dopravního prostoru, Politiky transevropských dopravních sítí TEN-T (identifikace hlavních zásad rozvoje infrastruktury), Dopravní politiky²⁷ a návazných strategických dokumentů vč. DSS a Politiky územního rozvoje ČR (PÚR ČR).

Dokument identifikuje hlavní příležitosti, předpokládané vedení spojů na tratích Rychlých spojení, předpokládané investiční náklady, problematiku financování projektů tratí Rychlých spojení a rizika s nimi spojená. U relace Brno – Přerov pak dokument zmiňuje nutnost modernizace stávající železniční tratě na vysokou rychlost, a to bez ohledu na to, zda se koncepce Rychlých spojení jako celku bude realizovat nebo nikoli, přičemž v případě její realizace se stane její nezbytnou provozní součástí.

U relace Přerov – Ostrava dokument především vyzdvihuje potřebu zvýšení kapacity již značně zatížené stávající železniční trati jak osobní, tak nákladní dopravou.

Dokument zdůrazňuje strategický význam Projektu Rychlých spojení, který přinese kladné hospodářské efekty pro Českou republiku, mezi něž patří:

- zvýšení konkurenceschopnosti ČR – lepší dostupnost hlavních center osídlení, zkrácení cestovní doby v hlavních přepravních relacích, rozvoj obchodních a turistických příležitostí,
- vyšší zaměstnanost, know-how, export; školství, věda a výzkum – potřeba pro vyšší kvalifikovanost pracovní síly, potenciální export z oblasti vývoje či výroby kolejových vozidel, dílčích systémů železniční infrastruktury nebo stavebnictví, příznivý vliv na zaměstnanost a mobilitu kvalifikované pracovní síly,
- zvýšená energetická bezpečnost a environmentální kvalita – snížení závislosti státu na ropných palivech z politicky nestabilních regionů světa, podpora nízkoe emisního rozvoje v souladu s jedním cílů „Pařížské dohody“ a vybudování odolného systému dopravy vůči náhlým změnám klimatu a cenám energií.

1.1.4 Politika územního rozvoje

Politika územního rozvoje ČR je celostátní nástroj územního plánování, určující požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Dokument ve znění z roku 2023 vnímá v rámci koridorů a ploch dopravní infrastruktury tratě Rychlých spojení jako strategicky důležité.

²⁷ Pro období 2014-2020.

V kontextu této Studie proveditelnosti PPP zmiňuje PÚR ČR potřebu vymezení čtyř vysokorychlostních železničních koridorů:

- úsek RS2 Brno–Šakvice–Břeclav–hranice ČR / Rakousko, Slovensko (–Wien/Bratislava),
- úsek RS1 Praha–Brno,
- úsek RS1 Prosenice–Ostrava–hranice ČR / Polsko (–Katowice),
- úsek RS1 Brno–(Přerov)–Prosenice.

1.1.5 Zásady územního rozvoje krajů dotčených projektem

Zásady územního rozvoje představují právně závazné dokumenty na úrovni krajů, které jsou závazné jak pro úřady, tak pro stavebníky při plánování nových staveb. Tyto zásady mají nadřazený charakter oproti územnímu plánu a vycházejí z PÚR ČR, opírající se o detailní údaje z územně analytických podkladů. Mohou být vnímány jako strategický územní plán pro celý kraj.

ZÚR Moravskoslezského kraje (duben 2023)

Na území Moravskoslezského kraje (MSK) vymezují ZÚR MSK koridory pro záměry železniční dopravy mezinárodního a republikového významu, pro umístění vysokorychlostní tratě příslušných parametrů včetně vedlejších staveb a vyvolaných přeložek technické a dopravní infrastruktury o šířce 100 m od osy železniční trati na obě strany pro trať (Bělotín –) hranice kraje – Ostrava-Svinov a trať Ostrava-Svinov – Bohumín – Petrovice u Karviné / Věřňovice – st. hranice ČR / Polsko. Vymezení trati hranice kraje – Ostrava-Svinov uvádí, že „koridor vstupuje na území MSK v k.ú. Hynčice u Vrážného a pokračuje v souběhu s tělesem dálnice D1 (po jeho severozápadní straně) k severovýchodu až do k.ú. Butovice, kde koridor kříží dálnici a odklání se k východu. Následně přechází údolí Bílovky a na k.ú. Jistebník se přimyká k železniční trati č. 270 a kopíruje její trasu až do prostoru železniční stanice Ostrava-Svinov. Koridor je ukončen v místě křížení železniční trati č. 270 s řekou Odrou“.

ZÚR dále podrobně vymezuje stanovení šířky koridoru, požadavky na využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru (podrobnosti ke stavu viz kapitola 1.5.2).

ZÚR Olomouckého kraje (září 2022)

V rámci požadavků na vymezení ploch a koridorů koncepce ZÚR je cílem rozvoje dopravních ploch a koridorů nadmístního významu zajištění dopravní obslužnosti Olomouckého kraje, kvalitní napojení významných sídel na nadřazenou dopravní síť a omezení zatížení sídel tranzitní dopravou. Páteřními prvky komunikační a železniční sítě jsou tahy zařazené do transevropské dopravní sítě.

Koncepce ZÚR Olomouckého kraje na jeho území požaduje potřebu „respektovat vymezení rozvojové osy OS10 (Katowice-) hranice Polsko / ČR – Ostrava – Lipník nad Bečvou – Olomouc – Brno – Břeclav – hranice ČR / Slovensko (Bratislava), vymezené v PUR ČR, v jejímž rámci požaduje zpřesnit a chránit koridory mj. pro vysokorychlostní dopravu v úseku Prosenice – hranice OK (dále Ostrava) včetně napojení na stávající železniční trať u Prosenic“ (podrobněji viz kapitola 1.5.2).

ZÚR Jihomoravského kraje (2020)

Priority dopravní koncepce stanovené v ZÚR Jihomoravského kraje mj. obsahují:

- dostavbu postupně realizované dopravní sítě transevropského (TEN-T) a republikového významu a přestavbu, zkapacitnění a modernizaci stávající silniční a železniční sítě nadmístního významu s vyloučením kritických míst a úzkých hrdel, a to s ohledem na přepravní vztahy, ochranu životního prostředí a lidského zdraví,
- územní stabilizaci vedení koridorů pro rychlá železniční spojení procházející územím Jihomoravského kraje a jejich zapojení do železničního uzlu Brno.

Koncepce v oblasti železniční dopravy uvádí, že: „*kontinuálně navazuje na dlouhodobě sledovanou koncepci rozvoje nadřazené železniční infrastruktury, zakotvené v politice územního rozvoje. ZÚR JM respektují stávající síť modernizovaných tratí zařazených do systému TEN-T, pro chybějící adekvátní spojení Brno – Vyškov – Přerov vymezují koridor nové železniční trati Brno – Vyškov – hranice kraje („Modernizace trati Brno – Přerov“)*“.

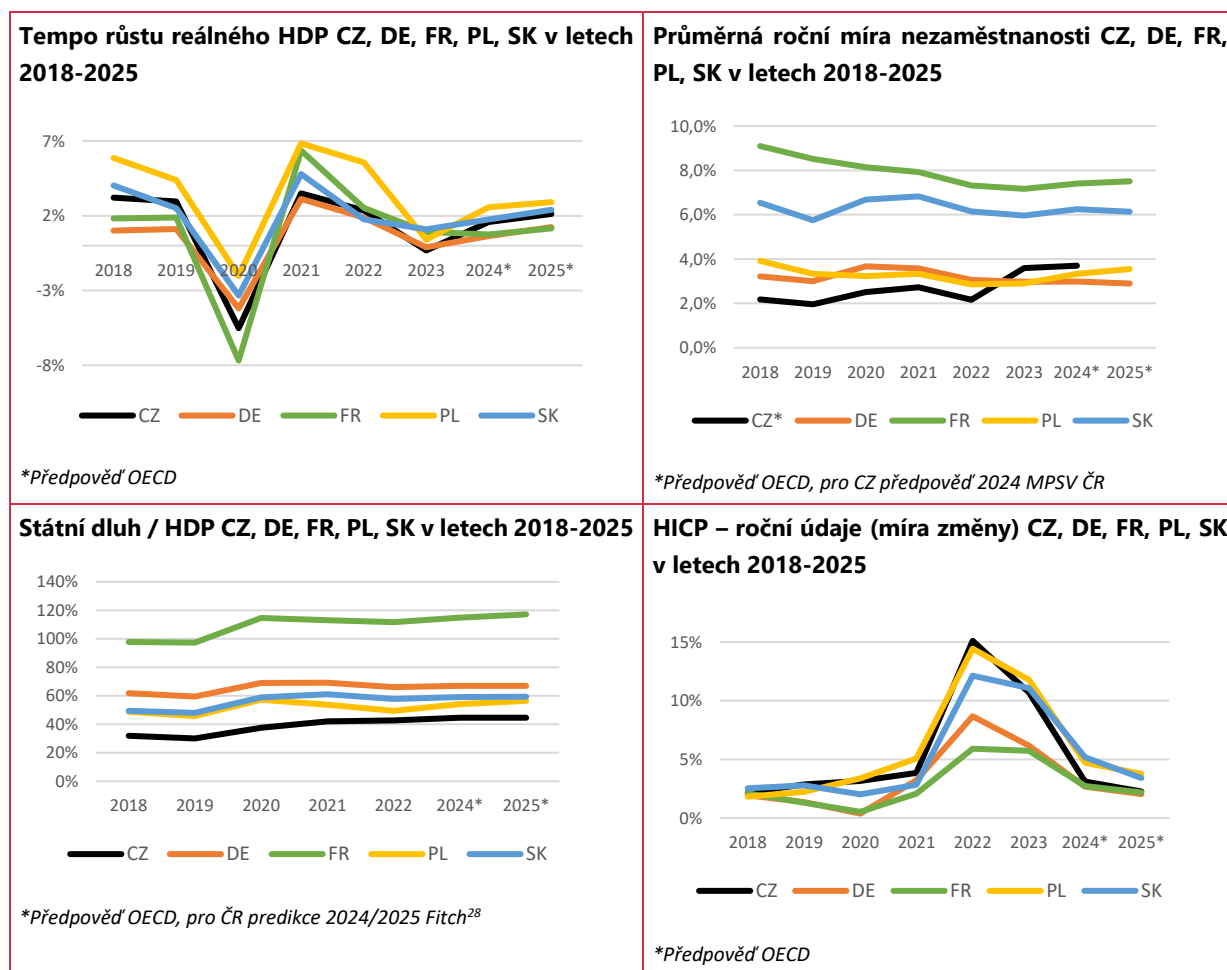
ZÚR dále „*zajišťují podmínky pro výhledové převedení dálkové dopravy na síť nových a modernizovaných železničních tratí (konvenčních a vysokorychlostních) v rámci koncepce tzv. rychlých spojení. Koncepci rychlých spojení ZÚR JM podporují a naplňují vymezením koridorů a územních rezerv pro koridory vysokorychlostních tratí. V OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno jsou koridory vysokorychlostních tratí v příslušných větvích navrhovány ve variantách tak, aby byly zajištěny územní i technické podmínky pro možné napojení těchto větví na variantní řešení železničního uzlu Brno, a to do doby, než bude rozhodnuto o definitivní poloze hlavního nádraží Brno. Vzhledem k celé problematice řešení železničního uzlu Brno, nacházející se na území statutárního města Brna a svými podrobnosti řešení přesahující úroveň ZÚR, ZÚR JMK v souladu se stavebním zákonem stanovují požadavky na řešení problematiky železničního uzlu Brno v rámci ÚP Brna“ (podrobněji viz kapitola 1.5.2).*

1.2 Česká republika – přehled současné situace

1.2.1 Makroekonomická situace

Česká republika je jednou z nejrozvinutějších a průmyslově nejvyspělejších ekonomik střední a východní Evropy s dobře rozvinutým, kvalitně řízeným a vysoce likvidním bankovním sektorem. I přes rychle rostoucí vládní dluh během let 2020-2022 patří Česká republika stále k jedněm z nejméně zadlužených zemí Evropy. ČR vyniká vysoce kvalifikovanou a relativně levnou a konkurenceschopnou pracovní silou. Ekonomická výkonnost těží z diverzifikované průmyslové základny a zároveň je vysoce závislá na exportu (téměř 77 % HDP). Trhy EU absorbují více než 80 % celkového vývozu, přičemž Německo představuje téměř jednu třetinu. Srovnání klíčových makroekonomických ukazatelů s vybranými zeměmi je znázorněno v grafech 1 a 2:

Graf 1: Srovnání klíčových makroekonomických ukazatelů (CZ, DE, FR, PL a SK)



Zdroj: Eurostat, Národní statistické úřady, OECD, 2024

HDP v roce 2023 poklesl o 0,4 % ve srovnání s růstem 2,4 % v roce 2022 mj. v důsledku fiskálních opatření vlády (s cílem zpomalit růst zadlužení), razantní restriktivní měnové politiky České národní banky (dále jen „ČNB“) v souvislosti s mimořádně vysokou inflací zejména v roce 2022 (viz níže), dopadů pokračující války na Ukrajině a poklesu spotřebitelských výdajů obyvatel ČR způsobeném snížením jejich reálných příjmů.

Průměrná míra inflace v roce 2023 dosáhla 10,4 % (v květnu 2024 pak zpomalila na 5,6 %, přičemž meziroční míra inflace v květnu 2024 oproti květnu 2023 poklesla na 2,6²⁹) a pokračuje tak ve výrazném poklesu oproti rekordnímu roku 2022, kdy dosáhla 15,1 %³⁰ jako výsledku dopadů masivních vládních výdajů v době pandemie covidu-19, krize cen energií³¹ a důsledků rusko-ukrajinské války.

²⁸ Zdroj: Fitch Revises Czech Republic's Outlook to Stable; Affirms at 'AA-', 23.2.2024, FitchRatings (<https://www.fitchratings.com/research/sovereigns/fitch-revises-czech-republic-outlook-to-stable-affirms-at-aa-23-02-2024>)

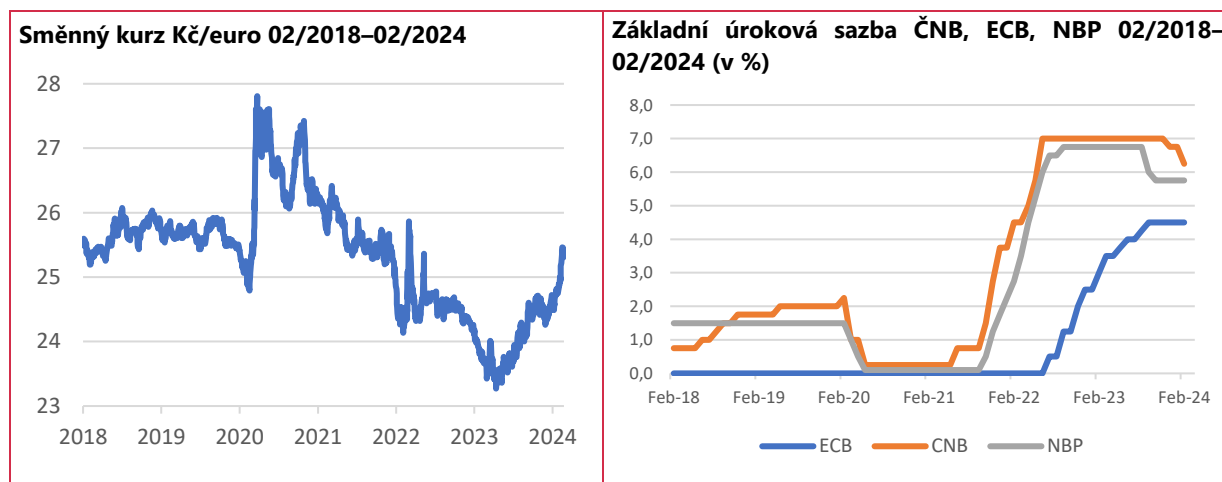
²⁹ V únoru a březnu 2024 to byla 2 %, v dubnu 2024 2,9 %.

³⁰ Druhá nejvyšší míra inflace od roku 1990.

³¹ V důsledku úsilí o odstřížení závislosti na ruských fosilních palivech a potřebě jejich nahrazení zdroji z jiných teritorií.

Rekordní inflace v roce 2022 byla pátou nejvyšší v Evropě a ČNB v reakci na to agresivně zvýšila svou hlavní základní sazbu až na úroveň 7 %. V prosinci 2023 však s ohledem na výrazný pokles míry inflace (a očekávaný další pokles k inflačnímu cíli) ČNB poprvé základní sazbu snížila a v březnu a květnu 2024 přidala další poklesy na současnou úroveň 5,25 %³². Očekává se, že v následujících čtvrtletích bude pokles sazeb mírným tempem dále pokračovat s cílem balancovat mezi zachováním opatrného postoje, zajištěním stabilizované úrovně kurzu koruny a zrychlením hospodářského růstu.

Graf 2: Vývoj směnného kurzu a základní úrokové sazby vybraných centrálních bank



Zdroj: ČNB, ECB, Polská národní banka (NBP), 2024

Česká republika není členem eurozóny, a přestože podle podepsaných přístupových smluv k EU je povinna do eurozóny vstoupit, v současné době stále není stanoveno konkrétní datum tohoto procesu. Ačkoli je kurz koruny v dlouhodobém horizontu relativně stabilní, nevyhnul se krátkodobé volatilitě, zejména z důvodu pandemie covidu-19 a následně rusko-ukrajinské války. Restriktivní měnová politika ČNB včetně podpory kurzu koruny přinesla její posílení až na úroveň 24,5 Kč za euro. Po oslabení kurzu až na 25,3 Kč za euro v důsledku kroků ČNB dochází v současnosti opět k jeho posilování na současnou úroveň okolo 24,6 Kč za euro (začátek června 2024).

1.2.2 Ratingové hodnocení země

Ratingové hodnocení země je jedním z řady zásadních faktorů pro investory v oblasti PPP při rozhodování o tom, zda vůbec budou mít o investici v daném zemi zájem. Česká republika má silný investiční rating; ratingové agentury S&P Global Ratings a Fitch Ratings Inc. ji v současnosti hodnotí stupněm AA- se stabilním výhledem (dlouhodobý výhled v cizí měně) a AA (S&P)/A- (Fitch, dlouhodobý výhled v domácí měně). Agentura Moody's Investors Service potvrdila 24. listopadu 2023 rating na úrovni Aa3 (pro dlouhodobé závazky v zahraniční i místní měně s nově stanoveným stabilním výhledem pro první z nich). Stejně tak v únoru 2024 své hodnocení upravila agentura Fitch

³² Současná úroková sazba ECB je pro země eurozóny stanovena na 4,25 % (v červnu 2024 došlo k první změně – snížení o 25 bps – od roku 2019), zatímco Polská národní banka v současnosti udržuje úroveň 5,75 %.

v důsledku výše zmíněných konsolidačních opatření vlády, kdy zlepšila výhled u dlouhodobých závazků v zahraniční měně z Negativního (2023) na Stabilní.

Obrázek 1: Česká republika – vývoj ratingu země

		2019	2020	2021	2022	2023
S&P	Místní	AA	AA	AA	AA	AA
	Zahraniční	AA- (Stabilní)	AA- (Stabilní)	AA- (Stabilní)	AA- (Stabilní)	AA- (Stabilní)
Fitch	Místní	AA-	AA-	AA-	AA-	AA-
	Zahraniční	AA- (Stabilní)	AA- (Stabilní)	AA- (Stabilní)	AA- (Negativní)	AA- (Stabilní) ³³
Moody's	Místní	Aa3	Aa3	Aa3	Aa3	Aa3
	Zahraniční	Aa3 (Stabilní)	Aa3 (Stabilní)	Aa3 (Stabilní)	Aa3 (Negativní)	Aa3 (Stabilní)

Zdroj: *tradingeconomics.com, countryeconomy.com, S&P, Fitch, Moody's, 2024*

Výše uvedený rating obecně odráží dlouhodobě konzervativní fiskální a měnovou politiku země, jejímž výsledkem je stále relativně nízká úroveň státního dluhu a spolu se silným bankovním sektorem působícím v relativně diverzifikované průmyslové ekonomice činí z ČR jednu z nejméně rizikových zemí v EU. A to navzdory kritickému období 2020-2022, kdy se ČR potýkala s dopady výše uvedených krizí, během kterých četná, vládou iniciovaná podpůrná opatření vedla k rekordním schodkům státního rozpočtu a tím k růstu vládního dluhu v poměru k HDP z 30,2 % v roce 2019 na 42,3 % v roce 2023.

Tyto hodnoty jsou sice stále pod úrovní maastrichtských kritérií i ve srovnání s mnoha dalšími zeměmi EU, vláda však přesto v roce 2023 zahájila proces implementace opatření k zastavení růstu zadlužení. V této souvislosti vláda schválila první z předpokládané řady konsolidačních balíčků. Opatření obsahují mj. zpřísnění podmínek pro odchod do předčasného důchodu, postupné zvyšování věku odchodu do důchodu, omezení rozsahu valorizace důchodů a zvyšování minimálních odvodů pro osoby samostatně výdělečně činné. V rámci přijímaných opatření se předpokládá zpomalení tempa zadlužování, jehož úroveň se ve střednědobém výhledu (konec roku 2025) očekává na úrovni 44,5 % HDP³⁴.

1.2.3 Politický kontext

Současná česká vláda je velkou koalici pěti politických stran složenou jednak z koalice „SPOLU“, jakožto vítězů voleb 2021, která zahrnuje tři politické strany v čele s Občanskou demokratickou stranou (ODS), jednak z koalice dalších dvou politických stran. Výstavba dopravní infrastruktury obecně a specificky i Projekt Rychlých spojení má podporu všech těchto stran, a to včetně stran opozičních, tzn. je podporován napříč celým politickým spektrem. Rovněž i přístup k výstavbě formou PPP má stabilní podporu všech významných politických stran, včetně opozičních. Příkladem této podpory je první velký český pilotní PPP projekt dálnice D4, který byl v únoru 2021 schválen PSP ČR za vlády současné největší opoziční strany.

³³ Stav od února 2024

³⁴ Zdroj: Czech Republic – Rating Action Report, 23/02/2024, Fitch

Pokud jde o dopravní infrastrukturu, panuje široká politická shoda v tom, že celkové dokončení páteřní dopravní sítě³⁵, které je k dnešnímu dni ve velmi výrazném časovém skluzu, je jednou z nejvyšších priorit, což se také odráží v Národním investičním plánu ČR. S očekávaným snižováním dostupnosti finančních prostředků z EU pro velké infrastrukturní projekty v nadcházejících plánovacích obdobích tak česká vláda hledá a zkouší nové typy financování a metody zadávání veřejných zakázek, zejména po úspěšném dokončení zadávacího řízení na výběr koncesionáře pilotního PPP projektu dálnice D4 a jeho realizace probíhající do současnosti v souladu s plánem.

Pro úplnost dodáváme, že příští řádné volby do PSP ČR se budou konat v říjnu 2025, což při současném nastavení strategického významu projektu Rychlá spojení Morava a shodě napříč politickým spektrem představuje pro další realizaci PPP projektů spíše nízké riziko.

1.2.4 Zkušenosti s PPP a zásobník potenciálních projektů

V průběhu roku 2020 vybralo MD ČR vítěze pilotního PPP projektu dálnice D4, prvního svého druhu v České republice, a v roce 2021 podepsalo koncesionářskou smlouvu s projektovou společností vybraného konsorcia firem VINCI a Meridiam. Tento pilotní silniční PPP projekt s investičními náklady ve výši cca 450 mil. eur zahrnuje 28letou smlouvu DBFOM, probíhá podle plánu, a dokončení výstavby se předpokládá do konce roku 2024. Způsob vysoutěžení projektu a jeho dosavadní úspěšný postup realizace byl vládou ČR pozitivně vyhodnocen³⁶ a na tomto základě vláda rozhodla pokračovat v možnosti využití modelu PPP i na dalších projektech dopravní infrastruktury. V současnosti vláda připravuje, nebo již zahájila, realizaci dalších PPP projektů, jež jsou uvedeny na obrázku 2:

Obrázek 2: Přehled a stav projektů realizovaných nebo připravovaných pro realizaci formou PPP

Název projektu	Studie proveditelnosti PPP	Příprava ZD pro výběr transakčního poradce	Výběr transakčního poradce	Výběr koncesionáře	Fáze výstavby	Fáze provozu
Dálnice D4 (IN 450 mil. eur)					dokončení prosinec 2024	od ledna 2025
Dálnice D35 (IN 1,5 mld. eur)				přípr. zahájena květen 2024		
Dálnice D0, D3, D55 (IN 2,5 mld. eur)	práce zahájeny v červnu 2024					
Železnice PRAK (IN 1 mld. eur)				přípr. zahájena duben 2024		
Železnice Nemanice - Ševětín (IN 800 mil. eur)		probíhá				
Rychlá spojení Morava (IN 8,5 mld. eur)	dokončení červen 2024					

Zdroj: Analýza Poradce, MD ČR, SŽ, 2024

³⁵ Dálniční síť, vysokorychlostní (320 km/h) železniční tratě, klíčové regionální železniční tratě a koridory (s rychlostí do 200 km/h).

³⁶ "Záměr prověřit možnost realizace výstavby železniční infrastruktury metodou spolupráce veřejného a soukromého sektoru", v jehož rámci mělo MD ČR v úzké spolupráci se SŽ prověřit vhodnost modelu PPP pro dva úseky konvenční železniční sítě.

Oproti minulosti jde o velmi výrazné zvýšení zájmu vlády ČR o využití modelu PPP a z pohledu investorů (viz kapitola 6.3.3) byla tato skutečnost velmi vysoce oceňována jako silný impuls pro jejich účast na těchto projektech. Další podrobnosti jsou uvedeny v kapitole 6 této Studie proveditelnosti PPP.

V průběhu roku 2023 dokončila SŽ přípravu studií proveditelnosti PPP dvou železničních projektů: projekt PRAK – železniční spojení Prahy s Letištěm Václava Havla Praha a projekt Nemanice-Ševětín (dokončení 4. koridoru konvenční železnice), pro jejichž realizaci analyzovala možnost využití Modelu PPP. Oba projekty byly následně vládou schváleny k možné realizaci formou PPP.

Pro projekt PRAK bylo v březnu 2024 dokončeno zadávací řízení na výběr transakčního poradce a v dubnu téhož roku zahájena příprava zadávacího řízení na výběr koncesionáře. V současnosti se předpokládá, že kvalifikační fáze výběru koncesionáře projektu PRAK bude zahájena nejdříve ke konci roku 2024.

V případě dálničního PPP projektu D35 bylo v dubnu 2024 úspěšně dokončeno zadávací řízení na výběr poradce jeho transakční fáze a v květnu 2024 byla zahájena příprava zadávacího řízení na výběr koncesionáře. V současnosti se předpokládá, že kvalifikační fáze výběru koncesionáře projektu D35 bude zahájena během srpna 2024.

Termíny zahájení kvalifikační fáze připravovaných PPP projektů PRAK a D35 budou v průběhu příprav jejich transakční fáze dále upřesněny a koordinovány.

Zároveň probíhá zadávací řízení na výběr poradce pro přípravu studie proveditelnosti PPP tří dálničních projektů (D0 – dokončení části Pražského okruhu, D3 – dokončení střeďočeské části dálnice vedoucí na jih České republiky a D55 – vybudování dálnice spojující Olomouc a Brno s Břeclaví). Dokončení výběru poradce se očekává v květnu 2024.

Při přípravě a následné realizaci výše uvedených projektů bude SŽ úzce spolupracovat s MD ČR a očekává, že zkušenosti získané z výše uvedeného pilotního projektu dálnice D4 významně využije i při realizaci plánovaných železničních PPP projektů.

1.3 Strategický význam a cíle Projektu Rychlých spojení

Železniční síť České republiky je se svými takřka 9 350 km³⁷ jednou z klíčových součástí dopravního systému ČR a jako taková je také přirozenou součástí páteřní dopravní sítě v rámci pražské aglomerace. V posledních desetiletích SŽ do komplexní modernizace této sítě významně investovala (elektrifikace, zdvoukolejnění vybraných klíčových částí sítě s moderními zabezpečovacími a sdělovacími prvky včetně rekonstrukcí železničních stanic a zastávek), přičemž proces modernizace konvenční železnice dále pokračuje.

Dalším stupněm rozvoje železniční sítě jsou vysokorychlostní tratě, které jsou vnímané jako kvalitativně nový prvek rozvoje a modernizace národní dopravní infrastruktury, a které jsou součástí evropské strategie pro zlepšení mobility napříč kontinentem. K vytvoření těchto nových tratí pro

³⁷ Stav ke dni 31.12.2023.

rychlou dálkovou železniční dopravu se navíc Česká republika zavázala v rámci rozvoje transevropské sítě TEN-T zaměřené na propojení a rozvoj transevropských dopravních koridorů.

Mapa 1: Strategický záměr Projektu Rychlých spojení v kontextu rozvoje vysokorychlostních tratí v Evropě

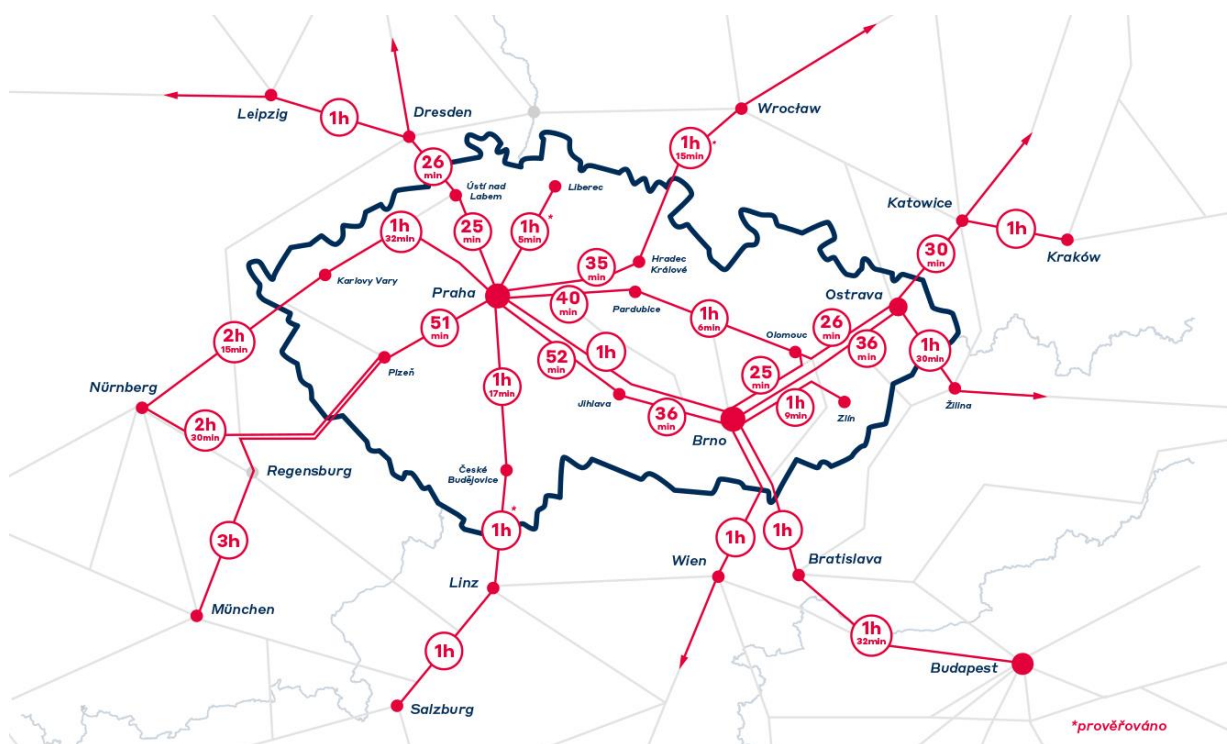


Zdroj: SŽ, 2024

Klíčovým cílem rozvoje rychlých železničních spojení je zlepšení a podpora vysoce kvalitní integrace České republiky do evropského dopravního prostoru, zlepšení dopravní dostupnosti regionů a hlavních sídelních center v rámci ČR a zahraničí, zkrácení cestovních dob a podpora rozvoje jak obchodních, tak turistických příležitostí. Zásadním způsobem přispějí k podpoře rozvoje regionů a menších sídelních měst v širším okolí tratí, rozvoji vysoce ekologické dopravy, zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy a zvýšení nabídky nových možností pohybu občanům.

V národním kontextu strategického rozvoje dopravní sítě projekt dále zajistí dostatečnou kapacitu na nových tratích pro dálkovou osobní železniční dopravu, zároveň odlehčí dopravě na stávajících konvenčních tratích. To uvolní prostor pro zefektivnění regionální osobní dopravy, zejména však pro rozvoj nákladní železniční dopravy, kde je v současnosti na mnoha úsecích železniční sítě dosažen kapacitní strop výrazně bránící většímu využití tohoto módu dopravy. Zvýšení kapacitních možností pro nákladní železniční dopravu ve výsledku uleví také silniční dopravě (zejména přetížené dálniční síti) a zvýší efektivitu železničního systému jako moderního a ekologického způsobu dopravy.

Obrázek 3: Síť Rychlých spojení a jejich efekt na časy dojezdu mezi klíčovými destinacemi



Zdroj: SŽ, 2024

Mezi další cíle patří:

- posílení hospodářské soudržnosti na regionální a národní úrovni,
- zvýšení konkurenceschopnosti, stimulace ekonomiky a udržitelného rozvoje,
- zajištění kvality a rychlosti při pravidelném dojíždění za prací i na delší vzdálenosti, což umožní vyšší mobilitu pracovní síly,
- podpora zaměstnanosti, pozitivní vliv na strukturu a kvalitu pracovní síly,
- rozvojový impuls pro školství, vědu a výzkum a rozvoj domácího průmyslu.

První ucelený koncepční materiál popisující vysokorychlostní železnice v ČR vznikl již v roce 1995. V roce 2003 byl tento dokument revidován a v roce 2004 představen MD ČR v dokumentu „Koordinační studie VRT“³⁸. Strategický význam projektů VRT se pak promítl v rámci rozvoje PÚR ČR³⁹. Významným mezníkem bylo schválení „Programu rozvoje Rychlých železničních spojení v

³⁸ Koordinační studie VRT 2003 https://web.archive.org/web/20081010123550/http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/9032A2C5-C9BC-45B9-827F-B25F97C29F83/0/a_prz.pdf

³⁹ Politika územního rozvoje České republiky ve znění Aktualizací č. 1, č. 2 a č. 3, Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2019 (https://mmr.gov.cz/getmedia/46278cf6-d280-455a-8cb2-1b152016a3c9/PUR_CR_ve_zneni_Aktualizaci_1_2_3_brozura_CZ.pdf.aspx)

ČR⁴⁰ vládou v roce 2017⁴¹, který představil komplexní přístup k rozvoji rychlé železnice a stanovil úkoly pro rozpracování konkrétních variant řešení této sítě při zohlednění jak infrastrukturních, tak provozních aspektů budoucího systému. Priorita budování Rychlých spojení byla následně promítnuta zejména v Dopravních sektorových strategiích⁴² MD ČR z let 2017 a 2023.

Na základě následných analýz variant možností rozvoje sítě RS byla identifikována základní podoba této sítě s celkovou délkou takřka 850 km, včetně rekonstrukce 165 km stávajících tratí do podoby rychlých železničních spojení s provozní rychlostí 200 km/h. V rámci příprav strategie rozvoje vysokorychlostní sítě v ČR byly také identifikovány klíčové tratě, které se budou efektivně napojovat na vysokorychlostní tratě již vybudované nebo připravované v zemích sousedících s ČR (směr Drážďany a Mnichov v Německu, Wrocław a Katowice v Polsku, Vídeň v Rakousku a Bratislava na Slovensku).

Projekt je vnímán jako významný zdroj podpory ekonomického růstu a regionálního rozvoje a v dlouhodobém horizontu významně zlepšit kvalitu života v ČR. Projekt je zároveň připravován s cílem zásadně minimalizovat jeho vliv na okolní prostředí a zakomponovat jej do území tak, aby neovlivnil přírodní a krajinný ráz regionu a jeho propustnost.

Během let 2019-2023 bylo na přípravu a plánování jednotlivých úseků Projektu Rychlých spojení vynaloženo téměř 1,9 miliardy Kč (76 mil. euro) včetně využití zdrojů EU (Nástroj pro propojení Evropy – CEF). V roce 2024 rozpočet SFDI počítá s výdaji na přípravu Projektu Rychlých spojení ve výši 900 milionů Kč (36 mil. euro) a 1,74 miliardy Kč (70 mil. euro) v roce 2025.

⁴⁰ Program rozvoje rychlých železničních spojení v České republice, MD ČR, leden 2017 (<https://www.mdcr.cz/getattachment/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Ministr-Tok-Vysokorychlostni-trate-potrebuji-novy/MD-Program-rozvoje-rychlych-spojenu-v-CR.pdf.aspx>)

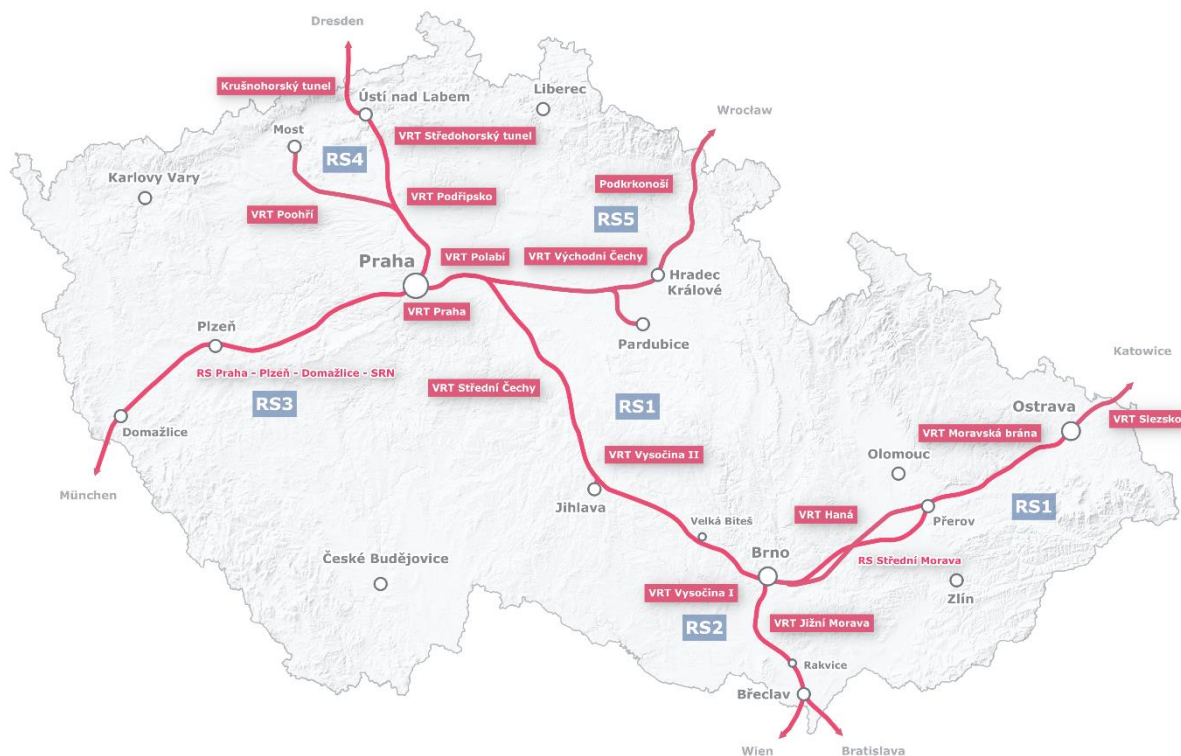
⁴¹ Usnesení vlády ze dne 22. května 2017 č. 389 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice (<https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Vysokorychlostni-trate/UV-389-22-5-2017.pdf.aspx>)

⁴² Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (aktualizace 2017 - schváleno vládou ČR v únoru 2018) <https://www.dopravnistrategie.cz/images/projekt/ke-stazeni/Aktualizace2017/III-DSS-Aktualizace2017-Materil-PoZZ.pdf> a 3. Fáze (aktualizace 2023) <https://www.mdcr.cz/getattachment/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Dopravni-sektorove-strategie-Dostavba-zakladni-da/md-SESTRA-2023.pdf.aspx>

1.4 Program Projektu Rychlých spojení

Program rozvoje Projektu Rychlých spojení (RS) je navržen v následující podobě (mapa 2):

Mapa 2: Projekt Rychlých spojení – cílový stav rozvoje sítě



Zdroj: SŽ, 2024

Většina úseků RS spojení je navržena jako novostavba v nové stopě reflektující požadované parametry vysokorychlostních tratí s provozní rychlostí 320 km/h⁴³. Některé úseky Projektu Rychlých spojení (viz tabulka 1) si ovšem zachovávají parametry konvenčních tratí s provozní rychlostí do 200 km/h a ty povedou jak v nové, tak v rekonstruované původní stopě.

Celková délka tratí Projektu Rychlých spojení dosahuje v součtu **849 km** (viz tabulka 1) a představuje celkové investiční náklady **808 miliard Kč** v cenách určených ve studiích proveditelnosti v cenových úrovních let 2019-2020. V běžných cenách se jedná o částku přesahující 1,1 bilionu Kč.

Pro účely realizace SŽ počítá s využitím národních zdrojů (státní rozpočet ČR), evropských fondů (primárně CEF) i výrazným zapojením soukromého kapitálu v rámci modelu PPP.

Níže uvedená tabulka uvádí přehled všech úseků RS v České republice včetně zvýraznění částí, které jsou předmětem projektu Rychlá spojení Morava (zvýrazněný box):

⁴³ Z projekčního pohledu jsou trasy dimenzovány na maximální rychlost 350 km/h.

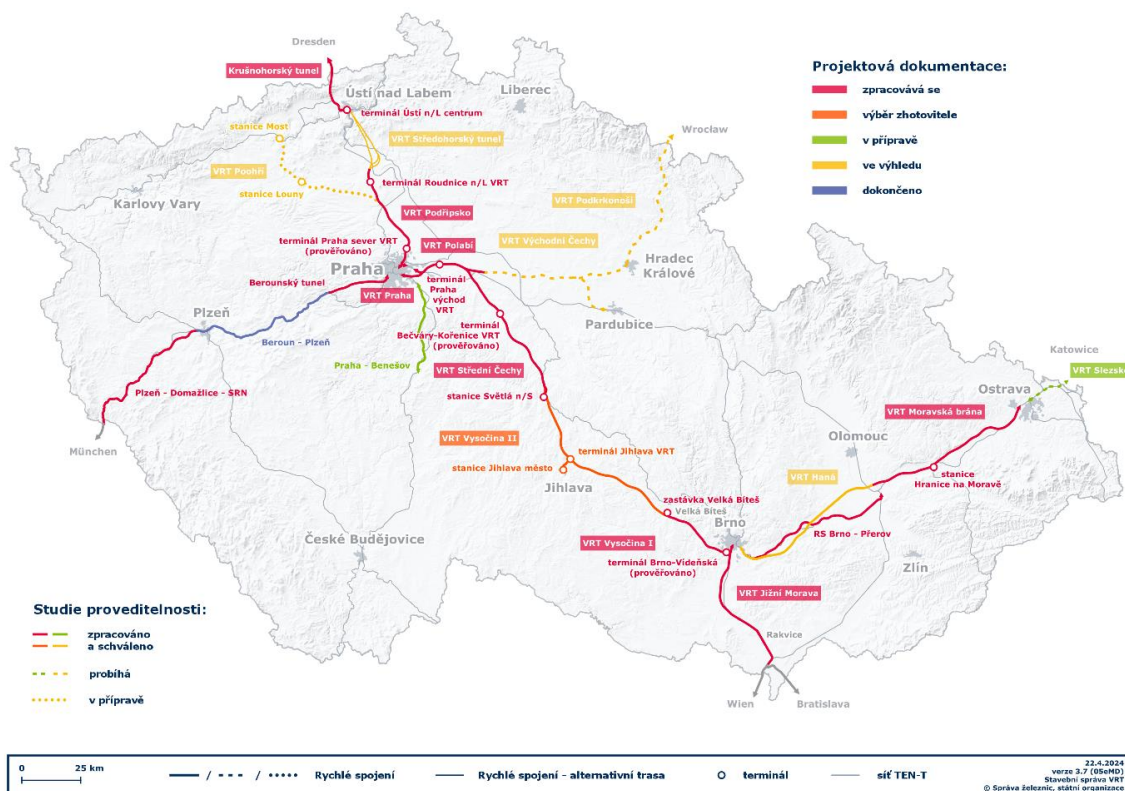
Tabulka 1: Přehled úseků Projektu Rychlých spojení v ČR

Úseky	Typ trati	Provozní rychlost (km/h)	Délka (km)
RS1 Praha-Vršovice – Poříčany	VRT	320	50
RS1 Poříčany – Velká Bíteš	VRT	320	163
RS1 Velká Bíteš – Brno („VRT Vysočina I“)	VRT	320	37
RS1 Brno – Přerov („RS Střední Morava“)	KT	200	75
RS1 Přerov – Ostrava st. hr. (směr Katovice) („VRT Moravská brána“)	VRT	200-320	91
RS2 Brno – Rakvice (- Břeclav, směr Slovensko) („VRT Jižní Morava“)	VRT	320	39
RS3 Praha – Beroun – Plzeň - st. hranice (směr Mnichov)	KT	200	90
RS4 Praha – Ústí nad Labem - st. hranice (směr Drážďany)	VRT	320	104
RS4 Nová Ves – Most	VRT	320	65
RS5 Poříčany – Hradec Králové – Pardubice	VRT	320	72
RS5 Hradec Králové – st. hranice (směr Vratislav)	KT	200	63
Celkem		200-320	849

Zdroj: SŽ, 2024 | Pozn.: v budoucnu (do roku 2050) se také plánuje RS1 Haná mezi Brnem a Přerovem na rychlost 320 km/h v délce 89 km.

Jak ukazuje mapa 3, jednotlivé úseky celonárodní sítě RS se nacházejí v různém stavu přípravy:

Mapa 3: Stav povolovacích a projekčních prací v rámci Projektu Rychlých spojení v ČR

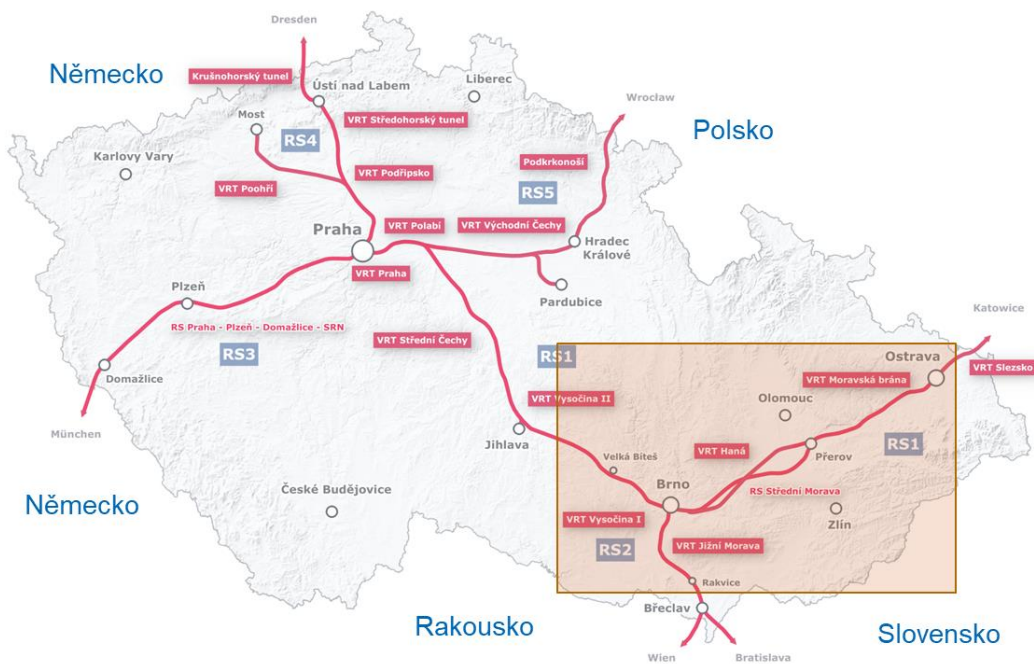


Zdroj: SŽ, 2024

1.5 Předmět projektu Rychlá spojení Morava

Vzhledem k nejvyšší pokročilosti projektové přípravy úseků moravské části ramen RS1 a RS2 schválila vláda ČR svým usnesením č. 577 ze dne 16. srpna 2023⁴⁴ další procesní kroky k analýze možnosti a vhodnosti realizace úseků formou PPP pilotně na Moravě⁴⁵.

Obrázek 4: Úseky Projektu Rychlých spojení v moravské části



Zdroj: SŽ, 2024

Morava je významným hospodářským územím ČR a z hlediska moravské části Projektu Rychlých spojení zahrnuje 5 krajů – Jihomoravský, Zlínský, Olomoucký, Moravskoslezský a část Vysočiny. Dotčené území tvoří skoro 40 % obyvatelstva ČR a nacházejí se zde dvě ze tří největších sídelních měst ČR (Brno a Ostrava). Zejména severní část území patřila historicky k významným průmyslovým centrům země s rozsáhlým hutnickým průmyslem (těžba černého uhlí, hutě, železářny), strojírenstvím, automobilovým a chemickým průmyslem. Území v současnosti tvoří více než 30 % HDP⁴⁶. S postupným odklonem od využívání fosilních paliv navíc zejména Moravskoslezský kraj prochází výraznou hospodářskou a strukturální transformací a mj. velmi aktivně hledá příležitosti a možnosti využití své rozsáhlé průmyslové základny v rámci nových odvětví a služeb s vyšší přidanou hodnotou.

Železniční doprava je tak pro další rozvoj tohoto území a jeho hospodářskou transformaci zásadní, již historicky v rámci území patřila mezi nejvíce vytížené a využívané dopravní módy z celé ČR s

⁴⁴ Usnesením č. 577 ze dne 16. 8. 2023 vláda ČR schválila strategický dokument „Vyhodnocení využití metody spolupráce veřejného a soukromého sektoru na projektech železniční a dálniční infrastruktury“.

⁴⁵ Postup ohledně způsobu realizace u zbývajících částí sítě bude předmětem separátních analýz, také v závislosti na výstupech této Studie proveditelnosti PPP, stavu investiční a majetkoprávní přípravy zbývajících částí sítě atd.

⁴⁶ ČSÚ – Databáze regionálních účtů

významným smíšeným provozem (jak osobní dálková a regionální, tak nákladní doprava). Zejména situace na existujícím železničním koridoru mezi Přerovem a Ostravou s plně dosaženou stávající kapacitou se stává kritickou. To vede ke komplikacím v provozu, zejména pro nákladní železniční dopravu, která je při provozních poruchách či výlukách kvůli údržbě trati systematicky omezována.

Přetížení trati je závažným problémem také proto, že je součástí důležitých nákladních evropských železničních koridorů a chybí zde alternativní trasy pro odklon nákladní dopravy. Projektem Rychlá spojení Morava dojde zejména k významnému uvolnění kapacit na konvenčních tratích díky přesunu dálkové osobní železniční přepravy na nově budované tratě.

1.5.1 Hlavní cíle projektu Rychlá spojení Morava

Hlavní cíle ve vztahu k projektu Rychlá spojení Morava zahrnují:

Cíl: Kvalitní integrace do evropského dopravního prostoru, propojení hlavních sídel a regionů země

Realizace projektu obecně sníží deficit ČR ve výstavbě vlastní moderní páteřní dopravní infrastruktury a tím podpoří vysoce kvalitní integraci ČR do evropského dopravního prostoru⁴⁷. Tím podpoří nejen hospodářský rozvoj a soudržnost, zejména v krajích procházejících hospodářskou transformací (zde kraj Moravskoslezský), ale zajistí také obslužnost a propojení hlavních sídelních center v rámci ČR (Praha, Brno, Ostrava, které jsou součástí plánovaných hlavních os Projektu Rychlých spojení, přičemž Ostrava je již dnes součástí osy Varšava – Vídeň, kterou na české straně tvoří projekt Rychlá spojení Morava, po jehož dokončení se součástí této osy stane i druhé největší město Brno) a zahraničí.

Realizace projektu Rychlá spojení Morava zároveň podpoří zejména hospodářskou a strukturální transformaci Moravskoslezského kraje a proměny intenzivní dopravní spojení historicky svázané s těžkým průmyslem a těžbou fosilních paliv díky novým příležitostem a možnostem vyplývajícím z dynamicky se modernizující a proměňující průmyslové základny, včetně vzniku nových odvětví a služeb s vysokou přidanou hodnotou.

Cíl: Výrazné zkrácení cestovních dob

Realizace projektu Rychlá spojení Morava zajistí rychlejší, pohodlnější, bezpečnější a spolehlivější dopravní spojení pro cestující ve všech hlavních relacích a zlepší a rozšíří možnosti pravidelného dojíždění za prací i na delší vzdálenosti a podpoří zvýšení mobility pracovní síly, čímž podpoří rozvoj obchodních a turistických příležitostí, jakož i rozvoj menších sídelních měst v širším okolí tratí.

Výrazné zkrácení cestovní doby (až o 180 minut) by měla přinést zejména realizace jednotlivých dílčích projektů vysokorychlostních tratí v daných zemích na ose Vídeň – Varšava, tzn. jak dokončení projektu Rychlá spojení Morava (kdy se vedle Ostravy součástí této osy stane i druhé největší město Brno), tak dokončení rakouské části VRT Via Vindobona a polské části VRT V4.

Úspory cestovních dob vyplývajících z realizace projektu Rychlá spojení Morava v těchto relacích jsou shrnuty v tabulce 2:

⁴⁷ Včetně klíčových nadnárodních tras zahrnujících Drážďany – Praha – Brno – Vídeň/Bratislava, Varšava – Katowice – Ostrava – Brno – Vídeň/Bratislava (včetně napojení na Rail Baltica v oblasti Trojmoří).

Tabulka 2: Časové úspory cestovních dob projektu Rychlá spojení Morava na vybraných relacích

Linka	Současná cestovní doba (min)	Úspora (min)	Úspora (%)
Brno – Přerov	73 minut	34 minut	47 %
Brno – Ostrava	128 minut	65 minut	51 %
Přerov – Ostrava	46 minut	22 minut	48 %
Olomouc – Ostrava	52 minut	26 minut	50 %
Vídeň – Varšava	450 minut	180 minut	40 %

Zdroj: SŽ, 2024 | Pozn.: u relace Brno – Ostrava je uvedena výše časové úspory na základě úseku Brno – Přerov budovaného jako trať RS, v případě budoucí realizace úseku VRT Haná bude časová úspora vyšší.

Cíl: Zlepšení životního prostředí

Realizace projektu Rychlá spojení Morava věnuje velkou pozornost ochraně okolí dráhy před negativními projevy jejího provozu a obecně ve vztahu k životnímu prostředí pomocí celé řady zlepšení: nová konstrukce železničního spodku, svršku a mostů, zahloubení částí trati pod povrch země spolu s instalací protihlukových opatření přispěje k výraznému snížení hlukové emise od železničního provozu pod zákonné limity. Ke snížení emisí hluku a exhalací přispěje také provoz v elektrické trakci. Přesunem významné části dálkové a regionální osobní železniční dopravy ze stávajících konvenčních tratí dojde k výraznému zvýšení kapacity pro nákladní železniční dopravu a zlepšením dělby přepravní práce ve prospěch ekologické železnice zároveň dojde ke snížení intenzity nákladní automobilové dopravy na silnicích.

Cíl: Zvýšení přepravní kapacity pro osobní a nákladní železniční dopravu

Realizace projektu Rychlá spojení Morava díky síti zcela nových tratí výrazně zvýší přepravní kapacitu osobní železniční dopravy. Odhaduje se, že nové tratě denně přepraví takřka 60 tisíc cestujících na nejvytíženějších úsecích. Zároveň dojde k přesunu dálkové a části regionální osobní železniční dopravy z existujících konvenčních tratí, což výrazně uvolní kapacitu pro další růst železniční nákladní dopravy. Stávající konvenční tratě (zejména trať Přerov – Ostrava jako jedna z nejvytíženějších v ČR) jsou v současnosti na horní hranici kapacitního využití, což zcela znemožňuje možnosti uspokojení poptávky zejména po železniční nákladní dopravě a limituje možnosti lepší optimalizace regionální osobní železniční dopravy. Odhaduje se, že uvolněné kapacity umožní růst nákladní železniční přepravy o cca 40 %. Zároveň bude v této souvislosti nutné zajistit dostatečné zkapacitnění klíčových železničních uzlů (zejména Brno, Hranice na Moravě, Ostrava), kde se setkávají různé kategorie dopravy a jež jsou často při vzniku nových tratí hlavními úzkými místy.

Cíl: Tvorba dalších socioekonomických přínosů

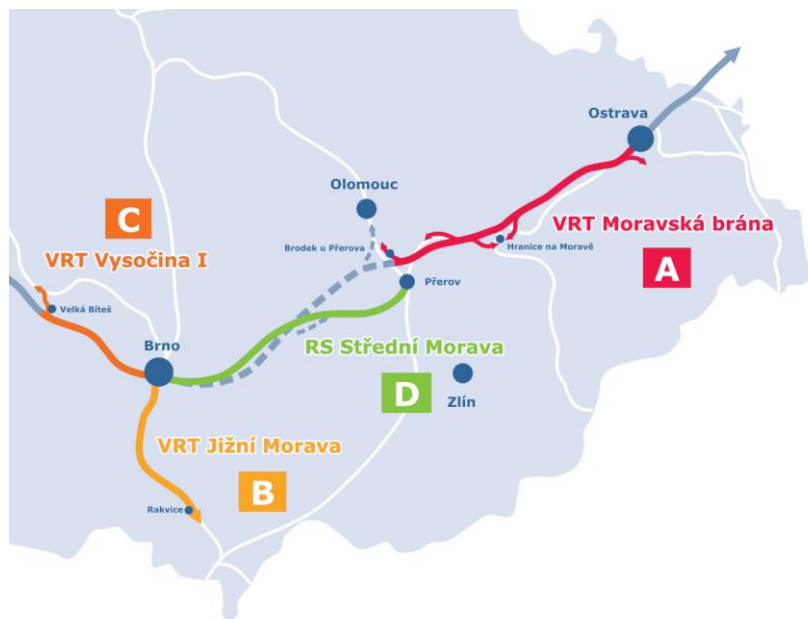
Realizace projektu Rychlá spojení Morava bude zdrojem i dalších socioekonomických přínosů, jako je hospodářský a sociální rozvoj lokalit podpořený novou dopravní infrastrukturou, lepší dostupností a propojení těchto lokalit ve výsledku přinese zlepšení celkové bonity a přínos v podobě podpory širší ekonomiky jako takové, včetně vlivu v oblastech jako jsou zaměstnanost, růst mezd a produktivity práce, rozvoj trhu nemovitostí apod.

1.5.2 Vymezení a stručný popis úseků Rychlá spojení Morava

Základní vymezení

Projekt Rychlá spojení Morava je tvořen čtyřmi navazujícími úseky (A-D), jak je znázorněno na obrázku 5:

Obrázek 5: Úseky Projektu Rychlá spojení Morava



Zdroj: SŽ, 2024

Úsek A označovaný „VRT Moravská brána“: jedná se o vysokorychlostní trať s provozní rychlostí 320 km/h určenou pro osobní železniční dopravu, která začíná v železniční stanici Brodek u Přerova a končí v železniční stanici Ostrava-Svinov a počítá se na ní s průměrnou denní přepravou takřka 32 tisíc osob, celková délka této trati je cca 74 km, resp. 91 km včetně sjezdů, které budou ve správě Koncesionáře,

Úsek B označovaný „VRT Jižní Morava“: jedná se o vysokorychlostní trať s provozní rychlostí 320 km/h určenou pro osobní železniční dopravu, která začíná v železniční stanici Brno-Modřice a končí ve stanici Brno-Rakvice a počítá se na ní s průměrnou denní přepravou až 24 tisíc osob celková délka této trati je cca 34 km, resp. 39 km včetně sjezdů, které budou ve správě Koncesionáře,

Úsek C označovaný „VRT Vysočina I“: jedná se o vysokorychlostní trať s provozní rychlostí 320 km/h určenou pro osobní železniční dopravu, která začíná v železniční stanici Velká Bíteš a končí ve stanici Brno-Vídeňská a počítá se na ní s průměrnou denní přepravou 56 tisíc osob, celková délka této trati je cca 30 km, resp. 37 km včetně sjezdů, které budou ve správě Koncesionáře,

Úsek D označovaný „RS Střední Morava“: jedná se o trať Rychlých spojení s provozní rychlostí 200 km/h určenou jak pro osobní, tak nákladní železniční dopravu, která začíná v železničním uzlu Brno (na rozhraní s plánovanou modernizací železničního uzlu) a končí v místě napojení do železniční stanice Přerov, počítá se na ní s průměrnou denní přepravou až 40 tisíc osob, celková délka této trati je cca 75 km a je rozdělena do 5 podúseků.

Shrnutí klíčových parametrů je uvedeno v tabulce 3:

Tabulka 3: Klíčové parametry tratí Rychlá spojení Morava

Úseky	Od – do	Typ tratě / rychlost (km/h)	DBFM VRT hlavní trať (km)	DBFM VRT sjezdy (km)	DBT KT přeložky (km)	IN DBFM (mld. eur)	IN přeložky ⁴⁸ (mld. eur)
A VRT Moravská brána	Brodek u Přerova – Ostrava-Svinov	OD / 320	74	17	22	3,8	0,6
B VRT Jižní Morava	Brno-Modřice – Brno-Rakvice	OD / 320	34	5	10	0,9	0,3
C VRT Vysočina I	Velká Bíteš – Brno	OD / 320	30	7	3	1,4	0,04
D RS Střední Morava	Brno – Přerov podúseky 1-3	SD / 200	50	-	-	2,4	-
Celkem			188	29	35	8,5	1,0

Zdroj: SŽ, 2024 | Pozn.: úsek (D) RS Střední Morava je trať Rychlých spojení, kterou tvoří pět podúseků, z nichž podúseky 1-3 o celkové délce 50 km budou realizovány modelem DBFM. Podúseky 4-5 o celkové délce 25 km (není uvedeno v tabulce) budou převzaty Koncesionářem k zajištění jejich provozuschopnosti v rámci Modelu Údržby po dokončení výstavby s využitím Klasického modelu. | Délka úseků představuje délku dvojkolejných tratí včetně sjezdů. | OD – osobní železniční doprava, SD – smíšená (osobní a nákladní) železniční doprava, KT – konvenční trať | IN – investiční náklady v cenách roku 2023 (bez DPH)

Celkově se jedná o 138 km vysokorychlostních tratí, 50 km tratí rychlých železničních spojení a 29 km sjezdů posuzovaných v rámci PPP modelu DBFM (navrhni, postav, financuj, udržuj).

Z hlediska celkového konceptu projektu Rychlá spojení Morava se **především** úsek VRT Moravská brána jeví v rámci zprovoznování a budoucího rozvoje celé sítě VRT v ČR jako nejvhodnější ucelený úsek na základě zkušeností oslovených respondentů (koncesionářů) v rámci průzkumu trhu. Pozitivně u něj vnímají délku úseku, možnosti otestovat aplikaci plánované provozní rychlosti 320 km/h, výrazné zkrácení cestovní doby mezi Prahou a Ostravou a okamžité napojení na současnou infrastrukturu bez nutnosti dalších navazujících staveb. Spojení s hotovým koridorem Praha-Pardubice-Olomouc, kde vlaky dosahují maximální konvenční rychlosti 160 km/h, bude navíc pro dopravce silnou motivací nasadit první vysokorychlostní vlakové jednotky v ČR na trase Praha-Ostrava, čímž se podpoří dostupnost regionů a hospodářský rozvoj v Moravskoslezském kraji hned s prvním realizovaným vysokorychlostním projektem.

Z pohledu celkového konceptu je úsek VRT Moravská brána kritický také z hlediska nákladní železniční dopravy, neboť relace Přerov – Ostrava je v současnosti nejvytíženějším železničním úsekem v ČR (interní statistika SŽ denních počtů skutečně jedoucích vlaků nákladní dopravy) a společně s osobní dopravou je kapacita trati v této relaci za současného stavu na svém historickém i technologickém maximu bez možnosti dalšího rozvoje. Realizace Projektu PPP „VRT Moravská brána“ tak ve zmíněném úseku uvolní kapacitu pro nákladní železniční dopravu na stávající konvenční trati (až o 40 %) a navýší kapacitu pro osobní železniční dopravu na nové vysokorychlostní trati. Tento krok umožní pokrytí kontinuálního růstu poptávky po nákladní a osobní přepravě přicházející z konkurenčních forem dopravy a podpoří unijní strategii ke snížení emisí v rámci cílů „Fit for 55“.

⁴⁸ Jde o soubor rozsáhlých přeložek stávající konvenční tratě vyvolané trasováním tratí projektu Rychlá spojení Morava.

Z hlediska vnitřní homogenity jsou všechny úseky stavebně i provozně homogenní a samy o sobě jsou plně ucelené. Úseky vysokorychlostních tratí budou sloužit pouze pro osobní železniční dopravu, kdežto úsek tratě RS bude mít smíšený charakter využití železnice, tzn. bude sloužit jak pro osobní, tak nákladní dopravu. Úseky na sebe přímo nenavazují, spojnicí úseků VRT Jižní Morava, VRT Vysočina I a RS Střední Morava tvoří Železniční uzel Brno (včetně stanice Brno-Vídeňská). Úsek VRT Moravská brána je s úsekem RS Střední Morava propojen kombinací stávající konvenční tratě vedoucí přes železniční stanici Přerov a nové spojovací tratě Prosenice – Hlinky.

Celkové realizační náklady všech úseků analyzovaných ve Studii proveditelnosti PPP a zvažovaných pro model PPP v režimu DBFM jsou ve výši **214 miliard Kč (8,5 miliardy eur)**. Ve většině případů byly určeny na základě projektové dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR), tedy nejvyššího stupně přípravy dosaženého do současnosti. **Podrobné technické informace k jednotlivým úsekům projektu Rychlá spojení Morava jsou uvedeny v příloze 1.**

Součástí navrhovaných Projektů PPP jsou také některé přeložky stávajících konvenčních tratí v délce 35 km, které budou dodány modelem DBT (navrhni, postav a předej). Jedná se o přeložky, které nebude možné ze stavebního a provozního hlediska realizovat ze strany SŽ odděleně od výstavby samotných tratí projektu Rychlá spojení Morava, a budou tedy zahrnuty do rozsahu činností Koncesionáře k doprojektování a výstavbě. Předpokládá se, že jejich realizace bude Koncesionáři hrazena na základě milníků v průběhu výstavby a po dokončení výstavby budou přeložky předány SŽ do správy a údržby.

Zároveň v některých úsecích dojde k úzkému souběhu nových vysokorychlostních tratí a stávající konvenční trati, případně dochází k přeložce stávající trati do nové stopy tak, aby se uvolnila trasa pro trať rychlých železničních spojení. Vzhledem k tomu, že na všech stávajících konvenčních tratích bude nutné zachovat vlakovou dopravu i v době výstavby, zejména nákladní železniční dopravu, výstavba přeložek, případně výstavba nových vysokorychlostních tratí bude na limitovaných úsecích probíhat v režii Koncesionáře za provozu v režimu výluk. To bude klást větší důraz na bezpečnost, koordinaci a řízení procesu výstavby. Tato situace nastane zejména na úsecích VRT Moravská brána a VRT Jižní Morava a v součtu zahrnuje cca 15 km trati.

Výstupy ekonomického hodnocení (CBA)

Pro účely realizace projektu Rychlá spojení Morava byly v souladu s Rezortní metodikou zpracovány prvotní studie proveditelnosti obsahující také ekonomické hodnocení efektivnosti investic CBA.

Výsledky CBA úseků VRT Moravská brána, VRT Jižní Morava a VRT Vysočina I ukazují, že prahová hodnota EIRR ve výši 5 % (v době vypracování prvotních studií proveditelnosti) požadovaná Rezortní metodikou) byla dosažena a překročena a generuje tak kladnou ekonomickou hodnotu v podobě ČSH.

Výsledky CBA úseku RS Střední Morava ukazují, že prahová hodnota EIRR ve výši 3 % (v době zpracování Studie proveditelnosti PPP požadovaná Rezortní metodikou) je dosažena a překročena a generuje tak kladnou ekonomickou hodnotu v podobě ČSH. Výsledkem aktualizace CBA vypracované pro SŽ pro potřeby žádosti o grant z programu CEF (programového období 2021-2027) v roce 2022 byla EIRR ve výši 5,62 % (při tehdejší požadované prahové hodnotě 5 %).

Stav investiční a majetkoprávní přípravy

SŽ z hlediska investiční a majetkoprávní přípravy jednotlivé úseky projektu Rychlá spojení Morava připravuje s ohledem na rozdílnost jejich specifického charakteru a složitost v samostatně oddělených procesech. To dává SŽ v rámci další přípravy, prioritizace, načasování a potřebě reagovat na různé požadavky vyplývající z povolovacích procesů větší flexibilitu při následném strukturování a spojování jednotlivých úseků pro jejich realizaci.

Klíčovým prvkem pro další investiční a majetkoprávní přípravu jsou v současnosti aktualizace ZÚR a získávání stanovisek EIA. Stávající stav uvádí tabulka 4.

Tabulka 4: Stav povolovacích procesů úseků Rychlá spojení Morava – ZÚR a EIA

Úseky	Aktualizace ZÚR	EIA
A VRT Moravská brána	Brodek-Prosenice: probíhá aktualizace ZÚR, předpoklad získání 12/2025	Brodek-Prosenice: předpoklad získání 12/2025 Ostatní úseky: předpoklad získání 2/2025
B VRT Jižní Morava	Šakvice-Rakvice: probíhá aktualizace ZÚR č. 3 JMK, předpoklad získání je 9/2024	Předpoklad získání 3/2025
C VRT Vysočina I	Probíhá aktualizace ZÚR č. 10 Kraje Vysočina, předpoklad získání 7/2025	Posuzování EIA má probíhat společně pro úseky Vysočina I a II. V případě potvrzení možnosti realizace Projektu PPP spojujícího VRT Vysočina I s VRT Jižní Morava by muselo proběhnout jednání o možnosti rozdělení tohoto procesu EIA. Pro VRT Vysočina I je předpoklad získání 9/2026
D RS Střední Morava (1-3)	Brno-Blažovice: 12/2025 Blažovice – Nezamyslice: změny ZÚR neprobíhají	Brno-Blažovice: 12/2025 Ostatní úseky: 12/2024

Zdroj: SŽ, 2024

Na úsecích VRT v současnosti není nikde získáno kladné stanovisko EIA, na které SŽ čeká, aby mohlo následovat vytyčení záborového elaborátu a bylo možné zahájit proces výkupu pozemků, který je v souladu s českou legislativou možné zahájit ještě před získáním povolení záměru. Ve vztahu k budoucím výkupům již SŽ na úseku VRT Jižní Morava provedla formou oslovovacího dopisu s dotazníkem úvodní nezávazné oslovení 1 315 vlastníků pozemků, přičemž případnému výkupu bylo příznivě nakloněno 59 % vlastníků, z čehož 30 % s výkupem souhlasí (odpovědi zaslalo 49 %

oslovených vlastníků). Za účelem urychlení této majetkoprávní přípravy SŽ v současnosti přijímá opatření na organizační úrovni.

Získání stanoviska EIA pro hlavní úseky se předpokládá v březnu 2025 (VRT Jižní Morava) a únoru 2025 (VRT Moravská brána, pro úsek Prosenice-Ostrava Svinov). Pro úsek VRT Moravská brána Brodek u Přerova-Prosenice se očekává získání stanoviska EIA až na konci roku 2025.

Pro úsek VRT Vysočina má posuzování EIA probíhat společně pro Vysočinu I a II. Pro účely případného spojení VRT Vysočina I s VRT Jižní Morava do jednoho PPP projektu bude nutné rozdělení procesu EIA tak, aby VRT Vysočina I mohla být získána co nejdříve. V tomto případě by kladné stanovisko EIA mohlo být získáno do konce září 2026.

Očekávaný harmonogram získání povolení záměru v návaznosti na současný stav povolovacího procesu ve vztahu k ZÚR a EIA popsany výše je shrnut v tabulce 5:

Tabulka 5: Očekávaný harmonogram získání povolení záměru

Úsek	Dokumentace pro Povolení záměru	Povolení záměru	Výstavba# od-do	Výstavba roků	Plný provoz od***
A VRT Moravská brána	7/2026* 8/2025	5/2027	7/2027–6/2033	6,0	7/2034
B VRT Jižní Morava	11/2025	12/2026	7/2027–12/2032	5,5	1/2034
C VRT Vysočina I	8/2027	10/2028	1/2029–12/2033	5,0	1/2035
D RS Střední Morava (1-3)	n/a	9/2027**	7/2027–1/2033	5,6	8/2033

*Zdroj: SŽ, 2024 | #SŽ předpokládá zahájení výstavby nejdéle do poloviny roku 2028. Studie proveditelnosti PPP pracuje s ambicióznějším harmonogramem, který navazuje na proces přípravy a výběru Koncesionáře, kdy se předpokládá podpis koncesionářské smlouvy do 6/2027, na který bude poté navazovat proces finančního uzavření, který může vyžadovat podle stavu finančních trhů v daný moment 4 až 6 měsíců. Pozdější zahájení výstavby do 6/2028 je možné a v souladu se závěry této studie. | * uvedeno pro Brodek u Přerova – Prosenice, resp. Prosenice – Ostrava-Svinov | ** povolení záměru pro podúsek 1 se očekává 9/2027, ale pro podúseky 2-3 již 9/2025, resp. 8/2026, výstavba tedy může být na podúsecích 2-3 zahájena dříve, zahájení výstavby podúseků 2-3 je ovšem pozdrženo do předpokládaného data podpisu Koncesionářské smlouvy s Koncesionářem. | *** tzn. po skončení testovacího/zkušebního provozu, který se u VRT předpokládá 12 měsíců a 6 měsíců u tratí RS | n/a – neaplikuje se*

Z hlediska financovatelnosti Projektů PPP jsou povolovací řízení spolu s procesem výkupu pozemků rozhodujícími kroky pro jejich přípravu a jejich časový harmonogram (vč. vlivu na výběr vhodných Projektů PPP a pořadí jejich realizace). Na českém trhu se obecně očekává (ze strany věřitelů i investorů), že získání prvotního povolení záměru je rizikem, které nese veřejný sektor, a tudíž jakékoliv zpoždění či případný spor může mít významný negativní dopad na harmonogram Projektů PPP. Nepředání povolení záměru v konkrétním termínu stanoveném v Koncesionářské smlouvě by bylo posuzováno jako kompenzační událost.

Analýza ESG, klimatická odolnost a s tím související požadavky multilaterálních institucí

S ohledem na stávající trendy v oblasti zelené tranzice, snižování uhlíkové stopy apod., jež se výrazně propisují i do požadavků finančních institucí, a v této souvislosti i na zájem SŽ zahájit jednání s multilaterálními věřiteli o jejich potenciální účasti na Projektech PPP, jsou tyto projekty ze strany SŽ připravovány nejen v souladu s relevantní českou legislativou ve vztahu k ESG principům a taxonomii EU, ale zaměřují se i na analýzu veškerých aspektů ESG požadovaných ze strany těchto institucí a jejich adekvátní zohlednění již v projekční přípravě.

Dalším novým prvkem je klimatické prověřování a klimatická odolnost projektu, jež mají stále větší váhu jak v oblasti dosahování cílů klimatické neutrality, tak v oblasti odolnosti vůči změnám klimatu, jež se bude stále více propisovat např. do schopnosti zajištění potřebného pojištění⁴⁹.

Pro tyto účely jsme připravili přehled a analýzu požadavků v oblasti ESG z hlediska EBRD, EIB a také InvestEU (se kterým se počítá pro účely podpory zajištění většího objemu půjček ze strany EIB) a jejich srovnání se stavem jejich plnění na straně SŽ při přípravě projektu, včetně analýzy priorit řešení jakýchkoli identifikovaných mezer a identifikací zpracovatele dané oblasti (zda SŽ, nebo Koncesionář, nebo rozdělení mezi oba subjekty).

Zároveň jsme na základě analýzy dokumentů, které byly doposud zpracovány v rámci probíhajících řízení SEA a EIA, identifikovali řadu významných negativních vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel ČR.

Podrobná analýza požadavků v oblasti ESG z hlediska EBRD, EIB a také InvestEU včetně přehledu klíčových oblastí dopadu projektu na ochranu životního prostředí a otázek klimatické odolnosti je uvedena v příloze 6.

1.6 Vymezení a definice úseků projektu Rychlá spojení Morava pro účely analýzy a návrhu Projektů PPP

Z hlediska efektivního a účelného naplnění výše stanovených cílů by mělo vymezení projektu Rychlá spojení Morava pro účely následné identifikace konkrétních Projektů PPP zahrnout jako **výchozí bod všechny úseky**, jak byly vymezeny a stručně popsány v kapitole 1.5.

To vyplývá z toho, že pro splnění výše uvedených cílů (a tím dosažení všech očekávaných přínosů) je nutné realizovat všechny zmiňované úseky. Pouze v tomto módu realizace všech segmentů navrhované sítě (tzn. sítě jako celku) budou dosaženy očekávané přínosy odpovídající dané části plnění programu Projektu Rychlých spojení, zejména pak celostní propojení v regionálním, národním a mezinárodním kontextu. Zároveň však upozorňujeme, že jde pouze o dílčí plnění celého programu Projektu Rychlých spojení, na které bude v dalších letech navazovat realizace úseků ve směru od Brna na Prahu a dál. Teprve v tomto rozsahu bude zajištěno dosažení očekávaných přínosů v plném rozsahu.

⁴⁹ To je především problém pro projekty financované formou projektového financování, jako jsou zejména projekty PPP, kde pojištění je v této struktuře jedním ze zásadních prvků ochrany Koncesionáře.

Samotný proces identifikace konkrétních Projektů PPP, včetně jejich analýzy, je obsažen v kapitole 3.1 této Studie proveditelnosti PPP. Cílem analýzy je vybrat úseky, které by měly být z hlediska proveditelnosti a financovatelnosti zahrnuty do předmětu PPP, a to buď prostřednictvím Modelu DBFM nebo Modelu Údržby (v takovém případě je výstavba realizována v rámci Klasického modelu).

1.7 Klíčové faktory a směřování stanovené pro realizaci projektu Rychlá spojení Morava formou PPP

Pro realizaci Projektu Rychlá spojení Morava formou PPP definovala SŽ následující klíčové faktory a směřování (tabulka 6):

Tabulka 6: Klíčové faktory a směřování realizace projektu Rychlá spojení Morava formou PPP

Klíčové faktory a směřování
Podporovat „value engineering“ (technicko-ekonomickou optimalizaci projektování a výstavby) a inovativní přístupy při projektování, výstavbě, provozu a údržbě železniční sítě
Poskytovat uživatelům železniční tratě (provozovatelům drážní dopravy i koncovým uživatelům) lepší službu prostřednictvím smluvně dohodnuté úrovně provozu a údržby
Zlepšit dopravní dostupnost, zkrátit dobu cestování a zlepšit tak kvalitu života a životního prostředí
Po skončení smluvního období daného Koncesionářskou smlouvou předat Zadavateli jednotlivé Projekty PPP ve smluvně definovaném standardu a kvalitě
Implementovat projekt Rychlá spojení Morava v plánovaném (a nejkratším možném) časovém horizontu
Nastavit optimální alokaci a řízení projektových rizik
Získat dostatečnou politickou podporu pro realizaci Projektů PPP (využití Modelu PPP vyžaduje schválení vládou) a zajistit rozšíření kompetencí SŽ pro potřeby procesu zadávacího řízení s cílem urychlit přípravu a realizaci infrastrukturních projektů s možností flexibility výběru, pokud jde o výběr použité metody zadávacího řízení
Podpořit zvyšování ekonomické efektivity zajištění provozuschopnosti v dlouhodobém horizontu
Umožnit zajištění mimobilanční klasifikace Projektů PPP tak, aby finanční závazky Zadavatele vyplývající z podepsané Koncesionářské smlouvy nebyly zahrnuty do dluhu veřejného sektoru (v závislosti na analýze, zda je takový přístup pro Zadavatele hodnotou za peníze)

Zdroj: SŽ, 2024

Klíčové cíle a faktory stanovené SŽ pro realizaci projektu Rychlá spojení Morava (nebo jeho části) formou PPP jsou obecně v souladu s cíli, které SŽ sledovala i při realizaci jiného pilotního PPP projektu – PRAK (spojení Prahy s Letištěm Václava Havla Praha) a také těch, které sledovalo MD ČR při realizaci jak projektu PPP dálnice D4, tak jeho dalších připravovaných projektech, jako je např. projekt PPP dálnice D35. Odrážejí také konkrétní aspekty projektu Rychlá spojení Morava a poznatky získané z přípravy a realizace projektu PPP dálnice D4 i z nejrůznějších železničních projektů PPP ve světě (viz příloha 4).

1.8 Analýza legislativního a institucionálního prostředí v ČR

1.8.1 Analýza legislativního prostředí

Legislativní rámec České republiky je principiálně v souladu se standardním legislativním rámcem EU. Koncesionářská smlouva včetně rozhodčích ujednání a všech mimosmluvních závazků (např. bezdůvodné obohacení a delikty) se řídí právem ČR.

Legislativní rámec pro dráhy

Na rozdíl od pravidel pro realizaci PPP projektů v oblasti silniční infrastruktury stanovených v § 18a a násl. zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (dále jen „**Zákon o pozemních komunikacích**“) v souvislosti s výstavbou, provozem a údržbou dálnic a silnic I. třídy, neexistuje v oblasti železniční infrastruktury žádná specifická zákonná úprava (s výjimkou zákona o zadávání veřejných zakázek), která by pokrývala proces uzavírání Koncesionářské smlouvy pro dráhy.

Ze současného znění příslušných právních předpisů (zejména zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, dále jen „**Zákon o dráhách**“ a zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železnic a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, dále jen „**Zákon o ČD a SŽ**“) vyplývá, že SŽ je oprávněna obstarávat stavební činnosti a činnosti oprav a údržby od třetích stran, přičemž SŽ zůstává odpovědná za provozování dráhy, neboť platný právní rámec v Zákoně o dráhách nepředpokládá provozování dráhy jako činnost, kterou by SŽ mohla obstarat od třetích osob.

Výjimkou výslovně definovanou v § 21 odst. 1 Zákona o ČD a SŽ, podle kterého je SŽ oprávněna přenechat provozování železniční dopravní cesty třetí osobě (např. koncesionáři), je pouze přenechání takové činnosti na základě nájemní smlouvy.

Ačkoli by taková ustanovení týkající se pronájmu mohla být teoreticky zahrnuta jako součást Koncesionářské smlouvy (byť se jedná o zcela rozdílný právní institut, který by vyžadoval řešení dalších otázek, např. v kontextu právního rámce nakládání s majetkem státu), Koncesionář by v takovém případě musel být současně provozovatelem dráhy. Provozovatel dráhy vykonává povinnosti a náleží mu práva dle příslušných ustanovení Zákona o dráhách. Taková struktura by Projektům PPP přinesla další úroveň složitosti, což by se negativně projevilo z hlediska financovatelnosti, resp. ochoty financovat, případně ceny financování. Jasně definované přenesení odpovědnosti za vybrané činnosti zajištění provozuschopnosti bude v rámci stávající právní úpravy srozumitelnější pro financující instituce než přenesení odpovědnosti za provozování dráhy na Koncesionáře, nadto vyjímající dílčí činnosti z jeho odpovědnosti.

Dalším problematickým aspektem by byla otázka rozhraní mezi SŽ a Koncesionářem, neboť z hlediska provozování je nutné řízení provozu zajišťovat z jediného centrálního dispečerského pracoviště; tuto otázku by sice bylo možno smluvně upravit, nicméně taková úprava by přinášela další míru komplexity s možnými negativními dopady uvedenými výše. Zajištění celého rozsahu provozu dráhy Koncesionářem se proto bez legislativní změny nejeví jako reálná možnost; taková změna (ať již ve formě dílčí novely či komplexní právní úpravy srovnatelné s úpravou v Zákoně o

pozemních komunikacích) by přitom mohla postavit najisto možnost úplného převedení provozu dráhy na Koncesionáře či vyjasnit postavení MD ČR jako Zadavatele (viz kapitola 8.1).

Klíčovým faktorem, který ovlivňuje posouzení, zda stávající právní předpisy umožňují zadání formou PPP, je přesné vymezení rozsahu činností, které by měl Koncesionář v rámci Projektu PPP kromě samotné výstavby železnic obstarávat, tj. zejména přesný rozsah činností Koncesionáře ve vztahu k zajištění provozuschopnosti a provozování dráhy.

Pro rozlišení mezi provozuschopností a provozováním dráhy je klíčový Zákon o dráhách, který je definuje následovně:

- § 2 odst. 2 – **provozuschopností dráhy** je technický stav dráhy zaručující její bezpečné a plynulé provozování.

Vymezení tohoto pojmu má význam především v kontextu ustanovení § 20 Zákona o dráhách, dle kterého je vlastník dráhy (v tomto případě SŽ) povinen zajistit údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost. Otázka údržby a opravy dráhy je blíže upravena ve vyhláškách č. 173/1995 Sb. (touto vyhláškou se vydává dopravní řád drah) a č. 177/1995 Sb. (touto vyhláškou se zavádí stavební a technický řád drah).

- § 2 odst. 3 - **provozováním dráhy** jsou činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje dráha a organizuje drážní doprava.

Podrobnější podmínky provozu dráhy opět stanoví vyhláška č. 173/1995 Sb. Smyslem podmínek je zajistit, aby se po dráze mohla nerušeně pohybovat drážní vozidla a dopravci mohli provádět přepravu zboží a osob. Většinu těchto povinností má provozovatel dráhy (zákon rozlišuje mezi vlastníkem a provozovatelem dráhy).

Obdobně je pojem provozování železniční dopravní cesty definován v § 2 písm. b) Zákona o ČD a SŽ jako činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje železniční dopravní cesta a organizuje železniční doprava podle zvláštního právního předpisu, za účelem provozování železniční dopravy železničními dopravci, plnění závazků z mezinárodních smluv, kterými je ČR vázána, a pro účely obrany státu a krizového řízení.

Zajištění provozuschopnosti dráhy a provozování dráhy jsou tedy dvě rozdílné činnosti, které však musí být vykonávány jedním subjektem (jako nyní v případě SŽ). Je současně zřejmé, že konkrétní dílčí činnosti zajištění provozuschopnosti může provozovatel dráhy zajišťovat prostřednictvím smluvního vztahu s třetí osobou. Provozovatel dráhy má mimo jiné povinnost zavést systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy. Zavedení tohoto systému bude vyžadovat zapojení SŽ v rámci kontroly Koncesionáře (pokud bude provozuschopnost zajišťovat kompletně Koncesionář a SŽ bude provozovatelem dráhy).

Předpokládané rozdělení rizik mezi smluvní strany je uvedeno v kapitole 5. Toto rozdělení bude mimo jiné klíčové pro posouzení přínosů projektu Rychlá spojení Morava realizovaného formou PPP ve srovnání s Klasickým modelem v rámci analýzy komparátoru veřejného sektoru (PSC). Rozložení rizik bude navíc také podkladem pro statistické vykazování Projektu PPP v národních účtech.

Legislativní rámec pro výstavbu a povolování

Oblast povolování staveb drah je upravena zákonem č. 283/2021 Sb., stavební zákon (dále jen „**Nový stavební zákon**“), který nabyl účinnosti dne 1. ledna 2024. Řízení o územním rozhodnutí a stavebním povolení nebo společná řízení o územním rozhodnutí a stavebním povolení zahájená před 31. prosincem 2023 se však řídí tehdy účinnými právními předpisy (tzn. stavebním zákonem č. 183/2006 Sb., dále jen „**Stavební zákon**“). To znamená, že řízení o územním rozhodnutí a stavebním povolení nebo společná řízení o územním rozhodnutí a stavebním povolení, která byla zahájena do 31. prosince 2023 (včetně), se dokončí podle pravidel stanovených ve Stavebním zákoně. V případech tzv. vyhrazených staveb⁵⁰ (tj. i staveb dráhy) bude příslušným úřadem nově zřízený speciální stavební úřad – Dopravní a energetický stavební úřad.

Nový stavební zákon přináší několik významných změn v českém stavebním právu, například zrušení samostatného územního rozhodnutí a stavebního povolení, které je nahrazeno novým typem společného povolení, tzv. povolení záměru⁵¹.

Přestože Nový stavební zákon bude výslovně upravovat použitelnost již zpracované projektové dokumentace a získaných závazných stanovisek, vyjádření, souhlasů a dalších úkonů (podle legislativy účinné do 31. prosince 2023) pro stavby povolované podle Nového stavebního zákona, nelze vyloučit, že žádost o povolení záměru bude muset být upravena podle požadavků nové legislativy. Ke zpoždění harmonogramu může dojít např. z následujících důvodů:

- 1) K povolování staveb drah (a staveb souvisejících se stavbami drah) je nově příslušný Dopravní a energetický stavební úřad, nikoliv obecní úřad obce s rozšířenou působností v případě územního řízení, nebo Drážní úřad v případě stavebního řízení nebo společného řízení, jak tomu bylo podle stavebního zákona. Nelze vyloučit, že nově zřízený úřad nebude při vyřizování povolení tak rychlý jako orgány, které tato povolení vydávaly podle dosavadní právní úpravy.
- 2) Pro správné řízení zahájená podle Nového stavebního zákona do konce roku 2024 se lhůty pro vydání povolení zdvojnásobují. Standardní lhůta pro vydání společného povolení je 60 dnů, ale v řízeních s mnoha uchazeči může být prodloužena o dalších 60 dnů. Zároveň lhůta začíná běžet znovu, pokud má žádost o společné povolení vady.
- 3) Do doby vydání prováděcích předpisů k Novému stavebnímu zákonu se postupuje podle prováděcích předpisů ke Stavebnímu zákonu, avšak části prováděcích předpisů vydaných podle Stavebního zákona, které jsou v rozporu s Novým stavebním zákonem, se nepoužijí. To může vést k technickým problémům a sporům o to, jaké technické požadavky jsou závazné pro výstavbu železnic.

⁵⁰ Vyhrazenými stavbami se v souladu s Novým stavebním zákonem míní zvláštní typy staveb celostátního významu, u kterých je vyžadována vysoká specializace. Výčet vyhrazených staveb je obsažen v příloze č. 3 Nového stavebního zákona.

⁵¹ Tzv. povolení záměru je rozhodnutí stavebního úřadu, na jehož základě je možné provést danou stavbu či záměr. Pro povolení záměru platí nižší nároky na detailnost podkladové projektové dokumentace, než jaké platily pro povolovací rozhodnutí podle předchozí právní úpravy. To potenciálně poskytuje větší prostor pro optimalizaci s ohledem na teprve následné vypracování dokumentace pro provádění stavby.

- 4) Podle Nového stavebního zákona se k žádosti o dělení pozemků pro stavbu železnice a souvisejících staveb nedokládá dopravní napojení na veřejně přístupnou pozemní komunikaci. V rozhodnutí o dělení pozemků stavební úřad pouze stanoví podmínku zřízení dopravního napojení nově vzniklých pozemků na veřejně přístupnou pozemní komunikaci. To umožňuje vydat územní rozhodnutí o dělení pozemků dříve než podle Stavebního zákona.

Dne 1. ledna 2021 vstoupila v účinnost novela zákona č. 416/2009 Sb. o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury (dále jen „**Liniový zákon**“), která upravuje povolování liniové infrastruktury v ČR, a to včetně drážních staveb, jako je tomu v případě Projektů PPP. Jedná se o speciální úpravu, která má přednost před úpravou dle zákona č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (dále jen „**Zákon o vyvlastnění**“).

Cílem novelizace je především usnadnit proces vyvlastňování zavedením tzv. mezitímního rozhodnutí ve fázi majetkoprávního vypořádání pozemků či staveb. Pokud jsou splněny zákonné podmínky pro vyvlastnění práv k pozemkům s výjimkou určení výše náhrady za vyvlastnění, vydá vyvlastňovací úřad na žádost vyvlastnítele mezitímní rozhodnutí, kterým rozhodne o vyvlastnění potřebných práv k pozemkům či stavbám. Mezitímní rozhodnutí tak umožní žadateli zahájit stavební práce na vyvlastněných pozemcích a celý proces urychlit, zatímco otázka výše náhrady za vyvlastnění je řešena separátně.

Na žádost vyvlastnítele vydá vyvlastňovací úřad tzv. mezitímní rozhodnutí, jsou-li pro to splněny všechny následující podmínky:

- jedná se o práva k pozemku nebo ke stavbě potřebná k uskutečnění stavby dopravní, vodní nebo energetické infrastruktury,
- tato infrastruktura je vymezená v územním rozvojovém plánu nebo v zásadách územního rozvoje,
- tato infrastruktura je uvedena v příloze č. 1 k Liniovému zákonu (včetně odkazu na tratě Rychlých spojení RS1 a RS2)⁵²,
- jsou splněny podmínky pro vyvlastnění (tj. veřejný zájem převažuje nad zachováním dosavadních práv vyvlastňovaného a tento veřejný zájem nelze dosáhnout jiným způsobem),
- není dosaženo dohody o výši náhrady za vyvlastnění.

Zatímco proti mezitímnímu rozhodnutí se nelze odvolat, je povolen soudní přezkum (proces, v jehož rámci soud přezkoumává soulad s příslušnými úkony výkonné moci). Mezitímní rozhodnutí lze vydat ve stejném řízení spolu s žádostí o povolení záměru, což může vést k výraznému urychlení povolovacího procesu, zejména v případech vyhrazených staveb (staveb drah).

S ohledem na výše uvedené může SŽ zvážit, zda uzavřít s příslušnými vlastníky pozemků smlouvy o budoucích kupních smlouvách, nájemní smlouvy nebo smlouvy o věcném břemeni za účelem budoucího nabytí pozemků. To by sice vyžadovalo, aby SŽ podepsala s vlastníky pozemků fakticky dvě po sobě jdoucí smlouvy, ale pro projekt Rychlá spojení Morava by to mohlo být výhodné,

⁵² Tyto tratě zahrnují všechny úseky projektu Rychlá spojení Morava popsanych v této Studii proveditelnosti PPP.

protože by se proces výkupu pozemků rozložil do delšího časového období, čímž by se efektivněji využily interní personální kapacity SŽ a také by se odhalili potenciálně problematictí vlastníci pozemků.

Pro zmírnění (spíše malého) rizika získání nepotřebných pozemků by SŽ měla zvážit zařazení podmínky, podle níž by budoucí kupní smlouvy, nájemní smlouvy nebo smlouvy o věcném břemeni zanikly, pokud by se projekt Rychlá spojení Morava nerealizoval, nebo by pozemky nebyly potřeba.

Pokud by se nepodařilo pozemky pro projekt Rychlá spojení Morava získat dohodou s vlastníky pozemků, mohla by SŽ přistoupit k jejich vyvlastnění na základě Zákona o vyvlastnění a Liniového zákona. Povolení záměru je podkladem pro vyvlastnění pozemků, ale vydání tohoto povolení automaticky nevyvolává proces vyvlastnění. Případné zahájení vyvlastňovacího procesu závisí na rozhodnutí SŽ.

V každém případě je velmi vhodné, aby SŽ bezodkladně zahájila přípravu výkupu pozemků. Jedním ze způsobů, jak k tomuto úkolu přistoupit, by bylo rozlišit různé typy pozemků a práv, které bude potřebovat, a zahájit jednání s vlastníky pozemků s cílem uzavřít budoucí kupní smlouvy, smlouvy o pronájmu nebo smlouvy o věcném břemeni. V návaznosti na povolovací proces (zejména EIA a získání povolení záměru) by SŽ pokračovala v procesu výkupu pozemků a na základě uzavřených budoucích kupních smluv, nájemních smluv nebo smluv o věcném břemeni by při jednání s dalšími vlastníky uzavírala konečné smlouvy. V krajním případě by pak SŽ mohla přistoupit k vyvlastňovacímu řízení.

Legislativní rámec pro zadávání veřejných zakázek

Zadávací řízení vedoucí k uzavření Koncesionářské smlouvy proběhne dle zákona o zadávání veřejných zakázek (zákon č. 134/2016 Sb., ve znění pozdějších předpisů) a je popsáno v kapitole 12. Zadávací řízení bude také ovlivněno povinnostmi vyplývajícími z FSR, kdy budou účastníci zadávacího řízení povinni ohlásit Zadavateli zahraniční finanční příspěvky, pokud odhadovaná hodnota zakázky přesahuje 250 mil. eur a tomuto hospodářskému subjektu (včetně jeho spřízněných společností či hlavních poddodavatelů) byly poskytnuty finanční příspěvky ze třetích zemí nad 4 mil. eur za poslední tři předcházející roky; Evropská komise má v takovém případě pravomoc posoudit taková oznámení a Zadavatel je povinen je zohlednit v rámci zadávacího řízení⁵³.

SŽ i MD ČR mohou (a měly by) vystupovat jako společní Zadavatelé podle zákona o zadávání veřejných zakázek (viz kapitola 8.1).

⁵³ Přestože by mělo dojít k přijetí adaptační novely tohoto nařízení do českého právního řádu, nařízení je přímo použitelné a i bez této novely je tedy pro Zadavatele závazné.

Potřebná schválení ze strany vlády

Ačkoli to aktuálně platné české právní předpisy v případě drážních staveb výslovně nevyžadují, očekává se, že SŽ a MD ČR budou usilovat o schválení Projektu PPP vládou, a to případně v několika krocích (např. schválení závěrů Studie proveditelnosti PPP a zahájení zadávacího řízení, schválení podmínek Koncesionářské smlouvy před komerčním uzavřením)⁵⁴ s tím, že cílem bude v rámci schválení vlády zakotvit i postavení MD ČR jako společného Zadavatele (vedle SŽ) a následně i jako smluvní strany Koncesionářské smlouvy.

Zatímco v případě dálniční infrastruktury právní rámec Koncesionářské smlouvy výslovně vyžaduje souhlas PSP ČR s určitými parametry této smlouvy, v případě železniční infrastruktury není tento požadavek v legislativě výslovně uveden, což je řešení, které lze považovat za standardní. SŽ proto o získání tohoto souhlasu neuvažuje. Obecně platí, že uzákonění požadavku na schválení PSP ČR přináší značnou nejistotu a rizika, která by mohla negativně ovlivnit zájem uchazečů o Projekty PPP.

Další schválení

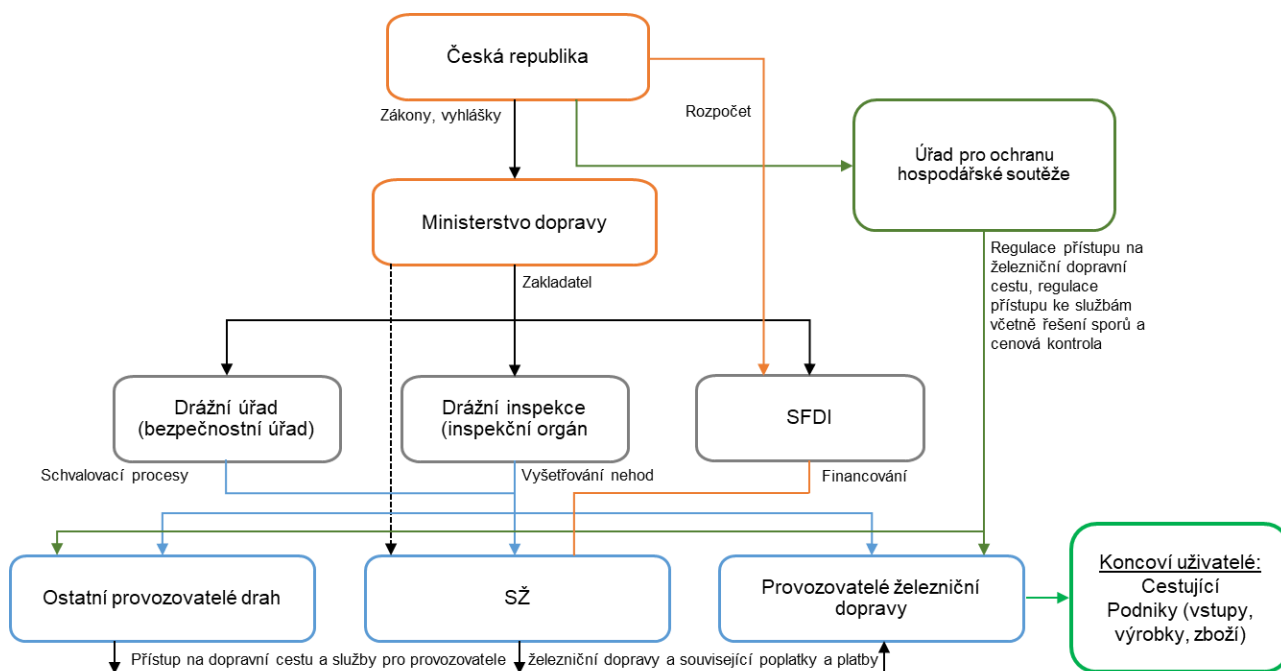
Kromě výše uvedených schválení ze strany vlády může Koncesionář požadovat další povolení související se stavbou (zvláštní užívání pozemních komunikací aj.). Tato povolení si Koncesionář obvykle obstarává sám, protože riziko nezískání takových povolení je poměrně malé, jakmile je povolení záměru vydáno a nabylo právní moci.

1.8.2 Analýza institucionálního prostředí

Obrázek 6 znázorňuje hlavní funkční vazby mezi klíčovými zúčastněnými stranami, které jsou podrobněji popsány v kapitole 1.9.

⁵⁴ Podotýkáme, že vláda dne 7. července 2022 schválila materiál čj. 853/22 s názvem *Záměr prověřit možnost realizace výstavby železniční infrastruktury metodou spolupráce veřejného a soukromého sektoru*, v jehož rámci MD ČR v úzké spolupráci se SŽ prověřilo vhodnost modelu PPP pro dva úseky konvenční železniční tratě, konkrétně stávající projekt PRAK a IV. úsek koridoru Nemanice – Ševětín. Vláda dále usnesením č. 577 dne 16. srpna 2023 uložila ministroví dopravy „zajistit zpracování studie proveditelnosti s možností realizace formou PPP pro Rychlá spojení RS1 a RS2 na úsecích vymezených materiálem uvedeným v bodě I tohoto usnesení“.

Obrázek 6: Hlavní funkční vazby mezi klíčovými železničními subjekty



Zdroj: Analýza Poradce, 2024

1.9 Analýza zainteresovaných stran relevantních pro Projekty PPP

Vzhledem k tomu, že realizace Projektů PPP bude vyžadovat interakci s relativně velkým počtem zainteresovaných stran (s ohledem na využití modelu PPP, zejména kvůli zapojení věřitelů), je důležité analyzovat, kdo jsou tyto zainteresované strany a jaký je jejich vliv a dopad na Projekty PPP ve všech jeho fázích.

V tabulce 7 uvádíme přehled klíčových zainteresovaných stran včetně jejich role a vlivu na Projekty PPP:

Tabulka 7: Přehled klíčových zainteresovaných stran a jejich vliv na Projekty PPP

Skupina zainteresovaných stran	Popis zainteresovaných stran	Vztah k Projektu PPP	Schopnost ovlivnit Projekt PPP
Vláda ČR	Vláda České republiky bude schvalovat použití doporučeného modelu zadávání veřejné zakázky na základě Studie proveditelnosti PPP včetně zahrnutí MD ČR jako strany Koncesionářské smlouvy. Dále se předpokládá, že stejně tak bude vláda ČR schvalovat výsledky zadávacího řízení v rámci modelu PPP.	Neutrální	Vysoká

Skupina zainteresovaných stran	Popis zainteresovaných stran	Vztah k Projektu PPP	Schopnost ovlivnit Projekt PPP
Poslanci PSP ČR	<p>Poslanci mohou usilovat o změnu příslušných zákonů způsobem, který bude vyžadovat výslovné schválení Koncesionářské smlouvy (finančních závazků z ní vyplývajících) PSP ČR. Ačkoliv je souhlas PSP ČR výslovně vyžadován pouze na základě ustanovení § 18c zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích a v případě dálničního PPP projektu D4 se jej podařilo získat, představuje taková podmínka nezanedbatelné riziko politizace věci i možného zpoždění smluvního a finančního vypořádání zadávacího řízení v rámci Modelu PPP.</p>	Neutrální	Vysoká
Členové Hospodářského výboru a Podvýboru pro dopravu PSP ČR	<p>Vzhledem k tomu, že se v současné době nepředpokládá schválení finančních závazků Projektu PPP ze strany PSP ČR, nebudou výbory do procesu zapojeny. V případě legislativní změny vyžadující schválení PSP ČR by však role výboru byla relevantní.</p> <p>Hospodářský výbor se specializuje na oblast ekonomických a hospodářských záležitostí (kromě rozpočtových otázek). Věcná působnost hospodářského výboru zahrnuje mimo jiné odvětví dopravy.</p> <p>Hospodářský výbor a jeho podvýbory mohou účinně usměrňovat návrhy předkládané vládou, zejména MD ČR a Ministerstvem průmyslu a obchodu ČR, včetně státních institucí podřízených nebo řízených těmito ministerstvy. Výbor projednává koncepční materiály předkládané ministerstvy nebo výborem vyžádané a jako takový má vysoký vliv na rozhodování vlády.</p>	Neutrální	Vysoká
Ministerstvo dopravy České republiky (MD ČR)	<p>MD ČR stanovuje strategické cíle rozvoje dopravní infrastruktury a odpovídá za jejich implementaci.</p> <p>Předpokládá se, že MD ČR bude vystupovat jako Zadavatel (společný Zadavatel) Projektů PPP (společně se SŽ). V rámci smluvní struktury by MD ČR zastupovalo Českou republiku především jako pojistku, že Koncesionář obdrží platby za dostupnost a kompenzační platby. V této roli bude MD ČR zapojeno do celého procesu přípravy, zadávání a realizace Projektů PPP.</p> <p>MD ČR má dále vedoucí roli v Řídícím výboru pro PPP projekty.</p>	Pozitivní	Vysoká
Správa železnic, s.o. (SŽ)	<p>Klíčové činnosti SŽ v souvislosti s Projekty PPP budou zahrnovat:</p>	Pozitivní	Vysoká

Skupina zainteresovaných stran	Popis zainteresovaných stran	Vztah k Projektu PPP	Schopnost ovlivnit Projekt PPP
	<ul style="list-style-type: none"> • roli Zadavatele (jako jeden ze Zadavatelů společně s MD ČR), • stanovení cílů Projektu PPP, klíčových specifikací výstupů, kritéria a parametry hodnocení plnění podmínek Koncesionářské smlouvy Koncesionářem, a dalších kritérií a podmínek, • proces přípravy Projektu PPP (získávání práv k pozemkům, povolování, průzkumy, příprava technické dokumentace projektu atd.), • řízení přípravy a projednání zadávací a smluvní dokumentace Projektu PPP, • monitorování a řízení Koncesionářské smlouvy ve fázi po finančním uzavření Projektu PPP, • řízení dopravy a přidělování kapacity dráhy, • výběr poplatků za použití železniční dopravní cesty a právní vztahy s provozovateli drážní dopravy. 		
Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI)	<p>SFDI je státní fond podle § 28 zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech, ve znění pozdějších předpisů. SFDI byl zřízen zákonem č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury (dále jen „Zákon o SFDI“).</p> <p>Účelem Fondu je financování výstavby, modernizace, oprav a údržby silnic a dálnic, celostátních a regionálních drah a dopravně významných vnitrozemských vodních cest v rozsahu stanoveném citovaným zákonem.</p>	Pozitivní	Vysoká
Ministerstvo financí České republiky (MF ČR)	<p>MF ČR působí jako hlavní regulátor ve vztahu k PPP projektům.</p> <p>Mezi klíčové kompetence MF ČR patří:</p> <ul style="list-style-type: none"> • vydávání metodik pro proces přípravy a realizace PPP projektů, • monitorování rozpočtového dopadu PPP projektů, • hodnocení projektů PPP na státní úrovni během mezirezortního připomínkového řízení. <p>MF ČR ve spolupráci s Českým statistickým úřadem (ČSÚ) vydává stanoviska k návrhům Koncesionářských smluv z hlediska jejich dopadu na vykazování vládního dluhu dle metodiky ESA 2010 platné v členských státech EU a zajišťuje správné zaznamenávání jejich dopadů na vládní deficit a dluh.</p>	Neutrální	Vysoká

Skupina zainteresovaných stran	Popis zainteresovaných stran	Vztah k Projektu PPP	Schopnost ovlivnit Projekt PPP
	MF ČR rovněž komentuje a schvaluje jakékoli další finanční expozice, které mohou vyplývat z realizace PPP projektů, například ve vztahu k směnným kurzům v případě platby v jiné měně než v české koruně (Kč) a má tak významný vliv při schvalovacím procesu.		
Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky (MMR)	MMR je ústředním orgánem státní správy mimo jiné v následujících záležitostech: <ul style="list-style-type: none"> • regionální politika, • územní plánování, • stavební předpisy, • vyvlastnění, • investiční politika. MMR se jako ústřední orgán státní správy podílí na záležitostech investiční politiky a poskytuje zadavatelům a dodavatelům metodickou a poradenskou podporu při zadávání PPP projektů. MMR také koordinuje činnost dalších ministerstev a ústředních orgánů státní správy při čerpání prostředků ze strukturálních fondů. MMR vykonává metodickou činnost, usměrňuje a sjednocuje výkon státní správy s ohledem na územní plánování a územní rozhodování podle Stavebního zákona a v souladu s dalšími právními předpisy (viz poznámka výše týkající se Nového stavebního zákona).	Pozitivní / Neutrální	Vysoká
Ministerstvo životního prostředí České republiky (MŽP)	MŽP je ústředním správním orgánem a zabezpečuje (mimo jiné): <ul style="list-style-type: none"> • hodnocení dopadů činností na životní prostředí, • ochranu zemědělské půdy, přírody a země, ovzduší a vody, • výkon státní geologické služby. V souvislosti s projektem Rychlá spojení Morava je zpracováváno posouzení vlivů na životní prostředí (EIA), stanovisko EIA pro jednotlivé úseky se očekává v souladu s termíny, jak je uvádí Tabulka 4.	Neutrální	Střední
Dopravní a energetický stavební úřad (DESÚ)	Stavební úřad nově příslušný pro povolování tzv. vyhrazených staveb, tj. i staveb projektu Rychlá spojení Morava.	Neutrální	Nízká
Mezinárodní multilaterální finanční instituce	Mezinárodní multilaterální finanční instituce mohou v rámci svých rozvojových cílů poskytnout účastníkům zadávacího řízení podstatný objem potřebné likvidity.	Neutrální	Vysoká

Skupina zainteresovaných stran	Popis zainteresovaných stran	Vztah k Projektu PPP	Schopnost ovlivnit Projekt PPP
	<p>Jejich zapojení je podmíněno tím, že Projekt PPP splní jejich kritéria pro hodnocení investic, včetně významného důrazu na environmentální a sociální due diligence. Předpokladem úspěšného zapojení těchto institucí do Projektu PPP je však jejich včasná účast, a sice již v rámci jeho přípravy.</p> <p>Mandát pro zapojení EBRD v ČR je dočasný, je uzavřen na dobu pěti let (do druhé poloviny roku 2026). Tím je dán časový rámec pro finanční uzavření Projektů PPP s případnou účastí EBRD.</p>		
Národní rozvojová banka, a.s. (NRB)	<p>NRB je státní rozvojová banka, která spolufinancuje investice s pozitivním socioekonomickým dopadem. Mezi její strategické priority patří financování veřejné infrastruktury.</p>	Pozitivní	Nízká
Český statistický úřad (ČSÚ)	<p>ČSÚ vydává stanoviska k návrhům Koncesionářských smluv PPP projektů z hlediska jejich dopadu na vykazování veřejného dluhu a dodržování metodiky ESA 2010 platné v členských státech EU. ČSÚ zajišťuje správné zaznamenávání dopadů těchto smluv na schodek a dluh vládního sektoru v souladu s uvedenou metodikou.</p>	Neutrální	Vysoká
Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS)	<p>ÚOHS je zodpovědný za několik aspektů souvisejících s Projektem PPP, včetně zadávání veřejných zakázek.</p> <p>Od 1. ledna 2024 převzal ÚOHS funkci Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, a má tak na starosti regulaci přístupu ke službám, včetně řešení sporů a kontroly cen v oblasti železnic.</p>	Neutrální	Vysoká
Provozovatelé železniční dopravy	<p>Nová železniční spojení umožní provozovatelům železniční dopravy (osobní a nákladní) nabídnout nový výrazně rychlejší typ dopravy a výrazně zlepšit kvalitu poskytovaných služeb.</p>	Pozitivní	Střední
Dojíždějící	<p>Nová železniční spojení výrazně zlepší kvalitu dopravy pro dojíždějící, zkrátí dobu jejich cestování a zajistí bezpečnější a nákladově efektivnější způsob dopravy. Dojíždějícím nabídne větší a lepší možnost volby ve vztahu k (dálkové) autobusové nebo individuální automobilové dopravě mezi Prahou – Brnem – Ostravou.</p>	Pozitivní	Nízká
Obyvatelé	<p>Nová železniční spojení výrazně zlepší kvalitu dopravy pro obyvatele ČR, zkrátí dobu cestování a zajistí bezpečnější a nákladově efektivnější způsob dopravy, podpoří rozvoj daných regionů včetně zlepšení jejich propojení jak v rámci ČR, tak nadnárodním měřítku; nicméně v průběhu přípravy</p>	Bude dále určeno	Nízká až střední

Skupina zainteresovaných stran	Popis zainteresovaných stran	Vztah k Projektu PPP	Schopnost ovlivnit Projekt PPP
	Projektu PPP se mohou obyvatelé obrátit proti tomuto projektu v rámci správních řízení („ne na mém dvorku“).		
Zaměstnanci Zadavatele	Zaměstnanci Zadavatele jsou členové projektového týmu, kteří se budou podílet na celém procesu přípravy a realizace Projektu PPP.	Neutrální	Vysoká
Subjekty soukromého sektoru	<p>Zúčastněné strany ze soukromého sektoru zastupují v Projektu PPP:</p> <ol style="list-style-type: none"> stavební firmy a jejich subdodavatelé, provozovatelé PPP projektů a jejich subdodavatelé, investoři, banky a další finanční instituce. <p>Očekává se, že soukromý sektor bude upřednostňovat realizaci projektu Rychlá spojení Morava formou PPP vzhledem k jeho velikosti, délce trvání Koncesionářské smlouvy a rozsahu stavebních prací. Na základě dálničního PPP projektu D4 a průzkumu trhu provedeného pro další připravovaný železniční PPP projekt PRAK se předpokládá, že soukromý sektor bude mít velký zájem i o Projekt PPP.</p>	Pozitivní	Vysoká
Vlastníci pozemků dotčených stavbou	Vlastníci potřebných pozemků a vlastníci pozemků jinak ovlivněných stavbou, kteří souhlasí se stavbou a s výkupem pozemků.	Pozitivní	Nízká
	Vlastníci potřebných pozemků, kteří nesouhlasí se stavbou ani s prodejem pozemku (a případně vyjádřili nesouhlas se stavbou, nebo jejichž připomínkám bylo v povolovacím řízení vyhověno).	Nepříznivý	Vysoká
	Vlastníci pozemků jinak dotčených stavbou, kteří nesouhlasí se stavbou ani s prodejem pozemku (a případně vyjádřili nesouhlas se stavbou, nebo jejichž připomínkám nebylo v povolovacím řízení vyhověno).	Nepříznivý	Střední
Občanská sdružení zabývající se otázkami životního prostředí	Tyto zájmové skupiny usilují o zlepšení občanských podmínek v souvislosti s provozováním silniční dopravy. Lze očekávat, že budou podporovat realizaci projektu Rychlá spojení Morava formou PPP, protože budou v důsledku jeho realizace těžit ze zkrácení doby cestování.	Neutrální	Střední

Skupina zainteresovaných stran	Popis zainteresovaných stran	Vztah k Projektu PPP	Schopnost ovlivnit Projekt PPP
Široká veřejnost	<p>Obyvatelé České republiky, kteří si budou vytvářet názor na Projekt PPP na základě zpráv v médiích.</p> <p>Pokud bude zajištěna správná komunikační strategie Zadavatele, měl by být postoj široké veřejnosti k realizaci projektu Rychlá spojení Morava formou PPP spíše pozitivní.</p>	Neutrální / pozitivní	Střední
Evropská unie (EU) zastoupená svými orgány a institucemi	<p>Cílem EU je zlepšit kvalitu dopravních spojení na hlavních transevropských koridorech. Jelikož je celá část projektu Rychlá spojení Morava součástí transevropské dopravní sítě TEN-T, je dokončení těchto úseků v zájmu EU. Zároveň je zde zohledněna politika EU podporující přechod na ekologické a udržitelné druhy dopravy.</p>	Pozitivní	Střední

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

2 ANALÝZA METOD REALIZACE PROJEKTU RYCHLÁ SPOJENÍ MORAVA

2.1 Klasický model versus Model PPP

Projekt Rychlá spojení Morava by mohl být realizován pomocí následujících dvou přístupů k zadávání veřejných zakázek:

- Klasický model,
- Model PPP.

Tato kapitola popisuje, analyzuje a srovnává aspekty, které jsou klíčové pro oba modely realizace.

2.1.1 Obecná charakteristika jednotlivých modelů

Klasický model

Klasický model vychází z běžné praxe zadávání veřejných zakázek, obvykle spočívající v postupném zadávání oddělených veřejných zakázek (podle Zákona o zadávání veřejných zakázek) na jednotlivé části projektů, přičemž příprava projektu (včetně projektování a povolování), výstavba a (případně) služby na podporu provozu, technická správa a údržba jsou obvykle zadávány různým dodavatelům, což ve výsledku eliminuje výhody realizace a nacenění nákladů projektu jedním dodavatelem po celou dobu jeho smluvního období, což je jedním z hlavních rysů Modelu PPP.

V České republice je zadavatelem železničních projektů v rámci Klasického modelu SŽ, která vykonává vlastnická práva státu k nemovitostem, jež tvoří celostátní, regionální a místní železniční síť. V této roli SŽ vystupuje jako investor, budoucí provozovatel a správce a v konečném důsledku odpovídá za výstavbu a modernizaci, provozování a provozuschopnost železnice.

V Klasickém modelu SŽ připravuje a realizuje železniční projekty prostřednictvím soukromých projektových a stavebních dodavatelů, tj. prostřednictvím vybraných účastníků, s nimiž SŽ uzavře smlouvu o dílo. Zhotovitel projektu zpracovává projektovou dokumentaci potřebnou pro územní a stavební (nebo společné) povolovací řízení včetně dokumentace pro zadání stavby. Realizační projektovou dokumentaci pak zpracovává zhotovitel stavby za podpory svých subdodavatelů. Proces projektové přípravy (povolování, výkupy pozemků atd.) zajišťuje a řídí SŽ.

SŽ je rovněž odpovědná za řízení a správu provozu, technickou správu a opravy a údržbu železnice, avšak v některých případech je poskytování některých dílčích služeb zadáváno externě. Zakázka na opravy a údržbu se obvykle zadává stejným způsobem jako zakázka na stavební práce, tj. podle Klasického modelu.

Finanční prostředky na tyto činnosti jsou čerpány ze dvou zdrojů: z příjmů z poplatků za přístup k železniční dopravní cestě a z převodů finančních prostředků ze SFDI. SŽ je oprávněna vybírat poplatky za přístup k železniční dopravní cestě od provozovatelů drážní dopravy, které však představují pouze malý podíl na jejich celkových finančních potřebách (přibližně 5 %). Rozhodujícím zdrojem financování je tedy SFDI, které je na rozdíl od Modelu PPP zajišťováno bez přímé vazby na

konkrétní železniční projekty, čímž jsou oddělena související rizika výstavby a provozu projektu od jeho financování. Zdroje financování ze SFDI pro SŽ se skládají z převodů ze státního rozpočtu a finančních prostředků získaných od externích poskytovatelů (např. EIB) a z fondů EU.

Model PPP

Model PPP je založen na zapojení soukromého sektoru do rozvoje veřejných služeb. U vybraných projektů dopravní infrastruktury umožňuje při vhodném strukturování dosáhnout kvalitativní změny a úspory nákladů životního cyklu.

V rámci Modelu PPP Zadavatel zadává projektování, výstavbu, financování, provoz a údržbu vybraných projektů dopravní infrastruktury jako celek. Koncese je udělena na základě Koncesionářské smlouvy uzavřené s Koncesionářem vybraným v zadávacím řízení. V ČR je v současné době Zadavatelem pro uzavírání Koncesionářských smluv na železniční projekty SŽ. Jak je však podrobněji uvedeno v kapitole 8.1, smluvní stranou Koncesionářské smlouvy by mělo být také MD ČR jednající jménem České republiky.

V Koncesionářské smlouvě Zadavatel stanoví ukazatele požadované výkonnosti a kvality pořizovaných služeb (dále také „Specifikace výstupů“). Samotný výkon všech technických, realizačních a provozních aspektů je plně v kompetenci vybraného Koncesionáře v rámci stanoveného režimu kontroly plnění všech smluvně definovaných požadavků.

Jedním z klíčových rysů Modelu PPP je, že náklady na výstavbu nese Koncesionář, který za poskytnuté služby dostává od Zadavatele odměnu obvykle ve formě plateb za dostupnost, a to až po splnění smluvně dohodnutých ukazatelů požadované výkonnosti a kvality, jak je stanoveno v Koncesionářské smlouvě.

2.1.2 Rozdělení rizik

Mezi hlavní rysy, které odlišují Klasický model od Modelu PPP, patří smluvní rozdělení rizik souvisejících s projektem, které se provádí na základě alokace konkrétních rizik té straně, která je dokáže lépe a efektivněji řídit, tedy s nižšími náklady. Větší efektivita tohoto přístupu je dále daná přístupem k celému životnímu cyklu projektu v rámci Modelu PPP na rozdíl od Klasického modelu, který se zabývá jednotlivými fázemi projektu odděleně (viz dále).

Typické (ve zkrácené podobě) rozdělení vybraných klíčových rizik v rámci obou modelů je znázorněno v tabulce 8:

Tabulka 8: Typické rozdělení vybraných klíčových kategorií rizik v rámci Klasického modelu a Modelu PPP

Riziko	Model PPP		Klasický model	
	Soukromý sektor	Veřejný sektor	Soukromý sektor	Veřejný sektor
Pořízení pozemků a vydávání povolení (EIA)		X		X
Prvotní povolení záměru		X		X
Doprojektování, změny designu	X			n/a
Výstavba (překročení nákladů, zpoždění)	X ⁵⁵		X ⁵⁶	X
Geologické podmínky				
- Venkovní části	X			X
- Tunelové části	X ⁵⁷	X		X
Financování	X			X
Zajištění provozuschopnosti	X ⁵⁸	X ⁵⁹		X ⁶⁰
Provozování dráhy	X ⁶¹	X		X
Provozování drážní osobní a nákladní dopravy	X ⁶²	X	X	X
Poptávka po využití železniční dopravní cesty		X		X
Úrokové riziko	X			X ⁶³
Inflační riziko				
- Fáze výstavby	X	X		X ⁶⁴
- Fáze provozu		X		X
Pojištění	X			n/a
Předčasné ukončení				
- Z důvodu na straně Zadavatele		X		X
- Z důvodu na straně Koncesionáře	X		X	X
Události vyšší moci a liberační události	X ⁶⁵	X		X
Podstatné nepříznivé události na straně vládního sektoru		X		X

Zdroj: Analýza Poradce, 2024 | n/a – neaplikuje se

⁵⁵ S výjimkou případů, kdy Koncesionářská smlouva definuje specificky vymezený seznam událostí, které jsou mimo kontrolu Koncesionáře.

⁵⁶ Smlouvy s dodavateli stavebních prací obvykle obsahují časově omezené lhůty pro odstranění vad a sankce za pozdní dodání způsobené dodavatelem.

⁵⁷ Složitost a významnost odchylek od stanovených základních úrovní přesahuje schopnost Koncesionáře převzít plné riziko.

⁵⁸ S výjimkou případů, kdy Koncesionářská smlouva definuje specifické události, které jsou mimo kontrolu Koncesionáře.

⁵⁹ V případě železnice v závislosti na rozdělení profesních působností.

⁶⁰ V rámci zajištění provozuschopnosti SŽ realizuje drobné subdodávky od třetích stran (včetně soukromého sektoru), jedná se však o zanedbatelný rozsah a objem.

⁶¹ Protože v rámci Modelu PPP navrhovaného v této Studii proveditelnosti PPP se provozování dráhy ze strany Koncesionáře nepředpokládá, tak soukromým sektorem se zde obecně rozumí třetí strany zajišťující provozování dráhy (zde myšleno obecně mimo Projekty PPP, u kterých se předpokládá provozování dráhy pouze ze strany SŽ).

⁶² V rámci Modelu PPP navrhovaného v této Studii proveditelnosti PPP se provozování drážní dopravy ze strany Koncesionáře nepředpokládá, soukromým sektorem se zde rozumí třetí strany soukromých dopravců provozujících drážní dopravu.

⁶³ Pokud jde o financování, které SFDI získala od externích věřitelů.

⁶⁴ Smlouvy s dodavateli stavebních prací mohou obsahovat zvláštní ustanovení o indexaci nákladů.

⁶⁵ V tomto případě Koncesionář nepoživá ochrany v podobě pravidla "v ani lepší, ani horší pozici".

V rámci Modelu PPP veřejný sektor neneso riziko překročení rozpočtu nákladů na výstavbu, ani riziko zpoždění výstavby, zatímco Koncesionář nese riziko dostupnosti, které je přímo spojeno s platbami veřejného sektoru za poskytnuté služby a které Koncesionáře motivuje k jejich poskytování za smluvně stanovených podmínek a v určené kvalitě (Specifikace výstupů).

Platby ze strany veřejného sektoru jsou také obvykle strukturovány na základě principu „plná dostupnost – plná platba, žádná dostupnost – žádná platba“, takže platby za služby jsou provedeny pouze tehdy, pokud Koncesionář splní (a v jakém rozsahu) smluvně stanovené Specifikace výstupů.

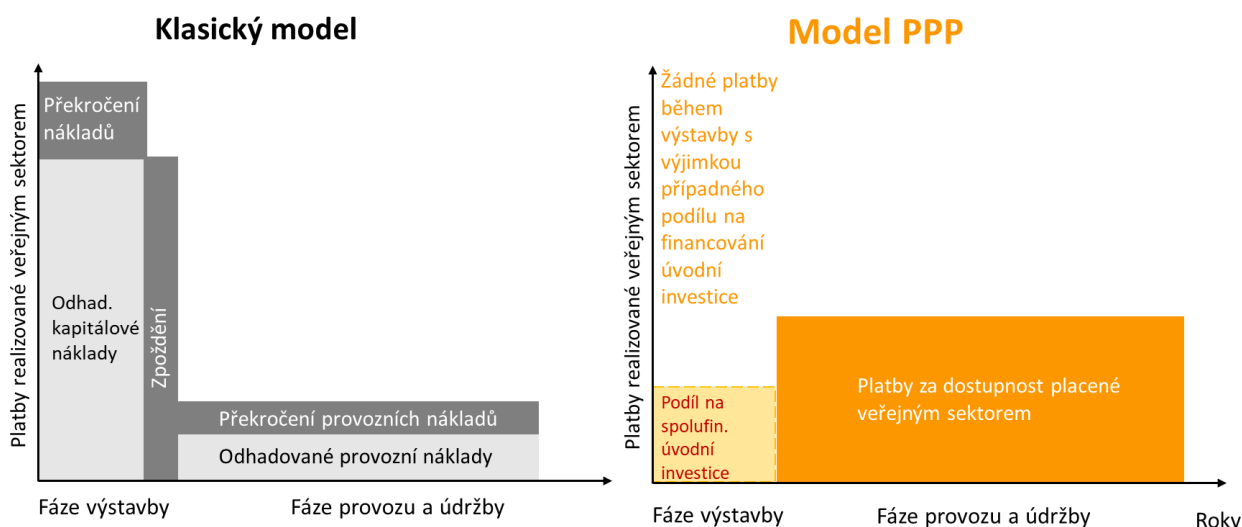
Rozdělení rizik v rámci Modelu PPP rovněž umožňuje přímočařejší rozdělení kompetencí, kdy Koncesionář (jako jediný dodavatel ve všech fázích životního cyklu projektu) řeší veškeré obchodní a podnikatelské aktivity včetně financování jako celku, zatímco veřejný sektor se může soustředit na účinnou kontrolu výkonu Koncesionáře a plnění příslušných smluvních podmínek.

Podrobná analýza rozdělení rizik je uvedena v kapitole 5 této Studie proveditelnosti PPP.

2.1.3 Profil plateb veřejného sektoru

Rozdílný profil plateb veřejného sektoru v případě Modelu PPP a Klasického modelu ukazuje následující zjednodušené schéma (obrázek 7):

Obrázek 7: Profil peněžních toků Klasického modelu a Modelu PPP



Zdroj: Analýza Poradce, 2024

Zadavatel v rámci obou modelů provádí platby po dokončení výstavby. Zatímco v Klasickém modelu hradí téměř celou částku stavebních prací, v Modelu PPP jsou platby za služby rozloženy po celou dobu trvání Koncesionářské smlouvy, která obvykle přesahuje 25 a více let. Výjimkou v časování plateb v rámci Modelu PPP je případně⁶⁶ využití institutu tzv. podílu na spolufinancování úvodní

⁶⁶ Jak je popsáno dále v této Studii proveditelnosti PPP, možnost využití tohoto institutu se obvykle zvažuje u projektů s velmi vysokým objemem investičních nákladů (příkladem mohou být projekty VRT ve Francii), kde by nebylo možné zajistit v plném rozsahu financování jen ze zdrojů komerčních, institucionálních a multilaterálních finančních institucí.

investice ze strany veřejného sektoru, kdy úhrady vymezené části investičních nákladů mohou probíhat v období výstavby a v závislosti na aplikované formě buď v rámci dosažených milníků, průběžně nebo i na konci období výstavby (jako poslední čerpaná tranše financování).

V rámci Modelu PPP je navíc Koncesionář vysoce motivován k včasné realizaci výstavby, aby dodržel smluvní termíny zahájení úhrad týkající se obsluhy financování, které si zajistil pro fázi výstavby a které jsou závislé na přijatých platbách za dostupnost.

Dopad aplikace obou platebních modelů do analýzy ekonomické výhodnosti jednotlivých modelů je uveden v kapitole 7 této Studie proveditelnosti PPP.

2.1.4 Proces zadávání veřejné zakázky

V rámci Klasického modelu je projekt zadáván po jednotlivých fázích životního cyklu projektu (tj. projektování, výstavba, provoz a financování jsou rovněž zajišťovány po částech pro jednotlivé dodávky) různým dodavatelům, kteří nejsou z hlediska jednotlivých dodávek nijak propojeni, na rozdíl od Modelu PPP, kde jsou všechny klíčové fáze životního cyklu projektu od projektování, výstavby až po provoz a financování zadávány jednomu dodavateli (nebo více dodavatelům, obvykle konsorciu dodavatelů, specificky spojeným pro dané projekty).

Zadávání veřejných zakázek v rámci Modelu PPP (zejména tam, kde je model PPP použit poprvé) je na straně veřejného sektoru administrativně složitější, což může přinést vyšší náklady (nutnost přípravy dodatečných specifických technických průzkumů pro lepší řízení dopadů vyplývajících z dohodnuté alokace rizik, tzn. ve smyslu posouzení adekvátnosti dané alokace rizika, stanovení případných specifických výjimek v rámci dané alokace, a tím možnosti lepšího vyhodnocení dopadů rizikových přírůbků uplatňovaných účastníky zadávacího řízení, jejich experty a poradci, vliv na znění smluvní dokumentace umožňující zajistit financovatelnost projektu atd.).

Vyšší náklady v rámci zadávání veřejných zakázek u Modelu PPP jsou také na straně soukromého sektoru, protože nabídka účastníci připravují pro všechny fáze životního cyklu projektu najednou, což vytváří požadavky na zajištění vzájemné interakce všech fází životního cyklu projektu, včetně požadavků a důsledků vyplývajících ze zajištění financování na bázi principů projektového financování, na rozdíl od Klasického modelu, kdy jsou jednotlivé fáze zadávány samostatně, reaktivně, a kdy musí účastníci z hlediska potřeb financování zajistit pouze odpovídající řízení provozního kapitálu odrážejícího dohodnuté platební podmínky.

Kromě toho povinnost Koncesionáře zajistit v rámci Modelu PPP vlastní financování výrazně zvyšuje požadovanou úroveň a míru kontroly projektu ze strany třetích subjektů (na rozdíl od Klasického modelu). Tu provádějí investoři a zejména věřitelé ve vztahu k technické proveditelnosti, strategii omezování rizik, návrhům rozpočtu, harmonogramu výstavby atd. Tento podrobný proces hloubkové kontroly (due diligence) se provádí již v průběhu zadávacího řízení a je základem pro jeho vyjednávání typicky v rámci soutěžního dialogu mezi veřejným a soukromým sektorem.

Zadávání veřejných zakázek v rámci Modelu PPP rovněž vyžaduje zajištění velmi intenzivního stupně přípravy projektu, aby veřejný sektor zajistil včas všechny potřebné technické vstupy a povolení dokumentaci a samotná potřebná povolení (tituly k pozemkům, zejména územní rozhodnutí,

stavební povolení a jiné). Riziko této přípravy je veřejný sektor schopen řídit lépe než soukromý sektor, a to i v kontextu časově omezeného zajištění potřebného financování (obvykle závazně sjednaného již ve fázi nabídky, avšak s omezenou časovou platností podmínek) a vzhledem ke zvláštním specifikům a logistice zajištění těchto vstupů.

Doba potřebná pro zadání veřejné zakázky se u jednotlivých modelů může lišit v závislosti na okolnostech, jako jsou:

- jedna veřejná zakázka (v rámci Modelu PPP) oproti několika jednotlivým veřejným zakázkám (v rámci Klasického modelu),
- doba pro uzavření smlouvy s odbornými poradci v rámci Modelu PPP,
- doba samotné přípravy projektu může být v obou modelech podobná, v případě Modelu PPP však platí, že vytváří mnohem intenzivnější tlak na urychlení procesu, aby bylo možné projekt Modelem PPP realizovat,
- doba pro vyjednávání v rámci Modelu PPP může vyžadovat více času, což může být ovlivněno celou řadou faktorů, např. tím, zda se jedná o pilotní projekt, technickou složitostí projektu, mírou a rozsahem dostupných informací pro účastníky atd.,
- doba pro dosažení fáze výběru vítězného účastníka bude záviset mj. na složitosti procesu zajištění potřebného financování, schvalovacím procesu (zda jen vláda nebo i PSP ČR), typu zapojených věřitelů a jejich schvalovacích procesů (včetně zajištění ratingu projektu, pokud je některými věřiteli požadován).

2.1.5 Vykazování v rámci soustavy národních účtů

Zatímco v Klasickém modelu veškeré finanční prostředky použité na realizaci projektů automaticky ovlivňují schodek veřejných financí a vládní dluh, v případě Modelu PPP tomu tak být nemusí.

Protože jsou platby za služby v Modelu PPP podmíněny kvalitou a dostupností dodaných služeb, lze projekt smluvně strukturovat dle pravidel Eurostatu ESA 2010 tak, aby byla umožněna klasifikace projektu mimo bilanci vládního sektoru. Jedná se však o komplexní oblast, která úzce souvisí s dosaženým stupněm přenosu rizika a vyžaduje významnou interakci zejména s věřiteli poskytujícími financování v rámci Modelu PPP, aby byla zajištěna celková financovatelnost.

Tato problematika je podrobněji rozebrána v kapitole 9.3.

2.1.6 Financování projektů

Financování projektů dopravní infrastruktury zajišťuje Zadavatel bez ohledu na model zadávacího řízení (vzhledem k povaze Modelu PPP na základě dostupnosti) a objem požadovaných zdrojů v daném čase je dán platebním profilem každého modelu, jak je popsáno výše.

Výhody platebního profilu Modelu PPP vychází ze skutečnosti, že Koncesionář financuje fázi výstavby, kterou následně splácí na základě plateb od Zadavatele, které jsou rozloženy v čase v rámci smluvního období Koncesionářské smlouvy a jejichž výše přímo závisí na kvalitě dosaženého výstupu ze strany Koncesionáře.

Financování v rámci Klasického modelu ve většině případů⁶⁷ zatěžuje veřejný rozpočet jednorázově⁶⁸, což vytváří tlak na omezené rozpočtové zdroje a platby jsou obvykle bez jakékoliv vazby na výkonnostní ukazatele pořízeného aktiva (na rozdíl od Modelu PPP).

Při realizaci projektu formou PPP si financování zajišťují samotní účastníci zadávacího řízení obvykle od komerčních bank a institucionálních investorů (přístup použitý například u pilotního PPP projektu dálnice D4), přičemž často mají zájem podpořit tyto projekty i multilaterální finanční instituce (mezinárodní rozvojové banky). U některých silničních PPP projektů byly navíc použity také speciální účelové nástroje (např. Slovak Investment Holding, a.s. na slovenském projektu PPP D4/R7), jejichž účelem bylo pokrýt účastníkům zadávacího řízení část požadavků na financování výstavby, a snížit tak celkové náklady financování⁶⁹.

Zkušenosti z investičně vysoce náročných projektů v Evropě (např. výstavba vysokorychlostních železničních tratí) poukazují na potřebu využití podílu na spolufinancování úvodní investice poskytovaného jako dotace Zadavatele na pokrytí financování části investičních nákladů, které již nelze zajistit pouze z komerčních zdrojů finančních a kapitálových trhů. Tyto zdroje jsou typicky splatné po dosažení definovaných milníků v průběhu nebo na konci výstavby (podrobněji v kapitole 9.3.2), nebo jako přímé spolufinancování v SPV.

2.1.7 Délka a flexibilita smlouvy

Klasický model se obvykle skládá ze série vzájemně oddělených individuálních smluv na konkrétní dodávky v rámci jednotlivých fází životního cyklu projektu (tj. zvláště pro investorskou přípravu projektu, jeho projektování, výstavbu a provoz). Jejich trvání je tedy dáno pouze s ohledem na danou fázi dodávky, která je výrazně kratší a také méně složitá ve srovnání se smluvním ujednáním podle Modelu PPP. Oddělené jednotlivé smlouvy tak mohou být snadněji adaptovány na případné nové požadavky a parametry.

Dlouhodobá smluvní povaha Modelu PPP vyžaduje, aby byl plán dlouhodobých cílů nastaven co nejideálněji tak, aby byla minimalizována potřeba revizí a změn základních smluvních principů. V tomto ohledu je liniová dopravní infrastruktura vhodná, protože k větším změnám v delším časovém horizontu dochází spíše v omezeném rozsahu (s výjimkou specifických drážních technologií).

⁶⁷ Od vstupu do Evropské unie ČR pro realizaci modernizace a výstavbu dopravní infrastruktury ve významné míře využívá také celou řadu fondů EU (přičemž až do současnosti je z hlediska celkového rozpočtu EU čistým příjemcem evropských zdrojů). Zároveň bude se změnou rozpočtových priorit EU do budoucna docházet k postupnému úbytku zdrojů na dopravní infrastrukturu.

⁶⁸ Výjimkou jsou dlouhodobé půjčky (např. od EIB) se splátkami rozloženými v čase daném jejich splatností.

⁶⁹ Slovenský investiční holding (spravovaný státním investičním nástrojem SZRB AM) využil Evropské strukturální a investiční fondy (ESIF) k poskytnutí podřízeného dluhového nástroje soukromému partnerovi vybranému k realizaci projektu. Vzhledem k plné podřízenosti tohoto nástroje vůči seniornímu dluhu s ním seniorní věřitelé nakládali jako s náhradou vlastního kapitálu. Využití tohoto finančního nástroje proto pomohlo snížit náklady kapitálu soukromého sektoru (jelikož zdroje ESIF nenesly žádné náklady na financování, mohl být tento nástroj oceněn levněji než komerční zdroje vlastního kapitálu).

Na druhou stranu lze samozřejmě Koncesionářskou smlouvu v rámci příslušných smluvních ustanovení nastavit tak, aby dodatečné požadavky Zadavatele mohly být zohledněny i během provozního období.

Zatímco změny v oblasti železnice (ale i v oblasti základní dopravní infrastruktury) jsou z dlouhodobého hlediska obecně méně typické ve srovnání s jinými odvětvími (IT, zdravotnictví, energetika atd.), jedním z aspektů, který stojí za zmínku vzhledem k dlouhodobé povaze koncesionářských smluv, je otázka (1) rozsáhlého využívání drážních technologií, zejména v oblasti zabezpečovacích a sdělovacích technologií, které jsou nedílnou součástí železniční infrastruktury a jejichž životnost se obvykle pohybuje mezi 5 až 10 lety, a (2) stability poptávky/užívání (počet a typ vlaků) v kontextu PPP vzhledem k jeho dlouhodobému charakteru. Odhadnout vývoj poptávky (a tedy i počet a typ vlaků) v dlouhodobém horizontu s přesností je obtížné vzhledem k řadě proměnných.

Možnost provádět úpravy smluv je rovněž diskutována jako součást kvalitativní srovnávací analýzy v kapitole 7.2.

2.1.8 Shrnutí klíčových aspektů obou modelů při realizaci projektu Rychlá spojení Morava

V kontextu a v rámci srovnání klíčových aspektů typických pro každý model v tabulce 9 shrnujeme konkrétní aspekty, které budou klíčové pro realizaci projektu Rychlá spojení Morava:

Tabulka 9: Porovnání klíčových aspektů realizace projektu Rychlá spojení Morava

Charakteristika	Model PPP	Klasický model
Odpovědnost za koordinaci fází projektu	Koncesionář koordinuje proces návrhu, výstavby, financování a zajištění provozuschopnosti podle podmínek Koncesionářské smlouvy (ve vztahu k Zadavateli), subdodávek (ve vztahu k subdodavatelům) a dohod o financování (ve vztahu k věřitelům a akcionářům).	SŽ koordinuje celý proces přípravy, výstavby, provozu, zajištění provozuschopnosti a odsouhlasení potřebných zdrojů financování ⁷⁰ ze SFDI.
Zadávací řízení	Zadavatel realizuje komplexní zadávací řízení, ve kterém vybere jednoho dodavatele (resp. jedno konsorcium dodavatelů) pro všechny fáze životního cyklu projektu.	SŽ postupně vypisuje jednotlivá zadávací řízení na dodavatele jednotlivých fází projektu Rychlá spojení Morava (návrh/povolání, výstavba a případně také některé služby v oblasti zajištění provozuschopnosti), avšak bez toho, aby např. využilo zahraničních zkušeností soukromého sektoru z jiných obdobných projektů pro optimalizaci projektových nákladů v rámci celého životního cyklu.

⁷⁰ Tzn. v případě investičních akcí a části nákladů na provozování a zajištění provozuschopnosti, jež nelze pokrýt z poplatků za použití železniční dopravní cesty.

Charakteristika	Model PPP	Klasický model
Dodávka projektu a jeho provoz	Koncesionář dodá Projekt PPP podle smluvně dohodnutých specifikací výstupu pro všechny fáze Projektu PPP včetně výstavby, zajištění provozuschopnosti a závěrečného předání. V souladu s podmínkami Koncesionářské smlouvy může Koncesionář některé činnosti zadávat třetím stranám, přičemž za dodání nese konečnou odpovědnost.	SŽ v rámci jednotlivých fází projektu Rychlá spojení Morava koordinuje a kontroluje, zda dodávky splňují předepsané technické parametry. Po dokončení výstavby bude projekt Rychlá spojení Morava provozovat a zajišťovat jeho provozuschopnost.
Definice parametrů projektu	Zadavatel definuje své požadavky v podobě Specifikace výstupů pro všechny služby, které má Koncesionář poskytovat.	SŽ definuje požadavky na stavební práce na základě specifikace vstupů (např. na základě požadovaných objemů hmot apod.).
Financování výstavby	Koncesionář zajistí veškeré financování potřebné pro výstavbu. Následné splácení bude přímo spojeno s dokončením a kvalitou dodávky Koncesionáře ve všech fázích Projektu PPP po celou dobu trvání smlouvy.	SFDI zajistí nezbytné financování projektu Rychlá spojení Morava, které bude splatné dodavatelům individuálně pořizovaných služeb po jejich dodání. Tyto platby však nebudou spojeny s kvalitou aktiv po celou dobu jejich životnosti, nýbrž pouze v rozsahu standardních záruk za vady.
Platby za služby	Zadavatel hradí Koncesionáři za poskytnuté služby tzv. platby za dostupnost, a to po celé provozní období (u Projektu PPP se předpokládá provozní období v délce minimálně 25 let). Pokud služby dodané Koncesionářem nebudou odpovídat Specifikaci výstupů (dostupnost a kvalita), budou automaticky aplikovány srážky. Srážky budou odpovídat obecnému principu proporcionality „plná dostupnost = plná platba, žádná dostupnost = žádná platba“.	Dodavatel prací v rámci individuálně pořizovaných služeb je placen po jejich dodání na základě smluvních ustanovení, jež mohou obsahovat dílčí sankční mechanismy (sankce za opožděné dodání a jiné).
Zpoplatnění uživatelů	Bez ohledu na použitý model bude za poplatky za použití železniční dopravní cesty (a jejich výběr) odpovídat Zadavatel a Koncesionář v tomto ohledu nebude mít žádné konkrétní zapojení. Vybrané poplatky za použití železniční dopravní cesty budou příjmem SŽ a Koncesionář ve vztahu k těmto poplatkům a jejich výši neponese žádné riziko poptávky z hlediska využití železniční dopravní cesty ze strany provozovatelů drážní dopravy. Vybraný Koncesionář bude dostávat platby za dostupnost, a to i v extrémním případě, že by železniční dopravní cestu žádný z dopravců nevyužíval, s výjimkou toho, pokud by tato situace byla zapříčiněna z důvodu na straně Koncesionáře.	
Vlastnictví infrastruktury	Infrastrukturu projektu Rychlá spojení Morava vlastní Česká republika po celou dobu výstavby a provozu bez ohledu na model realizace projektu Rychlá spojení Morava.	

Charakteristika	Model PPP	Klasický model
Kontrola a monitoring	Koncesionář kontroluje sám sebe při poskytování služeb dle podmínek Koncesionářské smlouvy a Zadavateli překládá každý měsíc zprávu o činnosti. Zadavatel má právo provádět pravidelné a/nebo náhodné kontrolní a monitorovací činnosti ve vztahu k plnění povinností Koncesionáře po celou dobu trvání smlouvy. Kromě toho smluvní strany Koncesionářské smlouvy obvykle jmenují nezávislého inženýra (supervizora), který monitoruje plnění Koncesionářské smlouvy.	SŽ přijme dodávku služby po splnění smluvně dohodnutých parametrů a bude se také spoléhat na vlastní stavební dozor během období výstavby.
Zpětné předání aktiv	Jakmile vyprší doba trvání Koncesionářské smlouvy (a také v případě jejího předčasného ukončení), budou aktiva předána zpět Zadavateli (za předem definovaných smluvních podmínek a technických parametrů). Zadavatel poté převezme výkon činností původně přenesených na Koncesionáře.	Nelze použít

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

2.1.9 Klíčové faktory a podmínky proveditelnosti projektu Rychlá spojení Morava

V této kapitole přinášíme přehled hlavních předpokladů a podmínek proveditelnosti projektu Rychlá spojení Morava, které jsou klíčové pro jednotlivé modely realizace a které jsou podrobněji analyzovány v dalších samostatných částech této Studie proveditelnosti PPP (v konkrétních případech odkazujeme na příslušnou kapitolu).

Tabulka 10: Klíčové faktory proveditelnosti jednotlivých modelů

Podmínka proveditelnosti	Model PPP	Klasický model	Poznámka
Ekonomický přínos (hodnota za peníze)	Měl by být využit model, který Zadavateli přinese vyšší hodnotu za peníze. Výhody a nevýhody kvalitativní povahy jsou rovněž podpůrným faktorem v rozhodovacím procesu.		Podrobný rozbor této problematiky je uveden v kapitole 7.
Robustní legislativní prostředí	Z hlediska Modelu PPP (a srovnávacího práva) by bylo možné upravit legislativní rámec v ČR tak, aby se některé aspekty	Běžně využívané zadávací řízení v rámci stávajícího právního prostředí.	Podrobný rozbor této problematiky je uveden v kapitole 1.8.1.

Podmínka proveditelnosti	Model PPP	Klasický model	Poznámka
	<p>PPP projektů zefektivnily a zjednodušily. Současně se však s ohledem na politickou situaci nejeví jako bezprostředně nutné o takové změny usilovat, a to s ohledem na stávající právní rámec, který může potřebné nástroje poskytnout, byť méně přímočarým způsobem. Pokud by testování trhu odhalilo potřebu takových změn, byly by analyzovány příslušné obavy, aby bylo možné případně navrhnout změnu právních předpisů.</p>		
<p>Přípravenost projektu Rychlá spojení Morava a další kroky při jeho přípravě</p>	<p>Dokončení procesu přípravy Projektu PPP (povolení, výkup pozemků, zajištění věcných břemen) je základním předpokladem toho, aby účastníci zadávacího řízení, resp. Koncesionář, byli schopni zajistit financování Projektu PPP připravovaného na bázi projektového financování.</p> <p>1) Proces výkupu pozemků dosud nebyl zahájen, přestože je z hlediska harmonogramu Projektu PPP a schopnosti předat přístup k pozemkům Koncesionáři v dohodnutém termínu klíčový. Ačkoli existují procesní důvody, proč se SŽ může rozhodnout počkat na vydání územního rozhodnutí nebo společného povolení, proces výkupu pozemků je časově i kapacitně náročný a jakékoli zbytečné zdržení jeho zahájení může vést ke zpoždění realizace Projektu PPP.</p> <p>2) Povolovací řízení související se stavbou stále probíhají (nebo ještě nebyla zahájena) a jsou v různých fázích dokončování. Vzhledem k tomu, že riziko spojené s povolovacími řízeními nelze snadno (nebo vůbec) přenést na Koncesionáře, je úspěšné a včasné získání příslušných pravomocných</p>	<p>1) Dokončení procesu přípravy projektu Rychlá spojení Morava (povolení, výkup pozemků, zajištění věcných břemen).</p> <p>2) Financování projektu Rychlá spojení Morava na základě poměrně široké škály finančních zdrojů v rámci rozpočtu SFDI, které jsou rozdělovány na základě priorit jednotlivých projektů.</p>	<p>Další informace jsou uvedeny v předběžném harmonogramu projektu Rychlá spojení Morava v kapitole 1.5 a kapitole 14.</p>

Podmínka proveditelnosti	Model PPP	Klasický model	Poznámka
	povolení nezbytným předpokladem pro realizaci Projektu PPP. 3) Definování podrobných technických požadavků na kvalitu a výkonnost Projektu PPP.		
Dohodnutý a formalizovaný přístup k zadávání veřejných zakázek	Z důvodů popsaných v této Studii proveditelnosti PPP doporučujeme, aby zadávací řízení a následně Koncesionářskou smlouvu uzavřela Česká republika prostřednictvím MD ČR, přičemž SŽ bude další smluvní stranou. Jelikož se zároveň jedná o pilotní železniční PPP projekt v oblasti rychlých železničních spojení bez předchozích precedentů v železničním sektoru v ČR, SŽ společně s MD ČR a SFDI by měly vytvořit formální dohodu o postupu včetně jasného rozdělení rolí a odpovědností, která se pak podle potřeby promítne do smluvní dokumentace.	SŽ je zadavatelem projektů rozvoje a modernizace železniční sítě se zavedenými zadávacími řízeními v rámci koordinace požadovaného financování se SFDI a v závislosti na načasování přidělení finančních prostředků a jejich dostupnost.	Další informace jsou uvedeny v kapitole 8.1 a kapitole 12.
Dopad na schodek a dluh veřejných financí	V souladu s metodikou ESA 2010 Zadavatel strukturuje Projekt PPP tak, aby nebyl klasifikován jako vládní aktivum, a závazky vyplývající z Koncesionářské smlouvy nezvyšovaly vládní dluh.	Podle Klasického modelu je projekt Rychlá spojení Morava vždy vykazován jako vládní aktivum s plným dopadem na schodek a dluh veřejných financí.	Podrobná analýza této problematiky je uvedena v kapitole 9.3.
Přenos rizik	Rozdělení rizik Projektu PPP mezi veřejný a soukromý sektor, které je: (i) přijatelné pro Zadavatele i Koncesionáře z hlediska kontroly rizik a jejich efektivního řízení, (ii) přijatelné pro investory a věřitele, tedy takové, které umožňuje Koncesionáři splácet poskytnuté finanční prostředky, při zachování principu dostatečného přenosu rizik, (iii) v souladu s pravidly Eurostatu ESA 2010 pro mimobilanční vykazování Projektu PPP.	Veškerá rizika projektu Rychlá spojení Morava nakonec nese veřejný sektor (v rámci podmínek smluv s dodavateli).	Podrobná analýza této problematiky je uvedena v kapitole 5 a kapitole 9.3.

Podmínka proveditelnosti	Model PPP	Klasický model	Poznámka
Vhodná forma, obsah a struktura smluvních vztahů	Smluvní vztahy musí být strukturovány v souladu s mezinárodními osvědčenými postupy nejlepší praxe a být v souladu s principy PPP projektů, které jsou očekávány zejména ze strany investorů a věřitelů. Dobrým obecným základem ⁷¹ pro takovou dokumentaci je nedávno finančně uzavřený pilotní PPP projekt dálnice D4, který byl připraven na základě dříve finančně uzavřených PPP projektů na Slovensku.	Činnosti jsou prováděny na základě samostatně vysoutěžených smluvních vztahů, přičemž smlouvy jsou uzavírány na konkrétní služby dané fáze projektu Rychlá spojení Morava nezávisle na sobě. Externí dodavatelské financování (zejména provozní kapitál související s dodávkou stavebních prací) je založené na bonitě dodavatele bez přímé vazby na konkrétní projekty.	Základní principy jsou popsány v kapitole 1.8, kapitole 8, kapitole 10 a kapitole 11.
Potvrzení přijetí závazku v cizí měně	Potřeba zajištění financování Koncesionářem v jiné měně než v české koruně (Kč) vyžaduje, aby platby za dostupnost připadající na obsluhu takového financování byly prováděny minimálně ve stejné měně jako financování. To vyvolává otázku měnového rizika spojeného s platbami v jiné měně než Kč, jehož přijetí bude muset být schváleno příslušnými orgány (MF ČR) v rámci celkového schvalovacího procesu (jak bylo učiněno u předchozího PPP projektu dálnice D4).	SFDI je subjektem státní správy a rozpočtovým subjektem s definovanými zdroji financování schválenými v rámci schvalování státního rozpočtu PSP ČR. V případě využití jakýchkoli jiných zdrojů financování než v českých korunách (Kč), bude jejich využití součástí tohoto schvalovacího procesu.	Problematikou měnového rizika se zabývá kapitola 10.
Průzkum trhu	Zajištění dostatečného zájmu trhu lze očekávat v případě, že struktura Projektu PPP a jeho finanční a smluvní podmínky budou strukturovány způsobem, který bude přijatelný nejen pro Zadavatele, ale také pro potenciální uchazeče a jejich věřitele. Průzkum trhu může přinést řadu důležitých a užitečných podnětů pro strukturování Projektu PPP.	Vzhledem k situaci ve stavebnictví v ČR lze očekávat velký zájem stavebních firem, které sledují plánované aktivity SŽ i SFDI (jako zdroje financování).	Závěry průzkumu trhu jsou shrnuty v kapitole 6.
Velikost konkurenčního prostředí za účelem dosažení	Adekvátní a včasné informování o stavu Projektu PPP a přípravy jeho zadávacího řízení je zásadní pro zajištění velkého zájmu trhu.	Větší okruh dodavatelů pro individuálně zadávané služby než v rámci Modelu PPP s méně náročnými požadavky na	Přehled subjektů, které mohou mít zájem o Projekt PPP a které byly

⁷¹ Myšleno primárně ve vztahu k těm oblastem Koncesionářské smlouvy, které mají stejnou povahu bez ohledu na typ dopravní infrastruktury.

Podmínka proveditelnosti	Model PPP	Klasický model	Poznámka
nejlepší hodnoty za peníze	PPP projekty jsou na evropském i světovém trhu realizovány po dobu již více než 20 let a v průběhu této doby vznikl dostatečný počet kvalifikovaných sponzorů, investorů a věřitelů v rámci tohoto modelu. Počet uchazečů zadávacího řízení v rámci tohoto modelu je sice kvůli kvalifikačním požadavkům obecně omezenější než v případě Klasického modelu (u PPP projektů se typicky využívá omezení počtu kvalifikovaných účastníků a počet PPP projektů je obecně také menší), i přes to je však zajištěna silná konkurence, zejména (i) díky dosažitelné vyšší návratnosti investic sponzorů než v případě Klasického modelu a (ii) nastavení vhodné struktury všech aspektů projektů a jejich zadávacího řízení.	kvalifikaci, což může vést k „příliš tvrdé“ soutěži, příp. k výběru dodavatelů, kteří podcení požadavky projektů a nejsou pak schopni za vysoutěženou cenu dodat aktiva a služby v očekávané kvalitě.	osloveny v rámci průzkumu trhu uvádí kapitola 6.
Rozsah due diligence Projektu PPP	Velmi podrobný a komplexní. Zapojení věřitelů do Projektu PPP na bázi tzv. projektového financování povede k potřebě poskytnutí většího množství souvisejících technických informací a různých průzkumů ze strany Zadavatele a důkladné due diligence Projektu PPP jak ze strany sponzorů (např. vlastní podrobná prohlídka místa realizace Projektu PPP), tak ze strany technických, právních a pojišťovacích poradců věřitelů.	Výrazně nižší než v rámci Modelu PPP a pouze v rozsahu práv a povinností vyplývajících z dodavatelských smluv.	Viz také přehled informací, které obvykle požadují uchazeči zadávacího řízení Projektu PPP, uvedený v kapitole 6 a kapitole 12.
Stabilní politická podpora Modelu PPP jako dalšího zdroje financování rozvoje dopravní infrastruktury	Politická podpora Modelu PPP je nezbytná pro řádnou přípravu a realizaci Projektu PPP, pro řešení problémů, které mohou vzniknout v průběhu přípravy a realizace Projektu PPP i pro související schvalovací postupy na straně Zadavatele. Pro mnoho uchazečů zadávacího řízení je stabilita politické podpory klíčová při rozhodování, zda se vůbec zadávacího řízení zúčastní,	Nepoužije se.	Viz také závěry z průzkumu trhu, které jsou shrnuty v kapitole 6.

Podmínka proveditelnosti	Model PPP	Klasický model	Poznámka
	protože již ve fázi zadávacího řízení musí investovat značné finanční prostředky.		
Rozpočtová omezení v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury	V rámci Modelu PPP začnou být hrazeny platby za dostupnost až po uvedení daného úseku Projektu PPP do provozu ⁷² a jsou rozloženy do celého provozního období, které obvykle přesahuje 25 let. Při správně nastavené struktuře Projektu PPP jsou související závazky Zadavatele vykazovány mimo veřejný dluh. Využití Modelu PPP by napomohlo nejen realizaci Projektu PPP, ale i dalším projektům veřejné infrastruktury, čímž by se zvýšila nezbytná politická podpora a přitažlivost Modelu PPP obecně.	V souvislosti s pandemií covidu-19 a tehdejšími mimořádnými ekonomickými a fiskálními opatřeními přijatými vládou spolu s dalšími novými globálními krizemi (válka na Ukrajině, energetická krize apod.) a také rigidním charakterem většiny výdajů státního rozpočtu ČR může enormní růst veřejného dluhu negativně ovlivnit schopnost vlády urychleně realizovat nové projekty dopravní infrastruktury v rámci Klasického modelu.	Viz také kapitola 2.3.
Dostatečná personální kapacita Zadavatele	Příprava nových a monitorování stávajících PPP projektů je časově náročný proces, který vyžaduje zajištění určité minimální personální kapacity Zadavatele. V průběhu zadávacího řízení mohou být některé části agendy delegovány na poradenské týmy a v provozní fázi projektů část administrativní agendy na SFDI (kontrola/zpracování přijatých faktur). Ze strany Zadavatele je nezbytné, aby zajistil specializovaný tým pokrývající zejména klíčové právní, regulační a technické aspekty související s přípravou projektů, řízením a monitorováním smluv včetně řešení smluvních záležitostí, jako jsou monitorovací akce, porušení smluv, spory atd. Toto je klíčové nejen z hlediska řízení projektů a procesů, ale také pro zajištění dosažení deklarované hodnoty za peníze.	V rámci přípravy konkrétních projektů podle Klasického modelu je zadávací řízení a poskytování služeb řízeno SŽ s dostatečnou základnou zaměstnanců pro řízení všech aspektů a jednotlivých fází projektu Rychlá spojení Morava.	Viz požadavky na osobní způsobilost v rámci Modelu PPP analyzované v kapitole 13.

⁷² V podobě povolení k Předčasnému užívání dráhy (nebo souborem takových povolení pro skupinu úseků, jak může být specifikováno v Koncesionářské smlouvě), jež umožňuje zahájit užívání úseků Projektu PPP ze strany uživatelů.

2.2 Poznatky z předchozích projektů

Příprava a realizace PPP projektů je oproti Klasickému modelu složitější, zejména s ohledem na dodatečnou komplexitu, působení vnějších faktorů (míra zájmu o konkrétní projekt, převládající podmínky na trhu atd.), vliv a požadavky zájmových skupin (jak je popsáno v kapitole 1.9) atd.

Úspěšné dokončení zadávacího řízení projektu dálnice D4 formou PPP včetně postupu výstavby v souladu s plánem Koncesionáře prokázalo, že schéma PPP lze v České republice implementovat. Při realizaci projektu Rychlá spojení Morava formou PPP však bude nutné přihlídnout k odlišným specifikům Projektů PPP na železnici, jako je např. výrazně větší velikost, výrazně vyšší technická náročnost a celá řada dalších rozhraní (tunely, značně specifické technologie využívané na železnici apod.).

Proto jsme s cílem identifikovat další faktory a poznatky, které mohou být klíčové pro úspěšnou realizaci tohoto Projektu PPP provedli analýzu jak úspěšně uzavřeného projektu PPP dálnice D4, tak několika obdobných železničních PPP projektů. Detailní analýza vybraných projektů je uvedena v příloze 4.

2.3 Dostupné zdroje financování z veřejného sektoru pro realizaci Projektů PPP

V této části Studie proveditelnosti PPP analyzujeme fiskální dopady Projektů PPP.

2.3.1 Zdroje financování SŽ dostupné pro realizaci Projektů PPP

Financování rozvoje železničních drah, jejich provozování a zajištění provozuschopnosti je v České republice zajištěno prostřednictvím rozpočtových zdrojů SŽ, které zahrnují dvě hlavní složky:

- příjmy z poplatků za použití železniční dopravní cesty,
- transfery ze SFDI (včetně EU fondů).

Mezi další zdroje financování patří příjmy z komerčních činností, např. z pronájmu komerčních prostor třetím osobám.

Přehled zdrojů financování SŽ v letech 2020 až 2023 je uveden v tabulce 11:

Tabulka 11: Vývoj zdrojů financování Správy železnic, s.o.

Položka	2020		2021		2022		2023	
	mil. Kč	%	mil. Kč	%	mil. Kč	%	mil. Kč	%
Příjmy z použití ŽDC a přidělování kapacity	3 408	5,7%	3 704	5,9%	3 696	5,7%	3 560	5,4%
Dotace SFDI – provozuschopnost (opravy a údržba)	20 752	34,6%	18 509	29,4%	15 251	23,5%	20 000	30,2%
Dotace SFDI – provozování	3 003	5,0%	4 345	6,9%	3 153	4,9%	5 055	7,6%
Dotace SFDI – investice	27 979	46,6%	33 249	52,8%	40 861	63%	35 321	53,4%
Příjmy z pronájmu a externích služeb	994	1,7%	1 035	1,6%	1 166	1,8%	1 404	2,1%
Přeprodej elektřiny (netto)	186	0,3%	239	0,4%	160	0,3%	304	0,5%
Ostatní provozní výnosy	3 663	6,1%	1 852	2,9%	562	0,9%	497	0,8%
Celkem	59 984	100%	62 934	100%	64 849	100%	66 141	100%

Zdroj: SŽ, 2024 | Výše uvedené zdroje SŽ používá pro přípravu a realizaci projektů bez ohledu na zvolený model zadávání veřejných zakázek.

Příprava a realizace projektu Rychlá spojení Morava je odpovědností SŽ jako Zadavatele a realizace formou PPP je uvažována jako jedna z možností zadání veřejné zakázky na jeho uskutečnění. Železniční infrastrukturu vybuduje Koncesionář do vlastnictví státu a SŽ bude svědčit právo hospodaření s majetkem tvořícím železniční dopravní cestu. Z finančních, ekonomických a obchodních důvodů je Model PPP strukturován na bázi principu dostupnosti, kdy vlastník vybudovaných aktiv bude Koncesionáři pravidelně platit za službu dodanou Koncesionářem (tzn. infrastrukturu dostupnou k užívání na základě smluvně definovaných parametrů Specifikace výstupů).

Zatímco SŽ bude z Projektů PPP (stejně jako z ostatních částí železniční sítě) inkasovat poplatky za použití železniční dopravní cesty od provozovatelů drážní dopravy (osobní i nákladní), s ohledem na jejich celkovou výši většina ročních finančních prostředků SŽ potřebných na rozvoj, výstavbu, provozování a zajištění provozuschopnosti dráhy (tzn. včetně plateb za dostupnost, které bude nutné Koncesionáři hradit za poskytnuté plnění) pochází ze zdrojů státního rozpočtu prostřednictvím SFDI.

Výše ročních poplatků za použití železniční dopravní cesty v roce 2023 představovala pouze 5,4 % celkových zdrojů financování potřeb SŽ a slouží tak k pokrytí jen malé části nákladů SŽ na provozování dráhy. Klíčovou složkou financování SŽ jsou výše zmíněné transfery ze SFDI (jako kombinace národních zdrojů a fondů EU), které v roce 2023 představovaly 91 % celkových zdrojů SŽ⁷³.

Významnou součástí těchto transferů jsou zdroje fondů EU. V rámci Operačního programu Doprava (dále jen „OPD“) byly v roce 2023 čerpány zdroje v objemu překračujícím 2,2 mld. Kč (OPD3, programové období 2021–2027). Pro potřeby financování projektů hlavní evropské železniční sítě (Core Network Corridors) jsou pak určeny fondy Connecting Europe Facility (dále jen „CEF“). V rámci programového období 2021–2027 dosáhlo v roce 2023 čerpání bezmála 3,8 mld. Kč (CEF2), zaměřené na modernizaci železničních tratí a uzlů a staveb nezbytných pro implementaci evropského zabezpečovacího systému ETCS včetně jejich přípravy a přípravy akcí v rámci Projektu Rychlých spojení. Dalšími využitými dotačními tituly byly v rámci CEF program Blending Call (kombinovaná podpora z prostředků CEF společně s využitím úvěru EIB a národních zdrojů) a Nástroj pro oživení a odolnost (RRF, Recovery and Resilience Facility), který prostřednictvím Národního plánu obnovy ČR poskytuje prostředky k zajištění obnovy ekonomických následků vyvolaných pandemií covidu-19, ze kterého se v roce 2023 čerpalo 4,5 mld. Kč.

Vedle toho SŽ pro zajištění plynulého financování investic získala úvěr od EIB, který byl v průběhu roku 2023 schválen vládou ČR. Finanční podpora z úvěru EIB bude zaměřena na kofinancování železničních projektů v letech 2023 až 2027 v celkovém objemu až 7 mld. eur a bude ji možné využít pro financování národních akcí i spolufinancování evropských projektů.

S ohledem na zaměření výše uvedených zdrojů⁷⁴ se tak v úzké koordinaci se SFDI a MD ČR do budoucna pro pokrytí finančních potřeb vybraných rozsáhlých projektů SŽ (projekt PRAK, projekty rychlých železničních spojení) počítá primárně s využitím financování formou PPP.

2.3.2 Zdroje SFDI dostupné pro realizaci Projektů PPP

Ve vztahu k železniční dopravní infrastruktuře jsou klíčovými položkami rozpočtu SFDI transfery ze státního rozpočtu a prostředky EU. Na rozdíl od dálnic SFDI nevybírá žádné poplatky za využití železniční dopravní cesty, ty jsou, jak již bylo uvedeno výše, příjmem SŽ. Kromě toho může SFDI čerpat zdroje financování pomocí úvěrů⁷⁵. Lze říci, že příjmy SFDI jsou obecně závislé na celkové ekonomické výkonnosti země (HDP / státní rozpočet), a tedy i na vnějším globálním/evropském ekonomickém klimatu, a z toho vyplývajících možnostech alokace zdrojů v rámci přípravy a schvalování státního rozpočtu ČR. Rozpočet SFDI se schvaluje každoročně a jeho součástí je i dvouletý výhled. V průběhu roku může být rozpočet upravován v závislosti na skutečné výši získaných prostředků. Vývoj rozpočtovaných zdrojů v období od roku 2020 je uveden v tabulce 12:

⁷³ Ostatní zdroje financování jsou tvořeny příjmy z pronájmu a externích služeb a jinými provozními výnosy.

⁷⁴ Již v současné době objem potřeby pokrytí projektů v oblasti železniční infrastruktury násobně převyšuje objem prostředků dostupných jak z evropských fondů, tak z výše uvedeného kofinancování ze strany EIB.

⁷⁵ V roce 2022 SFDI na základě rámcové smlouvy dohodla s EIB úvěrový rámec ve výši 30 mld. Kč.

Tabulka 12: Vývoj rozpočtu SFDI

mil. Kč	2020A	2021A	2022A	2023R	2024R	2025P	2026P
Celkový rozpočet SFDI (včetně fondů EU a půjček EIB)	120 678	127 863	127 582	150 903	150 066	126 144	110 609
<i>Z toho – SŽ</i>	53 063	59 968	53 363	70 364	57 479	37 855	38 055
<i>Podíl SŽ na celkovém rozpočtu SFDI v %</i>	43,97%	46,90%	41,83%	46,63%	38,30%	30,01%	34,40%
Fondy EU	24 805	32 113	46 097	27 603	32 142	37 313	21 778
<i>Z toho – SŽ</i>	13 587	20 069	19 835	16 001	12 511	12 051	11 100
<i>Podíl prostředků EU na celkovém rozpočtu SFDI v %</i>	20,56%	25,11%	36,13%	18,29%	21,42%	29,58%	19,69%
<i>Podíl fondů EU pro SŽ vůči rozpočtovaným prostředkům SFDI pro SŽ v %</i>	25,60%	33,47%	37,17%	22,74%	21,77%	31,83%	29,17%
Úvěry EIB ⁷⁶	582	1 926	0	2 547	683	300	535
Platby za dostupnost ⁷⁷	0	0	0	0	0	1 350	1 350
<i>Podíl plateb za dostupnost na celkovém rozpočtu SFDI v %</i>	0	0	0	0	0	1,07%	1,22%

Zdroj: SFDI, 2024 | Pozn.: A – Aktuální, P – Předpověď, R – Rozpočet.

2.3.3 Fiskální dopad – roční platby za dostupnost

Je třeba poznamenat, že v současné době jsou veškeré platby související s projekty dopravní infrastruktury, které jsou realizovány Modelem PPP (které by jinak v případě nevyužití modelu PPP byly realizovány Klasickým modelem), rovněž financovány z rozpočtu SFDI.

Platby za dostupnost, které jsou v současné době rozpočtovány v rozpočtu SFDI, zahrnují finančně uzavřený PPP projekt dálnice D4, který v roce 2025 (první rok provozu) předpokládá hrubou platbu za dostupnost ve výši 1,35 miliardy Kč, což představuje přibližně 1 % schváleného rozpočtového výhledu SFDI na rok 2025.

⁷⁶ Výnosy z čerpaných úvěrů použité pro SŽ v letech 2020 a 2021 a v roce 2023 ve výši 9 509 mil. Kč.

⁷⁷ Dálniční PPP projekt D4.

Podotýkáme, že v současné době není ze strany SFDI stanoven žádný konkrétní výdajový limit či strop z hlediska celkového objemu ročních plateb za dostupnost plynoucích ze všech uzavřených Koncesionářských smluv.

Roční vývoj předpokládaných hrubých plateb za dostupnost Projektu PPP je uveden v příloze 3 této Studie proveditelnosti PPP.

Na základě analýzy v kapitole 7.1.6 a na základě jednotlivých vybraných Projektů PPP v kapitole 3.1 jsou v tabulce 13 pro srovnání uvedeny platby, které by musely být hrazeny z rozpočtu SFDI v rámci obou modelů zadávání veřejných zakázek.

Tabulka 13: Dopad obou typů modelů na státní rozpočet

Projekt PPP	Investiční výdaje splatné v rámci Klasického modelu⁷⁸ (mil. Kč)	Platba za dostupnost v prvním plném roce provozu 2034 (mil. Kč)
Projekt PPP 1: VRT Moravská brána	111 886	10 679
Projekt PPP 2: VRT Jižní Morava	27 158	3 356
Projekt PPP 3: RS Střední Morava	70 397	6 530
Projekt PPP 4: VRT Jižní Morava + RS Střední Morava	97 555	9 409

Zdroj: Analýza Poradce, SŽ, 2024

V rámci Modelu PPP bude první ze série ročních plateb za dostupnost Projektu PPP uskutečněna až po dokončení výstavby (jež se předpokládá v roce 2033) a platby budou rozloženy po celou dobu trvání Koncesionářské smlouvy v délce přibližně 25 let.

Jak ukazuje analýza, roční platby za dostupnost v prvním roce provozu představují 10-14 % celkové platby (v závislosti na konkrétním Projektu PPP), která by jinak byla provedena v rámci Klasického modelu, což umožňuje využití takto "uvolněných" prostředků na realizaci jiných prioritních projektů dopravní infrastruktury.

2.3.4 Fiskální dopady – podmíněné závazky

Jak bylo uvedeno výše, klíčové smluvní platební povinnosti vyplývající z Koncesionářské smlouvy stanoví, že SŽ bude Koncesionáři za poskytované služby platit roční platbu za dostupnost (tj. platbu v hrubém vyjádření sníženou o případné evidované srážky za nedodržení definovaných parametrů služby).

⁷⁸ Nominální hodnoty představující celkové platby až do dokončení stavby.

Kromě toho budou v Koncesionářské smlouvě stanoveny další potenciální (podmíněné) platební povinnosti, které mohou za určitých okolností vzniknout, včetně:

- vzniku událostí vyšší moci, liberačních a kompenzačních událostí,
- předčasného ukončení Koncesionářské smlouvy.

Události vyšší moci, liberační a kompenzační události

Platby, ke kterým může dojít v případě vzniku těchto událostí, zahrnují zejména platby za kompenzační události, události vyšší moci nebo specifické změny legislativy, při nichž je Zadavatel odpovědný Koncesionáři z důvodu jeho jednání nebo nečinnosti v souvislosti s povinnostmi stanovenými Koncesionářskou smlouvou. Kompenzace poskytovaná Koncesionáři v rámci této události je vyjádřena finančně a pravidla pro její výpočet jsou rovněž stanovena Koncesionářskou smlouvou.

Částky, které mohou být v rámci kompenzačních událostí vyplaceny, je v zásadě nemožné předvídat, neboť tyto události závisí na (1) skutečném výskytu takové události a (2) rozsahu (doba trvání, míra rozsahu atd.) ztráty nebo škody způsobené Koncesionáři.

Předčasné ukončení smlouvy

Je tržním standardem, že v případě předčasného ukončení Koncesionářské smlouvy má Koncesionář nárok na kompenzaci ze strany Zadavatele. Zadavatel může vyplatit různé výše kompenzace, a to v závislosti na (1) důvodech, kvůli kterým je Koncesionářská smlouva předčasně ukončena, (2) časovém okamžiku, ve kterém k předčasnému ukončení dojde, (3) u určitých typů ukončení (z důvodu na straně Koncesionáře) na tržních podmínkách panujících v době předčasného ukončení a splnění všech podmínek stanovených Koncesionářskou smlouvou a (4) vzorcích a jejich složení použitých pro stanovení kompenzace.

Poslední bod je důležitý i z hlediska statistického vykazování projektů PPP v národních účtech a očekávání trhu, přičemž Eurostatem akceptovaný příklad kompenzačního modelu je uveden v kapitole 11 této Studie proveditelnosti PPP.

Výstupy finančního modelu (podrobněji viz kapitola 7) ukazují, že na konci doby výstavby bude na účtu Koncesionáře zůstatek seniorního dluhového financování ve výši:

Tabulka 14: Zůstatek seniorního dluhového financování na konci výstavby v rámci Projektů PPP

Projekt PPP	Zůstatek seniorního dluhového financování (mil. Kč)
Projekt PPP 1: VRT Moravská brána	99 478
Projekt PPP 2: VRT Jižní Morava	32 104
Projekt PPP 3: RS Střední Morava	61 103
Projekt PPP 4: VRT Jižní Morava + RS Střední Morava	85 967

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

To je považováno za klíčovou složku podmíněného závazku v případě předčasného ukončení Koncesionářské smlouvy, a to v případě, že k tomuto ukončení dojde z důvodů na straně Zadavatele nebo v důsledku událostí vyšší moci nebo liberační události.

Další důležitou složkou podmíněného závazku je vlastní kapitál investovaný Koncesionářem. Předpokládá se, že na konci výstavby vklady vlastního kapitálu Koncesionáře dosáhnou celkové výše uvedené v tabulce 15:

Tabulka 15: Výše vkladů vlastního kapitálu investorů na konci výstavby v rámci Projektů PPP

Projekt PPP	Vklady vlastního kapitálu (mil. Kč)
Projekt PPP 1: VRT Moravská brána	12 139
Projekt PPP 2: VRT Jižní Morava	3 702
Projekt PPP 3: RS Střední Morava	6 789
Projekt PPP 4: VRT Jižní Morava + RS Střední Morava	9 737

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

To je důležité z toho hlediska, že Koncesionář bude po Zadavateli požadovat navrácení vlastního kapitálu v obdobných případech, jaké jsou uvedeny výše. Podrobnější informace o struktuře podmíněných závazků v případě předčasného ukončení Koncesionářské smlouvy jsou uvedeny v kapitole 11.

3 DEFINICE, ROZSAH A PŮSOBNOST PROJEKTU RYCHLÁ SPOJENÍ MORAVA

3.1 Identifikace možností realizace Projektu PPP

3.1.1 Základní přístup k identifikaci možností realizace Projektu PPP

Z charakteru projektu Rychlá spojení Morava a jeho jednotlivých úseků, jak byly popsány v kapitole 1.5, vyplývá, že s ohledem na jeho složitost a investiční velikost jako celku, bude z praktického hlediska velmi obtížné, nebo spíše nemožné, Projekt PPP realizovat jako jeden komplexní projekt kombinující všechny úseky dohromady. Tento předpoklad potvrdily i závěry z průzkumu trhu (viz kapitola 6).

Cílem této kapitoly je tedy v rámci kvalitativní analýzy navrhnout možnou podobu několika realizovatelných Projektů PPP (dále jen „**škálování projektu**“).

Především je třeba zdůraznit, že velikost projektu Rychlá spojení Morava jako celku se z hlediska výdajové hladiny (v absolutním vyjádření) a srovnání s projekty PPP v oblasti dopravní infrastruktury analyzovanými/realizovanými v minulosti⁷⁹ nachází o jeden řád výše. To má pro realizaci projektu Rychlá spojení Morava formou PPP zásadní dopad z hlediska zajištění dostatečných finančních zdrojů ze strany soukromého sektoru nejen pro samotnou realizaci projektu, ale zejména z pohledu objemu likvidity potřebné pro účely zadávacího řízení.

Z pohledu přístupu k přípravě nabídek zadávacího řízení PPP používaného do současnosti vyplývá, že pro zajištění vysoce konkurenčního zadávacího prostředí bude nutné (při očekávaném počtu nejméně tří účastníků soutěžního dialogu) „zajistit“ mnohem větší objem likvidity, než bude nakonec zapotřebí pro samotnou realizaci. To vyplývá z toho, že ne každý poskytovatel dluhu bude schopen (nebo ochoten) v rámci zadávacího řízení nabídnout právně závazné finanční prostředky všem účastníkům najednou⁸⁰.

Pro účely této kapitoly jsme tedy nejdříve na základě charakteru projektu Rychlá spojení Morava a jeho jednotlivých úseků navrhli možné varianty realizace projektu (viz dále) a následně jsme:

- definovali škálovací kritéria, podle kterých byly navržené varianty realizace projektu Rychlá spojení Morava hodnoceny,
- vytvořili **škálovací matici**, která ve vztahu k těmto škálovacím kritériím vyhodnocuje vhodnost navržených variant realizace projektu, primárně z pohledu Modelu DBFM, avšak

⁷⁹ Potřeba procesu škálování a výběru úseků byla v nedávné minulosti použita zejména u projektu PPP dálnice D35 nebo železničního PPP projektu PRAK, kde investiční výdaje v závislosti na zvolené variantě vysoce přesahují 1 miliardu eur, přičemž poslední realizovaný projekt PPP v oblasti dopravní infrastruktury – dálnice D4 – měl potřebu financování IN ve výši pouze ca 450 milionů eur.

⁸⁰ Nebude možné např. z důvodu konfliktu zájmu vyloučit různé formy exkluzivity vyplývající z postavení některých financířů (vedoucí poradenská role), relativně malé týmy, kde nebude možné vytvořit tzv. „čínské zdi“ apod.

s ohledem na přístup k úseku RS Střední Morava jsme také hodnotili možnost využití Modelu Údržby ve vztahu k jeho podúsekům 4-5,

- následně jsme na základě **holistického vyhodnocení** výstupů škálovací matice potvrdili rozsah nejhodnějších Projektů PPP (zejména z hlediska financovatelnosti), které by byly realizovatelné při maximálním zohlednění výstupů matice.

3.1.2 Prvotní návrh možných Projektů PPP

Na základě charakteru projektu Rychlá spojení Morava a povahy a parametrů jeho jednotlivých úseků jsme navrhli následující výchozí podobu teoreticky možných Projektů PPP, jak je uvedeno v tabulce 16:

Tabulka 16: Návrh teoreticky možných Projektů PPP

Úseky	Kódové číslo variant Projektů PPP pro účely škálování
A VRT Moravská brána	1
B VRT Jižní Morava	2
D RS Střední Morava (podúsek 1-3)	3
A VRT Moravská brána + D RS Střední Morava (podúsek 1-3)	4
A VRT Moravská brána + B VRT Jižní Morava	5
B VRT Jižní Morava + D RS Střední Morava (podúsek 1-3)	6
B VRT Jižní Morava + C VRT Vysočina I	7

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

Upozorňujeme, že se nejedná o plný výčet všech teoreticky možných variant, jakým způsobem by bylo možné projekt Rychlá spojení Morava realizovat. Pro potřeby tohoto užšího vymezení byly použity následující předpoklady:

- Úsek VRT Vysočina I je zvažován v potenciální kombinaci s úsekem VRT Jižní Morava, neboť sám o sobě nemá pro účely samostatného projektu možnost zajištění napájecí trakční stanice (ta je plánovaná v rámci úseku VRT Vysočina II), ani samostatné středisko údržby tratě (také v rámci úseku VRT Vysočina II). Zajištění těchto dvou klíčových aspektů efektivní funkčnosti úseku a schopnosti zajistit provozuschopnost bylo analyzováno z pohledu jejich zajištění prostřednictvím úseku VRT Jižní Morava. Ten sám o sobě má výrazně kratší než obvykle předpokládanou provozní délku a z různých pohledů (investiční velikost a homogenost typu tratě) tedy dávalo smysl posoudit využití úseku VRT Vysočina I **pouze** z hlediska posouzení jeho možného spojení s úsekem VRT Jižní Morava. Proto ani výčet neobsahuje jiné potenciální kombinace úseku VRT Vysočina I s jinými úseky. V případě

nerealizace úseku VRT Vysočina I v rámci kombinace s úsekem VRT Jižní Morava, bude úsek řešen jako součást balíku projektů na trase mezi Prahou a Brnem.

- Jak již bylo řešeno v úvodu kapitoly 3.1, realizace jednoho komplexního Projektu PPP se jeví jako velmi obtížná nebo nemožná, neboť zcela dramaticky přesahuje možnosti zajištění jeho financovatelnosti pro účely PPP (zejména, nikoli však výlučně, při zajištění podmínky mimobilančního vykazování v národních účtech), jak mj. potvrdily i závěry tržního průzkumu. Z těchto důvodů takto definovaný projekt nebyl zahrnut do další analýzy.
- V případě úseku RS Střední Morava se pro účely Modelu DBFM zvažují pouze podúseky 1-3 ve směru od Brna na Přerov. Pro podúseky 4-5, které se s ohledem na plánované využití evropských zdrojů z nástroje CEF pro programové období 2021–2027 (potvrzení akceptace žádosti se očekává na přelomu června a července 2024) plánují realizovat Klasickým modelem, se předpokládá jejich využití pouze formou Modelu Údržby.

3.1.3 Definice kritérií škálovací matice

V této části definujeme kritéria škálovací matice, která odráží klíčové aspekty pro škálování a výběr specifických Projektů PPP, důvody jejich použití a dopad na škálování a výběr úseků. Nejedná se o aspekty realizovatelnosti jednotlivých úseků projektu Rychlá spojení Morava formou PPP jako takové snad s výjimkou úseku VRT z důvodů uvedených dále, ale o kritéria, jejichž cílem je napomoci určení neoptimalnější a nejlépe proveditelné množiny Projektů PPP k realizaci.

Pro účely vyhodnocení vhodnosti daného Projektu PPP je třeba **zdůraznit**, že stanovisko v tabulce 17 ve sloupci „Zásada pro rozhodování“ začínající na „Ne“ neznamená jednoznačné doporučení daný Projekt PPP vůbec nevybírat. Jde o kvalitativní kritérium, které je nutné vnímat **holisticky** v kontextu hodnocení z pohledu dalších kritérií. Ve výsledku bude rozhodující, kolik „Ne“ daný Projekt PPP v rámci hodnocení nasbírá a zejména, zda se jedná o oblasti kritické pro technickou proveditelnost a financovatelnost daného Projektu PPP.

Tabulka 17: Popis a analýza kritérií škálování a výběru úseků pro účely realizace formou PPP

Kritérium	Význam z hlediska škálování a výběru	Zásada pro rozhodování v rámci škálování Projektů PPP
Míra naplnění faktorů stanovených pro realizaci formou PPP	V kapitole 1.7 byly představeny klíčové faktory stanovené SŽ pro realizaci projektu Rychlá spojení Morava formou PPP.	„ Nezahrnovat “ do realizace ty Projekty PPP, které by nebyly v souladu s faktory stanovenými pro realizaci projektu formou PPP.
Termíny zahájení a dokončení výstavby jednotlivých úseků	Jde o parametr odrážející priority vlády ČR, MD ČR a/nebo SŽ z hlediska realizace strategické páteřní dopravní infrastruktury jako zásadního prvku podpory zajištění podmínek hospodářského rozvoje a růstu, ale např. také z hlediska závazků ČR v oblasti	„ Nezdržovat “ zahájení realizace Klasickým modelem těch úseků projektu Rychlá spojení Morava, které jsou připraveny k realizaci ⁸¹ v termínech, které minimálně o 6 a více měsíců předchází první nejbližší možné předpokládané datum finančního uzavření

⁸¹ Rozumí se za podmínky, že pro realizaci v daném čase jsou v rozpočtu k dispozici potřebné zdroje.

Kritérium	Význam z hlediska škálování a výběru	Zásada pro rozhodování v rámci škálování Projektů PPP
	rozvoje dopravní infrastruktury vůči EU.	projektu realizovaného formou PPP.
Stav investiční a majetkoprávní přípravy	<p>Jednotlivé úseky projektu Rychlá spojení Morava nejsou z logiky věci připravovány jako jeden celek, ale jednotlivě v rámci vymezených stavebních úseků.</p> <p>Různé stavební úseky tak z důvodů administrativně procesních, technických, povolovacích a dalších mohou být v různé fázi připravenosti (z hlediska PPP je zásadní zejména otázka zajištění Povolení záměru a dokončený nebo dosažený vysoký stupeň výkupu potřebných pozemků).</p>	<p>„Nezahrnovat“ do realizace formou PPP ty úseky, které jsou z hlediska časové připravenosti ve výrazném skluzu oproti nejbližšímu možnému předpokládanému datu finančního uzavření prvního projektu realizovaného formou PPP (tzn. pokud by datum získání Povolení záměru⁸² bylo 3 a více měsíců po dosažení finančního uzavření formou PPP)⁸³.</p>
Technický aspekt 1: Homogennost typu traťového úseku (RS vs. VRT)	<p>Rozdílné typy tratí – tratě RS mají oproti VRT celou řadu odlišností, od stavebně technologických až po odlišné požadavky na zajištění provozuschopnosti.</p> <p>Zejména se liší strategie údržby – na VRT půjde primárně o noční údržbu, zatímco na tratích RS půjde o denní lokální výlukovou činnost. Také různý typ provozu (osobní na VRT proti smíšenému na RS) bude klást výrazně odlišné nároky na rozsah a časování údržby na obou typech tratí.</p>	<p>„Nezahrnovat“ do jednoho projektu rozdílné typy tratí, jež by znamenaly vytváření provozně nekompatibilních a ekonomicky neefektivních údržbových týmů a procesů zajišťujících provozuschopnost těchto tratí a tím zvýšených rizik pro efektivní procesy Koncesionáře.</p>
Technický aspekt 2: Ucelenost a délka traťového úseku	<p>Neucelené úseky tratí zahrnutých do projektu mohou v závislosti na délce „mezery“ mezi nimi a časovým možností přesunu speciální techniky i odborného personálu vést z hlediska projektu</p>	<p>„Nezahrnovat“ do jednoho projektu úseky, které jsou odděleny výraznou „mezerou“, zejména tam, kde by její charakter znamenal výrazné dopady do</p>

⁸² Aktuální zkušenost se získáním Povolení záměru je nejasná. V minulosti běžná praxe rozčlenění povolení do několika dílčích řízení podle složkových zákonů měla být novou stavební legislativou koncentrována do jednoho procesu a zajišťována novým speciálním stavebním úřadem pro klíčové stavby dopravní a energetické infrastruktury (DESÚ). Úřad začal svoji činnost vykonávat teprve od ledna 2024 a vzhledem k informacím o jeho postupném naplňování odborníky lze očekávat, že dosavadní praxe, tj. vedení řady dílčích povolovacích procesů pro získání závazných stanovisek a vyjádření zajišťovaných stavebníkem, bude ještě nějakou dobu přetrvávat.

⁸³ U tohoto parametru lze v případě doporučení realizovat větší počet Projektů PPP. Úsek s pozdějším dosažením investiční a majetkoprávní přípravy lze zařadit do Projektu PPP, který bude realizován v pořadí později (jak je vysvětleno dále, v případě realizace více než jednoho Projektu PPP se nepředpokládá jejich realizace ve stejném čase) nebo ho lze realizovat Klasickým modelem.

Kritérium	Význam z hlediska škálování a výběru	Zásada pro rozhodování v rámci škálování Projektů PPP
	<p>jako celku k vyšším nákladům zajištění provozuschopnosti, prodloužení reakčních dob na události nedostupnosti v případě (nákladově efektivní) neexistence specializované techniky pro každý úsek zvlášť apod.</p> <p>Délka úseků tratí má vliv na nákladovou efektivitu zajištění provozuschopnosti, neboť ta vyžaduje určité fixní minimální požadavky na počty personálu, technologické vybavení a další aspekty. Za efektivní zajištění provozování v rámci PPP projektů se obecně považuje délka alespoň 70 km.</p>	<p>technickoprovozních a ekonomických ukazatelů.</p> <p>„Nerealizovat“ projekt při nedostatečné celkové délce spravovaných tratí z pohledu zajištění provozuschopnosti.</p>
<p>Technický aspekt 3: Lokalizace střediska údržby a existence TNS</p>	<p>Existence střediska údržby a zajištění napájení daného úseku jsou klíčovými technickými atributy bez kterých nelze zajišťovat provozuschopnost (a tudíž dostupnost) daného úseku.</p>	<p>„Nerealizovat“ projekt, který by při vymezení pro PPP neobsahoval jak středisko údržby, tak TNS, ačkoli v rámci Klasického modelu by tyto mohly být zajištěny mimo daný perimetr úseků z jiných částí sítě. Takové externí zajištění v rámci PPP není žádoucí (a v zásadě ani financovatelné), neboť pro Koncesionáře velmi výrazně zvyšuje riziko při zajištění dostupnosti tratí.</p>
<p>Investiční velikost projektu</p>	<p>Objem potřebné likvidity dostupné na finančních a kapitálových trzích pro jednotlivé Projekty PPP v ČR bude omezen absolutním stropem⁸⁴. Zadávací řízení bude zároveň vyžadovat větší objem likvidity, než bude nakonec zapotřebí pro samotnou realizaci projektu ze strany Koncesionáře. Na základě zkušeností s PPP projektem dálnice D4 je odhad velikosti financování z komerčních zdrojů do 1,5-2 mld. eur.</p>	<p>„Nerealizovat“ projekt, který by nesplňoval investiční velikost z pohledu objemu financování zajišťovaného z komerčních zdrojů a který by ohrozil další kritéria stanovená pro realizaci formou PPP, např. mimobilanční vykazování (v případě potřeby podílu na spolufinancování úvodní investice poskytovaného jako dotace Zadavatele v objemu překračujícím bezpečnou hranici pro požadovanou klasifikaci projektu).</p>

⁸⁴ To i v případě, že se jedná o projekty na bázi platby za dostupnost, které nejsou ekonomicky omezené výnosy z poptávkové strany, které by byly použity na krytí celkových nákladů projektu PPP. Omezení budou obecně vyplývat spíše z otázky celkové finanční dostupnosti PPP projektu a tím i všech PPP projektů dohromady pro Zadavatele (MD ČR a SŽ) a ochotu eskalovat toto finanční zatížení nad určitý rámec.

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

Další pomocné aspekty využití při škálování a výběru vhodných Projektů PPP jsou shrnuty v tabulce 18:

Tabulka 18: Doplnková kritéria škálování a výběru Projektů PPP

Kritérium	Význam z hlediska realizovatelnosti	Zásada pro rozhodování v rámci škálování Projektů PPP
Možnost využití zdrojů multilaterálních rozvojových bank (EIB, EBRD atd.)	<p>Tyto zdroje jsou obvykle omezeny maximální výší (v absolutním vyjádření) prostředků dostupných na jeden projekt. Rozdělení projektu na více separátních transakcí tak může zvýšit celkový absolutní objem poskytnutých zdrojů.</p> <p>Potenciál objemu dostupných zdrojů, jakož i aplikace tohoto parametru budou zkoumány dále v rámci připravovaných jednání s těmito institucemi.</p>	<p>„Usilovat“ v případě platnosti této premisy o návrh více menších, ale ucelených Projektů PPP při zachování principu, že výsledný produkt škálování má logickou technicko-ekonomickou obsahovou náplň.</p> <p>Cílem je zároveň, aby účast těchto institucí (pokud to parametry dovolí) představovala objemově významný podíl (ideálně 30-50 %) minimalizující objem prostředků, který bude nutné zajistit z jiných zdrojů, s cílem zároveň minimalizovat potřebu využití podílu veřejného sektoru na financování úvodní investice.</p>
Minimalizace potřeby využití podílu veřejného sektoru na financování úvodní investice	<p>Tyto zdroje jsou komplementárním doplňkem financování významných a finančně velmi náročných projektů používaným v řadě zemí EU.</p> <p>Na druhé straně, z povahy věci, tyto zdroje vstupují do bilance aktiv a závazků státu v rámci statistického vykázání projektu v národních účtech (zvyšují zadlužení státu).</p>	<p>„Využít“ tento prvek jako doplňkový koncový element řešící „deficit“ finančních zdrojů při vyčerpání všech dalších faktorů škálování a výběru s ohledem na dopad tohoto parametru do výkaznictví projektu v národních účtech. Pro tyto účely bude rozhodující stanovit maximální hranici pro použití tohoto parametru, zejména v relativním vyjádření⁸⁵ (kolik % celkových finančních zdrojů by měl reprezentovat), ale i v absolutním vyjádření ve vztahu k finanční dostupnosti poskytnutí podílu veřejného sektoru.</p>
Dopad na statistické vykazování projektu v národních účtech (Eurostat)	<p>Případná potřeba využití zdrojů státu na kofinancování Projektu PPP z důvodu jeho velikosti bude znamenat klasifikaci takového zdroje ve schodku vládního sektoru a v závazcích státu, resp. bude zahrnut do souhrnu identifikovaných</p>	<p>„Škálovat“ a vybírat vhodné Projekty PPP tak, aby minimalizovaly dopad do statistického vykazování projektu v národních účtech. To může vedle kofinancování projektu z národních účtů znamenat i zohlednění dalších faktorů, které by u nevhodně</p>

⁸⁵ Výše procentního podílu se bude odrážet v tom, jak významnou míru dopadu (tři hodnocené úrovně) na klasifikaci projektu může objem podílu na spolufinancování úvodní investice poskytovaného jako dotace Zadavatele mít, a do jaké míry tím omezi možnost výskytu dalších faktorů ovlivňujících klasifikaci.

	<p>problematických parametrů s hodnocením významu jejich dopadu na klasifikaci projektu jako celku.</p> <p>Cílem MD ČR (SŽ) přitom je, aby závazky Projektů PPP nebyly klasifikovány jako dluh veřejného sektoru.</p>	<p>vybraných úseků mohly vést k nežádoucí klasifikaci, jako např. míra státního kofinancování (v případě potřeby) vyvolaných investic, poskytnuté státní garance apod.</p>
<p>Sladění stavebně kapacitních možností jednoho dodavatele s minimalizací časového rámce výstavby</p>	<p>Rozdělení na více menších projektů při zohlednění optimálního časování jednotlivých projektů umožní zapojení většího množství účastníků (včetně toho, že jeden účastník se tak bude moci efektivně zúčastnit více projektů) a tím zachovat vysoce konkurenční prostředí v rámci zadávacích řízení.</p> <p>Na domácím trhu dnes působí zhruba desítky významných stavebních firem⁸⁶, schopných operovat v režimu koncesí a PPP, zároveň existuje několik dalších mezinárodních hráčů, kteří doposud na českém trhu aktivnější nebyli, přičemž s nabídkou dlouhodobého a dlouhého seznamu reálných budoucích významných projektů PPP může dojít ke změně přístupu.</p> <p>Větší projekty budou řešit více komplexních a nutně nekompatibilních problémů najednou, s dopadem do delší časově náročné realizace. Problémem u větších projektů bude omezení jak z hlediska dostupných stavebních kapacit dodavatele, tak jeho expozice vůči finančním institucím (potřeba velkého množství financujících institucí s negativním dopadem na cenu peněz a tím hodnotu za peníze).</p>	<p>„Škálovat“ a vybírat vhodné Projekty PPP tak, aby byly atraktivní pro co nejširší pole možných dodavatelů a jejich časové strukturování tak, aby nevyčerpaly stavební kapacity hlavních hráčů, což by znamenalo velké omezení jejich účasti na časově návazných projektech a tím i snížení konkurence v rámci zadávacích řízení.</p> <p>Zároveň musí platit, že výsledek škálování má logickou technicko-ekonomickou obsahovou náplň.</p>

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

⁸⁶ Aktivně působící firmy, v případě rozjezdu dalších PPP projektů lze očekávat příchod dalších subjektů.

3.1.4 Proces škálování a vyhodnocení navržených Projektů PPP

Pro účely vyhodnocení jednotlivých navržených Projektů PPP v této části postupně po jednotlivých definovaných škálovacích kritériích vyhodnocujeme míru jejich naplnění a doporučení, zda daný navržený Projekt PPP pro realizaci formou PPP doporučit.

Míra naplnění faktorů stanovených pro realizaci formou PPP

V tabulce 19 analyzujeme míru naplnění faktorů stanovených pro realizaci projektu formou PPP:

Tabulka 19: Míra naplnění faktorů stanovených pro realizaci projektu formou PPP

Stanovené faktory a směřování realizace formou PPP	Použitelnost a vliv na výběr úseků
Podporovat „value engineering“ a inovativní přístupy při projektování, výstavbě, provozu a údržbě železniční sítě	Relevantní pro všechny navržené Projekty PPP. V rámci úseku RS Střední Morava relevantní pro podúseky 1-3. Podúseky 4-5 budou realizovány Klasickým modelem z důvodu popsaných v této Studii proveditelnosti PPP a po dokončení převedeny na Koncesionáře v rámci Modelu Údržby.
Poskytovat uživatelům železniční tratě lepší službu prostřednictvím smluvně dohodnuté úrovně provozu a údržby	Relevantní pro všechny navržené Projekty PPP.
Zlepšit dopravní dostupnost, zkrátit dobu cestování a zlepšit tak kvalitu života a životního prostředí	Relevantní pro všechny navržené Projekty PPP.
Po skončení Koncesionářské smlouvy předat Zadavateli Projekty PPP ve smluvně definovaném standardu a kvalitě	Relevantní pro všechny navržené Projekty PPP.
Implementovat projekt Rychlá spojení Morava v plánovaném (a nejkratším možném) časovém horizontu	Relevantní pro všechny navržené Projekty PPP. S ohledem na stav investiční a majetkoprávní přípravy všech úseků se s výjimkou VRT Vysočina I nejkratší možné termíny zahájení výstavby pohybují v rozsahu od konce roku 2026 do poloviny roku 2027. To v zásadě koresponduje s předpokládaným možným termínem dokončení zadávacího řízení prvního Projektu PPP. Úsek Vysočina I vykazuje oproti ostatním úsekům zhruba 20měsíční zpoždění. Klíčovým faktorem však zde je, že z hlediska zadávacích řízení nebude možné vypsát více řízení najednou, a tudíž nebude možné jednotlivé Projekty PPP dokončit ve stejném čase, i když u většiny z nich bude stupeň připravenosti podobný. Tento faktor bude nutné zvážit jako „náklad příležitosti“ v případě nedostatku rozpočtových zdrojů státu na realizaci některých úseků Klasickým modelem.

Stanovené faktory a směřování realizace formou PPP	Použitelnost a vliv na výběr úseků
<p>Nastavit optimální alokaci a řízení projektových rizik</p>	<p>Relevantní pro všechny navržené Projekty PPP.</p> <p>V rámci úseku RS Střední Morava se předpokládá, že podúseky 4-5 budou realizovány Klasickým modelem z důvodu popsaných v této Studii proveditelnosti PPP a následně po dokončení převedeny na Koncesionáře (připojením k podúsekům 1-3 realizovaných Modelem DBFM), což zvyšuje rizikový profil tohoto Projektu PPP oproti ostatním, kde úsek RS Střední Morava není zahrnut.</p> <p>Také každá kombinace úseku typu VRT s úsekem typu RS bude zvyšovat rizikový profil daného Projektu PPP (různé typy tratí s různým typem provozu a tím nekompatibilním rozsahem nároků na zajištění provozuschopnosti a zajištění celkové konzistence).</p>
<p>Mít dostatečnou politickou podporu pro realizaci Projektů PPP a zajistit rozšíření kompetencí SŽ pro urychlení realizace infrastrukturních projektů při použití té které metody zadávacího řízení</p>	<p>Relevantní pro všechny navržené Projekty PPP.</p>
<p>Podpořit zvyšování ekonomické efektivity zajištění provozuschopnosti v dlouhodobém horizontu</p>	<p>Relevantní pro všechny navržené Projekty PPP.</p>
<p>Umožnit zajištění mimobilanční klasifikace Projektů PPP</p>	<p>Relevantní pro všechny navržené Projekty PPP s jednoznačnou výjimkou varianty 4 a 5.</p> <p>Limitem pro dosažení tohoto cíle, jak např. ukazují zkušenosti z Francie, je investiční velikost daného Projektu PPP; pokud přesáhne hranici, kdy již nebude možné bez výraznější podpory ze strany státu (např. formou podílu veřejného sektoru na financování úvodní investice) zajistit profinancování daného projektu pouze z vlastních zdrojů Koncesionáře, multilaterálních a komerčních věřitelů.</p>

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

Důsledky pro škálování Projektů PPP

Tabulka 20: Výsledné vyhodnocení míry naplnění faktorů stanovených pro realizaci projektu formou PPP

Varianty Projektů PPP	1	2	3	4	5	6	7
Faktory realizace formou PPP							
Podporovat „value engineering“ a inovace	Sp.	Sp.	Část	Část	Sp.	Část	Sp.
Poskytovat uživatelům lepší službu prostřednictvím smluvně dohodnuté úrovně provozu a údržby	Sp.	Sp.	Sp.	Sp.	Sp.	Sp.	Sp.
Zlepšit dopravní dostupnost, zkrátit dobu jízdy	Sp.	Sp.	Sp.	Sp.	Sp.	Sp.	Sp.
Předat Zadavateli Projekty PPP ve smluvně definovaném standardu a kvalitě	Sp.	Sp.	Sp.	Sp.	Sp.	Sp.	Sp.
Implementovat projekt v plánovaném časovém horizontu	Sp.	Sp.	Sp.	Sp.	Sp.	Sp.	Sp.
Dosáhnout optimální alokace rizik a jejich řízení	Sp.	Sp.	Část	Část	Sp.	Sp.	Část
Mít politickou podporu a zajistit rozšíření kompetencí SŽ pro urychlení realizace infrastrukturních projektů	Sp.	Sp.	Sp.	Sp.	Sp.	Sp.	Sp.
Podpořit zvyšování ekonomické efektivity zajištění provozuschopnosti v dlouhodobém horizontu	Sp.	Sp.	Sp.	Sp.	Sp.	Sp.	Sp.
Umožnit zajištění mimobilanční klasifikace Projektů PPP	Sp.	Sp.	Sp.	Ne	Ne	Sp.	Sp.
Krok 1 – Doporučení pro výběr	Ano	Ano	Část. Ano	Ne	Ne	Část. Ano	Část. Ano

Zdroj: Analýza Poradce, 2024 | Ne: nesplňuje / Sp: splňuje / Část: splňuje částečně

Předpokládané termíny zahájení a stav investiční a majetkoprávní přípravy

V rámci tohoto kritéria byly použity následující předpoklady:

- potřeba realizace spíše několika, než jen jednoho komplexního Projektu PPP byla popsána na různých místech v této Studii proveditelnosti PPP jako nevyhnutelný předpoklad realizace projektu formou PPP,
- z toho vyplývající potřeba uskutečnit několik zadávacích řízení, přičemž časový prostor mezi zahájením zadávacích řízení jednotlivých Projektů PPP byl stanoven na 9 měsíců, což je minimální období pro to, aby pro dané soutěže bylo možné udržet maximální počet soutěžících, a mj. odpovídá i zpětné vazbě z testování trhu,
- výběrem Koncesionáře se zde rozumí dosažení tzv. komerčního uzavření (podpis Koncesionářské smlouvy). Po jejím uzavření následuje proces finančního uzavření (obvykle 4 až 6 měsíců), Koncesionář však již může zahájit (v závislosti na charakteru projektu) tzv. předběžné práce. Samotný proces finančního uzavření, který následuje, dává SŽ další dodatečné časové rozmezí pro dokončení investiční a majetkoprávní přípravy.

Tabulka 21: Soulad předpokládaných termínů zahájení a stavu investiční a majetkoprávní přípravy s časováním zadávacího řízení na výběr Koncesionáře

Úseky	Číslo Projektu PPP	Datum získání povolení záměru (PoZ) / ukončení výkupů pozemků	Datum prvního možného vysoutěženého Koncesionáře	Datum druhého možného vysoutěženého Koncesionáře
			7/2027	3-6/2028
A VRT Moravská brána	1	2-12/2025 (EIA) 5/2027 (PoZ)	Optimální souběh	Souběh
B VRT Jižní Morava	2	3/2025 (EIA) 12/2026 (PoZ)	Časová mezera (>6 měsíců), ale optimální rozsah informací pro zadávací řízení	Souběh
D RS Střední Morava (1-3)	3	12/2024–12/2025 (EIA) Podúsek 1: 9/2027 (PoZ) Podúsek 2: 9/2025 (PoZ) Podúsek 3: 8/2026 (PoZ)	Velmi výrazná časová mezera velké části úseku (optimální rozsah informací pro zadávací řízení), významný rozpor s podúsekem 1	Souběh
A VRT Moravská brána + D RS Střední Morava (1-3)	4	5/2027 (PoZ) 9/2027 (podúsek 1) (PoZ)	Mix časových rozporů mezi úseky A a D, jak je komentováno výše	Souběh
A VRT Moravská brána + B VRT Jižní Morava	5	2/2027 (PoZ) 12/2026 (PoZ)	Optimální souběh	Souběh
B VRT Jižní Morava + D RS Střední Morava (1-3)	6	12/2026 (PoZ) 9/2027 (podúsek 1) (PoZ)	Kromě podúseku 1 (D) souběh dvou úseků již s časovou mezerou před samotnou realizací	Souběh
B VRT Jižní Morava + C VRT Vysočina I	7	12/2026 (PoZ) VRT Vysočina I: 9/2026 (EIA) 10/2028 (PoZ)	Nesoulad	Ani pro druhý termín nebude „VRT Vysočina I“ připravena v požadovaném rozsahu, což by znamenalo dramatické časové zdržení pro VRT Jižní Morava

Zdroj: Analýza Poradce, SŽ, 2024 | Pozn.: je-li pro stanovisko EIA uveden rozsah, znamená to různá data jejich získání u daných podúseků.

Z výše uvedené analýzy vyplývá:

- Stav investiční a majetkoprávní přípravy všech úseků je z hlediska druhého zadávacího řízení plně v souladu s termíny uskutečnění takového zadávacího řízení (včetně dostatečné informační báze pro účastníky zadávacího řízení), přičemž pro některé úseky již dojde k pozdržení samotné realizace.
- Zásadní pro dodržení výše uvedených dat stanovených pro výkupy pozemků bude dokončení procesu získání stanoviska EIA v souladu s očekáváními. Každé zdržení se bude jevit jako problém s ohledem na malou předvídatelnost procesu výkupu.
- Implicitní „lhůty“ pro výkupy pozemků (tzn. vymezení období dostupného SŽ k výkupům jako rozdíl mezi datem jejich zahájení a komerčním uzavřením) se pohybují následovně:
 - VRT Moravská brána (Brodek u Přerova – Prosenice): **18 měsíců**,
 - VRT Moravská brána (Prosenice – Ostrava-Svinov): **28 měsíců**,
 - VRT Jižní Morava: **27 měsíců**,
 - VRT Vysočina I: **9 měsíců**.

Lhůty pro úseky VRT Moravská brána (Prosenice – Ostrava-Svinov) a VRT Jižní Morava **o 4 a 3 měsíce přesahují 2 roky**. To se v porovnání s dosavadní praxí může zdát jako nedostatečné. Na druhou stranu lze předpokládat, že při využití dobré praxe v oboru, institutů Nového stavebního zákona a Liniového zákona a dodržování všech procesních povinností tato lhůta může být sice limitní, ale stále dostačující. Naopak doba pro majetkoprávní přípravu pro úsek Brodek u Přerova – Prosenice je **příliš krátká** a bude vyžadovat nasměrování úsilí do urychlení procesů. V případě úseku VRT Vysočina I je tato doba pouze 9 měsíců a je zcela nedostačující.

- Výraznější rozdíl v investiční a majetkoprávní přípravě je z hlediska prvního možného data realizace prvního Projektu PPP identifikován u podúseku Moravská brána 0 (tzn. v rámci VRT Moravská brána) a Zadavatel bude muset rozhodnout, zda pro tento podúsek bude čekat na jeho realizaci formou PPP, nebo ne.
- Rozporným z pohledu stavu připravenosti a nejbližšího možného zahájení realizace formou PPP je také úsek RS Střední Morava. Zde bude muset Zadavatel rozhodnout, zda pro podúseky 2-3 bude čekat až na realizaci formou PPP, nebo ne s ohledem na výrazně opožděný stav přípravy podúseku 1, tzn. časově velmi nesourodým postupem výstavby tohoto celého úseku. Zároveň se očekává velmi pravděpodobné zahájení realizace úseků 4-5 Klasickým modelem, a sice již v roce 2025 (relevantní z pohledu jejich případného připojení k podúsekům 1-3 v rámci Modelu Údržby).
- Nejvýraznější zpoždění je v případě úseku VRT Vysočina I, zejména z důvodu změny ZÚR kraje Vysočina (a tím pozdější získání stanoviska EIA a možnosti zahájení výkupu pozemků) a dále komplikované realizace stanice Brno-Vídeňská (příprava architektonické soutěže, jež bude vypsána v 2. pololetí 2024).
- Z pohledu časování zadávacích řízení více Projektů PPP je zřejmé, že pokud by zvažovaná varianta VRT Jižní Morava společně s VRT Vysočina I byla soutěžena až později (např. jako poslední ze skupiny možných Projektů PPP), pak by tato pozdější realizace v čase mohla být mitigačním faktorem pro ty výše uvedené faktory, které lze řešit v čase. Jak ale bylo zmíněno, ty samy o sobě bez výrazné koncepční změny neřeší zmíněná klíčová technická omezení spojení těchto úseků. Tato varianta se tak jeví jako nejméně optimální z hlediska technického řešení, navíc se na základě průzkumu trhu potvrzuje pro investory jako schůdná a proveditelná i varianta úseku VRT Jižní Morava jako samostatného Projektu PPP.
- Jak bylo zmíněno výše, určitou další časovou rezervu poskytuje proces finančního uzavření, který následuje po podpisu Koncesionářské smlouvy v předpokládané délce dalších až 6 měsíců, což prodlužuje dobu na získání vlastnických práv o dalšího půl roku. Zároveň je třeba velmi pozorně vnímat, že jakékoli nedostatky v rámci tohoto procesu a v závislosti na jeho stavu v daný moment budou zejména ze strany financujících institucí vnímány velmi negativně.

Důsledky pro škálování Projektů PPP

Tabulka 22: Výsledné vyhodnocení souladu předpokládaných termínů s časováním zadávacího řízení na výběr Koncesionáře

Varianty Projektů PPP	1	2	3	4	5	6	7
Faktory realizace formou PPP							
Předpokládané termíny zahájení a stav investiční a majetkoprávní přípravy – časový horizont prvního zadávacího řízení	Sp.	Sp.	Ne	Část	Sp.	Část	Ne
Předpokládané termíny zahájení a stav investiční a majetkoprávní přípravy – časový horizont druhého a dalšího zadávacího řízení	Sp.	Sp.	Sp.	Sp.	Sp.	Sp.	Ne
Krok 2 – Doporučení pro výběr	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ne

Zdroj: Analýza Poradce, 2024 | Ne: nesplňuje / Sp: splňuje / Část: splňuje částečně

Doporučení pro výběr bere do úvahy to, že při adekvátním nastavení pořadí realizace daných Projektů PPP a jejich odstupu v čase (9-12 měsíců) je lze z hlediska času všechny realizovat.

Zohlednění vlivu klíčových technických kritérií

Tabulka 23: Dopad klíčových technických kritérií

Úseky	Číslo Projektu PPP	Homogennost typu tratě tvořících Projekt PPP	Ucelenost úseků tvořících Projekt PPP	Středisko údržby?	TNS?	Provozní délka Projektu PPP (km)*
A VRT Moravská brána	1	Homogenní	Ucelený	ANO, lokalita OK	ANO	91
B VRT Jižní Morava	2	Homogenní	Ucelený	ANO, lokalita OK	ANO	39
D RS Střední Morava (1-3)	3	Homogenní	Ucelený	ANO, zatím bez lokality	ANO	75
A VRT Moravská brána + D RS Střední Morava (1-3)	4	Nehomogenní	Ucelený	ANO, lokalita OK	ANO	146
A VRT Moravská brána + B VRT Jižní Morava	5	Homogenní	Neucelený	ANO, lokalita OK	ANO	130
B VRT Jižní Morava + D RS Střední Morava (1-3)	6	Nehomogenní	Ucelený	ANO (B) ANO (D), zatím bez lokality	ANO	114
B VRT Jižní Morava + C VRT Vysočina I	7	Homogenní	Ucelený	ANO, nevhodná lokalita	Pouze VRT Jižní Morava	76

Zdroj: Analýza Poradce, SŽ, 2024 | * provozní délka zahrnuje hlavní trať a sjezdy, RS Střední Morava včetně úseků 4-5 | u úseku RS Střední Morava bude nutné pro realizaci formou PPP nalézt vhodnou lokalitu pro středisko údržby

Z výše uvedené analýzy vyplývá:

Homogennost tratě:

- U většiny úseků se jedná o charakter VRT s provozní rychlostí 320 km/h a s využitím pouze pro osobní železniční dopravu. Pouze úsek RS Střední Morava je koncipován jako trať s vyšší rychlostí, tzn. provozní rychlostí 200 km/h a smíšeným provozem zahrnující jak osobní, tak nákladní železniční dopravu, což představuje zcela odlišný provozně ekonomický a údržbový (rychlejší a výraznější opotřebení v případě smíšeného provozu) koncept oproti VRT.
- Opravy na VRT jsou prováděny v době nočního přerušování provozu, bez omezování vlakové dopravy a bez otázek spojených s bezpečností údržbové práce za probíhajícího drážního provozu. Na trati RS jsou údržbové práce prováděny za omezeného, avšak nepřerušovaného drážního provozu a vyžadují provozně organizační opatření např. v podobě jednokolejného provozu na určitém úseku a snížení provozní rychlosti na sousední koleji (na dvojkolejných tratích) a s tím spojená zpoždění, odklonění nebo odřeknutí vlaků z důvodů poklesu kapacity dráhy.
- Rozsah údržbových prací bude na VRT odpovídat provozu moderních vysokorychlostních jednotek jednotných parametrů, jejichž účinky na infrastrukturu, přizpůsobenou cíleně tomuto homogennímu provozu a rovněž velmi kvalitně udržovanou, budou obecně nízké. Na tratích RS nelze s ohledem na smíšený provoz rozdílných druhů vlaků infrastrukturu přesně přizpůsobit a zejména parametry geometrické polohy koleje jsou kompromisem, od kterého se v různé míře odklání v podstatě všechny vlaky; další negativum představuje rozptyl kvality vozidel od moderních jednotek po starší nákladní vozy. S tím je spojená vyšší míra účinků provozu na infrastrukturu a vyšší rozsah údržbových prací, kde se více dostává ke slovu korektivní údržba.

Ucelenost úseků:

- Z analýzy zpětné vazby trhu vyplývá, že výše zmiňovaná kombinace VRT a RS do jednoho Projektu PPP je preferovanější než kombinace tratí, jejichž úseky nejsou spojeny, resp. vzdálenost mezi nimi je z hlediska údržby zanedbatelná a lze se jednoduše dostat z jednoho úseku na druhý. Zde se jedná o projekt 5, kde vzdálenost „mezery“ těchto úseků v délce 90 km je vnímaná jako příliš velká na to, aby bylo možné zajistit provozuschopnost a dostupnost tohoto Projektu PPP pouze z jednoho střediska údržby, jež by jinak při celkové provozní délce tohoto Projektu PPP přineslo výrazné úspory z rozsahu.

Středisko údržby a TNS:

- U Projektů PPP zahrnujících úsek RS Střední Morava předpokládáme, že pro tento úsek bude možné nalézt vhodnou lokalitu střediska údržby. Stávající lokality odpovídají spíše zapojení tohoto úseku do sítě konvenčních tratí jako celku, nejsou však vhodné z pohledu realizace formou PPP.
- Nevhodnost lokality střediska údržby byla identifikována u projektu spojujícího VRT Jižní Morava s VRT Vysočina I. U úseku VRT Jižní Morava je středisko údržby naplánováno v Zaječči,

- tzn. na jižním konci úseku, přičemž úsek VRT Vysočina I žádné středisko údržby v rámci vlastního perimetru úseku nemá (lokalita pro toto středisko je v rámci úseku VRT Vysočina II).
- Také napojení TNS z ČEPS je pro úsek VRT Vysočina I plánováno v lokalitě spadající do perimetru úseku VRT Vysočina II a napojení z TNS v rámci úseku VRT Jižní Morava je pouze záložní, navíc by muselo být vedeno přes stanici Brno-Vídeňská, tzn. časově je zásadně ovlivněno realizací této stanice.
 - Z hlediska funkčnosti sítě Rychlých spojení jako celku budou oba úseky (tak, jak jsou dnes koncipovány) efektivně „funkční“ samozřejmě i při jejich úplně oddělené výstavbě (tzn. ne v rámci projektu 7). Jejich spojení do jednoho Projektu PPP s vlastním perimetrem by se tak bez zásadní koncepční změny jevílo jako neefektivní (lokalita střediska údržby), resp. méně bezpečné (v daném okamžiku neexistující hlavní napájecí trakční stanice).

Délka úseku:

- Význam parametru délky úseku vyplývá ze skutečnosti, že má vliv na nákladovou efektivitu zajištění provozuschopnosti. Údržba tratí vyžaduje bez ohledu na délku tratě určité fixní minimální požadavky týkající se zejména počtu personálu a technologického vybavení pro dohled a údržbu.
- Hodnotící barevné označení (pouze oranžová) pro VRT Jižní Morava s provozní délkou úseku 39 km vplývá z toho, že ačkoli je úsek kratší než obvyklý benchmark minima 70 km, není to z pohledu trhu (na základě výstupu z tržního průzkumu) vnímáno jako zásadní překážka. Naopak jako přednost trh velmi kladně vnímá investiční velikost (a při možnosti získání financování z EIB) a související neefektivnosti vyplývající z kratší provozní délky nepovažují z pohledu poměru přírůstku provozních nákladů k celkovým nákladům za významné.
- Pro tyto účely jsme připravili analýzu vlivu kratší provozní délky úseku VRT Jižní Morava a tím horší ekonomie z rozsahu zajištění jeho provozuschopnosti proti úspoře finančních nákladů díky většímu objemu likvidity, kterou by bylo možné získat z EIB. Zatímco nákladově odhadujeme dopad navýšení nákladů na zajištění provozuschopnosti na 1 km úseku ve výši 40 mil. Kč za celé období trvání Koncesionářské smlouvy (v běžných cenách), z hlediska úspor finančních nákladů (více finančních zdrojů z EIB) lze dosáhnout úspory ve výši cca 80 mil. Kč na 1 km úseku za celé období trvání Koncesionářské smlouvy. Už jen toto zjednodušené srovnání ukazuje přínos realizace v podobě více projektů; v případě spojení úseku VRT Jižní Morava s úsekem RS Střední Morava by zdroje EIB nejenže mohly být využity pouze jednou, ale větší investiční projekt by znamenal i dražší financování na úrovni marže, což by z hlediska realizace obou úseků samostatně představovalo další zdroj úspor.

Důsledky pro škálování Projektů PPP

Tabulka 24: Výsledné vyhodnocení dopadu klíčových technických kritérií na škálování a výběr Projektů PPP

Varianty Projektů PPP	1	2	3	4	5	6	7
Faktory realizace formou PPP							
Homogenost typu tratě	Sp.	Sp.	Sp.	Část	Sp.	Část	Sp.
Ucelenost úseků tvořících Projekt PPP	Sp.	Sp.	Sp.	Sp.	Ne	Sp.	Sp.
Středisko údržby?	Sp.	Sp.	Sp.	Sp.	Sp.	Sp.	Ne
TNS?	Sp.	Sp.	Sp.	Sp.	Sp.	Sp.	Část
Provozní délka Projektu PPP	Sp.	Část	Sp.	Sp.	Sp.	Sp.	Sp.
Krok 3 – Doporučení pro výběr	Ano	Část. Ano	Ano	Část. Ano	Ne	Část. Ano	Ne

Zdroj: Analýza Poradce, 2024 | Ne: nesplňuje / Sp: splňuje / Část: splňuje částečně

U variant projektů 3 a 6 pro účely hodnocení vycházíme z předpokladu, že pro úsek RS Střední Morava bude nalezena vhodná lokalita pro umístění střediska údržby. U varianty projektu 6 není lokalita střediska údržby z hlediska jejího umístění u úseku VRT Jižní Morava pro účely tohoto projektu 6 vhodná.

Výše investičních nákladů

V rámci technické analýzy jsme provedli validaci výše investičních nákladů v souladu s podklady technické dokumentace vypracované pro dosažený stupeň projektové přípravy a údaji ČSÚ z hlediska inflace. Podotýkáme, že pro různé úseky projektu Rychlá spojení Morava je v současnosti zpracována dokumentace v odlišných stupních přípravy a odlišných cenových úrovních, jak ukazuje tabulka 25:

Tabulka 25: Stupně dosažené projektové dokumentace pro jednotlivé úseky projektu Rychlá spojení Morava

Úseky	Úroveň projektové dokumentace dosažené do současnosti	Cenová úroveň
A VRT Moravská brána	DÚR (většina podúseků), SPOŽES (podúsek Moravská brána 0)	2023 (Moravská brána 1), 2022 (Moravská brána 2)
B VRT Jižní Morava	DÚR (většina podúseků), SPOŽES (podúseky Šakvice – Zaječí a Zaječí – Nové Mlýny)	2023
C VRT Vysočina I	DÚR (většina podúseků), SPOŽES (podúseky Vodní tunel Leskava a Brno-Vídeňská – Brno-Jih)	2023
D RS Střední Morava	DÚR (podúseky 2-3), Záměr projektu (podúsek 1)	2022 (DÚR) 2023 (Záměr projektu)

Zdroj: SŽ, 2024

Pro účely efektivního využití stanovených investičních nákladů jsme proto provedli sjednocení cenové úrovně všech úseků na úroveň roku 2023. Upravené výstupy validace investičních nákladů jsou shrnuty v tabulce 26:

Tabulka 26: Investiční náklady úseků projektu Rychlá spojení Morava (mil. Kč)

Úseky	Číslo Projektu PPP	Investiční náklady (mld. eur)	Potřebná výše financování (mld. eur)	Výše financování potřebná z komerčních zdrojů* (mld. eur)	Naplnění hraniční hodnoty eurových půjček
					2 miliardy euro
A VRT Moravská brána	1	4,4	5,7	2,6 – 3,0	Nad pásmem
B VRT Jižní Morava	2	1,1	1,4	0,4	Hluboko v rámci pásma
D RS Střední Morava (1-3)	3	2,8	3,5	1,1 – 1,5	V rámci pásma
A VRT Moravská brána + D RS Střední Morava (1-3)	4	7,2	9,2	5,0 – 5,5	Velmi výrazně nad pásmem
A VRT Moravská brána + B VRT Jižní Morava	5	5,5	7,1	3,6 – 4,0	Velmi výrazně nad pásmem
B VRT Jižní Morava + D RS Střední Morava (1-3)	6	3,8	4,8	2,0 – 2,4	Nad pásmem
B VRT Jižní Morava + C VRT Vysočina I	7	2,6	3,3	1,0 – 1,4	V rámci pásma

*Zdroj: SŽ, Analýza Poradce, 2024 | * první číslo v uvedeném rozsahu představuje údaj při zohlednění využití InvestEU, druhý údaj hodnotu bez využití InvestEU | Pozn.: úsek (D) RS Střední Morava je trať Rychlých spojení, kterou tvoří pět podúseků, z nichž podúseky 1-3 o celkové délce 50 km budou realizovány modelem DBFM. Podúseky 4-5 o celkové délce 25 km (není uvedeno v tabulce) budou převzaty Koncesionářem k zajištění jejich provozuschopnosti v rámci Modelu Údržby po dokončení výstavby s využitím Klasického modelu. | Investiční náklady jsou uvedeny v běžných cenách zohledňujících předpokládanou inflaci do konce výstavby, zahrnují jak hlavní tratě, tak sjezdy.*

Výše financování potřebná z komerčních eurových zdrojů byla určena na základě komplexního finančního modelu a při zohlednění následujících klíčových vstupů:

- Podílem multilaterálních bank (včetně InvestEU) v maximální výši 0,65 - 1,05 miliardy eur⁸⁷ v závislosti na objemu dostupných zdrojů s podporou InvestEU, případně jeho „nástupce“ (bude-li podobný produkt vytvořen) v novém programovacím období EU (kromě těch Projektů PPP, které takový objem z hlediska velikosti investičních nákladů nevyžadovaly).
- Podílem veřejného sektoru na financování úvodní investice v maximální výši 30 % (kromě těch Projektů PPP, které takový objem z hlediska velikosti investičních nákladů nevyžadovaly).
- Výší vlastního kapitálu Koncesionáře danou požadovaným podílem ze strany bank na celkovém financování.
- Prostředky dostupné v Kč ve výši 0,275 mld. eur (ekvivalent). Jde spíše o konzervativní pohled s ohledem na zkušenosti z minulého PPP projektu (dálnice D4), kdy ne všechny

⁸⁷ To je výrazně méně než 50 % investičních nákladů. V této souvislosti zmiňujeme, že např. na portugalském PPP projektu VRT (linka Lisabon–Porto), který je v současnosti připravován, EIB odsouhlasila poskytnutí úvěru až do výše 50 % investičních nákladů projektu.

potenciální bankovní zdroje v KČ byly dostupné všem účastníkům zadávacího řízení (z důvodu poradenských rolí některých bank a tím problému konfliktu zájmů). Při vyloučení těchto konfliktů zájmů se přitom dá teoreticky uvažovat s kapacitou cca 0,5 mld. eur. To je důležité primárně z pohledu Projektu PPP VRT Moravská brána.

Důsledky pro škálování Projektů PPP

Ve srovnání s předchozími PPP projekty jde řádově o vyšší úroveň potřeby zajištění jejich financování. Precedentem v této souvislosti mohou být projekty VRT ve Francii realizované formou PPP. Shrnutí jejich základních investičních parametrů je uvedeno níže.

Z rešerše zahraničních PPP projektů na železnici za posledních 30 let v Evropě evidujeme 10 infrastrukturních projektů (vysokorychlostní/konvenční železnice), které poukazují na rozsah realizovaných projektů, jejich financování, včetně struktury a podílu multilaterálních bank, podílu veřejného sektoru a/nebo záruk státu. Detaily jsou uvedeny v příloze 4 této Studie proveditelnosti PPP. Z rešerše vybraných zahraničních železničních projektů lze vyvodit:

- Délka úseků: **80–214–340 km**; podíl napojení na konvenční tratě byl: **11–15–22 %** celkové délky.
- Velikost celkové investice: **1,8 – 3,3 – 7,7 mld. eur.**
- Podíl veřejného sektoru na financování úvodní investice: **34–51–64 %**.
- Výše podílu veřejného sektoru u projektů BPL a CNM snížila potřebu soukromého financování na úroveň kolem **1,2 mld. eur**. Projekt SEA sice dosáhl až na **3,8 mld. eur** ze soukromých zdrojů, z čehož ale komerční finanční instituce tvořily jen necelých **1,7 mld. eur**.
- Výše účasti EIB: **553–600 mil. eur.**
- Podstatné prostředky poskytla po boku EIB také francouzská národní rozvojová banka CDC.
- Tendry a finanční uzavření francouzských projektů probíhaly v letech 2008-2012, kdy bylo obtížnější získat dlouhodobé financování. Lze pouze očekávat, že v letech 2025-2027 bude situace proti dnešku stabilizovanější a bude přetrvávat vyšší likvidita na finančních trzích.

Z výše uvedeného shrnutí vyplývá:

- Jednotlivé úseky, jak jsou z hlediska investičních nákladů v současnosti naceněny ukazují, že samy o sobě, tzn. bez jejich kombinace s dalšími úseky, jsou zcela srovnatelné s velikostí projektů VRT realizovaných formou PPP ve Francii.
- Výjimkou je projekt Tours–Bordeaux, jehož realizace se z dnešního pohledu zcela vymyká možnostem trhu projekt v takové podobě realizovat, nejen v regionu střední a východní Evropy, ale v zásadě i ve zbytku Evropy. Je nutné zdůraznit, že takřka 60 % financování navíc tvořily podíly na spolufinancování úvodní investice poskytované jako dotace Zadavatele a záruky státu (projekt je tedy plně v bilanci státu).
- Většina projektů pro potřeby snížení požadavků financování ze strany komerčních poskytovatelů financování využila v různém rozsahu jako podporu finanční zdroje EIB, podíl veřejného sektoru, případně další záruky prostřednictvím CDC.
- Projekty ve Francii zároveň nejsou realizovány jako mimobilanční, což může zkreslovat rozsah a výši podílu veřejného sektoru / záruk a tím opticky snižovat potřebnou výši komerčních zdrojů.

Důsledky pro škálování Projektů PPP

Tabulka 27: Výsledné vyhodnocení dopadu investiční velikosti na škálování a výběr Projektů PPP

Varianty Projektů PPP	1	2	3	4	5	6	7
Faktory realizace formou PPP							
Výše investičních nákladů	Část	Sp.	Sp.	Ne	Ne	Část	Sp.
Krok 4 – Doporučení pro výběr	Část. Ano	Ano	Ano	Ne	Ne	Část. Ano	Ano

Zdroj: Analýza Poradce, 2024 | Ne: nesplňuje / Sp: splňuje / Část: splňuje částečně

3.1.5 Výběr Projektů PPP k realizaci – celkové shrnutí

Analýzu provedenou v předchozích bodech lze shrnout následovně:

Tabulka 28: Výsledné vyhodnocení všech kritérií

Varianty Projektů PPP	1	2	3	4	5	6	7
Faktory realizace formou PPP							
Krok 1: Míra naplnění faktorů stanovených pro realizaci projektu formou PPP	Ano	Ano	Část. Ano	Ne	Ne	Část. Ano	Část. Ano
Krok 2: Soulad předpokládaných termínů zahájení a stavu investiční a majetkoprávní přípravy s časováním zadávacího řízení na výběr Koncesionáře	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ano	Ne
Krok 3: Zohlednění vlivu klíčových technických kritérií	Ano	Část. Ano	Ano	Část. Ano	Ne	Část. Ano	Ne
Krok 4: Výše investičních nákladů	Část. Ano	Ano	Ano	Ne	Ne	Část. Ano	Ano
Celkové doporučení pro výběr – holistický přístup	Ano	Ano	Ano	Ne	Ne	Ano	Ne

Zdroj: Analýza Poradce, 2024 | Ne: nesplňuje / Sp: splňuje / Část Ano: splňuje částečně

Pro další analýzu jsme nejprve do dalšího výběru **nezařadili** projekty 4, 5 a 7 z následujících důvodů:

- Projekty 4 a 5 primárně z důvodu jejich zcela mimořádné investiční velikosti, výrazně přesahující možnosti trhu zajistit jejich financování v rámci Modelu PPP.
- Projekt 7 z důvodu, že v této kombinaci by úsek VRT Vysočina I v případě nepříznivého vývoje (zpoždění přípravy, problematika stanice Brno-Vídeňská) vykazoval nejen výrazné zpoždění realizace této kombinace obou úseků, ale byl by velmi problematický i z provozně-technického hlediska (problematika řešení napájecí trakční stanice, jakož i umístění střediska údržby na jižním konci úseku VRT Jižní Morava), pokud by nedošlo k zásadní koncepční změně těchto oblastí, o čemž se však zejména s ohledem na další návaznosti úseku VRT Vysočina I na úsek VRT Vysočina II neuvažuje.

Pro další analýzu jsme proto na základě výše uvedeného **vybrali** dvě skupiny vhodných Projektů PPP takto:

- Projekty, které nejlépe a v maximálním možném rozsahu naplňovaly stanovená kritéria, jsme zařadili do skupiny projektů **základního scénáře**.
- S ohledem na relativní krátkost úseku VRT Jižní Morava a dalšího zvažování možnosti jeho spojení s jinými úseky v případě, že by tento úsek nebyl realizován v rámci základního scénáře jako první, jsme navíc definovali **alternativní scénář**. Ten není ve smyslu alternativy myšlen jako náhrada za projekty v základním scénáři, ale **pouze** jako možnost alternativní realizace úseku VRT Jižní Morava, ke kterému jsou v různých kombinacích přidány jiné úseky.

Ve vztahu k základnímu scénáři navíc specificky podtrhujeme potřebu **další podrobné komplexní analýzy v navazující fázi projektu, pokud jde o Projekt PPP VRT Moravská brána**, který v současné podobě bez dalších úprav (např. doporučení v kapitole 6.3.4) přesahuje benchmarkovou hranici 2 mld. eur z hlediska objemu likvidity, který bude potřebné zajistit ze zdrojů komerčních finančních institucí. Cílem analýzy je identifikovat způsoby a možnosti redukce stávající úrovně potřebných finančních zdrojů (např. analýza výše investičních nákladů mimo rámec Rezortní metodiky s využitím zahraničního benchmarku, redukce rozsahu projektu, důkladné revize celkového technického řešení apod.) včetně vlivu dalších možných faktorů (maximalizace možnosti využití zdrojů multilaterálních bank, snížení poměru dluhu k celkové potřebě financování apod). **Z hlediska rozsahu potřebné redukce jde o komplexní analýzu, jejímž cílem by mělo být maximalizovat příspěvek ke snížení investiční velikosti v zásadě ve všech zmíněných ohledech.**

Návrh základního scénáře Projektů PPP

S ohledem na celkovou investiční velikost, ucelenost projektových úseků, typovou homogenost tratě a odlišný stupeň dosažené investiční přípravy jednotlivých úseků jako klíčových faktorů je **v základním scénáři zvažována realizace tří samostatných Projektů PPP:**

Tabulka 29: Přehled identifikovaných základních scénářů

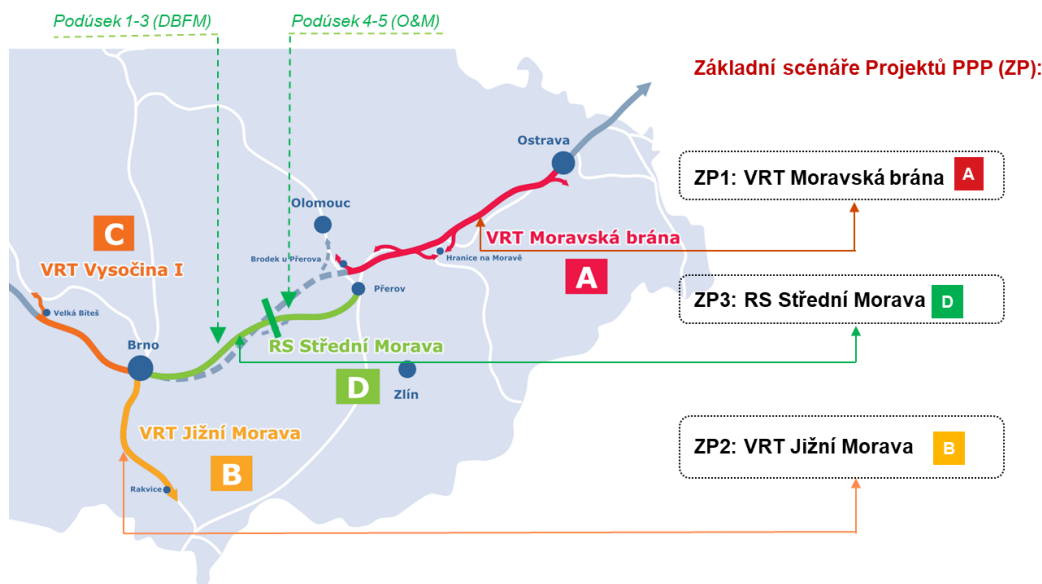
Základní scénáře Projektů PPP	Využití tratě rychlost (km/h)	PPP	Délka (vč. sjezdů)	IN ⁸⁸ (mld. eur)
A VRT Moravská brána	OD 320	DBFM	91 km	3,8
B VRT Jižní Morava	OD 320	DBFM	39 km	0,9
D RS Střední Morava	SD 200	DBFM O&M*	50 km DBFM + 25 km O&M	2,4

Zdroj: SŽ, *Analýza Poradce, 2024* | *DBFM – PPP model „navrhni, postav, financuj, udržuj“; O&M – PPP model „udržuj“; OD – osobní železniční doprava, SD – smíšená (osobní a nákladní) železniční doprava

⁸⁸ Bez DPH. Cenová úroveň 2023. Bez nákladů, které již SŽ vynaložila na přípravu, vypracování a příslušná povolení k dnešnímu dni.

V případě schválení této podoby tří základních Projektů PPP tak SŽ bude moci realizovat touto formou samostatně každý z navrhovaných projektů.

Obrázek 8: Základní scénáře Projektů PPP



Zdroj: SŽ, Analýza Poradce, 2024

U navrhovaného Projektu PPP „RS Střední Morava“ se předpokládá využití Modelu DBFM **pouze** pro podúseky 1-3, přičemž pro podúseky 4-5 se předpokládá realizace stavby Klasickým modelem, kdy po dokončení budou tyto dva podúseky předány Koncesionáři k zajištění jejich provozuschopnosti v rámci Modelu Údržby.

Návrh alternativního scénáře Projektů PPP

Pro možnost realizace úseku VRT Jižní Morava v širším rozsahu, než jen jako samostatný úsek byl navíc navržen také alternativní scénář Projektu PPP.

Tabulka 30: Přehled identifikovaných alternativních scénářů

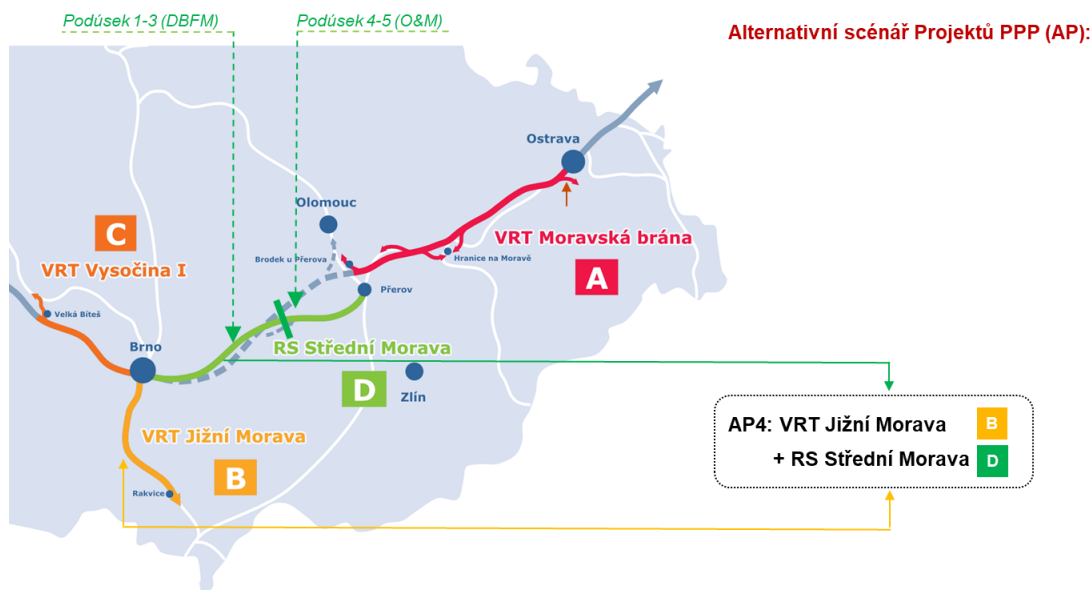
Alternativní scénáře Projektů PPP	Využití tratě rychlost (km/h)	PPP	Délka (vč. sjezdů)	IN ⁸⁹ (mld. eur)
B VRT Jižní Morava	OD 320 (B)	DBFM	89 km DBFM	3,3
D RS Střední Morava	SD 200 (D)	O&M*	+ 25 km O&M	

Zdroj: SŽ, Analýza Poradce, 2024 | *DBFM – PPP model „navrhni, postav, financuj, udržuj“; O&M – PPP model „udržuj“; OD – osobní železniční doprava, SD – smíšená (osobní a nákladní) železniční doprava

V případě realizace výše zmíněného alternativního Projektu PPP by byl v rámci výše uvedených základních scénářů Projektů PPP realizován pouze základní Projekt PPP “VRT Moravská brána”.

⁸⁹ Bez DPH. Cenová úroveň 2023. Bez nákladů, které již SŽ vynaložila na přípravu, vypracování a příslušná povolení k dnešnímu dni.

Obrázek 9: Alternativní scénář Projektů PPP



Zdroj: SŽ, Analýza Poradce, 2024

Pro úplnost doplňujeme, že pro účely průzkumu trhu jsme považovali za vhodné ověřit a potvrdit výsledky výše uvedeného procesu škálování, proto jsme do PIM rozesílaného v rámci průzkumu trhu (viz kapitola 6) zařadili také následující projekty, vyznačující se s ohledem na další kombinace úseků zejména výrazně vyšší investiční náročností:

Tabulka 31: Přehled dalších scénářů zařazených do tržního průzkumu

Alternativní scénáře Projektů PPP	Využití tratě rychlost (km/h)	PPP	Délka (vč. sjezdů)	IN ⁹⁰ (mld. eur)
B VRT Jižní Morava A VRT Moravská brána	OD 320	DBFM	130 km	4,7
B VRT Jižní Morava C VRT Vysočina I	OD 320 (B) OD 320 (C)	DBFM	76 km	2,3
B VRT Jižní Morava A VRT Moravská brána D RS Střední Morava	OD 320 (B) OD 320 (A) SD 200 (D)	DBFM/O&M*	180 km (DBFM) + 25 km (O&M)	7,1

Zdroj: SŽ, Analýza Poradce, 2024 | *DBFM – PPP model ‚navrhni, postav, financuj, udržuj‘; O&M – PPP model ‚udržuj‘; OD – osobní železniční doprava, SD – smíšená (osobní a nákladní) železniční doprava

Doporučujeme, aby SŽ společně s MD ČR předložila vládě ke schválení potřebu pokračovat i v další fázi se všemi výše uvedenými vybranými Projekty PPP, přičemž by vláda ČR pověřila SŽ a MD ČR, aby před zahájením zadávacího řízení při přípravě zadávací dokumentace a zjišťování stavu přípravy projektových úseků a zájmu trhu v daném okamžiku vybraly se svými transakčními poradci optimální podobu a pořadí realizace těchto Projektů PPP.

⁹⁰ Bez DPH. Cenová úroveň 2023. Bez nákladů, které již SŽ vynaložila na přípravu, vypracování a příslušná povolení k dnešnímu dni.

3.2 Analýza možností alokace profesních odpovědností na Koncesionáře

Úvod

V této kapitole popisujeme navrhovaný přístup k rozdělení profesních odpovědností v rámci navrhovaných Projektů PPP. Náš přístup vychází z analýzy *Dobré praxe v PPP na železnicích* shrnující zkušenosti z železničních projektů PPP v Evropě. Doporučeným vzorem jsou úspěšně realizované projekty PPP na VRT ve Francii realizované v minulém desetiletí SNCF. Jedná se o projekty VRT SEA, BPL a CNM (viz příloha 4).

Stanovené principy a parametry Projektů PPP, jakož i návrhy alokace profesních odpovědností na Koncesionáře, byly ověřeny v rámci tržního průzkumu na základě dokumentu PIM (duben 2024) zaslaného širokému spektru potenciálních zainteresovaných stran. Jeho závěry jsou uvedeny v kapitole 6.

Projekt Rychlá spojení Morava je stejně jako projekt PRAK pilotním projektem PPP v železničním sektoru (zde v oblasti vysokorychlostních tratí) a je od počátku koncepčně navržen jako **projekt založený na bázi zajištění dlouhodobé dostupnosti trati**. Projekty PPP navržené k realizaci v rámci projektu Rychlá spojení Morava se zaměřují výhradně na zajištění kvalitní a spolehlivé infrastruktury pro Zadavatele, resp. provozovatele drážní dopravy.

Doporučený přístup k alokaci profesních odpovědností lze shrnout v následujících bodech:

- Koncesionář na základě obdržených povolení⁹¹ **doprojektuje**⁹², **zafinancuje** a **provede výstavbu** železniční infrastruktury včetně železničních technologií v definovaném rozsahu, viz tabulky 32 až 34 níže,
- Koncesionář ponese **odpovědnost za dostupnost trati** prostřednictvím **zajištění provozuschopnosti dráhy** (ve smyslu české právní úpravy), tedy zajištěním oprav, údržby a obnovy dráhy ve smluvně definovaném rozsahu činností a profesí po celou dobu trvání Koncesionářské smlouvy,
- rozsah činností Koncesionáře **nezahrnuje žádné** služby v oblasti **provozování dráhy**, tzn. činnosti obsluhy zabezpečení dráhy a organizace drážní dopravy (řízení provozu na trati), včetně zajištění a vypořádání dodávek elektrické energie pro elektrickou trakci. Tyto činnosti bude pro Projekt Rychlých spojení jako celek zajišťovat komplexně SŽ, včetně přidělování kapacit provozovatelům drážní dopravy; poplatek za použití dopravní cesty bude příjmem SŽ,
- rozsah činností Koncesionáře **nezahrnuje** ani služby **provozování osobní a nákladní železniční dopravy** a **nezahrnuje ani pořízení nebo údržbu kolejových vozidel** pro poskytování služeb osobní a/nebo nákladní drážní dopravy,

⁹¹ Předpokládá se, že účastníkům zadávacího řízení budou předávána tzv. povolení záměru (dříve stavební povolení, ale nyní s menší mírou podrobnosti) a tomu odpovídající projektová dokumentace.

⁹² Vypracuje další stupně projektové dokumentace počínaje dokumentací pro provedení stavby.

- rozsah činností Koncesionáře bude ovšem zahrnovat zajištění provozování drážní dopravy **výlučně pro účely zajištění dostupnosti trati** (provozoschopnosti dráhy), a to včetně zajištění potřebných vozidel pro údržbu a obnovu tratí.

Současný právní režim stanovený v Zákoně o dráhách nezakazuje převod odpovědnosti za provozuschopnost na Koncesionáře, zatímco úplný převod odpovědnosti za provozování dráhy se nepředpokládá, viz závěry kapitoly 1.8.1.

Vymezení pojmů

Pro potřeby analýzy v rámci této kapitoly nejdříve vymezujeme pojmy ve vztahu k různým činnostem, které budou předmětem rozdělení odpovědností, a které jsou definovány v dokumentu *Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb* takto:

Údržba je soustavná činnost, kterou se zpomaluje fyzické opotřebení infrastruktury, předchází poruchám a odstraňují se drobnější závady. Součástí údržby jsou i kontrolní, správcovské a dohlédací činnosti, měření, evidence a další běžné činnosti spojené se správou infrastruktury, dále energie na napájení jednotlivých prvků infrastruktury a osvětlení (mimo trakční energii pro napájení vlaků).

Opravy představují odstraňování účinků částečného fyzického opotřebení nebo poškození za účelem uvedení do předchozího nebo provozuschopného stavu; lze využít i jiné než původní materiály, díly, nebo technologie, pokud tím nedojde k technickému zhodnocení.

Komplexní obnova je opatření, které má zabránit nefunkčnosti zařízení po ukončení jeho ekonomické, nebo technické životnosti, přičemž absence zařízení by vedla k zásadní degradaci celé infrastruktury; v rámci komplexní obnovy může dojít i ke zlepšení technických parametrů zařízení, pokud se již původní zařízení nevyrábí nebo pokud by nové řešení bylo ekonomicky efektivnější než obnova původního.

Pravidelné prohlídky a měření v rámci kterých musí být dráha pro zajištění své provozuschopnosti pravidelně kontrolována a udržována⁹³. Kvalita železniční infrastruktury musí být sledována minimálně v rozsahu daném stavebním a technickým řádem drah⁹⁴, skutečný rozsah sledování musí mít takovou četnost, aby odchylka, která by měla vliv na bezpečné a plynulé provozování dráhy, byla zjištěna dříve, než by bezpečné a plynulé provozování dráhy negativně ovlivnila.

⁹³ Vyhláška č. 173/1995 Sb., §2 (3)

⁹⁴ Vyhláška č. 177/1995 Sb.

3.2.1 Oblast působnosti Koncesionáře týkající se infrastruktury

Přístup k rozdělení odpovědnosti Koncesionáře v rámci Projektů PPP týkající se infrastruktury je uveden v tabulkách 32 až 34 a částečně se liší pro úseky VRT a tratí RS:

Tabulka 32: Uvažované rozdělení profesních odpovědností v rámci Projektů PPP – všechny úseky VRT

Předmět	Návrh	Výstavba	Údržba	Obnova
Inženýrské objekty	PPP	PPP	PPP	PPP
Pozemní stavby – střediska údržby	PPP	PPP	PPP	PPP
Pozemní stavby – železniční stanice	DBT	DBT	-	-

Zdroj: Analýza Poradce, 2024 | PPP – odpovědnost nese Koncesionář, DBT (Design-Build-Transfer) „navrhni, postav a předej“

Na VRT projektu Rychlá spojení Morava není žádná železniční stanice ani terminál VRT, kde by zastavovaly vysokorychlostní vlaky, které by Koncesionář zajišťoval v režimu DBFM. Koncesionář může být ale zodpovědný za výstavbu (nebo přestavbu) infrastruktury některých železničních stanic, které budou sdíleny se současnou konvenční železniční sítí, to bude vždy pouze v režimu DBT, tedy „navrhni, postav a předej“ v odpovědnosti SŽ.

Tabulka 33: Uvažované rozdělení profesních odpovědností v rámci Projektů PPP – úsek RS Střední Morava

Předmět	Návrh	Výstavba	Údržba	Obnova
Inženýrské objekty	PPP	PPP	PPP	PPP
Pozemní stavby – střediska údržby	PPP	PPP	PPP	PPP
Pozemní stavby – železniční stanice	PPP	PPP	PPP	PPP

Zdroj: Analýza Poradce, 2024 | PPP – odpovědnost nese Koncesionář, Pozn.: inženýrskými objekty se rozumí železniční spodek a svršek, stavby a pevná zařízení nutná k ochraně proti nepříznivým vlivům dráhy.

V případě úseku RS Střední Morava budou železniční stanice v odpovědnosti Koncesionáře v režimu DBFM.

Odovědnost za projektování a výstavbu

Koncesionář bude zodpovědný za projektování a výstavbu všech stavebních objektů. Na úsecích VRT to bude mimo železničních stanic, kde bude zodpovědný pouze za trať procházející železniční stanicí. Na úsecích RS Střední Morava budou objekty železničních stanic naopak zahrnuty do odpovědnosti Koncesionáře. Projektování a výstavba externími subjekty v této oblasti je obvyklý postup u většiny staveb železniční infrastruktury a činnosti jako takové nepředstavují žádná nová významná rizika.

Projektová dokumentace

Podkladem pro Koncesionáře bude soubor dokumentací zpracovaných externími subjekty pro SŽ a bude obsahovat minimálně dokumentaci EIA, včetně kladného stanoviska, projektovou

dokumentaci pro povolení záměru, vydané povolení záměru a zadávací dokumentaci PPP projektu.

Detail zadávací dokumentace bude třeba vyjasnit; není žádoucí zpracovat jí do podoby kompletní dokumentace pro provádění stavby se soupisem prací dle vyhlášky č. 169/2016 Sb., která by Koncesionáře příliš svazovala, avšak nelze ani rezignovat na potřebu standardizace a určité minimální jednotnosti použitých technických řešení s ohledem na skutečnost, že i v případě Projektů PPP bude SŽ stále vrcholově zodpovědná za provozování dráhy a projekt bude na konci koncesního období začleněn do sítě spravované SŽ.

Podstatou PPP a jednou z jeho hlavních výhod je možnost dodavatelských konsorcií optimalizovat svá řešení a promítnout je do svých nabídek. Proto bude nutné, aby podmínky zadávací dokumentace a požadavky na standardizaci daly dostatečný prostor pro „value engineering“ a konkurenci tak, aby bylo dosaženo dostatečné hodnoty za peníze z pohledu veřejných prostředků.

Koncesionář musí zpracovat realizační dokumentaci stavby (dále jen „RDS“) při výběru konkrétních řešení, dodavatelů a materiálů a sérii dalších výrobně technických dokumentací nezbytných pro výrobu dílů. V případě významných změn či doplnění Projektů PPP musí Koncesionář zajistit zpracování též změnové projektové dokumentace pro nové řízení o povolení záměru.

Realizační dokumentaci stavby a další dokumentace musí Koncesionář předložit ve stanovených milnících ke schválení odborným složkám SŽ, a to z výše uvedených důvodů.

Koncesionář po zhotovení stavby zpracuje dokumentaci skutečného provedení stavby, dokumentaci pro kolaudační řízení a provozní dokumentaci nezbytnou k řádnému a bezpečnému provozování staveb a předloží je ve stanovených milnících ke schválení odborným složkám SŽ, a to z výše uvedených důvodů.

Odpovědnosti za provozuschopnost

Koncesionář bude zodpovědný za pravidelnou údržbu, opravy a obnovu stavebních objektů včetně jejich pravidelných prohlídek a monitorování. Údržba a opravy inženýrských sítí představují činnosti, které často probíhají i při realizaci stavby. Z tohoto pohledu je specifická kontrolní činnost na železničním svršku a spodku, kdy jsou zapotřebí specializované diagnostické prostředky (např. měřící vůz pro železniční svršek).

Údržba a opravy stavebních částí napájecích a spínacích stanic jsou v rozsahu činností podobném jako u jiných budov. Specifická kontrolní a měřící činnost je u trakčního vedení, kdy jsou zapotřebí specializované diagnostické prostředky (např. měřící vůz trakčního vedení, který měří přesnou polohu trolejového drátu).

3.2.2 Oblast působnosti Koncesionáře týkající se technologií

Technologickými zařízeními jsou myšlena železniční zabezpečovací zařízení sloužící k zajištění bezpečnosti drážního provozu, železniční sdělovací zařízení, sloužící k přenosu informací specifických pro drážní provoz, energetická zařízení, zajišťující napájení trakčních i netrakčních odběrů dráhy a zařízení ostatní.

Technologická zařízení jsou technicky a procesně neoddělitelnou součástí většího komplexního systému železničního provozu, který lze jen obtížně, zda vůbec, rozdělit na funkční celky podle perimetru Projektu PPP. V infrastrukturní podobě jde např. o dálkové přenosové systémy, zcela zásadně překračující hranice Projektu PPP, v procesní podobě např. o operativní řízení dopravního provozu z centrálního dispečerského stanoviště. Navíc u těchto zařízení lze obecně očekávat, že jejich jednotná řešení pro celou síť by přinesla efekty úspornějšího provozování (např. dálkové přenosové systémy), nebo u nich lze očekávat větší úspory z rozsahu (např. při nákupu energie).

Důležitým aspektem je také skutečnost, že zabezpečovací a sdělovací technologie procházejí neustálým technologickým vývojem. Tento vývoj přináší přibližně každých 15–20 let výrazný posun zejména v oblasti kompatibility a nahraditelnosti použitých prvků. Není neobvyklé, že z toho důvodu dochází k pravidelným vysokým investicím do upgradu nebo dokonce výměně těchto technologií ve výrazně kratších cyklech, než je délka smluvního období PPP. S obtížně predikovatelným vývojem se pojí nejistota prognózy výše nákladů na komplexní obnovu těchto zařízení po konci jejich životního cyklu v rámci provozní fáze projektu.

Pro Projekty PPP bude klíčovým prvkem jednoznačné definování rozhraní odpovědnosti mezi Koncesionářem a SŽ, příp. dalšími stranami. Zatímco u stavební části dráhy lze takové rozhraní stanovit relativně snadno na principu vztahu k definovanému perimetru daného Projektu PPP, který bude spravován Koncesionářem s odpovědností za všechny prvky buď lokalizované uvnitř perimetru anebo pevně ohraničené pravidly rozdělení vázanými na hranici perimetru, u technologických zařízení se takové rozdělení jeví jako problematické.

Přístup k rozdělení odpovědnosti Koncesionáře v rámci Projektů PPP podle jednotlivých technologických systémů je následující:

Tabulka 34: Uvažované rozdělení profesních odpovědností v rámci Projektů PPP

Předmět	Návrh	Výstavba	Údržba	Obnova
Železniční sdělovací zařízení	PPP	PPP	PPP	PPP
Trakční a energetická zařízení	PPP	PPP	PPP	PPP

Zdroj: Analýza Poradce, 2024 | PPP – odpovědnost nese Koncesionář

Vycházíme z naší analýzy *Dobré praxe v PPP na železnici* a nastavení úspěšných PPP projektů ucelených tratí vysokorychlostní železniční infrastruktury, kde vedle odpovědnosti za celou infrastrukturní část se na Koncesionáře přenášela také odpovědnost za technologickou část. Podstatou úspěšných PPP projektů je vysoká integrace a minimalizace rozhraní mezi projektem PPP

a ostatními subsystemy trati. To umožňuje Koncesionáři a jeho subdodavatelům optimalizovat své komplexní řešení a nést dlouhodobou odpovědnost za jeho funkčnost a dostupnost.

Odpovědnost za projektování a výstavbu/instalaci

Koncesionář bude zodpovědný za projektování a výstavbu/instalaci výše uvedených technologií. Přístupu k zajištění zabezpečovacího systému je věnována podkapitola 3.2.3.

Projektování a výstavba externími subjekty v této oblasti je obvyklý postup u většiny staveb železniční infrastruktury a činnosti jako takové nepředstavují žádná nová významná rizika.

Projektová dokumentace

Pro projektovou dokumentaci k technologickým částem platí stejný popis jako v kapitole 3.2.1.

Odpovědnost za provozuschopnost

Koncesionář bude zodpovědný za pravidelnou údržbu, opravy a obnovu subsystemů sdělovacích i energetických zařízení včetně pravidelných prohlídek. Režim rozdělení odpovědností a rizik ve vztahu k údržbě, opravám, a obnově týkající se zejména prvků zabezpečovací a sdělovací techniky bude podrobně projednán během soutěžního dialogu.

3.2.3 Oblast působnosti Koncesionáře týkající se zabezpečovacího systému

Pro účely popisu alokace odpovědností za zabezpečovací systém ho pro zjednodušení rozdělujeme na tři úrovně:

Tabulka 35: Vymezení základních úrovní zabezpečovacího systému

Úroveň	Popis
Řídící	Obsahuje obslužná pracoviště dispečerů a nezbytné příslušenství, zejména centrální dispečerské pracoviště (dále jen „CDP“). Výměna dat mezi CDP jednotlivých úseků bude v odpovědnosti SŽ.
Logická	Zajišťuje logiku provozu a jeho bezpečnost. Jedná se zejména o centrální počítač a RBC. Výměna dat mezi logickou a řídicí úrovní bude probíhat dle evropského standardu EULYNX (pokud bude stále existovat). Není spojená s žádnou konkrétní lokalitou.
Výkonná	Zajišťuje komunikaci prvků v perimetru trati a zahrnuje všechna zařízení, která se nachází přímo v kolejišti nebo jeho blízkosti. Jedná se o balízy ETCS, návěstidla, výhybky, ETCS stopznačky a počítače náprav, detektory a další prvky v kolejišti. Výměna dat mezi výkonnou a logickou úrovní bude probíhat dle evropského standardu EULYNX (pokud bude stále existovat).

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

Odpovědnost za výše uvedené úrovně zabezpečovacího systému na tratích RS zahrnuje následující čtyři základní činnosti:

Tabulka 36: Vymezení základních úrovní zabezpečovacího systému

Úroveň	Popis
Design (D)	Odpovědnost za návrh řešení a výběr dodavatele technologie.
Build (B)	Odpovědnost za realizaci (výstavbu či montáž).
Maintain (M)	Odpovědnost za zajištění provozuschopnosti zahrnující zejména správu, údržbu a celoživotní obnovu technologií.
Operate (O)	Odpovědnost za provozování zabezpečovacího systému zahrnující zejména jeho obsluhu a řízení prostřednictvím CDP. Tato činnost je vždy v odpovědnosti SŽ.

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

Pro optimální nastavení působnosti Koncesionáře při zajištění zabezpečovacího systému Projektu Rychlých spojení byla v rámci tržního průzkumu a následných individuálních konzultací ověřena realizovatelnost šesti scénářů s různým rozdělením odpovědností za výše uvedené úrovně mezi Koncesionáře a SŽ. Tyto scénáře podrobně popisuje příloha 9 včetně shrnutí závěrů individuálních konzultací se sedmi oslovenými zástupci stavebních a technologických společností a infrastrukturních investorů. V principu se ověřovaly postoje u každého ze šesti scénářů k následujícím otázkám:

- technická proveditelnost scénáře,
- praktická proveditelnost – vhodnost scénáře, míra rizik na rozhraní mezi úrovněmi a hodnota za peníze,
- ochota realizovat scénář a nést za navržené činnosti odpovědnost,
- preference.

Výsledky individuálních konzultací jsou shrnuty v tabulce 37:

Tabulka 37: Shrnutí závěrů individuálních tržních konzultací k řešení zabezpečovacího systému na VRT

Scénář	Stavební společnost 1	Stavební společnost 2	Stavební společnost 3	Technologická společnost 1	Technologická společnost 2	Technologická společnost 3	Technologická společnost 4	Finanční investor 1	Finanční investor 2
Scénář 1	Preferovaný	Realizovatelný, nedoporučený	Realizovatelný, nedoporučený	Preferovaný	Preferovaný	Preferovaný	Ano	Ne	Realizovatelný, nedoporučený
Scénář 2	Přijatelný	Preferovaný	Preferovaný	Preferovaný	Přijatelný	Přijatelný	Ano	Přijatelný	Preferovaný
Scénář 3	Přijatelný	Přijatelný	Přijatelný	Realizovatelný, nedoporučený	Realizovatelný, nedoporučený	Realizovatelný, nedoporučený	Ano	Preferovaný	Realizovatelný, nedoporučený
Scénář 4	Ne	Ne	Přijatelný	Ne	Ne	Ne	Ano	Ne	Ne
Scénář 5	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne	Ne	Ano	Ne	Ne
Scénář 6	Realizovatelný, nedoporučený	Ne	Ne	Ne pro PPP, zájem o veř. zakázku na zabezp. systém	Málo informací, nelze odpovědět	Ne	Ano	Realizovatelný, nedoporučený	Ne

Zdroj: Respondenti, analýza Poradce, 2024

Obecně je třeba konstatovat, že v principu všechny scénáře byly označeny jako technicky realizovatelné. U některých scénářů byla ale označena pouze teoretická možnost, v praxi by byly pouze obtížně realizovatelné. Odlišnost mezi scénáři pramení zejména ze schopnosti jasného rozdělení rizik za dlouhodobou funkčnost zabezpečovacího systému a ochotě nést za jednotlivé úrovně odpovědnost v různých kombinacích úrovní a působností mezi Koncesionáře a SŽ.

Z vyhodnocení je evidentní, že většina reakcí potvrdila **vhodnost scénářů 1-3**, přičemž každý scénář má své výhody a nevýhody, které si musí SŽ vyhodnotit. Jednotlivě lze konstatovat:

Scénář 1

Tabulka 38: Shrnutí výsledků tržního průzkumu pro Scénář 1

Úroveň	Odpovědnosti	Výhody	Nevýhody
Koncesionář	<ul style="list-style-type: none"> Navrhuje, dodává, spravuje a nese odpovědnost za funkčnost všech úrovní systému: Řídící, Logickou a Výkonnou. 	<ul style="list-style-type: none"> Preferovaný scénář (3x) Největší prostor pro optimalizaci komplexního řešení a hodnotu za peníze pro Zadavatele. 	<ul style="list-style-type: none"> Nedoporučený (3x) Riziko nekompatibility jednotlivých řešení při více projektech PPP. Obtížná unifikace řešení pro SŽ.
SŽ	<ul style="list-style-type: none"> SŽ musí předem stanovit společný komunikační protokol mezi jednotlivými CDP. Má odpovědnost pouze za provozování zabezpečovacího systému (řízení dopravy). 	<ul style="list-style-type: none"> Nejméně rizik na rozhraní. Koncesionář nese plnou odpovědnost za funkčnost celého systému. Preferované zejména dodavateli technologií. 	<ul style="list-style-type: none"> Doporučení, aby Řídící úroveň byla zcela v odpovědnosti SŽ.

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

Scénář 2

Tabulka 39: Shrnutí výsledků tržního průzkumu pro Scénář 2

Úroveň	Odpovědnosti	Výhody	Nevýhody
Koncesionář	<ul style="list-style-type: none"> Navrhuje, dodává, spravuje a nese odpovědnost za funkčnost Logické a Výkonné úrovně. 	<ul style="list-style-type: none"> Scénář s podporou všech subjektů: preferovaný (4x), přijatelný (3x), preferovaný zejména stavebními společnostmi. 	<ul style="list-style-type: none"> Oproti Scénáři 1 nižší hodnota za peníze díky nemožnosti optimalizovat komplexní a jednotné technologické řešení jedním poskytovatelem technologií.
SŽ	<ul style="list-style-type: none"> SŽ si vybírá vlastní řešení a svého dodavatele Řídící úrovně, nese odpovědnost za její funkčnost. SŽ musí předem stanovit společný komunikační protokol mezi Řídící a Logickou úrovní. Má odpovědnost za provozování zabezpečovacího systému (řízení dopravy). 	<ul style="list-style-type: none"> Využit u PPP projektů VRT ve Francii – hodnocen jako úspěšný a efektivní. Využito také ve Španělsku, ne v PPP, ale dodavatelé technologií v klasických zakázkách dodávají vždy Logickou a Výkonnou úroveň společně. Eliminuje rizika na rozhraní. RBC a Interlocking má mít Koncesionář pod kontrolou jako součást infrastruktury. Při oddělení může být obtížnější, aby Koncesionář zajistil dostupnost. 	

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

Scénář 3

Tabulka 40: Shrnutí výsledků tržního průzkumu pro Scénář 3

Úroveň	Odpovědnosti	Výhody	Nevýhody
Koncesionář	<ul style="list-style-type: none"> Navrhuje, dodává, spravuje a nese odpovědnost za funkčnost POUZE Výkonné úrovně. 	<ul style="list-style-type: none"> Scénář preferovaný (1x) a přijatelný (3x). 	<ul style="list-style-type: none"> Nedoporučený (3x). Technicky realizovatelný scénář, ale mezi úrovní Logickou a Výkonnou je velké množství rozhraní mezi zařízeními, které mezi sebou neustále komunikují. Bude velmi problematické rozdělit jasnou odpovědnost za funkčnost systému. Technologický vývoj zařízení v kolejišti bude zvyšovat riziko nekomunikace / rozhraní s Logickou úrovní. Tím, že Koncesionář není odpovědný za větší část hodnotového řetězce zabezpečovacího systému, mohou nastávat problémy s určením odpovědnosti za chyby systému. Nepřináší hodnotu za peníze pro stát.
SŽ	<ul style="list-style-type: none"> SŽ si vybírá vlastní řešení a svého dodavatele Řídící a Logické úrovně, nese odpovědnost za jejich funkčnost větší části systému. SŽ musí předem stanovit společný komunikační protokol mezi Logickou a Výkonnou úrovní. Má odpovědnost za provozování zabezpečovacího systému (řízení dopravy). 		

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

Scénáře 4 a 5

V principu byly oba scénáře odmítnuty jako neakceptovatelné v kombinaci Projektu PPP a řešení odlišného dodavatele. Téměř jednohlasně zaznělo, že pokud Koncesionář nevybírá řešení a svého dodavatele, tedy neovlivňuje Design systému, pak nemůže být ani odpovědný za dlouhodobou správu a funkčnost systému.

Scénář 6

V tomto scénáři by zabezpečovací systém byl zcela mimo odpovědnost Koncesionáře. SŽ by si vybrala vlastní řešení a svého dodavatele celého zabezpečovacího systému. Tento scénář byl sice označen také jako technicky realizovatelný, zároveň téměř vždy zazněla v praxi velmi obtížná kombinovatelnost odpovědnosti Koncesionáře za dostupnost trati a přístup dalšího subjektu na stejnou trať. Z dotazníkového šetření vyplynulo, že tento scénář by byl preferovaný některými španělskými společnostmi. Ve Španělsku ovšem nemají žádnou zkušenost s projekty PPP v oblasti železniční infrastruktury.

Důsledky pro Projekty PPP

Z individuálních konzultací na řešení zabezpečovacího systému vyplynula následující doporučení:

- SŽ musí stanovit rámcovou strategii pro zabezpečovací systém tratí Rychlých spojení, který musí být znám pro soutěžní dialog prvního Projektu PPP,
- na této bázi by SŽ měla případně nechat (nevzejde-li být jen nepřímo z definované rámcové strategie řešení konkrétního scénáře) otevřenou možnost a flexibilitu, pokud jde o podobu scénáře 2, a to jak se zaměřením na definování rozsahu odpovědnosti Koncesionáře na logické úrovni (tzn. s otázkou případného přesahu do scénáře 3), tak potvrzení případného rozsahu odpovědností ve vztahu ke kontrolní úrovni až do projednání v rámci soutěžního dialogu. Konečné specifické řešení s největší pravděpodobností vzejde až z jednání v rámci soutěžního dialogu,
- volba scénářů zabezpečovacího systému a alokace rizik s ním spojených má přímý vliv na financovatelnost a přijatelnost rizikového profilu Projektu PPP pro financující banky a investory. Pokud nebude volba scénáře ponechána až do soutěžního dialogu, může hrozit, že zvolený scénář nebude financovatelný a projekt nerealizovatelný,
- volba jiných scénářů než 1-3 by mohla velmi pravděpodobně vést k nezájmu zahraničních renomovaných subjektů⁹⁵ o Projekty PPP a nefinancovatelnosti celého projektu.

Upozorňujeme, že výše uvedené doporučení se vztahuje k analyzovaným Projektům PPP a nelze vyloučit, že u jiných projektů (např. kratší úseky konvenčních tratí) by byly realizovatelné i jiné scénáře.

Odpovědnost za provozování

Provozní řízení dopravy a řízení železničních subsystémů (zabezpečovací, sdělovací a napájecí) pro celý PPP projekt Rychlá spojení Morava bude zajišťovat SŽ prostřednictvím svého centrálního dispečinku. Přidělování kapacity dráhy bude rovněž zajišťovat SŽ.

Toto uspořádání se jeví jako nejvhodnější vzhledem k síťovému charakteru železničního provozu a relativně malému podílu délky Projektů PPP v této síti. Nejdelší úsek z analyzovaných Projektů PPP má délku hlavní trati 74 km, vlak se na tomto úseku bude pohybovat pouze 15-20 minut, než přejede do dalšího úseku.

Centralizace řízení provozu je cesta k zefektivnění jak samotného procesu řízení, tak především k efektivnějšímu využívání infrastruktury. A to nejen v pravidelném provozu, ale zejména při operativním řešení odchylek a mimořádností, kde řídicí dispečer má přehled o dopravní situaci v celé řízené oblasti a také o jejím okolí, může predikovat nepříznivé stavy a konat preventivní opatření k jejich eliminaci a případně hledat náhradní dopravní řešení využitím sousedních úseků. Většina moderních železničních společností, Správu železnic nevyjímaje, se vydala cestou

⁹⁵ Jak vyplynulo z průzkumu trhu, např. v případě volby scénáře 6 by v soutěži zůstali pouze účastníci se zkušenostmi z Pyrenejského poloostrova, kde je tento scénář aplikován, nikoli však v rámci Modelu PPP, což by vzhledem k nezkušenosti s Modelem PPP mohlo znamenat velké riziko pro realizovatelnost a financovatelnost.

centralizace řízení; předání izolovaných částí sítě k řízení Koncesionářem s následným častým předáváním vlaků na hranicích úseků řízení by bylo jednoznačně krokem zpět.

3.2.4 Finanční náročnost zajištění provozuschopnosti

Náklady na zajištění provozuschopnosti infrastruktury jsou členěny na náklady na údržbu a opravy a na náklady na komplexní obnovu.

Na údržbu a opravy a s tím související náklady je v projektu nahlíženo jako na kontinuální činnosti a jsou proto vyjádřeny jako roční náklad na 1 km koleje. Součástí nákladů na údržbu a opravy jsou také náklady na středisko údržby.

Při výpočtu nákladů na středisko údržby jsme vycházeli ze zahraničního benchmarku. Výpočet nákladů vychází z počtu zaměstnanců na jedno středisko údržby, na jejichž základě jsou vypočteny mzdové náklady, které byly přepočteny na podmínky ČR. K nákladům na mzdy byly připočteny náklady na režii, které byly stanoveny odborným odhadem jako 20 % mzdových nákladů. Náklady na středisko údržby mají fixní charakter a jsou tudíž vypočteny jako stálý roční náklad na jedno středisko údržby.

Tabulka 41: Finanční náročnost zajištění provozuschopnosti dráhy – údržba a opravy

Typ nákladů	Traťová rychlost	Náklady v Kč	Jednotky
Přímé náklady na údržbu a opravy	200 km/h	1 477 075	Kč / rok / 1 km koleje
	250 km/h	942 739	Kč / rok / 1 km koleje
	300 km/h	1 131 287	Kč / rok / 1 km koleje
	320 km/h	1 263 270	Kč / rok / 1 km koleje
Náklady na středisko údržby		58 610 381	Kč / rok / středisko údržby

Zdroj: Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb, analýza technického poradce, 2024

Výše uvedený přístup popsaný v Rezortní metodice jsme použili v rámci testu citlivosti těchto vstupů při výpočtu hodnoty za peníze pro Zadavatele.

Pro účely této Studie proveditelnosti PPP jsme však pro potřeby výpočtu provozních nákladů v případě údržby a oprav vycházeli z dat zahraničního benchmarku. Stanovili jsme výši nákladů na personál údržbového centra a zbylé náklady na údržbu a opravy trati.

Výsledné „globální“ hodnoty na 1 km (tzn. při zohlednění a rozpuštění všech položek) jsou shrnuty v tabulce 42:

Tabulka 42: Finanční náročnost zajištění provozuschopnosti dráhy – údržba a opravy (zahraniční srovnání)

Typ nákladů	Úsek	Náklady v Kč	Jednotky
Celkové náklady na údržbu a opravy	VRT Moravská brána	1 633 188	Kč / rok / 1 km koleje
	VRT Jižní Morava	1 970 631	Kč / rok / 1 km koleje
	VRT Vysočina I	2 057 983	Kč / rok / 1 km koleje
	RS Střední Morava	n/a	Kč / rok / 1 km koleje
	VRT Jižní Morava + RS Střední Morava	1 557 422	Kč / rok / 1 km koleje

Zdroj: Analýza Poradce, 2024 | Pozn.: podkladové údaje dle zahraničního benchmarku jsou určeny pouze pro VRT, pro RS Střední Morava byla použita pouze Rezortní metodika. Pro Projekt PPP VRT Jižní Morava + RS Střední Morava byla použita kombinace dat zahraničního benchmarku (VRT Jižní Morava) a Rezortní metodiky (RS Střední Morava) | n/a – neaplikuje se

Náklady na komplexní obnovu představují náklady na celkovou obnovu příslušné části železniční infrastruktury po ukončení její technické (nebo ekonomické) životnosti, popř. po skončení smluvního období Koncesionářské smlouvy. Rozložení nákladů na komplexní obnovu vychází z délky cyklů uvedených v Rezortní metodice pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb.

Tabulka 43: Finanční náročnost zajištění provozuschopnosti dráhy – komplexní obnova

Položka	Délka cyklu v letech	
	VRT	Trať RS
Zabezpečovací zařízení	25	25
Sdělovací zařízení	25	25
Silnoproudé rozvody a zařízení	25	25
Železniční svršek	20	27
Železniční spodek	40	54
Mosty, propustky, zdi	50	60
Tunely	50	60
Komunikace a zpevněné plochy	20	20
Trakce	20	25
Inženýrské sítě (trubní vedení, kabelovody)	40	40
Pozemní stavby, nástupiště a přístřešky	50	50
Objekty ochrany životního prostředí	50	50

Zdroj: Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb, aktualizace 06/2023 ze dne 8. 8. 2023

Provozní náklady na údržbu, opravy a komplexní obnovu železniční infrastruktury jsou počítány od prvního roku uvedení stavby do provozu.

3.3 Rozsah dalších klíčových požadavků v průběhu životního cyklu Projektů PPP

3.3.1 Obecné požadavky na projektování a výstavbu Projektů PPP

- Odhadovaná doba výstavby v závislosti na daném navrhovaném Projektu PPP se pohybuje od 5 do 6 let. Další změny lze očekávat na základě technické prověrky (due diligence) a rozsahu projekčních prací s ohledem na doprojektování a změny nebo úpravy technické dokumentace pro prvotní povolení záměru navržených / obdržených ze strany Koncesionáře,
- Na začátku a poté v průběhu zadávacího řízení předá Zadavatel účastníkům zadávacího řízení dostupnou technickou dokumentaci nezbytnou pro technickou prověrku a vypracování vlastních technických řešení, která budou podkladem pro jejich závazné nabídky a následnou realizaci,
- Zároveň předá Zadavatel zadávací dokumentaci, ve které uvede své minimální technické požadavky, jejichž realizaci na jednotlivých úsecích bude od Koncesionáře očekávat. Rozsah zadávací dokumentace bude třeba vyjasnit; není žádoucí zpracovat ji do podoby, která by Koncesionáře v jeho technických řešeních příliš svazovala, avšak nelze ani rezignovat na minimální technické standardy a potřebu určité minimální jednotnosti technických řešení s ohledem na skutečnost, že i v případě PPP projektu bude SŽ stále vrcholově zodpovědná za provozování dráhy a projekt bude na konci koncesního období začleněn do sítě spravované SŽ,
- Zadavatel rovněž předá dohodnutá povolení, které SŽ získala od příslušných úřadů. Účastníci budou požadovat, aby Zadavatel předložil platné povolení záměru podle Stavebního zákona (včetně stanovisek EIA), příp. další povolení a příslušnou dokumentaci, pokud byla vydána,
- Vzhledem k tomu, že Koncesionář bude v konečném důsledku zodpovědný za doprojektování, a vzhledem k tomu, že se očekává, že účastníci budou muset jednak (i) reflektovat veškeré technické požadavky požadované SŽ, jednak (ii) dále připravovat vlastní co nejkonkurenceschopnější technická řešení, která s největší pravděpodobností budou znamenat odlišnosti od dosud provedených projekčních prací pro účely předložených povolení, bude muset Koncesionář zajistit zpracování též změnové projektové dokumentace pro nové řízení o povolení záměru, podat žádost a získat takové pravomocné povolení, jedná se o riziko na straně Koncesionáře,
- Koncesionář musí zpracovat RDS při výběru konkrétních řešení, dodavatelů, materiálů a zařízení a sérii dalších výrobně technických dokumentací nezbytných pro výrobu dílčích prvků. RDS a další dokumentace musí Koncesionář předložit ve stanovených milnících ke schválení odborným složkám SŽ. Důvody pro takové schválení jsou již uvedené výše – SŽ bude stále zodpovědná za provozování dráhy a projekt bude začleněn do její sítě. Úspěšné schválení předložených řešení ze strany SŽ je rizikem na straně Koncesionáře,
- Výstavba musí být provedena v souladu se všemi povoleními a požadavky pro jejich získání, dalšími právními a regulačními požadavky legislativy ČR a v souladu s podmínkami Koncesionářské smlouvy,

- Koncesionář po zhotovení stavby zpracuje dokumentaci skutečného provedení stavby, dokumentaci pro kolaudační řízení a provozní dokumentaci nezbytnou k řádnému a bezpečnému provozování staveb a zařízení a předloží je ve stanovených milnících ke schválení odborným složkám SŽ,
- Koncesionář zajistí, aby způsobilost dráhy k užívání byla ověřena technicko-bezpečnostní zkouškou, byl vydán průkaz způsobilosti dráhy k bezpečnému provozu, pro komplexní vyzkoušení byl zaveden zkušební provoz za podmínek stanovených v povolení záměru a aby bylo vydáno pravomocné kolaudační rozhodnutí. Úspěšné vydání rozhodnutí je rizikem Koncesionáře,
- Proces výstavby musí plně zohledňovat a respektovat požadavky na ochranu životního prostředí (fauna, flóra, hluk, znečištění atd.) stanovené v jednotlivých stanoviscích EIA a dalších povoleních, v Koncesionářské smlouvě a smlouvách o financování, požadavcích na správu a nakládání s archeologickými nálezy atd.,
- Koncesionář bude zodpovědný za zajištění nezbytných věcných břemen, zajištění a/nebo provedení požadovaných přeložek železničních konvenčních tratí (které s ohledem na rozsah bude muset provést formou DBT) jako součást vlastních prací. Dále bude Koncesionář zodpovídat za provedení přeložek pozemních komunikací, úpravy / přeložky inženýrských sítí, opravy případného opotřebení infrastruktury (zejména komunikací), která bude během výstavby používána a nadměrně opotřebena,
- Koncesionář bude odpovědný za předkládání smluvně určených zpráv o činnosti a ročních plánů výstavby. Dle Koncesionářské smlouvy bude Zadavateli umožněno kontrolovat činnost Koncesionáře,
- Koncesionář bude povinen stavbu projektovat a realizovat s ohledem na nejnovější mezinárodní „Best Practice“ postupy, a to zejména s ohledem na bezpečnost, efektivitu a rychlost provozu,
- Koncesionář bude připravovat vysokorychlostní trať tak, aby byla schopna uspokojit budoucí zvýšenou poptávku po přepravě.

3.3.2 Obecné požadavky na zajištění provozuschopnosti Projektů PPP

Pro zajištění provozuschopnosti Projektů PPP bude vhodné vycházet z obecných principů tohoto typu projektu, které byly u již realizovaných obdobných PPP projektů úspěšně využity. Tyto obecné principy vycházejí ze zkušeností z fáze přípravy, výstavby, případně provozování velkých infrastrukturních projektů vysokorychlostní železnice v Evropě, konkrétně HS1 a HS2 ve Velké Británii, zkušeností ze správy SNCF Réseau ve Francii nebo Adif ve Španělsku.

Dodržování regulačního rámce

- Zásadním požadavkem je dodržování mezinárodních a národních standardů bezpečnosti. V mezinárodní oblasti je kromě jiného nutný soulad se standardy a předpisy European Railway Agency (ERA), které jsou vyžadovány pro provoz vysokorychlostní železnice v Evropě,
- Je důležité cíleně prosazovat udržitelnost v oblasti životního prostředí v souladu s dokumentací EIA.

Provoz vysokorychlostní železnice a její řízení (obecné požadavky ve vztahu ke všem klíčovým subjektům)

- Prováděním adekvátní údržby zajistit přesnost a kontinuitu provozu,
- Motivovat soukromý sektor k dodržování vysokého standardu služeb pomocí „performance-based“ smluv, které penalizují zpoždění a případná přerušení provozu,
- Ustanovit podrobné harmonogramy údržby v průběhu období provozu jak pro infrastrukturu, tak pro vozidla, které zajistí kontinuitu provozu v očekávaných standardech,
- Implementovat systémy sledování provozu a přidružených systémů v reálném čase s cílem sledovat výkon systému a vyhledávat oblasti, které je možné zefektivnit,
- Pomocí implementace mezinárodních i národních standardů zajistit bezpečnost cestujících i personálu,
- Zaměřit se na kontinuální vzdělávání vlakového personálu, personálu údržby i řízení provozu za účelem dosažení a zachování vysokých standardů bezpečnosti provozu,
- Implementovat vyspělé technologie v oblasti prodeje jízdenek (typ jízdenek, cenotvorba, distribuce apod.) a informačních systémů pro cestující.
- Vypracovat detailní plán, jakým způsobem postupovat v případě mimořádných událostí, například dopravních nehod,
- Vykonávat pravidelné kontroly kvality ve všech oblastech provozu vysokorychlostní železnice s cílem identifikovat možné odchylky a ty následně uvést do souladu s požadovanými standardy,
- Klást důraz na spokojenost cestujících zejména v oblasti dodržování jízdních řádů, čistoty a komfortu přepravy.

Zajištění provozuschopnosti

Obecné požadavky na zajištění provozuschopnosti Projektů PPP jsou definovány následovně:

- Koncesionář bude udržovat příslušné železniční úseky v rámci smluvního období definovaného v Koncesionářské smlouvě. Koncesionář bude zajišťovat provozuschopnost příslušných úseků na základě smluvních požadavků. Tyto požadavky budou podrobně uvedeny v Koncesionářské smlouvě a jejich přílohách,

- V případě vzniku jakýchkoliv odchylek od dohodnutých parametrů, které nebudou odstraněny v předepsaném čase, bude mít Zadavatel automatické právo snížit vyplácené platby za dostupnost v souladu s ustanoveními Koncesionářské smlouvy,
- Komplexní obnova bude zahrnovat činnosti plánované Koncesionářem, jež budou realizovány na základě vyhodnocení opotřebení jednotlivých prvků infrastruktury Projektu PPP,
- Opravy a údržba budou zahrnovat následující položky: provozní, opravárenské a údržbářské činnosti. Tyto činnosti budou Koncesionářem pravidelně prováděny mimo rámec komplexní obnovy. Jejich plán a provedení bude schvalováno Zadavatelem,
- Případné závady vzniklé v důsledku provedené výstavby bude Koncesionář povinen opravit v rámci neplánované údržby tak, aby bylo zajištěno splnění kvalitativních technických specifikací Projektů PPP. Jen v takovém případě obdrží Koncesionář plnou výši platby za dostupnost. Zadavateli bude Koncesionářem ve smluvně stanovených intervalech předkládán plán činností komplexní obnovy ke schválení,
- Koncesionář bude povinen provádět veškeré činnosti související s opravami, údržbou nebo komplexní obnovou tak, aby byla zajištěna maximální míra bezpečnosti. Platební mechanismus bude Koncesionáře motivovat, aby byly tyto činnosti prováděny s co nejmenším dopadem na uživatele provozované infrastruktury,
- Koncesionář bude povinen provádět veškeré činnosti spojené se zajištěním provozuschopnosti v souladu s příslušnými právními předpisy. Tyto činnosti bude elektronicky zaznamenávat, a to včetně času zahájení a času ukončení,
- Koncesionář bude povinen koordinovat v případě nehod a jiných mimořádných událostí své činnosti se složkami Integrovaného záchranného systému. Místo nehody bude Koncesionář povinen vyklidit v co nejkratším možném čase při zachování nejvyšších standardů bezpečnosti tak, aby mohl být provoz co nejdříve obnoven.

3.3.3 Obecné požadavky na předání Projektu PPP při ukončení Koncesionářské smlouvy

Česká republika bude prostřednictvím Zadavatele po celou dobu Koncesionářské smlouvy vlastníkem aktiv infrastruktury realizované Koncesionářem. Po skončení doby provozování budou tato aktiva předána Zadavateli. Proces předání infrastruktury by měl vycházet z následujících principů:

- Konkrétní kritéria předání by měla být stanovena a projednána již v rámci zadávacího řízení,
- Stanovená kritéria pro předání by měla zajistit, že aktiva budou předána Zadavateli ve stavu, ve kterém nebudou vyžadovat větších oprav nebo komplexní obnovu. Za účelem posouzení skutečného stavu aktiv by měla být 4-5 let (5 let dle praxe SNCF Réseau) před koncem smluvního období Koncesionářské smlouvy ustanovena nezávislá expertní skupina, která aktiva a jejich stav podrobně posoudí. Důraz bude kladen zejména na porovnání skutečného stavu

aktiv se specifikacemi a parametry stanovenými v Koncesionářské smlouvě. V této souvislosti je žádoucí v Koncesionářské smlouvě exaktně definovat očekávaný stav aktiv na konci smluvního období Koncesionářské smlouvy, aby se předešlo subjektivnímu vnímání stavu předávané infrastruktury,

- Jmenovaný supervizor porovná stav úseků Projektů PPP se smluvně stanovenými technickými specifikacemi a parametry očekávanými v okamžiku předání podle Koncesionářské smlouvy. Zkontroluje případné odchylky nebo nedostatky a porovná je s plánem obnovy / reinvestic a výši vytvořených rezerv, které Koncesionář do daného okamžiku vytvořil, a zanalyzuje, zda tyto zdroje budou dostatečné pro splnění všech smluvně požadovaných specifikací a parametrů pro předání,
- Na základě závazného stanoviska supervizora pak bude Koncesionář povinen zajistit cílový stav úseků ke dni předání,
- K zajištění splnění kritérií pro předání lze přistoupit různými způsoby. Koncesionářská smlouva by pro tyto účely měla stanovit např. povinnost založení rezervního účtu k tvorbě dostatečných prostředků na zajištění požadovaného stavu aktiv nebo stanovit možnost zadržetí platby za dostupnost (nebo její části) a/nebo vystavení záruky za plnění (kterou poskytne banka) na pokrytí odhadovaných výdajů spojených se zajištěním plnění kritérií pro předání,
- Konkrétní podmínky zaručující předání infrastruktury v očekávaném stavu budou předmětem Koncesionářské smlouvy.

3.3.4 Úhrada plateb za dostupnost v rámci Projektů PPP

- Zadavatelem Projektu PPP bude SŽ společně s MD ČR jednajícím jménem ČR. MD ČR také bude jménem ČR v konečném důsledku odpovědné za úhradu plateb za dostupnost Koncesionáři (případně jiných plateb např. v souvislosti s kompenzačními událostmi nebo předčasným ukončením Koncesionářské smlouvy, jak bylo popsáno jinde v této Studii proveditelnosti PPP) v souladu se smluvními podmínkami a po dokončení fáze výstavby,
- Zdrojem plateb, podobně jako v případě předchozího projektu PPP dálnice D4, bude SFDI,
- Konkrétní podrobnosti o klíčových principech platebního mechanismu a struktury Zadavatele jsou uvedeny v kapitolách 8.1 a 10 této Studie proveditelnosti PPP.

3.3.5 Požadavky na rozsah financování

- Koncesionář bude odpovědný za zajištění 100 % svých finančních potřeb prostřednictvím struktury typické pro projektové financování, kdy účelově zřízená společnost založená vybraným dodavatelem zajišťuje financování prostřednictvím dluhu bez regresu se splatností odpovídající předpokládané době trvání smlouvy. Očekává se, že financování bude zajištěno jak v místní měně, tak i v eurech. Koncesionář bude rovněž odpovědný za sjednání specifických zajišťovacích nástrojů,

- Koncesionář bude muset pro účely nabídek Projektů PPP obecně vypracovat a poskytnout závazné financování, a proto s touto kritickou činností bude muset začít již v průběhu zadávacího řízení. To se však v případě některých Projektů PPP (VRT Moravská brána) může s ohledem na mimořádnou investiční velikost jevit jako obtížně proveditelné a bude tedy nutné případně zvážit i další přístupy,
- Ačkoli Zadavatel může ve fázi zadávacího řízení navrhnout poskytnutí finanční podpory ve formě podílu na financování úvodní investice (např. platby po dokončení stavby jako stanoveného milníku nebo několika milníkůvých nebo průběžných plateb), bude na Koncesionáři, zda se pro takovou podporu rozhodne, a pak bude opět na něm, aby odpovídajícím způsobem strukturoval svůj finanční plán, přičemž od Zadavatele lze očekávat podporu z hlediska jejího konkrétního a smluvního provedení,
- S ohledem na krátkodobý charakter podkladové základní úrokové sazby (PRIBOR, EURIBOR) Zadavatel převezme odpovědnost i za pohyby této sazby, a sice jen v období mezi podáním konečné nabídky a finančním uzavřením, což v současnosti představuje tržní standard, přičemž konkrétní pravidla budou stanovena v podmínkách zadávacího řízení. Podobně bude ze strany Zadavatele poskytnuta mezi podáním konečné nabídky a finančním uzavřením ochrana ve vztahu k určené podkladové sazbě měnového derivátu v případě nesouladu měny financování s měnou EPC smlouvy daného účastníka,
- Účastníci zadávacího řízení budou mít poměrně velkou volnost v rámci podmínek zadávacího řízení a smluvní dokumentace, která jim umožní využít poměrně širokou škálu dostupných místních a zahraničních dluhových nástrojů, včetně komerčních věřitelů (ať už napřímo nebo jako zprostředkovatelů pro jiné věřitele) a institucionálních věřitelů prostřednictvím jejich fondů nebo privátních emisí. Zadavatel může zároveň stanovit požadavek minimálního požadovaného ratingu (nebo přiměřenou bonitu) věřitelů. Takový krok je však nutné provést s určitou opatrností a v kontextu dalších faktorů, jako je např. účast mezinárodních multilaterálních institucí (některé z nich mohou určitou minimální míru ratingu dalších věřitelů v rámci věřitelského klubu projektu vyžadovat), velikost projektu a dostupný objem likvidity finančních a kapitálových trhů v daném období,
- Účastníci zadávacího řízení budou rovněž zodpovědní za rozhodnutí a zapojení mezinárodních multilaterálních institucí do jeho financování, pokud tyto subjekty potvrdí zájem a schválí možnost své účasti na Projektech PPP. Tento proces však musí zpravidla začít před zahájením zadávacího řízení a vzhledem k "minimálně povinným" požadavkům těchto institucí na specifické informace o projektu bude povinností Zadavatele poskytnout součinnost při poskytnutí takových informací a podpořit tak získání předběžného "schválení" ze strany těchto institucí,
- Tento proces bude probíhat zároveň s plněním požadavků těchto bank na informace poskytované ze strany účastníků na individuálním základě, včetně konkrétních jednání týkajících se přípravy konkrétního finančního plánu. Vzhledem ke specifické povaze závazků mezinárodních multilaterálních institucí a schvalovacího procesu bude rovněž odpovědností

Zadavatele, aby celý proces v průběhu zadávacího řízení náležitě řídil a kontroloval a zároveň stanovil vhodná pravidla zohledňující specifika těchto mezinárodních multilaterálních institucí a zajištění jejich podílu na předložení platných nabídek,

- Výhradní zodpovědnost za plnění podmínek smluv o financování včetně splácení dluhové služby a obecně obsluhy financování ponese Koncesionář na základě přijatých plateb za dostupnost.

3.4 Studie příležitostí vedení dálkových vysokokapacitních elektrických přenosových linek a vysokokapacitních datových přenosových linek

V rámci této Studie proveditelnosti PPP jsme analyzovali příležitosti vedení dálkových vysokokapacitních stejnosměrných přenosových vedení (*High Voltage Direct Current, dále jen „HVDC“*). Výstupem analýzy je *Studie příležitostí souběhu dálkových vysokokapacitních stejnosměrných přenosových vedení a připravované vysokorychlostní železnice v ČR (Studie příležitostí HVDC)*, která je předložena jako separátní dokument vedle této Studie proveditelnosti PPP.

Závěry Studie příležitostí HVDC jsou ve stručnosti následující:

- velké změny v elektroenergetice, zejména v oblasti dekarbonizace a rozvoje obnovitelných zdrojů, vyžadují posílení a modernizaci síťové infrastruktury, jak na úrovni distribučních, tak i přenosových soustav,
- výstavba nové infrastruktury čelí rostoucím výzvám, jako je nízká společenská akceptovatelnost venkovních vedení a dlouhé projednávání územní přípravy (až 10-20 let),
- z tohoto pohledu se jeví jako vhodné sdružování více konceptů výstavby infrastruktury, jako je společné využití koridorů pro vysokorychlostní železniční tratě a elektroenergetické přenosy. Tento koncept přináší synergické efekty v oblasti společné územní přípravy a zvyšuje akceptovatelnost projektů. Přestože budování HVDC přenosů v koridorech VRT je technicky náročné a nákladné, je v evropském kontextu velmi slibné, zejména s možností finanční podpory z fondů Evropské unie,
- HVDC přenosy na pevnině jsou obecně vhodné zejména pro dlouhodobé přenosy velkých výkonů v tisíci MW jedním směrem a/nebo přenosy na velké vzdálenosti ve stovkách km,
- Potenciál HVDC přenosů je zejména v rámci celoevropské nadřazené sítě, tzv. *Supergridu*, který bude budován na bázi této technologie.

Součástí zadání technologické studie HVDC bylo také vypracovat SWOT analýzu souběhu HVDC a VRT z pohledu finančních příjmů a nákladů pro Koncesionáře a SŽ. V této úvodní fázi posouzení HVDC technologie není možné jasně určit potřeby přenosových kapacit pro ČR (k tomu je nutná další spolupráce s ČEPS) a není možné určit komerční potenciál budoucí sítě HVDC včetně odhadu možných příjmů. Referenční vnitrozemské linky HVDC v Německu jsou v současnosti stále ve výstavbě, a proto není možné odvodit ani potenciál komerčních přínosů. Stejně tak není možné

popsat vliv na budoucí činnost Koncesionáře, neboť v této fázi analýz nelze jasně definovat budoucí přenosovou kapacitu, konkrétní technologii (typ a velikost kabelů) nebo velikost záboru půdy (šíři pásma). Není tedy možné určit umístění HVDC v rámci stavby VRT (zda bude vně perimetru tratě, nebo mimo, tedy „za plotem“). Pro jasnější představu poslouží výstupy z výše uvedené technologické studie, která v současnosti probíhá ve spolupráci SŽ a ČEPS.

4 NÁKLADY PROJEKTU

V této kapitole uvádíme předpokládané náklady Projektů PPP, které jsou základem pro kvantitativní analýzu porovnávající celkové výdaje Zadavatele spojené s realizací Projektů PPP jednotlivými modely (tj. Klasickým modelem a Modelem PPP), jak je podrobněji popsáno v kapitole 7.1.

4.1 Přehled

Základními kategoriemi nákladů jsou kapitálové výdaje, provozní náklady a náklady životního cyklu. Jejich struktura a odhadované částky odrážejí specifikace Zadavatele pro příslušné varianty projektu Rychlá spojení Morava a předpokládá se, že vycházejí ze stejných hodnot pro oba typy modelů zadávání zakázek. Další kategorií nákladů jsou náklady, které jsou buď specifické pro daný typ veřejné zakázky, nebo se jejich základní hodnoty u vybraných typů veřejných zakázek liší.

Struktura výdajů podle jednotlivých modelů realizace projektu Rychlá spojení Morava je zjednodušeně shrnuta v tabulce 44:

Tabulka 44: Kategorie nákladů podle modelu realizace

Kategorie nákladů	Klasický model	Model PPP
Investiční výdaje	✓	✓
Náklady na opravy a údržbu	✓	✓
Náklady na reinvestice	✓	✓
Ostatní výdaje veřejného sektoru související pouze s Klasickým modelem	✓	-
Ostatní výdaje veřejného sektoru související pouze s Modelem PPP	-	✓
Ostatní výdaje soukromého sektoru související pouze s Modelem PPP	-	✓
Náklady na financování	(*)	✓

Zdroj: Analýza Poradce, 2024 | (*) Je třeba poznamenat, že z pohledu Klasického modelu jsou při diskontování čistých peněžních toků obou modelů pro účely výpočtu hodnoty za peníze zohledněny náklady příležitosti financování veřejného sektoru.

V souladu s metodikou MF ČR pro zpracování studií proveditelnosti nejsou v kapitolách níže uvedených nákladů zahrnuty žádné nepředvídatelné náklady, rozpočtové rezervy ani ocenění rizik spojených s projektováním, výstavbou, financováním, údržbou a provozem úseků (ocenění a dopad příslušných rizik na porovnání obou modelů je uvedeno v kapitolách 0 a 7).

Výdaje a náklady, s výjimkou nákladů na financování, byly poskytnuty SŽ a validovány (a v případě potřeby upraveny a doplněny) Poradcem.

4.2 Investiční výdaje

Investiční náklady představují výdaje na pořízení nového a obnovu opotřebovaného hmotného investičního majetku a jejich hodnoty byly stanoveny v souladu s pravidly pro přípravu investiční výstavby při použití Klasického modelu realizace. Investiční náklady byly stanoveny pro každý úsek zvlášť a zahrnují následující položky:

Technologická část:

- staniční a traťové zabezpečovací zařízení,
- sdělovací zařízení,
- silnoproudé technologie včetně dispečerské řídicí techniky,
- ostatní technologická zařízení (osobní výtahy, schodišťové výtahy, eskalátory, ventilace a kouřové senzory).

Pozemní objekty a další drážní infrastruktura:

- železniční svršek a spodek,
- železniční přejezdy,
- mosty, propustky a zdi,
- ostatní technické objekty,
- potrubí,
- železniční tunely,
- silniční nadjezdy,
- kabelové kanály a sběrače,
- protihlukové stěny,
- stavební pozemní objekty,
- nástupiště,
- zastřešení nástupišť,
- P+R,
- trakční vedení,
- trakční napájecí stanice (rozvodny, trakční transformovny) - stavební část,
- trakční spínací stanice – stavební část,
- ohřev výměn,
- vysoké napětí, nízké napětí, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů,
- ukolejnění kovových konstrukcí,
- vnější uzemnění,
- další.

Hodnoty investičních výdajů jsou založeny na stávajícím stupni dostupné dokumentace zpracované pro povolovací řízení.

Tabulka 45: Investiční výdaje na jednotlivé úseky

Úseky	Aplikace v rámci Modelu PPP	Investiční výdaje (v mil. Kč)
Projekt 1: VRT Moravská brána	DBFM	96 278
Projekt 2: VRT Jižní Morava	DBFM	23 484
Projekt 3: RS Střední Morava (1-3)	DBFM	60 820
Projekt 4: VRT Jižní Morava + RS Střední Morava (1-3)	DBFM	92 052
RS Střední Morava (4-5), součást projektu 3 a 5	Pouze O&M	-

Zdroj: SŽ, Analýza Poradce, 2024 | DBFM – PPP model ,navrhni, postav, financuj, udržuj‘; O&M – PPP model ,udržuj‘

Investiční výdaje jsou uvedené v cenové úrovni roku 2023 a bez DPH. Investiční náklady jsou uvedeny bez nákladů spojených s modelem DBT týkající se přeložek konvenčních tratí (tzn. u VRT Moravská brána a VRT Jižní Morava).

4.3 Provozní náklady

Náklady na zajištění provozuschopnosti v sobě zahrnují údržbu, opravy a komplexní obnovu staveb a zařízení na konci své životnosti. Lze je rozdělit na náklady spojené s obsluhou a provozem středisek údržby a na náklady spojené přímo s údržbou a opravami.

V případě scénářů, kde dochází ke kombinaci více úseků, lze vhodným rozmístěním středisek údržby optimalizovat jejich počet, ovšem pro jednotlivé samostatné úseky je nutné zřízení samostatného střediska údržby. Z tohoto důvodu tak lze očekávat, že v případě scénáře zahrnujícího samostatně úsek VRT Jižní Morava budou měrné provozní náklady infrastruktury vyšší než u scénářů zahrnujících úsek VRT Jižní Morava společně s dalším úsekem.

Při výpočtu provozních nákladů na infrastrukturu jsme v případě údržby a oprav vycházeli z podkladů zahraničního benchmarku. Stanovili jsme výši nákladů na personál údržbového centra a zbylé náklady na údržbu a opravy trati.

Pro výpočet nákladů na personál střediska údržby jsme použili údaje o počtu a profesním složení zaměstnanců na jedno středisko údržby a na jejich základě jsme vypočetli mzdové náklady. K těmto nákladům bylo zjednodušeně připočteno 20 % jako náklad na režii.

Náklady na údržbu tratě vycházejí ze stejného podkladu jako náklady na personál střediska údržby a jsou stanoveny jako rozdíl celkových nákladů na údržbu a opravy a nákladů na středisko údržby. Náklady na údržbu tratě jsou vypočteny jako měrný náklad na 1 km koleje a byly dále rozděleny podle rychlosti tratě poměrem vycházejícím z pokladů SŽ.

Náklady na VRT jsou odvozeny z podkladů zahraničního benchmarku, náklady na konvenční tratě vycházejí z Rezortní metodiky (a byly od nich rovněž odečteny náklady na personál).

Celkové náklady na údržbu tratě jsou tedy stanoveny jako fixní náklad za rok a středisko údržby a měrný náklad na údržbu na km koleje podle rychlostí vynásobený délkou kolejí pro jednotlivé rychlosti.

Náklady na komplexní obnovu jsou odvozeny od celkové hodnoty zařízení a staveb a délky jejich cyklu obnovy. Tento přístup vychází z *Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb*. Při výpočtu byla zohledněna část nákladů staveb a zařízení, které nebudou v rámci komplexní obnovy nahrazovány. Tato poměrná část nebyla do nákladů na komplexní obnovu zahrnuta.

4.3.1 Náklady na opravy a údržbu

Provozní náklady související s jednotlivými úseky zahrnují zejména tyto položky:

- opravy a údržba,
- pravidelné prohlídky, monitorování a diagnostika,
- běžná údržba, úklid, sanitace,
- odvodnění a hospodaření s vodou,
- terénní úpravy a údržba zeleně,
- zimní údržba,
- zásahy při mimořádných událostech (nehody, odtah, odstraňování překážek atd.),
- údržba technologií a vybavení,
- likvidace odpadů,
- všeobecné výdaje.

Tabulka 46: Náklady na opravy a údržbu podle jednotlivých úseků

Úseky	Provozní náklady (v mil. Kč)
Projekt 1: VRT Moravská brána	6 737
Projekt 2: VRT Jižní Morava	3 885
Projekt 3: RS Střední Morava (1-5)	7 870
Projekt 4: VRT Jižní Morava + RS Střední Morava (1-5)	9 668

Zdroj: SŽ, Analýza Poradce, 2024

Náklady na opravy a údržbu jsou uvedené za celé smluvní období Koncesionářské smlouvy v cenách roku 2023 (bez DPH) dle zahraničního benchmarku.

4.3.2 Náklady na komplexní obnovu

Náklady na komplexní obnovu jsou součástí výdajů na zajištění provozuschopnosti železniční infrastruktury a jsou realizovány v plánovaných termínech v průběhu celého provozního období Projektu PPP, včetně výdajů nezbytných k uvedení železniční infrastruktury do požadovaného technického stavu v okamžiku předání aktiv po skončení koncesního období, jak je stanoveno v Koncesionářské smlouvě.

Tabulka 47: Náklady na komplexní obnovu jednotlivých úseků

Úseky	Náklady na komplexní obnovu (v mil. Kč)
Projekt 1: VRT Moravská brána	5 876
Projekt 2: VRT Jižní Morava	3 350
Projekt 3: RS Střední Morava (1-5)	3 850
Projekt 4: VRT Jižní Morava + RS Střední Morava (1-5)	6 199

Zdroj: SŽ, Analýza Poradce, 2024

Náklady na komplexní obnovu jsou uvedené za celé smluvní období Koncesionářské smlouvy, v cenách roku 2023 a bez DPH.

4.4 Další výdaje veřejného sektoru specifické pouze pro Klasický model

Mezi další výdaje veřejného sektoru specifické pouze pro Klasický model patří výdaje spojené s:

- přípravou procesu zadávání veřejných zakázek (uvedeno níže jako Ostatní fixní náklady),
- dokončení návrhu projektu a příprava příslušné dokumentace,
- technický dozor během výstavby,
- výdaje SŽ na správu a řízení, a
- výdaje z pohledu nepředvídatelných událostí, protože veřejný sektor nevyužívá komerční pojištění v oblasti zajištění provozuschopnosti.

Tabulka 48: Ostatní výdaje veřejného sektoru specifické pro Klasický model

Výdaje veřejného sektoru specifické pouze pro Klasický model	V mil. Kč
Ostatní fixní náklady:	
Projekt 1: VRT Moravská brána	89
Projekt 2: VRT Jižní Morava	25
Projekt 3: RS Střední Morava (1-5)	49
Projekt 4: VRT Jižní Morava + RS Střední Morava (1-5)	74
Příprava projektové dokumentace:	
Projekt 1: VRT Moravská brána	3 345
Projekt 2: VRT Jižní Morava	937
Projekt 3: RS Střední Morava (1-5)	1 825
Projekt 4: VRT Jižní Morava + RS Střední Morava (1-5)	2 762
Výdaje na zadávací řízení a poradce	9
Technický dozor během výstavby:	
Projekt 1: VRT Moravská brána	613
Projekt 2: VRT Jižní Morava	172
Projekt 3: RS Střední Morava (1-5)	335
Projekt 4: VRT Jižní Morava + RS Střední Morava (1-5)	506

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

Výše uvedené výdaje jsou uvedené za celé smluvní období Koncesionářské smlouvy v cenové úrovni roku 2023 a bez DPH.

4.5 Ostatní veřejné výdaje v důsledku použití Modelu PPP

Další výdaje veřejného sektoru specifické pouze pro Model PPP:

- Poradenské služby při výběru Koncesionáře (níže uvedeny jako náklady na zadávací řízení), a
- náklady spojené se správou/monitorováním Koncesionářské smlouvy.

Tabulka 49: Ostatní výdaje veřejného sektoru specifické pouze pro Model PPP

Výdaje veřejného sektoru specifické pouze pro Model PPP	V mil. Kč
Správa/monitorování Koncesionářské smlouvy:	
Projekt 1: VRT Moravská brána	310
Projekt 2: VRT Jižní Morava	269
Projekt 3: RS Střední Morava (1-5)	284
Projekt 4: VRT Jižní Morava + RS Střední Morava (1-5)	300
Náklady na zadávací řízení	51

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

Výše uvedené výdaje se vztahují k celému smluvní období Koncesionářské smlouvy v cenové úrovni roku 2023 a bez DPH.

4.6 Výdaje soukromého sektoru specifické pouze pro Model PPP

Výdaje soukromého sektoru specifické pouze pro Model PPP:

- náklady na přípravu nabídky,
- náklady na provoz SPV,
- náklady na pojištění.

Tabulka 50: Ostatní výdaje soukromého sektoru specifické pouze pro Model PPP

Výdaje soukromého sektoru specifické pouze pro Model PPP	V mil. Kč
Náklady na pojištění:	
Projekt 1: VRT Moravská brána	5 388
Projekt 2: VRT Jižní Morava	1 334
Projekt 3: RS Střední Morava (1-5)	3 215
Projekt 4: VRT Jižní Morava + RS Střední Morava (1-5)	4 555
Náklady na provoz SPV:	
Projekt 1: VRT Moravská brána	1 490
Projekt 2: VRT Jižní Morava	1 450
Projekt 3: RS Střední Morava (1-5)	1 457
Projekt 4: VRT Jižní Morava + RS Střední Morava (1-5)	1 457
Náklady na přípravu nabídky:	
Projekt 1: VRT Moravská brána	3 545
Projekt 2: VRT Jižní Morava	1 137
Projekt 3: RS Střední Morava (1-5)	2 025
Projekt 4: VRT Jižní Morava + RS Střední Morava (1-5)	2 962

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

Výše uvedené výdaje se vztahují k celému smluvnímu období Koncesionářské smlouvy, v cenové úrovni roku 2023 a bez DPH.

Dalším nákladem soukromého sektoru specifickým pro model PPP je daň z příjmu právnických osob (DPPO), která byla pro potřeby analýzy stanovena po celou dobu smluvního období Koncesionářské smlouvy na úrovni stávající sazby 21 %.

4.7 Náklady financování specifické pouze pro Model PPP

Náklady na financování, které se týkají finančních prostředků zajištěných k pokrytí nákladů ve fázi výstavby, jsou specifické pro Model PPP⁹⁶. Na základě zjištění z průzkumu trhu (viz kapitola 6) a s odkazem na podmínky financování infrastrukturních PPP projektů realizovaných v nedávné době byly použity následující předpoklady financování:

⁹⁶ Z pohledu Klasického modelu jsou při diskontování čistých peněžních toků obou modelů pro účely výpočtu hodnoty za peníze zohledněny náklady příležitosti financování veřejného sektoru.

Tabulka 51: Náklady na financování specifické pro model PPP

Struktura kapitálu	Hodnota
Vlastní kapitál (euro)	10 %
Půjčka akcionářů (euro)	8 %
Základní kapitál (euro)	2 %
Seniorní dluh	90 % ⁹⁷
Základní úrokové sazby (IRS) (p.a.)⁹⁸	
Překlenovací úvěr vlastního kapitálu (euro)	2,85 %
Seniorní úvěr EIB (euro)	3,02 %
Komerční seniorní úvěr 1 (Kč)	4,12 %
Komerční seniorní úvěr 2 (euro)	3,02 %
Úroková marže (p.a.)	
Překlenovací úvěr vlastního kapitálu, včetně akreditivu na krytí záruky poskytnutí vkladu vlastního kapitálu (euro)	2,95 %
Seniorní úvěr EIB (euro) (výstavba, v provozu -20 bps)	1,00 %
Komerční seniorní úvěr 1 (Kč):	
Projekt 1: VRT Moravská brána	2,40 %
Projekt 2: VRT Jižní Morava	1,85 %
Projekt 3: RS Střední Morava (1-5)	2,15 %
Projekt 4: VRT Jižní Morava + RS Střední Morava (1-5)	2,40 %
Komerční seniorní úvěr 2 (euro):	
Projekt 1: VRT Moravská brána	2,40 %
Projekt 2: VRT Jižní Morava	1,85 %
Projekt 3: RS Střední Morava (1-5)	2,15 %
Projekt 4: VRT Jižní Morava + RS Střední Morava (1-5)	2,40 %
Poplatek za sjednání úvěru	
Překlenovací úvěr (euro)	0,95 %
Seniorní úvěr EIB (euro)	1,00 %
Komerční seniorní úvěr 1 (Kč)	1,00 %
Komerční seniorní úvěr 2 (euro)	1,20 %
Závazkový poplatek	
Překlenovací úvěr (euro)	0,33 %
Půjčka EIB (euro)	0,35 %
Komerční půjčka (Kč, euro):	
Projekt 1: VRT Moravská brána	0,84 %
Projekt 2: VRT Jižní Morava	0,65 %
Projekt 3: RS Střední Morava (1-5)	0,75 %
Projekt 4: VRT Jižní Morava + RS Střední Morava (1-5)	0,84 %
Poplatek agentovi (euro) p.a.	
Roční částka během období čerpání seniorních úvěrů	90 000 eur

⁹⁷ S ohledem na dodržení stanovené hodnoty DSCR a dodržení požadované úrovně výnosnosti vlastního kapitálu bylo nutné provést úpravu poměr dluhu k celkové potřebě financování, což u projektu VRT Moravská brána znamená hodnotu 89 %.

⁹⁸ Včetně souvisejících swapových marží, které se k danému derivátu vážou.

Roční částka během období splácení seniorních úvěrů	70 000 eur
Návratnost vlastního kapitálu (IRR) investora	
Projekt 1: VRT Moravská brána	11,00 %
Projekt 2: VRT Jižní Morava	11,00 %
Projekt 3: RS Střední Morava (1-5)	12,00 %
Projekt 4: VRT Jižní Morava + RS Střední Morava (1-5)	12,00 %
Cílová min. ADSCR	
Cílová hodnota	1,18x

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

4.7.1 Přístup k alokaci úvěrových nástrojů

Na základě zkušeností z trhu a v rámci přiměřeného zjednodušení byly zdroje financování (po odečtení podílu na spolufinancování úvodní investice ze strany Zadavatele a vlastních zdrojů Koncesionáře) dostupné pro Projekty PPP (jak uvádí tabulka níže) sdruženy do čtyř dlouhodobých úvěrových nástrojů, jak je uvedeno níže⁹⁹:

- Seniorní úvěr EIB jako mezinárodní multilaterální instituce,
- Seniorní úvěr EBRD jako mezinárodní multilaterální instituce,
- Seniorní úvěry v Kč, zahrnující lokální komerční věřitele,
- Seniorní úvěry v euro, zahrnující komerční věřitele a institucionální věřitele.

Využití výše uvedených nástrojů představuje základní případ z hlediska zvažovaných Projektů PPP. Pro účely rozdělení těchto nástrojů financování v rámci jednotlivých Projektů PPP jsme zohlednili otázky měnového rizika a výše nákladů na financování (v současnosti je základní podkladová úroková sazba – tzn. swapový derivát – korunových úvěrů o cca 120 bps vyšší než u eurových). Pro potřeby snížení měnového rizika je cílem maximalizovat objem korunového trhu, tzn. maximalizovat výši úvěrů v Kč. Vzhledem k omezení korunového finančního trhu a s ohledem na velikost Projektů PPP však bude nutné využít financování především v euro, s cílem nejdříve využít nástroj s nejnižšími náklady na financování (na základě celkové úrokové sazby), tzn. nejprve využití úvěru EIB¹⁰⁰/EBRD (včetně InvestEU), a poté komerční úvěrové linky v euro.

⁹⁹ Jak je uvedeno na předchozí stránce, jedná se o modelový přístup založený na předchozích zkušenostech, v této fázi neexistuje žádný pevný závazek ze strany multilaterálních institucí ani komerčních věřitelů.

¹⁰⁰ V této souvislosti bude vhodné s EIB posoudit možnost případné půjčky i v Kč.

Tabulka 52: Rozdělení základních scénářů financování (bez využití InvestEU)

Alokace (v mil. eur)	Projekt PPP 1	Projekt PPP 2	Projekt PPP 3	Projekt PPP 4
Celkový požadavek na financování	5 699	1 406	3 494	4 906
Podíly na spolufinancování úvodní investice ze strany Zadavatele – k dispozici	1 318	-	829	1 149
Zůstatek	4 381	1 406	2 665	3 757
Vlastní kapitál investorů ¹⁰¹	477	145	267	382
Požadavek na dluhové financování	3 905	1 260	2 399	3 375
Seniorní úvěr EIB, EBRD – k dispozici	650	650	650	650
Zůstatek	3 255	610	1 749	2 725
Seniorní úvěry v Kč – k dispozici	275	275	275	275
Zůstatek	2 980	335	1 474	2 450
Seniorní úvěry v euro	2 980	335	1 474	2 450
Zůstatek	-	-	-	-

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

¹⁰¹ Výše vlastního kapitálu se odvíjí od poměru dluhu k celkové potřebě financování akceptovatelného pro finanční instituce poskytující úvěrové zdroje.

5 ANALÝZA RIZIK

Realizace infrastrukturních projektů je nevyhnutelně spojena s řadou rizik, a to bez ohledu na použitý model zadávání veřejných zakázek. Výhodou Modelu PPP je, že rizika jsou alokována na tu smluvní stranu projektu, která je může řídit efektivněji, a tedy s nižšími náklady. V rámci Modelu PPP se podstatná část rizik projektu obvykle přenáší na soukromý sektor. Kromě toho je Koncesionář (a tedy i věřitelé) placen až po dodání konkrétní služby podle předem definovaných Specifikací výstupů. Zároveň Koncesionář nemá žádnou možnost postihu vůči Zadavateli s výjimkou případů výslovně určených Koncesionářskou smlouvou.

V této souvislosti a pro porovnání Klasického modelu a Modelu PPP je nejprve nutné identifikovat a posoudit rizika Projektu PPP a určit, která z nich jsou efektivně přenosná na soukromý sektor.

Při zpracování analýzy rizik Projektu PPP jsme postupovali v souladu s příslušnými metodikami MF ČR upravujícími postup při přípravě studií proveditelnosti PPP projektů a hodnocení výhodnosti PPP projektů.

V prvním kroku analýzy rizik jsme proto identifikovali všechna klíčová rizika, která mohou u Projektů PPP nastat, také s odkazem na mezinárodní metodiku pro alokaci rizik PPP v rámci železničních projektů (PPP Risk Allocation Tool for Heavy Rail Projects) a také na výsledky prověrky vynakládání veřejných prostředků na železniční projekty v ČR, kterou provedl NKÚ.

V druhém kroku jsme provedli alokaci rizik mezi soukromý a veřejný sektor podle výše uvedeného principu efektivního řízení rizik, jako jednoho z klíčových zdrojů hodnoty za peníze. Obecný přístup k této alokaci byl podpořen výše uvedenými dokumenty a také přístupy použitými na železničních PPP projektech PRAK a Nemanice-Ševětín, ale i na prvním dokončeném PPP projektu dálnice D4 jako referenčního bodu a precedentu v ČR.

V tabulce 53 jsou shrnuty základní kategorie identifikovaných rizik a jejich rozdělení. Úplný katalog rizik zpracovaný v souladu s metodikami MF ČR (a zohlednění výše zmíněných dokumentů) je uveden v příloze 2 této Studie proveditelnosti PPP.

Katalog rizik uvedený v příloze 2 má následující strukturu: název rizika, popis rizika a jeho původu, popis dopadů rizika, řízení rizika a předpokládaná alokace rizika.

Tabulka 53: Matice rizik a alokace rizik

Kategorie rizika	Název rizika	Alokace rizik		
		Soukromý sektor	Veřejný sektor	Sdílený (část pro veřejný sektor)
Procesní rizika	Zajištění souladu projektu se Zásadami územního rozvoje (ZÚR) dotčených krajů		X	
	Získání stanovisko EIA		X	
	Získání prvotního povolení záměru (PoZ)		X	
	Získání a vlastnictví pozemků		X	
	Prováděcí/ realizační dokumentace a získání nových dodatečně potřebných povolení pro umožnění smluvně přípustných změn v projektu (např. dodatečné změny v dokumentaci, ap.).	X		
	Opoždění při zadávání potřebných veřejných zakázek souvisejících s projektem / schválení zadávací dokumentace		X	
	Zajištění převodu stavebních objektů (zejména mosty) vedoucích nad tratí na adekvátní subjekt veřejného sektoru ¹⁰²		X	
	Vznik sporů (výstavba)	X		
	Vznik sporů (provoz)	X		
	Změna smluvního partnera na straně veřejného sektoru		X	
	Změna vlastníka dodavatele, insolvence dodavatele	X		
Rizika spojená s designem	Změny smluvní dokumentace z důvodů na straně vládního sektoru		X	
	Změny projektové dokumentace z důvodů na straně dodavatele	X		
Rizika spojená se stavební lokalitou	Stav lokality (bez tunelů)	X		
	Stav lokality jen ve vztahu k tunelům	X	X	50 %
	Archeologické nálezy ¹⁰³ , nálezy munice	X	X	75 %
	Dostupnost lokality	X	X	90 %
	Riziko stavu stávajících aktiv	X	X	50 %
	Sociální dopad projektu na společnost, podniky, nutnost přestěhování	X	X	50 %
Stavební rizika	Kvalita provedení stavby, soulad s požadovanými „výkonovými“ parametry (bez tunelů)	X		
	Kvalita provedení tunelů, soulad tunelů s požadovanými „výkonovými“ parametry	X		

¹⁰² Zde se rozumí s ohledem na zcela zásadní bezpečnostní aspekty typu tratí zejména s provozní rychlostí 320 km/h potřeba zajištění adekvátní včasné a kvalitní údržby těchto objektů ze strany jejich vlastníků, tzn. převod na takového vlastníka, který takovou požadovanou údržbu bude moci zajistit.

¹⁰³ Ve vztahu k Projektům PPP se předpokládá jejich zásadnější výskyt především u úseku VRT Jižní Morava.

Kategorie rizika	Název rizika	Alokace rizik		
		Soukromý sektor	Veřejný sektor	Sdílený (část pro veřejný sektor)
	Neefektivní/ neekonomické plnění podmínek ve fázi výstavby	X		
	Stanovení nákladů a harmonogramu na výstavbu (s ohledem na technickou komplexnost Projektů PPP)	X		
	Poškození stávající infrastruktury	X		
	Nedodržení bezpečnosti stavby (BOZP)	X		
	Rizika spojená s koordinací s Armádou ČR		X	
	Rizika spojená s napojením technologií		X	
	Rizika spojená s nejasným vymezením rozhraní		X	
	Obecná rizika týkající se životního prostředí (výstavba)	X		
	Dopady klimatických změn na aktiva projektu	X		
	Riziko spojené s licencemi a duševním vlastnictvím	X		
Provozní rizika	Rizika spojená se zkušebním provozem železnice, získáním povolení k provozování (včetně příp. změny osvědčení) a získáním kolaudačního souhlasu.			X
	Nedodržení harmonogramu oprav	X		
	Výrazná změna objemu dopravy (včetně nákladní)	X		(X ¹⁰⁴)
	Nedostatečná kvalita a včasnost zajišťování provozuschopnosti železniční infrastruktury	X		
	Provozování dráhy, tzn. činnosti zabezpečení a obsluhy dráhy (včetně technologií) a organizace drážní dopravy včetně nákupu elektrické energie (překročení nákladů, reakční doby řešení incidentů apod.)		X	
	Skryté vady stavby projevující se v pozdějším období po dokončení (ve fázi provozování stavby)	X		
	Nedostatečná kvalita údržby a oprav stavebních objektů (zejména mosty) vedoucích nad tratí ¹⁰⁵		X	
	Obecná rizika týkající se životního prostředí (provoz)	X		

¹⁰⁴ V případě, že v další fázi projektu bude ze strany Zadavatele odsouhlasena možnost dodatečných plateb na zajištění provozuschopnosti za výrazně vyšší intenzitu dopravy než původně plánovanou, bude se jednat o sdílené riziko.

¹⁰⁵ Rozumí se objekty, které postaví (nebo zrekonstruuje v případě RS Střední Morava tam, kde je to relevantní) Koncesionář a následně předá subjektu veřejné správy (ŘSD, obce atd.). Zodpovědnost Koncesionáře bude pouze v režimu poskytnutých záruk za dodané dílo.

Kategorie rizika	Název rizika	Alokace rizik		
		Soukromý sektor	Veřejný sektor	Sdílený (část pro veřejný sektor)
	Riziko technologického zastarání	X		
	Neefektivní/ nevhodný provoz	X		
	Stav železniční infrastruktury při jeho navrácení SŽ	X		
	Dopady klimatických změn na aktiva projektu	X		
	BOZP	X		
	Rizika rozhraní	X	X	50 %
Rizika spojená s provozním i výnosy	Výše provozních výnosů z poplatků za použití železniční dopravní cesty		X	
	Ostatní rizika provozních výnosů (komerční výnosy z pronájmu prostoru v železničních stanicích, poplatků za použití P+R)		X	
Legislativní a právní rizika	Legislativní a daňové změny obecného charakteru ve fázi výstavby.	X		
	Legislativní a daňové změny specifického charakteru ve fázi výstavby.		X	
	Legislativní a daňové změny obecného charakteru ve fázi provozu	X		
	Legislativní a daňové změny specifického charakteru ve fázi provozu.		X	
Finanční a ekonomická rizika	Úrokové riziko	X		
	Riziko základní úrokové sazby před finančním uzavřením		X	
	Měnové riziko ve vztahu k platbě za dostupnost, kdy financování dodavatele je poskytnuto nejen v Kč, ale i v jiné měně (Euro)		X	
	Měnové riziko ve vztahu k investičním nákladům (při nesouladu s měnou financování)	X		
	Měnové riziko (pouze měnový kurz) ve vztahu k investičním nákladům (při nesouladu s měnou financování) před finančním uzavřením		X	
	Přechod na euro	X	X	75 %
	Inflační riziko (výstavba)	X	X	75 %
	Inflační riziko (provoz)		X	
	Pojištění	X		
	Financování	X		
	Kompenzace za předčasné ukončení smlouvy – z důvodu na straně koncesionáře	X		
	Kompenzace za předčasné ukončení smlouvy – z důvodu na straně Zadavatele		X	

Kategorie rizika	Název rizika	Alokace rizik		
		Soukromý sektor	Veřejný sektor	Sdílený (část pro veřejný sektor)
	Kompenzace za předčasné ukončení smlouvy – Liberační události a události vyšší moci	X	X	50 %
Vnější rizika	Podstatné nepříznivé události na straně vládního sektoru		X	
	Liberační události a události vyšší moci	X	X	50 %

Zdroj: Analýza Poradce, 2024 | Pozn.: další podrobnosti o kompenzacích při předčasném ukončení smlouvy jsou uvedeny v kapitole 11.

V posledním kroku analýzy rizik jsme provedli ocenění identifikovaných rizik. Pro účely tohoto ocenění jsme v souladu s metodikou MF ČR pro hodnocení kvantitativních aspektů hodnoty za peníze PPP projektů zvolili tzv. „jednoduchou metodu“ spočívající v bodovém odhadu dopadů a pravděpodobností jednotlivých rizik.

Jednotlivá rizika jsme bodově ohodnotili s ohledem na jejich dopad a pravděpodobnost výskytu. Dále jsme rizika klasifikovali s ohledem na to, zda jsou kvantifikovatelná a nekvantifikovatelná a následně jsme posoudili, zdali nepředstavují jinou formu stejné kategorie rizik, aby se zabránilo dvojitému započtení. Pro kvantifikovatelná rizika jsme definovali vhodný vyměřovací základ (v peněžním vyjádření např. investiční náklady, provozní náklady atd.). Pro výpočet finanční hodnoty rizika jsme pak vyměřovací základ vynásobili procentní váhou předpokládaného dopadu a pravděpodobnosti výskytu toho rizika.

Pro účely zajištění konzistentního přístupu jsme analyzovali výstupy analýzy rizik provedené v rámci studie proveditelnosti PPP projektů PRAK a železničního spojení Nemanice – Ševětín, který připravuje SŽ, a v relevantních případech zohlednili specifika Projektů PPP. Kromě toho jsme se také odkazovali na zprávu NKÚ analyzující překročení nákladů na vzorku 15 železničních projektů.

Výstupy z provedeného hodnocení rizik jsou uvedeny v kapitole 7.1.

6 PRŮZKUM TRHU

V souladu s metodickými dokumenty MF ČR pro realizaci PPP projektů jsme v rámci této Studie proveditelnosti PPP provedli testování zájmu trhu o projekt Rychlá spojení Morava realizovaný formou PPP.

Cílem testování trhu bylo prostřednictvím řady otázek konzultovat vybrané aspekty Projektů PPP (i) zda je o ně mezi různými zúčastněnými stranami (včetně potenciálních uchazečů zadávacího řízení, stavebních firem, investorů, věřitelů) zájem a (ii) identifikovat prostřednictvím zpětné vazby klíčové aspekty, otázky, případně problémové okruhy související s Projekty PPP.

Všechny relevantní výsledky tohoto průzkumu trhu jsme následně v rámci Studie proveditelnosti PPP zpracovali a zohlednili.

6.1 Předběžné informační memorandum

Pro účely prezentace základních informací o Projektech PPP jsme vypracovali Předběžné informační memorandum (dále jen „PIM“), poskytující podrobné prvotní informace o vybraných technických, právních, obchodních a strukturálních aspektech Projektů PPP v následující struktuře:

- shrnutí klíčových parametrů Projektů PPP,
- smluvní struktura,
- strategické cíle,
- rozsah Projektů PPP (návrh jednotlivých projektů a rozdělení profesních odpovědností),
- technické detaily a parametry jednotlivých úseků Projektů PPP včetně map,
- předpokládaná alokace projektových rizik,
- platební mechanismus,
- předpokládaná finanční struktura Projektů PPP,
- klíčové aspekty procesu zadávacího řízení,
- předběžný harmonogram.

6.2 Dotazník

Současně s PIM byl připraven dotazník obsahující otázky k jednotlivým klíčovým tématům prezentovaným v PIM a dále otázky směřující ke zjištění zájmu potenciálních účastníků zadávacího řízení o realizaci Projektů PPP.

6.3 Proces tržního průzkumu

PIM spolu s dotazníkem bylo distribuováno následujícím 77 subjektům:

Tabulka 54: Seznam společností, organizací a institucí, kterým byl PIM zaslán jako součást průzkumu trhu

Subjekt	Typ subjektu
Acciona	Výstavba / provoz
Bouygues	Výstavba / provoz
Budimex S.A. (Ferrovia/Cintra)	Výstavba / provoz
Colas	Výstavba / provoz
Dohwa Engineering	Výstavba / provoz

Subjekt	Typ subjektu
Egis	Výstavba / provoz
Eiffage	Výstavba / provoz
FCC Construcción	Výstavba / provoz
Gulermak	Výstavba / provoz
Hochtief	Výstavba / provoz
IC Ictas	Výstavba / provoz
Intertoll	Výstavba / provoz
Metrostav	Výstavba / provoz
NGE Concessions	Výstavba / provoz
OHL ZS	Výstavba / provoz
Porr	Výstavba / provoz
Skanska	Výstavba / provoz
Strabag	Výstavba / provoz
Subterra	Výstavba / provoz
Swietelsky	Výstavba / provoz
Vinci Railways, Vinci Concession (Eurovia CS)	Výstavba / provoz
Alstom	Železniční technologie
AŽD Praha	Železniční technologie
CAF Signalling	Železniční technologie
Elektrizace železnic	Železniční technologie
Hitachi Rail	Železniční technologie
Siemens	Železniční technologie
CaixaBank	Komerční banka
Credit Agricole	Komerční banka
DZ bank	Komerční banka
ERSTE / CS	Komerční banka
JP Morgan	Komerční banka
HypoNoe	Komerční banka
KBC / CSOB	Komerční banka
KfW+IPEX	Komerční banka
Kommunalkredit	Komerční banka
Nord LB	Komerční banka
Norinchukin Bank	Komerční banka
Raiffeisen Bank	Komerční banka
Santander	Komerční banka
Shinsei Bank	Komerční banka
Siemens Bank	Komerční banka
SMBC	Komerční banka
Societe Generale / KB	Komerční banka
UniCredit Bank	Komerční banka
EBRD (L)	Mezinárodní rozvojová banka
EIB	Mezinárodní rozvojová banka
Allianz GI	Institucionální věřitel

Subjekt	Typ subjektu
Aviva Investors	Institucionální věřitel
AXA IM	Institucionální věřitel
Edmond de Rothschild	Institucionální věřitel
Infranity (Generali)	Institucionální věřitel
La Banque Postale AM	Institucionální věřitel
MEAG	Institucionální věřitel
Rivage Investments	Institucionální věřitel
Samsung Bank	Institucionální věřitel
Talanx	Institucionální věřitel
abrdn	Finanční investor
ACTIS	Finanční investor
Amber Infrastructure	Finanční investor
BBGI	Finanční investor
DIF	Finanční investor
ERG International	Finanční investor
Invesis (BAM PPP)	Finanční investor
Iridium/ Dragados	Finanční investor
ITOCHU Corporation	Finanční investor
John Laing	Finanční investor
Macquarie	Finanční investor
Marguerite	Finanční investor
Marubeni	Finanční investor
Meridiam	Finanční investor
Plenary	Finanční investor
TIIC	Finanční investor
Vauban	Finanční investor
Národní rozvojová banka (NRB)	Místní rozvojová banka
Asociace pro rozvoj infrastruktury (ARI)	Ostatní
Svaz podnikatelů ve stavebnictví	Ostatní

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

Obdrželi jsme celkem 29 vyplněných dotazníků, což představuje takřka 38 % všech oslovených subjektů. Na zaslané PIM zareagovalo v nejrůznější podobě 36 subjektů, což představuje téměř 47 % odezvu ve vztahu ke všem osloveným subjektům. Vyplněné dotazníky pak zaslalo 80 % těch, kteří na zaslané PIM v nějaké podobě zareagovali.

Shrnutí dosažené míry odezvy je uvedeno v tabulce 55:

Tabulka 55: Analýza míry odezvy

Typ respondenta	Počet oslovených	Počet odpovědí	Poměr odpovědí	Typ odpovědi
Stavební společnosti a/nebo provozovatelé infrastruktury	21	13	62 %	Dotazník = 12 Pouze e-mail = 1
Dodavatelé zabezpečovacích zařízení	6	4	67 %	Telefonát = 4
Finanční investoři	17	8	47 %	Dotazník = 6 Pouze e-mail = 2
Seniorní věřitelé (banky a institucionální věřitelé)	28	11	39 %	Dotazník = 9 Pouze e-mail = 1 Telefonát = 1
Domácí rozvojové banky	1	1	100 %	Dotazník = 1
Mezinárodní multilaterální banky	2	1	50 %	Dotazník = 1
Ostatní	2	0	0 %	n/a
Celkem	77	38	49 %	Dotazník = 29 Pouze e-mail = 4 Telefonát = 5

Zdroj: Obdržené odpovědi, Analýza Poradce, 2024 | n/a – neaplikuje se

Shrnutí klíčové zpětné vazby poskytnuté ke všem konzultovaným zájmovým oblastem a z ní vyplývající (nebo potenciální) důsledky pro Projekt PPP a jeho analýzu v této Studii proveditelnosti PPP, a dále pak pro další vývoj přípravy Projektu PPP ze strany SŽ v dalších fázích jsou uvedeny níže.

Obdržená vysoká míra odezvy (pokud jde o vyplněné dotazníky) poskytuje velmi solidní informační bázi pro potřeby další přípravy Projektu PPP, a která zároveň potvrzuje:

- obrovský zájem trhu o Projekty PPP, které považuje za velmi atraktivní a důležité jak z hlediska ČR a v nadnárodním kontextu, tak regionálních a širších místních komunit a zájemci jsou připraveni vynaložit velké úsilí a přispět svými zkušenostmi a know-how z této velmi specifické oblasti dopravní infrastruktury k jejich úspěšnému průběhu,
- základní strukturální a smluvní aspekty Projektů PPP jsou navrženy a představeny v přiměřené podobě, v plném souladu s očekáváním trhu a obdobným způsobem jako u jiných projektů VRT v Evropě,
- trh zároveň oceňuje konzistenci přístupu (zejména platby za dostupnost umožněné v obou měnách, alokaci rizik, struktura Zadavatele apod.) z referenčního PPP projektu dálnice D4, včetně zohlednění relevantních prvků ověřených trhem při strukturování Projektů PPP,
- trh vítá velmi otevřený přístup k diskusi ohledně řešení technologických subsystémů, zejména zabezpečovacích zařízení, jejich konkrétních aspektů, problémových otázek a rizik s cílem zajistit informované rozhodnutí pro účely zadávacího řízení a tím zabezpečení nejlepších hodnoty za peníze Projektů PPP,
- trh velmi citlivě vnímá investiční velikost Projektů PPP, která je zcela mimořádná i na evropské poměry a která bude vyžadovat velmi citlivý přístup k realizaci jednotlivých Projektů PPP a jejich výběru (pouze projekty základního scénáře, a do této skupiny zahrnutí

VRT Jižní Morava místo jeho kombinace s RS Střední Morava), neboť bude vyžadovat zapojení velké části finančního a kapitálového trhu (privátní umístění v rámci institucionálních věřitelů) a jednoznačnou nutnost zapojení multilaterálních věřitelů do projektu.

V tomto smyslu EBRD potvrdila zájem účastnit se Projektů PPP, které označila jako vysokou prioritu, zároveň však v závislosti na tom, zda se povede prodloužit její mandát pro ČR.

Zároveň v koordinaci s MD ČR pokračujeme v přípravě úvodního jednání s EIB ohledně Projektů PPP s cílem dohodnout vhodný termín a získat úvodní zpětnou vazbu, porozumět zásadním otázkám a zjistit, zda je na straně EIB zájem účastnit se Projektů PPP. Železniční projekty jsou pro EIB prioritou¹⁰⁶, což se potvrdilo během přípravy studie proveditelnosti PPP projektu PRAK, kdy EIB deklarovala, že na základě potvrzení ze strany vlády realizovat projekt PRAK formou PPP, je připravena zahájit analýzu technických aspektů a dalších oblastí due diligence jako součást celkového procesu hodnocení způsobilosti pro účely kofinancování. Předpokládáme tedy, že minimálně podobný režim by byl uplatněn i na projektech Rychlá spojení Morava v případě potvrzení zájmu ze strany EIB.

Pro další fáze přípravy Projektu PPP proto doporučujeme:

- znovu všechny klíčové body zpětné vazby shromážděné SŽ podrobně ze strany Zadavatele a jeho poradců přezkoumat a analyzovat před zahájením procesu transakce a během přípravy zadávací dokumentace na výběr Koncesionáře a zvážit, jakým způsobem některé otevřené klíčové body případně zohlednit,
- připravit strategii pravidelné komunikace stavu přípravy Projektů PPP s trhem (včetně aktualizace a ověření zájmu trhu o Projekty PPP, diskuse klíčových témat a představa o jejich zohlednění v projektu, a to i na individuální úrovni), zejména v dostatečném předstihu před zahájením procesu transakce, ale i během přípravy zadávací dokumentace (primárně ověřit zájem trhu a usnadnit potenciálním uchazečům přípravu adekvátně složených konsorcií). Před samotným oficiálním zahájením zadávacího řízení (2-3 měsíce) pak připravit odbornou investorskou konferenci o aktuálním stavu projektu (tzv. Industry day),
- po skončení kvalifikační fáze pak zorganizovat detailně zaměřenou investorskou konferenci s cílem ze strany Zadavatele a jeho poradců poskytnout podrobný aktuální přehled o přípravě Projektu PPP vybraného k realizaci a jeho zamýšlených klíčových prvcích a aspektech, časovém harmonogramu atd., ale zejména také prezentovat a předběžně projednat výše uvedené komplexní oblasti a získat tak zároveň aktuální názor účastníků a podklady pro další přípravu zadávací dokumentace a jejích podmínek,
- okamžitě po schválení realizace projektu Rychlá spojení Morava formou PPP zahájit bezodkladně intenzivní práci s EIB (v případě potvrzení jejich zájmu) a EBRD ohledně Projektů PPP a dokončit včas analýzu způsobilosti a zároveň zahájit jednání ohledně dalších komerčních, finančních, technických a právních aspektech.

¹⁰⁶ EIB např. nedávno odsouhlasila poskytnutí úvěru (3 miliardy euro) ve výši ca. 50 % investičních nákladů portugalskému PPP projektu VRT (linka Lisabon – Porto), který je v současnosti připravován portugalskou vládou.

6.3.1 Testovaná oblast 1

1.1 Jaký je váš názor na výše uvedené aspekty legislativního rámce a jaké klíčové aspekty v tomto smyslu považujete z hlediska financovatelnosti Projektů PPP za zásadní?

Shrnutí klíčových odpovědí:

Někteří z respondentů ocenili dokončení projektu PPP dálnice D4 jako důležitý signál, že regulatorní, resp. legislativní rámec pro strukturování a realizaci projektů PPP v ČR obecně funguje dobře. Zároveň na základě informací uvedených v PIM nevnímají v této oblasti nějaké naprosto zásadní kritické body, které by bránily realizaci projektu formou PPP. Někteří se však pozastavili nad tím, že dálniční projekty požívají v oblasti PPP „větší ochrany“ než železniční infrastruktura.

Pro některé z respondentů spíše bude zásadnější, jak budou nastaveny v Koncesionářské smlouvě aspekty jako změny legislativy, režim předčasného ukončení smluv, daňové otázky nebo rozhodné právo a řešení sporů (např. mezinárodní arbitráž).

Pro řadu respondentů je existence Nového stavebního zákona velmi pozitivním signálem pro zlepšení povolovacího režimu (včetně procesu výkupu pozemků), bude však také důležité, jak bude Nový stavební zákon efektivně fungovat a zda to, že není zatím dostatečně odzkoušený nebude mít na povolovací procesy negativní vliv (což by v případě problémů/ zpoždění vyžadovalo odpovídající kompenzační mechanismus). Někteří respondenti navrhli, aby SŽ přišla s jasnou základní strukturou požadované podoby nabídky, která by umožnila jasné vymezení klíčových bodů a potřeb SŽ a tím zároveň nastavila více srovnatelnou bázi pro vyhodnocení nabídek.

Stejně tak vnímají, že otevřenou zůstává otázka systému plateb za dostupnost a její diskutované řešení.

Někteří respondenti by také (před zahájením zadávacího řízení) uvítali detailnější prezentaci a vysvětlení, ve světle nedávných nebo připravovaných změn, klíčových aspektů legislativního prostředí např. v rámci odborné investorské konference.

Řada respondentů vzala na vědomí nižší úroveň politického rizika po ukončení zadávacího řízení, neboť stávající legislativa nevyžaduje schválení Projektu PPP ze strany PSP ČR, zároveň však zmínili potřebu (v dalších fázích) v rámci due diligence právního stanoviska (dopisu) k tomuto aspektu. Řada respondentů rovněž doporučila, aby Zadavatel zajistil co nejvíce potřebných schválení Projektu PPP ještě před zahájením zadávacího řízení a také včasné poskytl jasné potvrzení, jaký bude obecně režim schvalování Projektů PPP.

Důsledky pro projekt:

Souhlasíme s názorem respondentů, že Nový stavební zákon je nový a nevyzkoušený a proto navrhujeme, aby v rámci některé z odborných investorských konferencí (Industry day) SŽ se svým transakčním poradcem účastníkům konference prezentoval klíčové body Nového stavebního zákona a souvisejících aspektů, s cílem tyto body projednat a porozumět případným obavám na straně potenciálních účastníků (a zda jsou oprávněné), a zároveň poukázat dopady Nového zákona na stav prací v rámci povolovacího procesu v daném čase.

1.2 Jaký je váš názor na (1) společnou účast SŽ a MD ČR jako zadavatele a rozdělení jejich odpovědnosti a také na (2) roli SFDI v dané struktuře a jeho odpovědnost za platby. Vidíte v ní nějaké zásadní problémy?

1.3 Kterou variantu (1 nebo 2) byste preferovali? Ve variantě 1 má koncesionář uzavřenou pouze jednu smlouvu, ve variantě 2 má koncesionář uzavřeny dvě odlišné smlouvy.

1.4 Považovali byste uzavření vícestranné smlouvy (mezi zadavateli, SFDI a koncesionářem) upravující mechanismus výplaty plateb za dostupnost apod. jako problematické?

Shrnutí klíčových odpovědí:

Velká většina respondentů (kromě dvou, kteří nad touto strukturou vyjádřili nesouhlas) napříč obory souhlasí s navrhovanou strukturou SŽ a MD ČR jako společných zadavatelů, zároveň však zdůrazňuje potřebu jasně definovaného rozdělení odpovědností mezi SŽ a MD ČR v Koncesionářské smlouvě (s tím, že provozní aspekty včetně schvalování faktur týkající se jejich obsahu by měly být ve výlučné kompetenci SŽ, zatímco finanční aspekty – zajištění otázky plateb – v kompetenci MD ČR).

Úloha SFDI v rámci smluvní struktury je rovněž ze strany respondentů v zásadě dobře chápána, zejména ve smyslu jeho přijetí trhem v rámci úspěšného referenčního PPP projektu dálnice D4. Úloha SFDI by však neměla spočívat v opakované kontrole plateb, pokud tyto platby budou schváleny ze strany společných zadavatelů (tzn. SŽ a MD ČR).

Preference variant: ačkoli většina respondentů uvedla, že obě varianty jsou přijatelné a proveditelné a bez větších kritických bodů, dvě třetiny z nich zároveň uvedlo, pokud by si měli vybrat, preferenci pro Variantu 2. Klíčovým důvodem je pro ně existence pouze jednoho subjektu plateb a tím i jednodušší interface. Důvodem pro preferenci Varianty 1 byla zejména jednoduchost a existence pouze jednoho subjektu, který faktury/ platby schvaluje. V každém případě bude zásadní, aby systém plateb měl jasnou strukturu, jasné rozdělení odpovědností za schvalování a provádění plateb, přičemž zcela zásadní je opět ultimátní odpovědnost státu jménem MD ČR za provedení plateb.

Vícestranná smlouva: až na výjimky v ní v zásadě většina respondentů nevidí problém, jde o podobnou strukturu jako na dálničním PPP projektu D4, zcela klíčovým prvkem však je, že v případě jakýchkoli problémů bude za platby v konečném důsledku zodpovídat stát, jménem MD ČR, proto také respondenti silně vítají jeho účast jako společného Zadavatele.

Důsledky pro projekt:

Žádné. Zpětná vazba je v souladu se strukturou navrženou ve Studii proveditelnosti PPP, přičemž navrhuje, aby SŽ společně s MD ČR vypracovaly jasné rozdělení rolí jako společného Zadavatele, které budou promítnuty do Koncesionářské smlouvy. V případě variant a jejich konečného výběru pak zvážit, která z nich dává Koncesionáři lepší pozici, také v závislosti na tom, zda se povede související legislativní změnu schválit nebo ne.

6.3.2 Testovaná oblast 2

2.1 Jaký je váš názor na aktuální zásobník potenciálních Projektů PPP a vidíte nějaké konkrétní problémy v otázce časování zahájení kvalifikačních fází na výběr koncesionáře těchto projektů? Jaký souběh nebo časový odstup mezi zahájením kvalifikační fáze jednotlivých projektů považujete za optimální a z jakých důvodů?

2.2 Měli byste zájem a byli byste schopni účastnit se paralelně více zadávacích řízení (nebo případně v menším časovém odstupu, než jak indikujete výše) z hlediska Vaší např. investiční kapacity, kapacity lidských zdrojů, omezení celkové expozice vůči ČR nebo jiných omezení, která byste museli vzít v úvahu?

Shrnutí klíčových odpovědí:

Víceméně všichni respondenti napříč obory **jednoznačně vítají předložený zásobník projektů** pro nadcházející a dlouhodobější horizont, což z ČR při jejím stávajícím ratingu a ekonomicky stabilní situaci činí velmi atraktivní místo pro jejich investice na českém trhu. Obecně zcela souhlasí s nastavením realizace více Projektů PPP (než jednoho) i výchozí pozicí jejich realizace odstupňované v čase (6-9 měsíců).

Zároveň je však zásobník vnímán jako velmi ambiciózní se všemi projekty přesahujícími 1 mld. euro, přičemž v této souvislosti respondenti uvedli další následující komentáře:

- pro časování Projektů PPP je třeba vnímat zahájení přípravy transakcí dalších dvou investičně náročných PPP projektů (dálnice D35 a železničního spojení PRAK),
- ačkoli není neobvyklé realizovat několik zadávacích řízení v jednom čase najednou, s ohledem na komplexnost a velikost prezentovaných projektů to jednoznačně není doporučovaná cesta pro Zadavatele,
- respondenti uvedli, že komplexnost a velikost projektů bude vyžadovat vysoké nasazení velkých projektových týmů, přičemž pro lokální stavebně-technické aspekty se tito účastníci budou muset spolehnout na místní projektové týmy s jejich omezenou kapacitou, navíc v řadě případů vybavených znalostmi z červené knihy FIDIC a nikoli se znalostí přípravy PPP projektů, tzn. při rychlejší sledu nebude možné tyto pracovníky efektivně využít na více projektech běžících simultánně ve stejném čase,
- zároveň nelze zapomenout, že vedle PPP projektů budou i nadále běžet významné stavby realizované klasickou metodou (metro D, dálnice D0, tunel Beroun, v dlouhodobějším horizontu nové bloky jaderné elektrárny ap.),
- vedle toho při rychlém sledu projektů by bylo zapotřebí mnohem významnějšího posílení pracovníků Zadavatele v sekcích PPP, aby při rychlém sledu nedocházelo k nechtěným zpožděním, stejně tak je vnímán nedostatek poradenských kapacit s potřebnými znalostmi a zkušenostmi pro uskutečnění tak investičně náročných a komplexních projektů, které by byly využity jak na straně soukromého, tak veřejného sektoru,
- při rychlém sledu projektů dojde k jejich silné prioritizaci na straně soukromého sektoru a jednoznačně suboptimální konkurenci během zadávacích řízení.

Z výše uvedených důvodů tedy velká část klíčových respondentů uvádí, že **nebude schopna pracovat simultánně** na více než jednom projektu zahájeném ve stejném čase a silně doporučuje velmi obezřetný přístup z hlediska plánování zadávacích řízení jednotlivých projektů dalších projektů, aby se v maximální možné míře zabránilo (výraznému) překryvu zadávacích řízení. Ačkoli velká část respondentů uvedla, že lze pracovat s mezerou v rozsahu 6-12 měsíců mezi zahájením kvalifikací jednotlivých zadávacích řízení, řada z nich silně doporučuje minimálně 12 měsíců a více, zejména z následujících důvodů:

- první z projektů v řadě zejména v případě železničních projektů (nikdy v ČR nebyly realizovány) mohou provázet „dětské nemoci“ a budou pravděpodobně z různých důvodů vyžadovat „úpravy“ pro následné projekty na obou stranách – tzn. jak Zadavatele (pokud jde o smluvní dokumentaci, alokaci rizik apod.), tak členů konsorcií (úprava strategií, dohoda s jinými subjekty pro následné projekty apod.), tzn. cílem je při rychlém sledu zabránit opakování stejných chyb,
- lepší využití všech týmů (zejména na straně účastníků) v čase (bude stačit jeden tým, nikoli více týmů, které by vyžadoval postup v rychlém sledu a zejména, pokud by Zadavatel nepřistoupil na možnost úhrady části nákladů na zadávací řízení),
- ačkoli řada týmů finančních věřitelů bude schopna více projektů najednou nebo v rychlém sledu zvládnout, jiní si budou projekty vybírat a dojde tak logicky k omezení tolik potřebné nabídky likvidity s ohledem na velikost projektů (obecně lze říci, že „veškerá“ likvidita bude potřebná u většiny projektů,
- záleží i na celkové rychlosti provedení jednotlivých zadávacích řízení, jež by mohly zkrátit nasazení specifických týmů na jednotlivých projektech a tím je lépe využít na dalších.

Důsledky pro projekt:

Doporučujeme v této souvislosti, aby MD ČR společně se SŽ vypracovalo (i dle doporučení některých respondentů) strategický a časový rámec realizace těchto projektů, který bude v maximální možné míře reflektovat výše uvedená doporučení a pravidelně s postupem, stavem a prioritizací (např. kvůli tvorbě adekvátně poskládaných konsorcií) informovalo trh. Zároveň posilovalo své interní týmy o další pracovníky. V případě potřeby (rychlejší postup zadávacích řízení kratší než 9 měsíců) velmi silně zvážilo možnost úhrady části náklady neúspěšných účastníků, kteří předložili souladné nabídky mj. s cílem je motivovat k vytvoření více týmů maximalizace soutěžního tlaku.

6.3.3 Testovaná oblast 3

3.1 Uvedte prosím svůj názor na rozsah technických informací, které mají být poskytnuty v dataroomu, a to zejména ve vztahu k tunelům a inženýrsko-geologickým aspektům, aby se maximalizovala hodnota za peníze pro zadavatele. Jakou další dokumentaci a/nebo průzkumy byste považovali za nezbytné nebo užitečné pro lepší řízení rizik?

Shrnutí klíčových odpovědí:

Klíčové informace požadované ze strany většiny sponzorů a investorů, které by měly být poskytnuty v souvislosti s Projekty PPP, mj. zahrnují:

- geologické studie a průzkumy jak v okolí trasy železnice, tak zejména ve vztahu ke geologickým podložím (zejména např. úsek VRT Moravská brána) a tunelům (zde ideálně průzkumné štoly a/nebo průzkumné vrty v dostatečné hustotě),
- všechna environmentální, územní, stavební, vodohospodářská a další příslušná povolení a související dokumentace, geometrická/LIDAR měření, která byla dosud získána Zadavatelem; stav výkupu pozemků,
- všechny environmentální studie a průzkumy fauny/flóry, včetně upřesnění chráněných oblastí, identifikovaných chráněných druhů, rozsah plánovaných kompenzačních opatření a v případě účasti multilaterálních finančních institucí (např. EIB/EBRD) další aspekty důležité z hlediska životního prostředí atd.,
- informace o Projektu PPP v kontextu celkové trasy a jejího okolí a ovlivněných obydlených oblastí, digitální model terénu a topografické průzkumy,
- podmínky zkušebního a testovacího provozu na železnici a proces získání kolaudačního rozhodnutí,
- průzkumy stavenišť včetně informací o inženýrských sítích, kontaminaci a archeologických průzkumech,
- hydrogeologické studie, radonové, seismické a hlukové studie a průzkumy,
- národní bezpečnostní předpisy pro tunely,
- regulace v oblasti lomů, řízení zemních prací a nakládání s vytěženou půdou a související povolení,
- studie dopravních intenzit, dlouhodobé odhady počtu cestujících, rozsah a charakter vlakových intenzit,
- projektová dokumentace v PDF a DWG formátu.

Většina sponzorů zdůraznila, že kvalita a rozsah informací připravených Zadavatelem pro účastníky zadávacího řízení je zcela zásadní z hlediska toho, zda bude moci Zadavatel dosáhnout očekávané hodnoty za peníze a zda celé zadávací řízení proběhne v plánovaném čase. Detailní a kvalitní informace umožní lépe analyzovat jednotlivé technické oblasti projektu a lépe řídit rizika alokovaná soukromému sektoru s pozitivním dopadem na hodnotu za peníze.

V opačném případě hrozí zpoždění a ztráta kredibility celého procesu, což se velmi negativně projeví jak v riziku odstoupení jednoho nebo více účastníků z daného zadávacího řízení, tak v ochlazení zájmu o účast v dalších návazných projektech (při očekávání stejné úrovně kvality). S ohledem na jiné běžící PPP projekty může v případě zpoždění dojít k dříve nepředpokládaným kolizím s těmito jinými projekty a tomu, že si daný účastník(ci) odstoupí a bude pokračovat v jiném lépe připraveném projektu.

Několik sponzorů zdůraznilo, že je důležité, aby Zadavatel vypracoval zprávu o základní referenční úrovni (Geotechnical Baseline Record) geotechnického stavu (podloží, tunely), která by shrnula stávající stav různých aspektů stavenišť, včetně geologického, environmentálního, kontaminace,

inženýrských sítí atd., a která by usnadnila lepší nastavení přístupu k alokaci, sdílení a nacenění rizik (viz výše průzkumné štoly a/nebo průzkumné vrty v dostatečné hustotě v případě tunelů, jejichž příprava je extrémně časová náročná).

Věřitelé zdůraznili, že v technických aspektech se budou muset spoléhat na zprávy technického poradce věřitele (Lender's Technical Advisor). Tyto zprávy budou vypracované na základě informací (z analýz a hloubkových prověrek) poskytnutých sponzory v průběhu celého zadávacího řízení.

Důsledky pro projekt:

Souhlasíme s obecným komentářem sponzorů ohledně včasného dodání co největšího množství informací v co nejvyšší kvalitě v co nejkratší době. Nicméně je třeba zdůraznit, že sběr určitých informací často nevyhnutelně v závislosti na kvalitě celkové organizace a řízení procesu pokračuje i v průběhu celého zadávacího řízení (např. s ohledem na výkup pozemků, povolovací proces včetně příslušné související dokumentace atd.) a tyto informace jsou poskytovány v okamžiku, kdy je možné je připravit a/nebo prostřednictvím pravidelných aktualizací prováděných Zadavatelem v Dataroomu až do rozhodného data před podání konečné nabídky (a poté podle potřeby).

V tomto ohledu doporučujeme, aby SŽ:

- měla při přípravě Projektu PPP vždy na paměti jeho výraznou složitost, tzn. jak v technické oblasti (otázka jednotlivých subsystémů a řešení odpovědností v jejich rámci), tak v oblasti finanční (otázka velkého objemu investic a z toho vyplývajících požadavků na financování), což se bude odrážet i ve velmi důkladné analýze a due diligence ze strany sponzorů, investorů a věřitelů a jejich poradců, s cílem dosáhnout úspěšného a včasného dokončení zadávacího řízení,
- provedla před zahájením zadávacího řízení podrobnou inventuru dostupných informací (také v souladu s výčtem požadavků vznesených v rámci tohoto testování trhu) a identifikovala všechny kritické mezery a překážky při jejich přípravě,
- věnovala **zcela mimořádnou pozornost** veškerým technickým informacím a průzkumům souvisejícím jak s geologickými podmínkami podloží, tak tunelů, tak s úseky týkajícími se pouze Modelu Údržby, které by měl Koncesionář přebírat v rámci zajištění jejich provozuschopnosti, a to z důvodu mimořádných požadavků na související technickou due diligence. **Příprava takových informací bude časově náročná a měla by být naplánována a zahájena dlouho před zahájením zadávacího řízení.** Zároveň upozorňujeme, že příprava těchto informací **není volitelná, naopak je mandatorní** pro úspěch realizace projektu formou PPP,
- uspořádala odborné investorské konference (Industry day), na kterých by od účastníků získala další podněty a požadavky, objasnila přístup k nejrůznějším oblastem zájmu účastníků (např. způsob řešení sdílení geotechnických rizik) nebo obdržela žádosti o informace, které mohou být později v průběhu zadávacího řízení ze strany účastníků vyžadovány, a
- zároveň bude zapotřebí, aby byl Zadavatel dobře připraven v průběhu soutěžního dialogu adekvátně reagovat na připomínky a žádosti účastníků zadávacího řízení o poskytnutí dodatečných informací (např. pokud vyplynout z výsledků due diligence).

3.2 Uvedte prosím svůj názor na minimální úroveň stupně investorské přípravy, kterou je potřebné/vhodné dosáhnout před vypsáním zadávacího řízení na výběr koncesionáře.

Shrnutí klíčových odpovědí:

Ačkoli řada níže uvedených dokumentů bude dostupná jen kvalifikovaným účastníkům na začátku soutěžního dialogu, bylo by vhodné, aby tato dokumentace (resp. její maximální možný objem) byla skutečně k tomuto datu připravená. Je nutné, aby obsahovala:

- velmi dobře a podrobně definovaný předmět projektu umožňující kritické a časově přiměřené posouzení nejkritičtějších oblastí s cílem urychlit celý proces,
- dokumentace pro společné řízení dle Liniového zákona, PDPS, kompletní vyřešení majetkoprávních vztahů a dokončené výkupy pozemků,
- povolení záměru kompletně dokončené, schválené a právoplatné (případné skončení platnosti v průběhu zadávacího řízení by mělo být řešeno Zadavatelem),
- stanovená místa ze strany SŽ pro odvoz vytěženého materiálu, lomy a písky pro potřeby projektu, místa pro umístění betonárek,
- dokumentace musí umožňovat posouzení všech rozhraní,
- nastavené parametry financování ze strany subvencujících subjektů (fondy, dotace apod.),
- konání investorského dne s cílem detailně prezentovat daný Projekt PPP, stav připravenosti a klíčové požadavky do další fáze (zda bude vyžadováno právně závazné potvrzení o zajištění financování a v jakém rozsahu),
- návrh Koncesionářské smlouvy (zde stačí pro zahájení soutěžního dialogu), a
- klíčové dokumentace v českém a anglickém jazyce.

Důsledky pro projekt:

Na základě důkladné inventury provedené ideálně po dopracování této Studie proveditelnosti PPP vypracovala detailní manažerský plán (včetně identifikace kritických informací, časově náročnosti jejich zajištění apod.) dodání výše uvedených informací, zejména tam, kde tyto informace zatím vypracovány nejsou a kde by reálně hrozilo, že by je nebylo možné z časových důvodů připravit do zahájení soutěžního dialogu v případě, že zahájení jejich přípravy bude odkládáno na pozdější dobu.

6.3.4 Testovaná oblast 4

4.1 Jaký je váš názor na Projekty PPP v základním scénáři, včetně zhodnocení jejich velikosti z hlediska efektivity a realizovatelnosti?

- *Projekt 1: VRT Moravská brána*
- *Projekt 2: VRT Jižní Morava + VRT Vysočina I*
- *Projekt 3: RS Střední Morava*

Pro každý projekt okomentujte:

- *Proveditelnost, klíčové výhody, nevýhody a rizika*
- *Délku úseků z pohledu výstavbu a údržby*

- *Velikost CAPEX*
- *Velikost dluhového financování z pohledu možnosti jeho zajištění*
- *Další kritické aspekty*

4.2 Jaký je váš názor na Projekty PPP v alternativním scénáři, včetně zhodnocení jejich velikosti z hlediska efektivity a realizovatelnosti?

- *Projekt 4: VRT Moravská brána + VRT Jižní Morava*
- *Projekt 5: VRT Jižní Morava + RS Střední Morava*
- *Projekt 6: VRT Moravská brána + RS Střední Morava + VRT Jižní Morava*

Pro každý projekt okomentujte:

- *Proveditelnost, klíčové výhody, nevýhody a rizika*
- *Délku úseků z pohledu výstavbu a údržby*
- *Velikost CAPEX*
- *Velikost dluhového financování z pohledu možnosti jeho zajištění*
- *Další kritické aspekty*

Shrnutí klíčových odpovědí:

Obecně lze shrnout, že projekty v základním scénáři byly mezi respondenty napříč obory v zásadě a na rozdíl od alternativních scénářů preferovanými variantami. Několik respondentů navíc navrhovalo (mj. s ohledem na problematickou časovou komplexitu investiční přípravy Projektů 2, ale i zajímavou investiční velikost, i když méně už provozní charakter) jako proveditelný a smysluplný projekt realizaci VRT Jižní Morava jako samostatného Projektu PPP. Pokud jde o alternativní scénáře, obecně akceptovatelný, i když s výhradami, byl pouze scénář kombinující VRT Jižní Morava a RS Střední Morava, ostatní dva scénáře zejména s ohledem na přílišnou velikost a velmi sub-optimální provozní charakter (90 km mezera mezi úseky) Projektů 4 byly jednoznačně nepreferovanými variantami. S ohledem na velikost také zde respondenti připomínali potřebu realizovat jednotlivé Projekty PPP sekvenčně, tzn. nikoli simultánně ve stejném čase.

Klíčové komentáře ke každému navrhovanému Projektu PPP jsou shrnuty v textových boxech níže:

Projekt 1: VRT Moravská brána

- Projekt se se svojí investiční velikostí a provozním charakterem jeví jako velmi atraktivní,
- Často zmiňovaným problémem však byla otázka objemu likvidity, kterou bude nutné zajistit od komerčních věřitelů, kde někteří respondenti uváděli, že potřebný objem je již buď za hranicí proveditelnosti a také s ohledem na nutnost zapojení „celého trhu“ bude financování jako celek dražší než v případě menších projektů,
- Několik respondentů v této souvislosti také zmínilo zvážit možnost rozdělení tohoto projektu na dva menší,
- Navíc, budou-li vyžadovány právně závazné přísliby financování, pak v případě 3 nebo 4 účastníků může být zajištění tak obrovského množství likvidity v této formě pravděpodobně neproveditelné,

- Několik respondentů poukázalo též na dobu výstavby 6 let jako příliš dlouhé, kdy hranici dostupnosti čerpání úvěrových prostředků je obecně 5 let, což by znamenalo vhodně strukturovat zdrojovou stránku, např. čerpání úvěrů maximálně pět let a zbývající část dočerpat v podobě podílu veřejného sektoru. Využít by se též dalo v případě institucionálních investorů jednorázové čerpání celé částky na začátku projektu,
- Zcela zásadním faktorem pro proveditelnost financování bude maximalizace prostředků ze strany multilaterálních finančních institucí a podpory v podobě (maximální možné míry) podílu na spolufinancování úvodní investice poskytovaného jako dotace Zadavatele,
- Zároveň je zcela zásadní, že bez jasného potvrzení dostupnosti těchto zdrojů již před zahájením zadávacího řízení není vhodné tento projekt jako PPP zahajovat.

Zdroj: Respondenti, Analýza Poradce, 2024

Projekt 2: VRT Jižní Morava + VRT Vysočina I

- Projekt je se svojí investiční velikostí a provozním charakterem jeví jako atraktivní,
- Z hlediska potřeby likvidity je mnohem optimálnější než Projekt 1 a z tohoto pohledu realizovatelný,
- Klíčovým problémem byl výrazný časový rozpor jejich investiční a majetkoprávní přípravy a s ohledem na nesourodé typy problémů by se mohlo stát, že problémy jednoho úseku ovlivní negativně celý takto pojatý Projekt PPP,
- Z hlediska časové prioritizace proto respondenti navrhovali realizovat tento projekt jako poslední v řadě,
- Také zde byla zmíněna doba výstavby, která u úseku VRT Jižní Morava přesahuje 5 let,
- Několika respondentům v této souvislosti přišlo jako vhodné řešení realizovat projekt VRT Jižní Morava jako samostatný Projekt PPP.

Zdroj: Respondenti, Analýza Poradce, 2024

Projekt 3: RS Střední Morava

- Projekt se se svojí investiční velikostí a provozním charakterem jeví jako atraktivní,
- Z hlediska potřeby likvidity je mnohem optimálnější než Projekt 1 a z tohoto pohledu realizovatelný, někteří respondenti se navíc pozastavili nad tím, proč se u tohoto projektu nepředpokládá podíl veřejného sektoru na financování úvodní investice. Z hlediska výrazné rizikivosti tohoto projektu měli za to, že by podíl veřejného sektoru přispěl k lepší realizovatelnosti tohoto projektu,
- Hlavním a zásadním identifikovaným problémem je pro respondenty „yellow-field“ charakter projektu, jež obvykle pro Zadavatele přináší menší hodnotu za peníze (tzn. takto realizovaný projekt bude podle některých respondentů mnohem komplikovanější a obtížnější nacenit), zároveň vykazuje výrazně vyšší rizikový profil a mnohem větší komplexitu, dále „zhoršenou“ připojením podúseků 4-5, které Koncesionář nebude navrhovat a stavět, což přinese značné komplikace při strukturování kompenzací v případě, že takto dodané úseky nebudou dodány dle požadovaných specifikací, stejně jako nastavení platebního mechanismu ve vztahu k těmto úsekům,
- Někteří respondenti preferovali, že by se podúseky 4-5 na Koncesionáře vůbec nepřeváděly,

- Jako problém by se z hlediska finančních institucí jevil i stav investiční a majetkoprávní přípravy podúseku 1 (pokud by byl tento projekt realizován jako první), pokud by klíčová povolení byla dostupná (výrazně) později než v okamžiku finančního uzavření,
- Z hlediska výše uvedeného bude pro proveditelnost tohoto projektu zcela zásadní debata o alokaci rizik.

Zdroj: Respondenti, Analýza Poradce, 2024

Projekt 4: VRT Moravská brána + VRT Jižní Morava

- Projekt se se svojí investiční velikostí a provozním charakterem jeví jako atraktivní,
- Z hlediska potřeby likvidity je spojením dvou úseků mnohem komplikovanější než Projekt 1 a z tohoto pohledu (viz důvody u Projektu 1) v zásadě nerealizovatelný,
- Hlavním identifikovaným problémem je navíc „mezera“ mezi oběma úseky, která se respondentům jeví jako velmi neatraktivní z pohledu provozně technického, kdy budou zapotřebí dvě střediska údržby, což zhorší celkovou ekonomiku a z pohledu takto pojatého projektu nedává smysl,
- V této souvislosti opět zaznívala preference realizovat tyto projekty odděleně, včetně VRT Jižní Morava jako samostatného Projektu PPP.

Zdroj: Respondenti, Analýza Poradce, 2024

Projekt 5: VRT Jižní Morava + RS Střední Morava

- Projekt se se svojí investiční velikostí a provozním charakterem jeví jako atraktivní,
- Z hlediska potřeby likvidity je mnohem optimálnější než Projekt 1 a z tohoto pohledu realizovatelný,
- Zásadní nevýhodou tohoto projektu je, že kombinuje do jednoho projektu kritické rizikové oblasti identifikované v rámci Projektu 3 (RS Střední Morava).

Zdroj: Respondenti, Analýza Poradce, 2024

Projekt 6: VRT Moravská brána + RS Střední Morava + VRT Jižní Morava

- Ačkoli je projekt z hlediska provozních parametrů (jeho celková délka) velmi atraktivní s nejlepší možnou ekonomikou provozních nákladů, z hlediska zajištění financování formou PPP je neproveditelný, a napříč obory byl označen jako zcela jednoznačně nepreferovaný,
- Takto strukturovaný projekt navíc kombinuje všechny problémové oblasti identifikované u jednotlivých výše uvedených projektů, a i z tohoto pohledu se tak jeví jako přespříliš komplexní,
- Bude velmi obtížné nebo spíše nemožné vysoutěžít Koncesionáře při zachování vysokého stupně soutěže, neboť realizace takového projektu bude vyžadovat spojení více sponzorů do jednoho konsorcia, navíc takto pojatý projekt bude problémem i z hlediska dostupných stavebních kapacit, jež by měly v daném čase výstavby projekt realizovat.

Zdroj: Respondenti, Analýza Poradce, 2024

Důsledky pro projekt:

Z výše uvedeného vyplývá, že pro další fázi realizace projektu a rozhodování SŽ a MD ČR má smysl pracovat pouze s následujícími projekty:

- Projekt 1: VRT Moravská brána
- Projekt 2: VRT Jižní Morava
- Projekt 3: RS Střední Morava
- Projekt 4: VRT Jižní Morava + RS Střední Morava

S ohledem na komplikovanost „původního“ Projektu 2 (kombinace s VRT Vysočina I), včetně dalších velmi problematických oblastí identifikovaných a popsanych v jiných částech této Studie proveditelnosti PPP navrhuje realizovat Projekt 2 **modifikovaně** jako samostatný Projekt PPP obsahující pouze VRT Jižní Morava.

Zcela zásadní otázkou pro jejich realizaci bude:

- kritický objem potřebné likvidity financování v případě Projektu 1 a hledání možností, v návazné fázi realizace projektu, jak tuto otázku efektivně řešit bez výrazného zvýšení rizika pro Zadavatele (např. možnosti navýšení objemu financování multilaterálními finančními institucemi, menší poměr dluhu k vlastnímu kapitálu, menší objem právně závazných příslibů financování), rigorózní prověření výše jeho investičních nákladů (např. využití zahraničního benchmarku), případně znovu prověřit rozsah zahrnutí podúseků do projektu (tzn. zahrnutí méně podúseků než nyní), důkladné prověření technického řešení apod., stejně jako ověření celkové doby výstavby,
- maximalizace účasti multilaterálních finančních institucí,
- maximalizace možného podílu veřejného sektoru na financování úvodní investice (při zachování mimo-bilanční klasifikace) – např. v případě Projektu 1 použít část evropských peněz nad rámec bezpečné úrovně prostředků ze strany státu (samozřejmě v závislosti na podmínkách a obecně vůbec dostupnosti těchto zdrojů při vyšší komplexitě takového aranžmá),
- důkladná analýza rizikového profilu Projektu 3 a dalšího zapojení trhu do otázky možného strukturování tohoto projektu (což souvisí i s Projektem 4).

4.4 Jaký je Váš názor na technické aspekty úseků zahrnutých do jednotlivých Projektů PPP, jak jsou podrobněji popsány v příloze 1, Části B PIM?

Shrnutí klíčových odpovědí:

Respondenti uvítali tento popis jednotlivých úseků v rámci přílohy 1 PIM, zejména pokud jde o klíčové stavební objekty, jejich počet, délka apod. a ukazuje to, že projekt je technicky podrobně připravován. Zároveň však celá řada z nich zmínila, že jde jen o „stručný“ přehled a pro další fázi předpokládají/ očekávají, že v rámci Dataroomu bude dostupný mnohem podrobnější balík informací.

Důležité zároveň je a bude:

- jaký je stav a stupeň vypracované projektové dokumentace, a zároveň, aby dokumentace umožňovala účastníkům spíše širší než užší pole pro možnost zapojení svých širokých zkušeností, inovace a „value engineering“,
- poskytnutá příloha 1 PIM také naznačuje, že součástí výstavby bude řada komplexních staveb (včetně tunelů) a klíčovou tak bude otázka geologického stavu a zároveň výrazné množství vytěženého materiálu, které bude nutné logisticky řešit,
- poskytnutá příloha 1 také naznačuje, že výstavba půjde v těsném sousedství evropsky významných lokalit nebo lokalit se statutem ochrany přírody, což bude v součtu znamenat velmi opatrný přístup k výstavbě a širokou komunikační strategii v rámci širokého spektra zájmových skupin,
- pro další analýzu bude zapotřebí detailní porozumění různých typů interface (mj. s výstavbou zmiňovaných dálničních úseků, přeložek významných inženýrských sítí, se stávajícími konvenčními tratěmi, dobře definovaný interface s podúsekou 4-5 a rozdělení odpovědností.

Důsledky pro projekt:

Žádné. Výše uvedené komentáře budou v následných fázích v zásadě řešeny na základě poskytnutých informací vybraným účastníkům. Zároveň však s ohledem na rozsah projektu, ale i výše popsaných aspektů v rámci zpětné vazby bude potřeba (mj. pro lepší tvorbu adekvátních konsorcií) zvážit vytvoření určitého informačního balíku, který bude dostupný před zahájením zadávacího řízení a umožní podrobnější vhled do technických aspektů projektu.

6.3.5 Testovaná oblast 5

5.1 Jaký je Váš názor na zamýšlené rozdělení odpovědnosti za jednotlivé profese mezi koncesionáře a veřejného zadavatele dle Tabulek 21A a 21B?

5.2 Jaký je váš názor na alternativu, kdy technologie signalizační a sdělovací techniky by byly dodány a udržovány mimo Projekt PPP jiným dodavatelem vybraným SŽ v oddělené veřejné zakázce?

5.3 Ve vztahu ke scénářům způsobu zajištění zabezpečovacích technologií, jaký je Váš názor na vhodnost každého scénáře uvedeného v Části B, v příloze 2 a zda a který je pro Vás z pohledu účasti v Projektech PPP Rychlá spojení Morava akceptovatelný?

Shrnutí klíčových odpovědí:

Většina respondentů (primárně z řad koncesionářů) v obecném smyslu potvrdila, že navrhované rozdělení odpovědností je přiměřené, v souladu s trhem a jinými projekty a odpovídá jejich očekávání. Další jednotlivé komentáře zejména z pohledu sponzorů, které v tomto bodě zazněly:

- železniční stanice na tratích VRT ponechány v odpovědnosti SŽ,

- v rámci DBT železničních stanic / přeložek (VRT) bude nutné vyjasnit řadu aspektů (interface rizika týkající se dostupnosti lokalit, schválení designu, další technické aspekty), které SŽ může požadovat,
- železniční stanice v rámci tratí RS doporučujeme realizovat ve formátu D&B a následnou údržbu držet mimo PPP, resp. je ponechat plně v odpovědnosti SŽ s cílem celou strukturu v rámci PPP zjednodušit a omezit vliv pro financování a další interface rizika,
- u DBT v rámci přeložek bude klíčové jasně vymezit tuto aktivitu tzv. „mimo“ samotný PPP, kdy Koncesionář tuto činnost realizuje bez negativního vlivu na nacenění,
- k další diskusi bude muset být otázka jakým způsobem a v jakém rozsahu na sebe Koncesionář převezme riziko podúseků 4-5 v rámci úseku RS Střední Morava, které ani neprojektoval, ani nestavěl,
- z PIM není zcela zřetelné, jakým způsobem bude probíhat zejména celková integrace systémů a kdo za to bude zodpovědný, stejně tak interface ohledně zkušebního/ testovacího provozu.

V otázce preferovaných scénářů způsobu zajištění zabezpečovacích technologií a názorů respondentů napříč všemi profesemi nezazněl jednoznačný příklon pouze k jednomu danému scénáři.

V úplně obecné rovině sice převažovaly názory, že oblast zabezpečovacího zařízení by měla být v nějaké podobě součástí předmětu Koncesionáře, odpovědi řady respondentů se však přiklíněly k názoru, že by tato oblast měla být od počátku ponechána plně v působnosti SŽ (integrační riziko, riziko zajištění jednoho uniformního řešení pro celý systém dráhy, stávající oligopolní dodavatel s vysokými náklady vstupu na trh pro nového hráče, nedosáhne-li kritického objemu zakázek na velké části projektu), resp. alternativa, že Koncesionář pouze implementuje řešení navržené SŽ (lepší řízení včasnosti dokončení výstavby). Na druhé straně zazníval názor řady sponzorů, pro které by vyloučení zabezpečovacího zařízení z předmětu projektu znamenalo významné komplikace při určení globální dostupnosti dráhy a přesné určení odpovědností v případě vzniku incidentů nedostupnosti a bylo by velmi komplikované tuto oblast smluvně upravovat.

Obecně lze říci, že ačkoli většina scénářů byla vnímána jako proveditelná, sponzoři se zkušenostmi z projektů ve Francii jednoznačně preferovali významné zapojení Koncesionáře do realizace zabezpečovacího zařízení (zejména scénáře 2-3), sponzoři ze Španělska se zkušenostmi s projekty na Pyrenejském poloostrově jednoznačně preferovali přístup na projektech ve Španělsku (zde však realizovány pouze projekty v rámci Klasického modelu) a Portugalsku (scénář 6). Scénáře 4-5 až na malé výjimky byly postaveny mimo preferenci respondentů.

Viz také kapitola 3.2 této Studie proveditelnosti PPP, kde jsme uskutečnili s vybranými subjekty 90minutové workshopy s cílem podrobněji diskutovat jejich názory na tuto oblast a rizika a výhody jednotlivých přístupů a kde závěry z těchto workshopů podrobně shrnujeme.

Důsledky pro projekt:

Zadavatel bude muset zajistit, aby jeho externí technický poradenský tým měl pro přípravu návrhu daného řešení dostatečně hluboké zkušenosti s řešením tohoto subsystému v rámci PPP a v souvislosti s tím vhodně strukturovat smluvní dokumentaci.

Již z provedených workshopů vyplynula výrazná komplexnost celé oblasti (volba technologie, která úroveň by měla připadnout komu, schopnost identifikovat a smluvně adekvátně alokovat rizika v rámci daných úrovní, možnost rozdělení zejména logické úrovně na subsystémy, které budou na ŠZ a které bude v odpovědnosti Koncesionáře atd.). Doporučujeme, aby probíhala průběžná debata na toto téma s trhem, která bude zcela zásadní pro přijetí správného a informovaného rozhodnutí v této věci, mj. také s cílem maximalizovat zájem trhu o Projekt PPP, přičemž takovou diskusi bude nutné ze strany SŽ a jeho transakčních poradců plánovat a organizovat ještě před zahájením zadávacího řízení např. v rámci odborných investorských konferencí (Industry day).

Pro účely zadávacího řízení a soutěžního dialogu bude zásadní „přiměřeně flexibilně“ definovat možný přístup. V zásadě jde o to, stanovit na základě vypracované strategie a vize SŽ v oblasti zabezpečovacího zařízení pro Projekt Rychlých spojení jeden výchozí scénář, avšak při zachování flexibility a možnosti finálního detailního dořešení této problematiky, pokud jde o jednotlivé prvky (kontrolní a logická úroveň) až při soutěžním dialogu. To je důležité i z toho důvodu, že finální řešení se stane precedentem pro následné Projekty PPP.

S ohledem na identifikovaný „silný rozpor v preferencích“ daných scénářů bude třeba zároveň dořešit otázku strategického přístupu ze strany SŽ v této oblasti, neboť v případě nemožnosti realizovat / navrhnout některé z řešení může ve výsledku dojít k menšímu zájmu o Projekty PPP ze strany některých hráčů. Pro účely dialogu ohledně možných přístupů k této otázce by měla SŽ společně s transakčním poradcem prověřit mj. případná smluvní omezení vyplývající z existujících, či v budoucnu uzavřených smluvních vztahů.

6.3.6 Testovaná oblast 6

6.1 Uvedte prosím svůj názor na plánované rozdělení rizik mezi veřejný a soukromý sektor.

6.2 Jaká je vaše preferovaná varianta řešení sdílení inflace během výstavby?

- *Milníkové platby od Zadavatele v průběhu výstavby*
- *Dluhová facilita koncesionáře na krytí inflačních výkyvů jednorázově uhrazená zadavatelem po dokončení výstavby.*

Shrnutí klíčových odpovědí:

Respondenti napříč obory se obecně shodli, že navrhovaná předpokládaná alokace rizik představuje standardní tržní přístup, přičemž sponzoři zapojení do přípravy nabídek na PPP projekt dálnice D4 uvedli, že tato trhem ověřená alokace rizik zohledněná v projektových dokumentech by měla být dobrým referenčním základem pro další přípravu Projektu PPP.

Nejvíce připomínek a návrhů se týkalo:

- inflačního rizika v období výstavby, kdy v současné době je toto riziko pro soukromý sektor nepřijatelné, vzhledem k rozsahu a nejistotě vývoje inflace. Současně by tlak na soukromý sektor, aby toto riziko zohlednil v ceně, vedl k výraznému nadhodnocení ceny, což by negativně ovlivnilo hodnotu za peníze pro Zadavatele. V tomto smyslu respondenti uvítali, že toto riziko **bude sdílené** a zcela jednoznačně potvrdili preferenci **milníkůvých plateb** od Zadavatele za rozdíl oproti stanové základně,
- rizika nepředvídaných nálezů/ událostí (zejména geologických podmínek týkající se zejména tunelů), by podle názoru většiny respondentů měly být rozhodně rizikem veřejného sektoru, v případě sdílení by pak měly být smluvně jasně vymezené základny, od které se kompenzace v rámci sdílení bude odvíjet, aby účastníci zadávacího řízení byli schopni také sdílené riziko efektivně nacenit bez dopadu na hodnotu za peníze pro Zadavatele,
- stavu úseků týkajících se pouze Modelu Údržby (úseky 4-5 v rámci RS Střední Morava), které by měl Koncesionář převzít. Mělo by rozhodně jít o sdílené riziko s pečlivě navrženým vymezením odpovědností (skryté vady, voda prosakující v tunelech, pokud jsou atd.) a detailně definovaných rozhraní s relevantními zúčastněnými stranami,
- několik respondentů upozornilo na potřebu ochrany v případě změny objemu dopravy s negativním dopadem na opotřebení tratě a potřebu její dřívější, než plánované opravy (komplexní obnova). Zároveň požadovali ujištění, že náklady na komplexní obnovu jsou součástí provozních nákladů, u kterých riziko inflace nese veřejný sektor,
- jasné definování rozhraní (interface) a tomu odpovídající rozdělení odpovědnosti zejména v případě technologických subsystémů a souvisejících specifických rizik (viz také výše Testovaná oblast 5 výše) jako např. bezpečnosti provozu na dráze (SŽ jako provozovatel signalizace, provozovatelé drážní dopravy třetími stranami), kde bude nutné jasně specifikovat rozhraní pro určení odpovědností v případě incidentů v této oblasti,
- jeden respondent také reagoval na potřebu jasného vymezení rozhraní a rozdělení odpovědností související s prací na částech tratě, u kterých má být zachován ve formě výluk provoz.

Velká řada respondentů nesouhlasila s alokací rizika změny obecných právních a daňových předpisů na soukromý sektor.

Další připomínky vznesli také někteří sponzoři v souvislosti s otázkou:

- řešení následků pandemických situací, válečných konfliktů (Ukrajina) a dalších zásadních změn v makroekonomických podmínkách (inflace), které mají silný negativní dopad na dodavatelské řetězce a které Koncesionář není schopen ovlivnit, v rámci události vyšší moci,
- rizika pojištění a potřeby porozumění strategii SŽ v případě, že některá zásadní rizika nebude možné pojistit nebo u nich bude docházet v čase k výraznému cenovému navýšení,
- rizika zpoždění plateb v rámci poskytnutého podílu na spolufinancování úvodní investice poskytovaného jako dotace Zadavatele, které by měl nést veřejný sektor (pokud k opoždění nedojde na straně Koncesionáře).

Důsledky pro projekt:

Obecně souhlasíme s návrhy sponzorů, aby alokace rizik vycházela z osvědčeného nastavení u pilotního PPP projektu dálnice D4 a dále doporučujeme, aby byla při alokaci rizik v rámci sdílení byly přiměřeně zohledněny specifické podmínky jak pro tunely, geologické podmínky a obecně nepředvídatelné události, tak pro úseky týkající se pouze Modelu Údržby přebírané Koncesionářem. Zároveň doporučujeme, aby tyto aspekty byly řádně zapracovány do smluvní dokumentace Projektů PPP.

Ohledně těchto aspektů a stejně tak zásadní otázky indexace nákladů v období výstavby probíhají průběžně na tato témata jak interně, tak s trhem debaty. **Doporučujeme** jejich pokračování, zejména ve vztahu k otázce řešení přístupu ke geologickým podmínkám a metodám indexace nákladů během výstavby, které jsou zcela kritické z hlediska zajištění financovatelnosti u tak investičně rozsáhlých projektů jako jsou Projekty PPP. Vedle konání odborných konferencí (Industry day) doporučujeme také individuální konzultace s klíčovými hráči trhu PPP. Kromě toho budou tyto otázky podrobně projednávány v rámci soutěžního dialogu, např. obdobným způsobem, jako tomu bylo u předchozího projektu PPP dálnice D4, a sice ve dvou následujících krocích:

- **Krok 1** – definovat a navrhnout klíčové principy a vyžádat si od účastníků zadávacího řízení podrobný strukturovaný komentář, a
- **Krok 2** – analyzovat přijaté komentáře a pokud to bude z pohledu realizace Projektů PPP vhodné a proveditelné, implementovat je do smluvní dokumentace.

Návrhy řešení dopadů týkající se subsystému technologie jsou popsány v testované oblasti 5.

Některé další připomínky vznesené ze strany sponzorů jsou již řešeny ve smluvních dokumentech PPP projektu dálnice D4 (a které je vhodné využít jako vzor). Například v reakci na pandemii byla do klauzule vyšší moci zahrnuta další ustanovení, která poskytla věřitelům přijatelné řešení. To umožnilo Koncesionáři získat definované úlevy včetně posunutí termínů pro dokončení výstavby, splátky dluhové služby a definovaných fixních provozních nákladů.

6.3.7 Testovaná oblast 7

7.1 Jaký je váš názor na obecné zásady platebního mechanismu?

Shrnutí klíčových odpovědí:

Respondenti napříč obory souhlasili se základními principy platebního mechanismu jako typického přístupu založeného na principu dostupnosti a použitého v minulosti u podobných projektů, např. PPP projekt dálnice D4.

Všichni respondenti uvítali a potvrdili zásadní důležitost zachování možnosti provádět platby za dostupnost jak v Kč, tak v euro, aby adekvátně odrážely měnu získaného financování a aby možnost strukturování byla odpovídajícím způsobem flexibilní ve vztahu ke skutečnému poměru měn zajištěného financování.

Řada respondentů se dotkla problematiky předpokládané neomezené výše srážek na platby za dostupnost (resp. ohrožení možnosti zajistit dluhovou službu), což je přístup, který podle názoru některých by měl být opuštěn, podle názoru jiných bude nutné otestovat v rámci analýz citlivosti a potvrdit přijatelnost ze strany věřitelů. Důležité též bude, aby srážky za nekvalitu byly nastaveny jednoduše, transparentně a jednoznačně měřitelně a případně alespoň v této oblasti připustit možnost jejich zastropování.

Respondenti rovněž:

- zdůraznili, že platební mechanismus by měl být přiměřeně jednoduchý a měl by poskytovat spravedlivý a objektivně vyčíslitelný dopad na platby za dostupnost (např. srážky),
- uvedli, že zahájení plných plateb po skončení zkušebního/ testovacího období by nemělo být ohroženo v případě, že kolaudační rozhodnutí nebylo uděleno z důvodu ne na straně Koncesionáře nebo z důvodu mimo jeho kontrolu,
- navrhovali možnost poskytnutí určitých období, která nebudou v rámci plánované údržby penalizována (jako tomu bylo např. v PPP projektu dálnice D4),
- navrhovali možnost vyplácení dodatečných plateb v případě vyššího než plánovaného využití železniční dopravní cesty a/nebo dosažení lepší než předpokládané výkonnosti,
- vyžadovali ujištění, že také náklady na komplexní obnovu jsou zahrnuty do ochrany proti inflaci (jako jiné provozní náklady),
- navrhovali zavedení možnosti indexace návratnosti vlastního kapitálu v době výstavby s ohledem na vysokou inflaci.

Důsledky pro projekt:

Poznamenáváme, že pokud jde o „zastropování srážek“, jde skutečně o otázku klíčovou pro poskytovatele dluhu, zároveň jde o zcela zásadní prvek Eurostatu pro mimobilanční klasifikaci. Z toho důvodu bylo nezastropování srážek implementováno u předchozích projektů (na Slovensku a/nebo u české D4 – zde s výjimkou srážek ze nekvalitu, kterou dle pravidel Eurostatu zastropovat lze), které v dané struktuře věřitelé akceptovali, a to i s ohledem na robustnost nastaveného systému srážek, který penalizoval koncesionáře v míře dopadu pouze na vlastní kapitál za podmínek běžně očekávané výkonnosti zkušeného Koncesionáře a teprve jeho velmi výrazně špatná výkonnost (velký rozsah nedostupnosti v dlouhých časových obdobích řádu týdnů a měsíců) mohla ovlivnit dluhovou službu.

Bonusové platby nebyly ve zmíněných předchozích projektech implementovány a obecně nedoporučujeme jejich implementaci, nebude-li Zadavatel schopen určit speciální klíčový cíl či situaci, která by výplatu dodatečných plateb dostatečně ospravedlnila.

Možnost úpravy plateb při vyšším, než plánovaném využití železniční dopravní cesty je zmiňována ve Studii proveditelnosti PPP jako jedna z oblastí, kterou by měl Zadavatel a jeho transakční poradci v další fázi dále analyzovat, včetně klíčových aspektů, které je třeba sledovat.

6.3.8 Testovaná oblast 8

8.1 Jakou finanční strukturu považujete za nejvhodnější pro realizaci navrhovaných Projektů PPP?

8.2 S ohledem na rozdílnou velikost jednotlivých navrhovaných Projektů PPP, které z výše uvedených projektů považujete z hlediska zajištění potřebných úvěrových zdrojů (včetně procesu přípravy nabídky v rámci zadávacího řízení na výběr koncesionáře) za realizovatelné, případně, v jaké výši vidíte limit dluhových zdrojů dostupných pro realizaci těchto projektů v ČR?

8.3 Jaký je váš odhad následujících parametrů:

- Poměr dluhového financování a vlastního kapitálu
- Splatnost dluhového financování
- Přibližná marže dluhového financování
- Návratnost vlastního kapitálu (IRR – základní kapitál + půjčka akcionářů)

8.4 Uveďte prosím další kritické / klíčové potenciální aspekty financování jednotlivých navrhovaných Projektů PPP vzhledem k jejich parametrům a potenciálnímu / preferovanému mixu měn financování, včetně potřeby využití podílu na spolufinancování úvodní investice poskytovaného jako dotace Zadavatele a nastavení jeho výše.

Shrnutí klíčových odpovědí:

Takřka všichni respondenti, kteří na tuto otázku odpovídali se shodli na vhodnosti využití struktury typické pro projektové financování při potřebě široké účasti komerčních, multilaterálních a institucionálních věřitelů a uvedli následující předběžné parametry financování:

Měna úvěru

Respondenti obecně uvedli, že konečný měnový mix bude záviset na případné kapacitě korunového trhu (Kč), který odhadují v celkovém objemu 10-15 mld. Kč, nicméně naznačili, že ve vztahu k velikosti Projektu PPP a omezené dostupné korunové likviditě (také v závislosti na účasti NRB) budou výrazně převažovat půjčky v euro. Někteří respondenti doporučili, aby půjčky multilaterálních finančních institucí byly ideálně v Kč.

Míra zadlužení

Velká část respondentů uvedla očekávanou míru zadlužení ve výši 90 % celkové potřeby financování jako adekvátní.

Návratnost vlastního kapitálu

Respondenti uváděli rozpětí IRR od 10 (nejnižší) až do 15 % (nejvyšší), nejčastěji však užší rozmezí 10-12 %.

Splatnost seniorního dluhu

Většina respondentů uvedla splatnost v rozmezí 25 až 30 let (odpovídající předpokládané době trvání Koncesionářské smlouvy) s tím, že v případě horní hranice bude klesat objem dostupné likvidity. Někteří respondenti doporučili, aby se na nejdelší splatnosti zaměřily zejména multilaterální finanční instituce. Otázku likvidity v rámci dlouhých splatností také bude podle jejich názoru možné řešit její skladbou, tzn. např. zapojením institucionálních věřitelů, kteří mohou nabídnout delší splatnosti.

Marže seniorního dluhu

Většina respondentů uvedla rozpětí od 170 do 250 bps s tím, že s rostoucím objemem potřebné likvidity je **nutné, s ohledem na velikost Projektů PPP, počítat s odstupňovaným růstem marže**. Někteří respondenti uvedli, že ve vztahu k maržím navíc došlo na trhu k obecnému zhoršení podmínek vedoucí k maržím nad 200/250 bps.

Připomínky k proveditelnosti navrhovaných Projektů PPP

Ačkoli někteří respondenti uvedli, že trh nabízí obecně dostatečnou likviditu, většina respondentů jednoznačně potvrdila zásadní potřebu zapojení multilaterálních finančních institucí jako nezbytné podmínky realizovatelnosti projektu s cílem jednak vůbec zajistit anebo zvýšit objem potřebné likvidity a zároveň pomoci snížit náklady na financování.

Další zásadní komentáře respondentů:

- doporučení realizovat **pouze** projekty v základním scénáři s ohledem na velikost projektů v alternativním scénáři, které již považují za příliš velké,
- několik respondentů vyjádřilo s ohledem na potenciální limity v oblasti likvidity obavy o realizovatelnost některých Projektů PPP v souvislosti s jejich velikostí vyžadujících potřebu komerčních finančních zdrojů (tzn. po odečtení multilaterálních finančních institucí) nad úrovní mezi 1 a 2 mld. euro, dva respondenti doporučili takové projekty nerealizovat,
- někteří respondenti upozornili na relativně dlouhé období výstavby (> 5 let), což může mít negativní dopad na délku období možného čerpání zdrojů během výstavby (týká se především institucionálních věřitelů, kteří pro potřeby projektu budou zapotřebí, s ohledem na jejich menší flexibilitu a náklady spojené s rezervováním závazně příslibených prostředků na tak dlouhou dobu,
- v rámci nutnosti zajištění likvidity od multilaterálních finančních institucí vnímat skutečnost zhoršení celkové prostředí z hlediska geopolitického, rizik pandemií, inflační nejistoty apod. a s tím např. související i růst marží. I v této souvislosti vnímají v souladu se jinými podobnými projekty v Evropě potřebu zajištění podpory ze strany státu ve formě podílu na spolufinancování úvodní investice poskytovaného jako dotace Zadavatele,
- financování Projektů PPP s ohledem na velikost bude vyžadovat zapojení všech dostupných typů finančních zdrojů, jak bylo uvedeno v PIM, potenciálně s nutností několika strukturovaných tranší včetně zvážení mezaninových struktur,

- rostoucí důležitost a potřeba zohlednění v Projektech PPP všech ESG principů, včetně potřeby prokázání uhlíkové stopy projektu jako faktorů stále více vyžadovaných stále větším množstvím komerčních finančních institucí nad rámec multilaterálních finančních institucí,
- pro potřeby realizovatelnosti zajištění tak velkého objemu likvidity dále v několika případech uvedli potřebu snížení % poměru zajištění závazných nabídek financování (v jednom případě jen na 50 %) při zajištění povinnosti vítězného účastníka dodržet maximální nabízenou cenu při dokončení procesu financování, zároveň někteří navrhovali vyloučit smlouvy o exkluzivitě financování, resp. zajistit, že po skončení soutěže budou finanční instituce neúspěšných účastníků uvolněny ze svých závazků vůči těmto účastníkům.

Důsledky pro projekt:

Poznamenáváme, že uvedené parametry a související komentáře byly použity k vypracování (i) návrhu předpokladů v rámci základního scénáře a (ii) určení rozsahu hodnot použitých pro analýzu citlivosti, načež byly tyto vstupy použity ve finančním modelu (jak je popsáno v jiných částech této Studie proveditelnosti PPP). Nastavení vstupních předpokladů je podrobně popsáno v kapitole 4.

Jak již bylo v této Studii proveditelnosti PPP vysvětleno, samotné škálování projektu uvedené v kapitole 3.1 **jednoznačně reaguje** na problematiku velikosti jednotlivých Projektů PPP, a výsledný postup v rámci škálování a výběru vhodných Projektů PPP byl ze strany trhu jednoznačně potvrzen směrem k několika menším projektům a doporučení **nerealizovat** žádný z alternativních projektů.

Dále je třeba vnímat velmi pozorně dlouhou dobu výstavby (pilotní dálniční PPP projekt D4 měl období výstavby 4 roky) a v dalších fázích hledat cesty, jak toto období optimalizovat a zkrátit, zejména tam, kde je takové zkrácení možné a realistické.

Ještě více než v předchozích studiích proveditelnosti PPP byla jednoznačně zmíněna potřeba zajištění zdrojů multilaterálních finančních institucí a v této oblasti bude zcela **jednoznačně nutná velmi aktivní** politika MD ČR a SŽ s cílem tuto podporu jednoznačně zajistit a **vytvořit** pro ni všechny potřebné podmínky.

8.5 Pokud jste finanční instituce, uveďte prosím také předběžný odhad následujících parametrů:

- *Potenciální (přibližný) objem úvěrových zdrojů, které jste schopni pro jednotlivé Projekty PPP (jednotlivě a kumulativně) poskytnout (v ekvivalentu euro), uveďte také, v jaké měně (Kč a/nebo euro) můžete úvěrové zdroje poskytnout ve vztahu k jednotlivým Projektům PPP.*
- *Délka závaznosti podmínek nabízených úvěrových zdrojů.*
- *Jaký je Váš názor na korunové úrokové zajištění pro dlouhé splatnosti (>20 let) a možný nebo preferovaný způsob kurzového zajištění během výstavby v případě nesouladu mezi měnou EPC smlouvy a souvisejícím financováním*

Shrnutí klíčových odpovědí:

Z 18 oslovených seniorních věřitelů jsme obdrželi zpětnou vazbu od osmi komerčních věřitelů, kteří jen z jejich strany uvedli celkovou kombinovanou velikost účasti na financování v ekvivalentu okolo 1 mld. euro, přičemž věřitelé se sídlem v České republice jsou schopni poskytovat úvěry jak v Kč, tak v euro.

Doba platnosti závazného příslibu byla obecně uváděna jako 6 měsíců, někteří však zmínili kratší dobu (3 měsíce) ale i delší – až 12 měsíců.

Pokud jde o úrokový hedging, respondenti (zejména se zkušeností z dálničního PPP projektu D4) uváděli výrazně nižší likviditu pro splatnosti nad 20 let, zároveň však uvedli možnost tento problém efektivně řešit (obdoba precedentu z D4). V rámci rizik v oblasti FX předpokládají, že měnové riziko ve vztahu k platbám za dostupnost ponese veřejný sektor, naopak měnové riziko ve vztahu k období výstavby (nesoulad měny financování a měny EPC kontraktu) umí mnohem efektivněji řídit koncesionář, přičemž na trhu jsou dostupné nástroje s dostatečnými splatnostmi (měnové swapy nebo forwardy).

Důsledky pro projekt:

Uvedené odpovědi obecně odráží stav zaznamenaný v rámci PPP projektu dálnice D4 a poskytnuté indikativní vstupy jsou v souladu s našimi odhady kapacity komerčních věřitelů pro Projekt PPP.

Z toho vyplývá, že smluvní ujednání Koncesionáře se Zadavatelem bude muset být nastaveno tak, aby umožnilo účast různých poskytovatelů financování, včetně např. úvěrů od institucionálních věřitelů s fixní sazbou.

Rovněž doporučujeme, aby během soutěžního dialogu byly s účastníky zadávacího řízení projednány všechny další aspekty, které mohou ovlivnit výsledné portfolio potenciálních věřitelů využitelných pro potřeby Projektu PPP, a případně je podle potřeby zohlednit ve smluvní dokumentaci.

Šestiměsíční doba platnosti závazných příslibů financování představuje typickou výchozí pozici věřitelů. Tato doba se však může lišit v závislosti na převládajících tržních podmínkách. Věřitelé mohou v případě potřeby platnost přiměřeně prodloužit, když by se blížil její konec; takové prodloužení však nemusí být reálné, obzvláště při změně tržních podmínek.

6.3.9 Testovaná oblast 9

9.1 Jaký je váš názor na použití soutěžního dialogu? Jaký je váš názor na předpokládaná kvalifikační a hodnotící kritéria? Jaký je váš názor na omezení počtu účastníků v zadávacím řízení?

Shrnutí klíčových odpovědí:

Všichni respondenti souhlasili s tím, že soutěžní dialog jako metoda zadávacího řízení je rozumné a žádané řešení, které přináší nejlepší hodnotu za peníze, a je tedy přijatelné a odráží tržní standard a je zároveň dobrým precedentem z jeho dobře zvládnutého použití na PPP projektu dálnice D4.

Mírně převažující část respondentů navrhovala zúžit počet kvalifikovaných účastníků zadávacího řízení maximálně na 3 (vzhledem k velikosti Projektů PPP, lepšímu řízení procesu zadávacího řízení a větší dostupnosti potřebných finančních zdrojů), zatímco druhá skupina nevnímá problematiku ani 4 účastníky v užším výběru. Dva respondenti se vyslovili dokonce pro větší počet než čtyř.

Někteří respondenti navrhovali rozšířit předkvalifikační kritéria také o kritéria finanční způsobilosti (z hlediska obrátu, čistého vlastního kapitálu nebo dostupných závazků) a u technických kritérií několik respondentů požadovalo z hlediska zkušeností nejen železniční projekty (resp. nejen zkušenosti úzce zaměřené jen na VRT), ale i jiné komplexní projekty dopravní infrastruktury (zejména dálnice). Časové omezení by se také nemělo vztahovat jen na projekty z posledních 3-5 let a kvalifikační kritéria by neměla omezovat účastníky tak, že by byly pro kvalifikaci požadovány zkušenosti v ČR na základě českých technických licencí a povolení.

Velký počet respondentů zdůraznil potřebu menší váhy cenového kritéria (70-85 %) a navrhoval, aby se s větší vahou používala kritéria další (většinou technicky zaměřená včetně doby výstavby) nebo kritéria v oblastech jako ESG, klimatická odolnost, soulad a relevance technického řešení pro Zadavatele, robustnost zajištěného financování, technické návrhy (metody plánování, průběh a časový plán výstavby, zdroje/personál), kvalita, udržitelnost apod.

Někteří respondenti v zásadě s vysokou vahou cenového kritéria souhlasili za podmínky, že SŽ vytvoří prostor pro návrhy technických řešení, které budou adekvátně zohledňovat výčet strategicky důležitých oblastí technického řešení (max. 10 takto stanovených oblastí), pro které SŽ mj. stanoví minimální technická kritéria, jasné obsahové požadavky, relevantní KPI apod.

Důsledky pro projekt:

Jako preferovaný způsob zadávacího řízení doporučujeme použít řízení se soutěžním dialogem.

Rovněž doporučujeme, aby počet účastníků zadávacího řízení, kteří mají být zařazeni do užšího výběru, byl před zahájením kvalifikace velmi pečlivě zvážen po konzultaci s transakčním poradcem s ohledem na tržní podmínky převládající v daném čase, podmínky zadávacího řízení apod. Další diskuse o optimálním počtu účastníků zadávacího řízení do užšího výběru je obsažena v kapitole 12.

Doporučujeme také přezkoumat kvalifikační a hodnotící kritéria používaná u předchozích projektů PPP a zvážit případné změny, pokud by byly považovány za žádoucí, a zlepšily by celkovou konkurenceschopnost pro účely zadávacího řízení (tj. ekonomicky nejvýhodnější nabídku) a nabídly lepší hodnotu za peníze pro Zadavatele.

6.3.10 Testovaná oblast 10

10.1 Uveďte prosím svůj názor na předpokládaný časový harmonogram Projektů PPP (délka zadávacího řízení, doba výstavby a doba provozu).

10.2 Uveďte prosím svůj názor na možnost, že by některá prvotní povolení záměru a dokončení majetkoprávní přípravy zajišťovala SŽ až po komerčním uzavření.

Shrnutí klíčových odpovědí:

Respondenti napříč všemi obory obecně souhlasili, že navrhovaný časový harmonogram je v zásadě přiměřený a odpovídající obdobným projektům, za podmínky, že budou včas získána potřebná povolení a pozemky. S ohledem na potřebu doprojektování, zapojení „value engineeringu“ a potenciálně přepovolování je též zapotřebí se ujistit, že harmonogram dostatečně zahrnuje prostor i pro tyto aktivity, pokud chce Zadavatel, aby Koncesionář tyto aspekty promítl do své nabídky. Otázkou může být, zda při 25letém období provozu (při daném harmonogramu výstavby) bude možné zajistit časově odpovídající financování.

Někteří respondenti uvedli, že zadávací řízení trvající 30 měsíců je příliš dlouhé ve srovnání s jinými projekty (kvalifikace by měla být 3 měsíce a soutěžní dialog i s nabídkou dokonce jen 6-9 měsíců). Někteří respondenti poukázali na to, že 4 měsíce na finanční uzavření je poněkud ambiciózní, a doporučovali spíše 6 měsíců.

Velká část respondentů uvedla, že získání některých povolení záměru po komerčním uzavření není nic zcela neobvyklého, klíčovou otázkou však je, co se stane, pokud takové povolení není možné získat. Pokud by se taková povolení nepodařilo získat po datu uvedeném v Koncesionářské smlouvě, je nutné, aby taková událost byla považována za kompenzační událost. V případě financujících institucí byla obvykle zmíněna preference/potřeba jejich získání buď do finančního uzavření, resp. okamžiku prvního čerpání úvěru, na což však odkazovali i někteří sponzoři.

Několik respondentů uvedlo, že taková situace může výrazně komplikovat jednání s finančními institucemi a přípravou smluvní úvěrové dokumentace.

Jeden z respondentů uvedl, že ačkoli v takovém případě by byl připraven poskytnout podporu při získání takových povolení (Koncesionář se může lépe ujistit, že povolení bude v souladu s jeho přístupem), riziko jeho získání musí být na straně veřejného sektoru (nejedná-li se přitom o důvody na straně Koncesionáře).

Důsledky pro projekt:

Přístup uvedený ve Studii proveditelnosti PPP není třeba v této fázi nijak výrazně měnit, v další fázi však bude vhodné ověřit celkový cyklus návrhu/výstavby, tzn. harmonogram od začátku doprojektování až po dokončení výstavby a analyzovat, zda obsahují prostor pro případné zkrácení.

Následně pak pokračovat v komunikaci s trhem, zejména s ohledem na celkovou dobu tohoto cyklu od okamžiku finančního uzavření do ukončení výstavby, neboť toto období též určuje období, ve kterém jsou finanční prostředky na straně finančních institucí rezervovány a období této „dostupnosti zdrojů“ přesahující 5 let bude problémem zejména pro institucionální investory.

Ačkoli možnost získání povolení záměru po komerčním uzavření je v zásadě vnímána jako přípustná, vždy bude záležet, o jak dlouhém posunu je řeč. Zejména z pohledu financujících institucí (zejména při jejich velkém potřebném počtu) **silně doporučujeme**, aby se SŽ této situaci **maximálně**

vyvarovala a v nejhorším případě tato povolení (stejně jako dokončení výkupů drtivé většiny pozemků) byla dosažena nejdéle do finančního uzavření.

Ačkoli bude Koncesionářská smlouva řešit kompenzace v případě nedodání některých těchto povolení ani po finančním uzavření, jde o tak objemově významné projekty, že je při vysokém počtu potřebných finančních institucí vysoce pravděpodobné, že k finančnímu uzavření vůbec nedojde nebo objem výplat v případě kompenzačních událostí bude obsahovat velmi vysoké částky.

6.3.11 Testovaná oblast 11

11.1 Považujete tyto Projekty PPP v rámci svých budoucích plánů za:

- *Vysokou prioritu*
- *Střední prioritu*
- *Nízkou prioritu*

Uveďte prosím důvody své odpovědi.

11.2 Čím jsou pro vás Projekty PPP atraktivní? Existují nějaké další okolnosti, které by z vašeho pohledu ovlivnily atraktivitu Projektů PPP? Jaká opatření by SŽ měla podniknout, aby udržela váš zájem o účast?

11.3 Budete mít po zvážení všech informací, které jste o Projektech PPP obdrželi, zájem se těchto Projektů PPP zúčastnit?

Shrnutí klíčových odpovědí:

Pro téměř všechny respondenty Projekt PPP představuje vysokou prioritu, což potvrzuje vysoký zájem o účast v Projektu PPP, pouze pro pět respondentů má Projekt PPP střední prioritu (pro jednoho se může projekt stát vysokou prioritou i v závislosti na vývoji dalších PPP projektů v zemi, pro dalšího je zásadní, zda odpovědností koncesionáře bude signalizace a sdělovací technika – v tom případě by se soutěže neúčastnil). Pouze pro dva respondenty projekt není zajímavý (nejedná se o brownfield projekt nebo je mimo časový horizont fondu).

Mezi klíčové atributy, které činí Projekt PPP zajímavým, patří zejména:

- strategická důležitost na národní a nadnárodní (TEN-T) úrovni, obrovská příležitost pro respondenty být při konkrétním naplňování tohoto strategického projektu,
- jeho atraktivní velikost, výrazná technická složitost a komplexnost, soulad s technickými schopnostmi respondentů a vybudovaným portfoliem aktiv a možnost nabídnout unikátní know-how v oblasti infrastruktury VRT a řadu inovací (mj. speciální technologie ke snížení vibrací),
- ČR jako stát s politickou a fiskální stabilitou, vynikajícím ratingem a celkově atraktivním trhem, jakož i atraktivním programem PPP podloženým velmi atraktivním zásobníkem potenciálních projektů PPP s vysokou prioritou jak pro Zadavatele, tak pro investory,

- projekt založen na bázi dostupnosti s mixem plateb jak v Kč, tak v euro a s nabídkou atraktivní a robustní alokace rizik,
- přínos Projektu PPP z hlediska rozvoje české ekonomiky, možnost podpory rozvoje železničního sektoru, významný přínos k dekarbonizaci a obecně k rozvoji environmentálně založené dopravě,
- tvorba hodnoty pro regionální a místní komunity,
- důvěryhodnost Zadavatele realizovat PPP projekty včetně budování a rozvoje jeho projektového týmu se zkušenostmi z PPP.

Další aspekty a doporučení, které respondenti zmínili s cílem udržet ze strany SŽ zájem o Projekt PPP, případně zvýšit jeho atraktivitu:

- několik respondentů (šest) navrhlo jako velmi silný pobídkový element možnost kompenzace části nákladů na přípravu nabídky neúspěšným účastníkům zadávacího řízení, kteří předložili vyhovující konečné nabídky, jakož i další pobídkové elementy (přímé nebo nepřímé garance, podíly na spolufinancování úvodní investice poskytované jako dotace Zadavatele),
- využití duálního měnového platebního mechanismu s možností platby jak v Kč, tak v euro, využití indexace nákladů během výstavby,
- včasné poskytnutí informací a maximalizace jejich objemu pro účely zadávacího řízení, zejména o technických aspektech Projektu PPP (zejména geologické podmínky), před zahájením zadávacího řízení, například i v rámci tržního průzkumu k Projektu PPP (Industry day), včetně jejich organizace v dostatečném předstihu před zahájením zadávacího řízení, organizace pravidelných individuálních konzultací s potenciálními účastníky s možností získání oboustranné detailnější zpětné vazby na klíčové aspekty projektu a tím mj. ulehčit porozumění předmětu projektu a usnadnit přípravu lépe sestavených a silnějších konsorcií,
- včasné potvrzení možnosti zajištění likvidity ze strany EIB (včetně InvestEU)/ EBRD a/nebo NRB pro účely Projektů PPP,
- řádný management projektu včetně jeho efektivního risk managementu a pravidelná komunikace a informování o přípravě a stavu projektu, ale i dalších PPP projektů v zemi, včetně maximálního dodržení nastavených a komunikovaných termínů jejich implementace.
- nastavení transparentního a efektivně řízeného zadávacího řízení v souladu s nejlepší mezinárodní praxí se zaměřením na adekvátní kvalifikační kritéria, která podpoří výběr silných a dostatečně kvalifikovaných koncesionářů se zkušenostmi s projekty VRT (a zkušenostmi se složitými stavbami jako jsou tunely). Jeden z respondentů navrhl eliminaci nebo minimalizaci zapojení úseků pouze na bázi Modelu Údržby do projektu.

Důsledky pro projekt:

Bohatý zásobník PPP projektů (oproti minulosti) PPP výrazně na trhu rezonuje a v poskytnutých zpětných vazbách se objevilo mnoho odkazů na tuto skutečnost jako součást podpory jejich zájmu

o Projekty PPP. To potvrzuje zvýšenou důvěru trhu v možnost realizace tohoto i dalších PPP projektů v České republice.

K efektivnímu využití této zpětné vazby (i s odkazem na dosavadní úspěšný průběh realizace dálničního PPP projektu D4) doporučujeme Zadavateli:

- **replikovat** všechny faktory úspěchu, které byly relevantní pro PPP projekt dálnice D4, včetně trhem ověřené a akceptované smluvní dokumentace (jakož i její dvojjazyčné povahy) včetně její robustní alokace rizik (a její úpravu o nové prvky jako např. indexace nákladů během výstavby) a platebním mechanismem (Kč/euro) vhodně přizpůsobené všem specifickým železničním aspektům, dostatečného dialogu s trhem, vysoce profesionálního přístupu k celému procesu a respektování názorů trhu, a striktního dodržování harmonogramu atd.,
- vhodně a **rozhodně včasně** řešit otázku geologických podmínek (včetně tunelů) v rámci Projektů PPP (tzn. jak přípravě dostatečně podrobné dokumentace z průzkumů), tak otázku přístupu k alokaci rizik) a stejně tak otázku úseků týkajících se pouze Modelu Údržby (tj. přístup ke sdílení rizik, poskytování rozsáhlých a kvalitních informací o každém takovém úseku),
- **nepodcenit** přípravu (čas, rozsah) informačního balíku do dataroomu pro účely zadávacího řízení v rámci zásady čím více, tím lépe a s důrazem na kvalitu, připravit strategii pravidelné komunikace s trhem a definovat případné specifické kritické oblasti přípravy a předmětu projektu např. pro potřeby individuálních konzultací s trhem v období před zahájením zadávacího řízení,
- vhodně dořešit problematiku subsystému technologií – signalizace a sdělovací techniky (tj. rozdělení působnosti, řízení rozhraní a stanovení vhodných klíčových ukazatelů výkonnosti) a rozhodně pokračovat v aktivní komunikaci s trhem v této oblasti (i na základě velmi vysoce oceňovaných individuálních konzultací s některými respondenty v této oblasti) a také navrhnout optimální přístup k řešení této problematiky v rámci zadávacího řízení a **vyločit přílišné svázání a omezení možností řešení** v zadávací dokumentaci a ponechat dostatečný prostor na dořešení této složité a komplexní problematiky během soutěžního dialogu,
- řešit **aktivně** problematiku likvidity související s velikostí Projektu PPP (např. dalším vyjasněním/potvrzením účasti EIB (včetně InvestEU), EBRD, NRB, včetně **kritické otázky** dostupnosti podílu na spolufinancování úvodní investice poskytovaného jako dotace Zadavatele atd.,
- koncepčně z hlediska rozsáhlosti Projektů PPP (a potřeby výrazně většího rozsahu doprojektování již v rámci konečných nabídek) zvážit možnost poskytnutí určité kompenzace neúspěšným účastníkům zadávacího řízení (kteří podali nabídku v souladu s pravidly zadávacího řízení), jako komplementárního pobídkového elementu, zejména s ohledem na zásobník dalších PPP projektů a potřeby maximalizace zájmu o účast na Projektech PPP s cílem maximalizovat konkurenční prostředí.

7 ANALÝZA A POROVNÁNÍ MODELŮ REALIZACE PROJEKTU RYCHLÁ SPOJENÍ MORAVA

V této kapitole analyzujeme a hodnotíme kvantitativní a kvalitativní srovnání modelů realizace projektu Rychlá spojení Morava. Na základě těchto porovnání pak doporučujeme preferovaný model jeho realizace.

7.1 Kvantitativní srovnání modelů pro dosažení účelu projektu Rychlá spojení Morava

7.1.1 Úvod

Hlavním kvantitativním ukazatelem srovnání obou modelů je hodnota za peníze (ekonomická efektivnosti jednotlivých modelů) porovnávající výdaje Zadavatele v obou modelech. Aby bylo možné srovnání ekonomické efektivnosti jednotlivých modelů provést, je nutné upravit jejich peněžní toky na stejnou bázi. Nejvhodnější metodou této úpravy je v souladu s metodikami diskontování budoucích peněžních toků celkových výdajů Zadavatele v jednotlivých modelech ke stejnému časovému okamžiku (v tomto případě k 1/1/2024) při použití vhodné diskontní míry.

Srovnání jednotlivých modelů je uvedeno v obrázku 10:

Obrázek 10: Srovnání ekonomické efektivnosti jednotlivých modelů



Zdroj: Analýza Poradce, 2024

Porovnání ekonomické efektivity je provedeno pro obě uvažované varianty projektu Rychlá spojení Morava včetně související citlivostní analýzy.

7.1.2 Indexace

Pro účely kvantitativní analýzy obou modelů je nutné transformovat všechny předpoklady nákladů a výdajů (uvedené v kapitole 4) z reálných (tj. bez inflace) na nominální hodnoty v jednotlivých letech po celou dobu trvání koncesionářské smlouvy. Pro náklady a výdaje denominované v Kč byla použita prognóza inflace (index spotřebitelských cen)¹⁰⁷ ČNB pro rok 2024 a inflační cíl ČNB ve výši 2 % od roku 2025 a dále. U nákladů denominovaných v euro, omezených na poplatky agentovi, byla použita poslední dostupná prognózovaná hodnota harmonizovaného indexu spotřebitelských cen (HICP) Evropské centrální banky (ECB).

7.1.3 Směnný kurz

Ve finančním modelu se předpokládá směnný kurz Kč k euro na základě prognózy ČNB na období 2024-2025 a od roku 2026 a dále na základě prognóz inflačních diferenciálů mezi Českou republikou a eurozónou, jak je popsáno v předchozí části. Úplný soubor hodnot směnných kurzů po celou dobu trvání Projektů PPP je uveden v příloze 3.

Vzhledem k potenciálnímu nesouladu měn mezi náklady Projektů PPP (investiční náklady, provozní náklady během výstavby atd.), budou-li denominovány v Kč (tzn. EPC kontraktor nebude ochoten na sebe vzít měnové riziko), a mezi zdroji financování, které jsou buď kombinací Kč a euro, nebo pouze v euro, musí Koncesionář využít měnové zajištění na celou dobu výstavby, aby minimalizoval riziko kolísání kurzu během tohoto období. Tento přístup je v souladu s PPP projektem dálnice D4. Konstantní měnová forwardová sazba ve výši 25,47 Kč/euro je použita pro celé období výstavby.

7.1.4 Diskontní sazba

Diskontní sazba je jedním z klíčových parametrů pro hodnocení nabídek, protože umožňuje porovnat finanční prostředky, které Zadavatel vynakládá v rámci Klasického modelu (obvykle v době výstavby), s finančními prostředky, které v rámci modelu PPP vynakládá rovnoměrně a jsou rozloženy do celého koncesního období. Toto srovnání se provádí diskontováním plateb Zadavatele pomocí diskontní sazby, která zohledňuje časovou hodnotu peněz a náklady příležitosti veřejného sektoru.

V souladu s "Metodikou hodnocení kvantitativních aspektů hodnoty za peníze v PPP projektech", kterou vypracovalo MF, jsme jako diskontní sazbu použili bezrizikovou sazbu odrážející náklady na financování veřejného sektoru.

Nejvhodnějším přístupem je použití dlouhodobých nákladů na financování veřejného sektoru vyjádřených výnosem státních dluhopisů se splatností odpovídající době trvání koncesionářské smlouvy. V současné době je „nejdelším“ nástrojem na trhu, který odpovídá podmínce průměrně

¹⁰⁷ <https://www.cnb.cz/cs/menova-politika/prognoza/>

délky splatnosti financování Projektu PPP, státní dluhopis "4,85/57" se splatností 2057, který poskytuje výnos do splatnosti (35 let) ve výši 4,5164 %¹⁰⁸.

Odlíšný přístup byl použit v předchozích projektech PPP, na dálnicích D4 a D35, kde diskontní sazba vycházela z metodiky MD ČR a SFDI pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb^{109 110}. Vzhledem k současné makroekonomické situaci (výkyvy) vede výpočet diskontní sazby podle tohoto přístupu k záporné reálné diskontní sazbě, která spolu s predikcí inflace použitou ve finančním modelu vede k nominální diskontní sazbě ve výši přibližně 0,77 %. Tento výpočet kombinuje dvě období s nesrovnatelnými makroekonomickými podmínkami, a proto neposkytuje diskontní sazbu odrážející současnou situaci na trhu, a proto tento přístup nebyl pro potřeby Projektu PPP použit.

7.1.5 Celkové náklady Klasického modelu

Hrubé výdaje

Hrubé výdaje Zadavatele související s Klasickým modelem zahrnují investiční výdaje, náklady na opravy a údržbu a náklady na reinvestice a další výdaje definované v kapitole 4. Tyto náklady a výdaje v souladu s metodikou MF ČR nezahrnují žádné nepředvídané výdaje ani rezervy na krytí možných rizik.

Hrubé výdaje související s Klasickým modelem jsou pro všechny analyzované Projekty PPP uvedeny v tabulce 56.

Tabulka 56: Hrubé výdaje spojené s Klasickým modelem

Hrubé výdaje spojené s Klasickým modelem (v mil. Kč)		
	Nominální hodnoty	Současné hodnoty
Projekt 1: VRT Moravská brána	138 236	96 133
Projekt 2: VRT Jižní Morava	41 007	26 240
Projekt 3: RS Střední Morava (1-5)	92 926	63 019
Projekt 4: VRT Jižní Morava + RS Střední Morava (1-5)	128 600	87 216

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

Ocenění rizik

V níže uvedené tabulce shrnujeme analýzu rizik pro všechny analyzované Projekty PPP, uvádějící relativní rozdělení přenositelných rizik, i v jejich absolutním vyjádření, jež je následně přidáno k hrubým výdajům veřejného sektoru pro stanovení celkových výdajů Zadavatele.

¹⁰⁸ Zdroj: Bloomberg, 29. 5. 2024.

¹⁰⁹ https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/metodiky/2017_02_rezortni_metodika-komplet.pdf

¹¹⁰ Podle metodiky MF ČR pro přípravu studií proveditelnosti PPP bylo doporučeno použití reálné diskontní sazby ve výši 3 % s odkazem na koncesní zákon č. 139/2006 Sb., který však byl v roce 2010 zrušen.

Tabulka 57: Rozdělení hodnocení rizik podle hlavních kategorií v % a v absolutních hodnotách pro každý Projekt PPP

	%	Současná hodnota identifikovaných a vyhodnocených rizik (v mil. Kč)
Projekt 1: VRT Moravská brána		
Rizika spojená se stavebním pozemkem	17 %	6 376
Rizika spojená s výstavbou	66 %	24 296
Rizika provozních nákladů	16 %	5 871
Celkem	100 %	36 542
Projekt 2: VRT Jižní Morava		
Rizika spojená se stavebním pozemkem	18 %	1 987
Rizika spojená s výstavbou	55 %	6 034
Rizika provozních nákladů	27 %	2 975
Celkem	100 %	10 583
Projekt 3: RS Střední Morava (1-5)		
Rizika spojená se stavebním pozemkem	17 %	4 131
Rizika spojená s výstavbou	65 %	15 649
Rizika provozních nákladů	18 %	4 306
Celkem	100 %	24 085
Projekt 4: VRT Jižní Morava + RS Střední Morava (1-5)		
Rizika spojená se stavebním pozemkem	18 %	6 115
Rizika spojená s výstavbou	64 %	21 682
Rizika provozních nákladů	18 %	6 233
Celkem	100 %	34 030

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

Celkové náklady Klasického modelu

Celkové náklady Klasického modelu (vyjádřené v současné hodnotě), jako součtu výše uvedených složek uvedených pro všechny analyzované Projekty PPP, jsou shrnuty v tabulce 58:

Tabulka 58: Současná hodnota celkových nákladů Klasického modelu

Současná hodnota celkových nákladů Klasického modelu (v mil. Kč)	
Projekt 1: VRT Moravská brána	132 675
Projekt 2: VRT Jižní Morava	37 236
Projekt 3: RS Střední Morava (1-5)	87 104
Projekt 4: VRT Jižní Morava + RS Střední Morava (1-5)	121 246

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

7.1.6 Celkové náklady Modelu PPP

Hlavním výdajem Zadavatele v rámci Modelu PPP jsou platby za dostupnost, které jsou vypláceny Koncesionáři po celou provozní fázi projektu. Dalším významným výdajem jsou podíly na spolufinancování úvodní investice poskytované jako dotace Zadavatele vyplácené u některých Projektů PPP během období výstavby.

Pro účely Modelu PPP jsme vycházeli z konzervativního předpokladu objemu účasti EIB, kterou jsme omezili maximálně na 500 mil. euro, tzn. za předpokladu, že nebude možné využít zdroje InvestEU.

Platby za dostupnost

Výše plateb za dostupnost (v nominálních hodnotách) vyplacených Koncesionáři v prvním celém roce provozu je uvedena v tabulce 59:

Tabulka 59: Platby za dostupnost v prvním celém roce provozu v nominálních hodnotách

Platby za dostupnost v prvním roce provozu (v mil. Kč)	
Projekt PPP 1: VRT Moravská brána	10 567
Projekt PPP 2: VRT Jižní Morava	3 356
Projekt PPP 3: RS Střední Morava (1-5)	6 530
Projekt PPP 4: VRT Jižní Morava + RS Střední Morava (1-5)	9 316

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

Viz také analýza citlivosti na výši platby za dostupnost v kapitole 7.1.8.

Celková výše plateb za dostupnost analyzovaných Projektů PPP je uvedena v tabulce 60:

Tabulka 60: Celkové platby za dostupnost během celého smluvního období Koncesionářské smlouvy

Platby za dostupnost celkem (v mil. Kč)		
	Nominální hodnoty	Současné hodnoty
Projekt 1: VRT Moravská brána	271 567	108 479
Projekt 2: VRT Jižní Morava	87 230	35 538
Projekt 3: RS Střední Morava (1-5)	168 791	68 590
Projekt 4: VRT Jižní Morava + RS Střední Morava (1-5)	240 706	97 902

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

Zásady platebního mechanismu, na němž je založen výpočet plateb za dostupnost (včetně příslušné indexace inflace), jsou popsány v kapitole 10. Jednotlivé nákladové položky, které vstupují do výpočtu plateb za dostupnost, byly definovány v kapitole 4. Podrobná struktura plateb za dostupnost a jejich vývoj v jednotlivých letech je uveden v příloze 3.

Podíly na spolufinancování úvodní investice ze strany veřejného sektoru

Institut podílu na spolufinancování úvodní investice ze strany veřejného sektoru je využit z důvodu podpory financování projektu (z důvodu nedostatku dostupných komerčních zdrojů) vyplácené u některých Projektů PPP během období výstavby.

Tabulka 61: Celkové výplaty podílů na spolufinancování úvodní investice ze strany veřejného sektoru

Podíl na spolufinancování ze strany veřejného sektoru celkem (v mil. Kč)		
	Nominální hodnoty	Současné hodnoty
Projekt 1: VRT Moravská brána	33 229	22 083
Projekt 2: VRT Jižní Morava	-	-
Projekt 3: RS Střední Morava (1-5)	20 897	14 200
Projekt 4: VRT Jižní Morava + RS Střední Morava (1-5)	28 959	19 678

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

Celkové náklady modelu PPP

Kromě celkových plateb za dostupnost a podílu na spolufinancování úvodní investice ze strany veřejného sektoru ovlivňuje výši celkových výdajů Modelu PPP také daň z příjmů právnických osob (DPPO) placená Koncesionářem, která je z pohledu veřejného sektoru fakticky refundací části zaplacených plateb za dostupnost. Dále je nutné k celkovým výdajům Modelu PPP připočítat veškeré dodatečné výdaje Zadavatele, které by jinak Zadavatel nevyaložil (tj. pokud by pro realizaci použil Klasický model).

Jedná se zejména o náklady na poradenské služby při přípravě a realizaci zadávacího řízení a dále o náklady spojené s kontrolou Koncesionářské smlouvy a plnění Koncesionáře.

S ohledem na všechny výše uvedené položky vstupující do výpočtu celkových nákladů Modelu PPP je celková současná hodnota těchto nákladů pro všechny analyzované Projekty PPP následující:

Tabulka 62: Současná hodnota celkových nákladů modelu PPP

Současná hodnota celkových nákladů Modelu PPP (v mil. Kč)	
Projekt PPP 1: VRT Moravská brána	121 481
Projekt PPP 2: VRT Jižní Morava	33 230
Projekt PPP 3: RS Střední Morava (1-5)	77 586
Projekt PPP 4: VRT Jižní Morava + RS Střední Morava (1-5)	109 755

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

7.1.7 Hodnota za peníze

Analýza hodnoty za peníze všech analyzovaných Projektů PPP

Na základě porovnání výše uvedených celkových výdajů obou modelů na realizaci Projektů PPP je možné určit, zda model PPP přináší Zadavateli ve srovnání s Klasickým modelem hodnotu za peníze.

Následující tabulky pro každý z definovaných **základních scénářů Projektů PPP** shrnují a porovnávají hlavní nákladové položky Zadavatele v rámci obou modelů:

Tabulka 63: Hodnota za peníze – Projekt PPP 1

Projekt PPP 1: VRT Moravská brána (v mil. Kč)	Klasický model	Model PPP
Platby za dostupnost	-	108 479
Podíl na spolufinancování ze strany veřejného sektoru	-	22 083
Hrubé výdaje Klasického modelu	96 133	-
Přenositelná rizika	36 542	-
DPPO Koncesionáře	-	-9 379
Náklady Zadavatele specifické pouze pro PPP	-	298
Celkem	132 675	121 481
Hodnota za peníze	11 194	
	8,44 %	
Hodnota za peníze v případě možného využití InvestEU	12 975 / 9,78 %	

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

Tabulka 64: Hodnota za peníze – Projekt PPP 2

Projekt PPP 2: VRT Jižní Morava (v mil. Kč)	Klasický model	Model PPP
Platby za dostupnost	-	35 538
Podíl na spolufinancování ze strany veřejného sektoru	-	-
Hrubé výdaje Klasického modelu	26 240	-
Přenositelná rizika	10 995	-
DPPO Koncesionáře	-	-2 571
Náklady Zadavatele specifické pouze pro PPP	-	263
Celkem	37 236	33 230
Hodnota za peníze	4 006	
	10,76%	
Hodnota za peníze v případě možného využití InvestEU	n/a	

Zdroj: Analýza Poradce, 2024
Tabulka 65: Hodnota za peníze – Projekt PPP 3

Projekt PPP 3: RS Střední Morava (v mil. Kč)	Klasický model	Model PPP
Platby za dostupnost	-	68 590
Podíl na spolufinancování ze strany veřejného sektoru	-	14 200
Hrubé výdaje Klasického modelu	63 019	-
Přenositelná rizika	24 085	-
DPPO Koncesionáře	-	-5 481
Náklady Zadavatele specifické pouze pro PPP	-	277
Celkem	87 104	77 586
Hodnota za peníze	9 518	
	10,93%	
Hodnota za peníze v případě možného využití InvestEU	10 955 / 12,58 %	

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

Na základě výsledků uvedených v tabulkách výše představují všechny analyzované Projekty PPP pro Zadavatele hodnotu za peníze, pokud budou realizovány v rámci modelu PPP. Další vylepšení výsledku hodnoty za peníze by u všech Projektů přineslo zapojení InvestEU.

Následující tabulka pro **alternativní scénář Projektů PPP** shrnuje a porovnává hlavní nákladové položky Zadavatele v rámci obou modelů:

Tabulka 66: Hodnota za peníze – Projekt PPP 4

Projekt PPP 4: VRT Jižní Morava + RS Střední Morava (v mil. Kč)	Klasický model	Model PPP
Platby za dostupnost	-	97 902
Podíl na spolufinancování ze strany veřejného sektoru	-	19 678
Hrubé výdaje Klasického modelu	87 216	-
Přenositelná rizika	34 030	-
DPPO Koncesionáře	-	-8 116
Náklady Zadavatele specifické pouze pro PPP	-	291
Celkem	121 246	109 755
Hodnota za peníze	11 491	
	9,48 %	
Hodnota za peníze v případě možného využití InvestEU	13 304 / 10,97 %	

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

Na základě výsledků uvedených v tabulce výše také alternativní Projekt PPP představuje pro Zadavatele hodnotu za peníze, pokud by byl realizován v rámci modelu PPP. Další vylepšení výsledku hodnoty za peníze by u všech Projektů přineslo zapojení InvestEU.

S ohledem na použití metodiky a relevantních zkušeností zahraničního benchmarku pro určení nákladů na opravy, údržbu a komplexní obnovu, jsme spočítali výpočet hodnoty za peníze také při použití Rezortní metodiky MD ČR pro určení těchto nákladů. I v tomto případě hodnota za peníze všech Projektů PPP vychází pozitivně.

Výsledky porovnání hodnoty za peníze jsou závislé na vývoji použitých předpokladů v čase, zejména s ohledem na vývoj na finančních a kapitálových trzích. Stejně tak může být ocenění rizik v průběhu zadávacího řízení dále upřesněno na základě konkrétních jednání s účastníky o rozsahu alokace určitých rizik nebo další úpravy matice alokace rizik.

Finální potvrzení porovnání hodnoty za peníze bude možné až po obdržení konkrétních nabídek pro vlastní zadávací řízení projektu. Zajištění dostatečně konkurenčního prostředí během zadávacího řízení je proto klíčové pro dosažení maximální hodnoty za peníze.

V souladu s osvědčenými mezinárodními postupy by měla být vhodnost modelu PPP pro realizaci projektu znovu ověřena po vyhodnocení obdržených nabídek.

7.1.8 Analýza citlivosti

Analýza citlivosti

Cílem této citlivostní analýzy je ověřit dopady změn vybraných klíčových proměnných jednak na výši platby za dostupnost, jednak na hodnotu za peníze v rámci srovnání obou modelů realizace projektu Rychlá spojení Morava. V tomto smyslu je analýza citlivosti vhodným doplňkem zjištění z průzkumu trhu (podrobněji viz kapitola 6), který u některých níže analyzovaných proměnných nabídl spíše škálu možných hodnot než jednu konkrétní hodnotu.

V rámci analýzy citlivosti týkající se výše platby za dostupnost byl analyzován vliv následujících klíčových proměnných:

Tabulka 67: Klíčové proměnné analýzy citlivosti týkající se Platby za dostupnost

Proměnná	Analyzovaná hodnota
Podkladová úroková sazba	-200 bps
IRR Koncesionáře	-100 bps

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

Důvodem pro tuto analýzu citlivosti je především skutečnost, že stávající podkladové úrokové sazby (tzn. swapové úrokové sazby korunových a eurových úvěrů) jsou v dlouhodobém horizontu (posledních 10 let) na svých maximech, vyvolaných zejména událostmi posledních 3-4 let (pandemie covidu-19, vysoká inflace, válka na Ukrajině). Např. oproti stavu v době finančního uzavření projektu PPP dálnice D4 (duben 2021) jsou tyto swapové sazby o ca. 200-250 bps výše, stejně jako skutečně dosažený požadovaný výnos Koncesionáře, který byl nižší než základní scénář použitý v této Studii proveditelnosti PPP.

Cílem této analýzy citlivosti je tedy ukázat dopad na dosaženou výši Platby za dostupnost v případě, že v budoucích 3-4 letech (kdy předpokládáme, že by mohl být první z Projektů PPP uzavřen) by došlo, s ohledem na cyklický vývoj ekonomiky, k „normalizaci“ výše uvedených swapových sazeb, jakož i dopadu soutěže na výši skutečně dosažené výše IRR Koncesionáře.

Ilustrace dopadu úpravy výše uvedených hodnot na výši platby za dostupnost je uvedena v tabulce 68:

Tabulka 68: Výsledky analýzy citlivosti týkající se platby za dostupnost (první rok plné platby)

Citlivost (mil. Kč / %)	Projekt PPP 1 (VRT Moravská brána)	Projekt PPP 2 (VRT Jižní Morava)	Projekt PPP 3 (RS Střední Morava)	Projekt PPP 4 (VRT Jižní Morava + RS Střední Morava)
Základní případ	10 567	3 356	6 530	9 316
Snížení podkladové úrokové sazby (-200 bps) a IRR Koncesionáře (-100 bps)	8 069	2 663	5 094	7 246

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

Výše uvedené navíc nezahrnuje další faktory a efekty realizace projektu formou PPP (zejména optimalizace projektu v rámci „value engineeringu“), které na PPP projektech v minulosti (např. slovenský PPP projekt dálnice D4/R7) přinesly i výrazné snížení původních odhadů zejména v oblasti investičních nákladů (o 20-30 %).

V rámci analýzy citlivosti týkající se hodnoty za peníze byl analyzován vliv následujících klíčových proměnných. Tyto proměnné jsou analyzovány izolovaně, beze změny nebo kombinace s jinými proměnnými.

Tabulka 69: Klíčové analyzované proměnné citlivosti

Proměnná	Analyzovaný rozsah
Diskontní sazba – obecný rozsah	-25 bps; +25 bps
Úroková sazba	-25 bps; +25 bps
Investiční výdaje	-10 %; +10 %

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

Dopad jednotlivých scénářů citlivosti na hodnotu za peníze je uveden v tabulce 70:

Tabulka 70: Výsledky analýzy citlivosti Projektů PPP v rámci scénáře financování bez InvestEU

Citlivost (mil. Kč / %)	Projekt PPP 1 (VRT Moravská brána)	Projekt PPP 2 (VRT Jižní Morava)	Projekt PPP 3 (RS Střední Morava)	Projekt PPP 4 (VRT Jižní Morava + RS Střední Morava)
Základní případ	11 194 / 8,44 %	4 006 / 10,76 %	9 518 / 10,93 %	11 491 / 9,48 %
Diskontní sazba -25 bazických bodů	8 400 / 6,21 %	3 279 / 8,61 %	7 928 / 8,93 %	9 204 / 7,44 %
Diskontní sazba +25 bazických bodů	13 796 / 10,59 %	4 683 / 12,85 %	11 000 / 12,87 %	13 626 / 11,46 %
Úroková sazba -25 bazických bodů	14 472 / 10,91 %	4 921 / 13,22 %	11 411 / 13,10 %	14 293 / 11,79 %

Úroková sazba +25 bazických bodů	7 776 / 5,86 %	3 070 / 8,24 %	7 567 / 8,69 %	8 572 / 7,07 %
Investiční výdaje -10 % (včetně nákl. na komplexní obnovu)	9 766 / 8,11 %	3 465 / 10,20 %	8 492 / 10,71 %	10 195 / 9,25 %
Investiční výdaje +10 % (včetně nákl. na komplexní obnovu)	11 833 / 8,16 %	4 496 / 11,10 %	10 612 / 11,18 %	12 808 / 9,69 %
Úspora investičních výdajů (včetně nákladů na komplexní obnovu) z efektu „value engineeringu“ Koncesionáře -5 % (pro projekt VRT Moravská brána)	15 041 / 11,48 %	n/a	n/a	n/a

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

Výsledky ve výše uvedené tabulce především ukazují, že výsledky poměru hodnoty za peníze jsou poměrně citlivé na změny diskontní sazby a úrokových sazeb a ukazují, že snížení finančních nákladů zvyšuje hodnotu za peníze. Proto je nezbytné maximalizovat využití levnějších finančních zdrojů, jako je např. EIB.

Projekt VRT Moravská brána se řadí k nejkomplexnějším projektům v rámci analyzovaných Projektů PPP, čímž Koncesionáři poskytuje velký prostor k aplikaci „value engineeringu“ (tzn. úprav celkového technického řešení) v rámci celoživotních nákladů projektu a tím dosažení ještě větších úspor, než je obvyklé u zadávacích řízení na bázi červené nebo žluté knihy FIDIC. V rámci analýz citlivosti se v rámci studií proveditelnosti PPP obvykle používá rozsah do 5 %, ačkoli skutečné úspory (jak dokumentovaly některé jiné PPP projekty v oblasti dopravní infrastruktury, např. slovenský dálniční PPP projekt D4/R7) mohou být vyšší.

7.2 Kvalitativní srovnání modelů

V předchozí kapitole byly představeny kvantifikovatelné faktory srovnání obou modelů realizace projektu Rychlá spojení Morava. S cílem umožnit komplexnější srovnání obou modelů uvádíme v této kapitole další faktory, které jsou kvalitativní povahy. Tyto faktory zohledňují především účel projektu Rychlá spojení Morava a jeho hlavní cíle stanovené Zadavatelem (viz kapitoly 1.5 a 1.7). Stejně tak metodika MF ČR vyžaduje, aby při hodnocení, který model Zadavateli přinese lepší hodnotu za peníze, byla provedena kvalitativní analýza, která doplňuje kvantitativní analýzu.

Vzhledem k předpokladu, že v rámci kritérií hodnocení nabídek Projektu PPP bude mít faktor nabídnuté ceny značnou váhu (viz kapitola 12), a také s ohledem na zájem zachovat konzervativní přístup k porovnání obou modelů realizace, nebyly kvalitativní parametry v této Studii proveditelnosti PPP bodově hodnoceny.

V souvislosti s celkovým hodnocením Projektů PPP v budoucnu se však doporučuje tyto faktory bodově ohodnotit (kvantifikovat) a zohlednit je v celkovém hodnocení. Tato kvantifikace kvalitativních parametrů bude relevantnější pro účely hodnocení projektu Rychlá spojení Morava a jeho hodnoty za peníze na základě konkrétních podmínek Koncesionářské smlouvy a reálných podmínek, za kterých bude projekt Rychlá spojení Morava realizován (např. po výběru preferovaných realizovatelných Projektů PPP, minimálních technických požadavků stanovených Zadavatelem atd.).

Tabulka 71: Kvalitativní srovnání obou modelů zadávání veřejných zakázek

Kvalitativní faktor	Klasický model	Model PPP	Preferovaný model
Kvalita infrastruktury, včasná realizace projektu Rychlá spojení Morava, uživatelský komfort a bezpečnost	Dlouhodobá rozpočtová omezení obecně vedla k celkovému podfinancování oprav, údržby (včetně reinvestic) železnice, což se následně projevilo ve špatném technickém stavu částí sítě a následně v nižší kvalitě uživatelského komfortu (snížení rychlosti, přerušování provozu, nehody na železničních přejezdech apod.).	<p>Platební mechanismus (viz kapitola 10) je nastaven tak, aby motivoval Koncesionáře:</p> <ul style="list-style-type: none"> dokončit výstavbu v dohodnutých termínech, minimalizovat nedostupnost úseků tratí z důvodu oprav a údržby, povětrnostních podmínek, nehod a dalších událostí ve spojení se smluvně stanovenými reakčními dobami, dodržovat smluvně stanovenou kvalitu dodaných aktiv, služeb a všech smluvních závazků vyplývajících z koncesionářské smlouvy. <p>S ohledem na výše uvedené lze očekávat, že požadovaná kvalita infrastruktury a služeb souvisejících s provozem infrastruktury bude dosažena a udržována po celou dobu smluvního vztahu, což bude mít také pozitivní dopad na uživatelský komfort a nižší míru nehodovosti.</p> <p>Zkušenosti soukromého sektoru získané v rámci partnerství veřejného a soukromého sektoru mohou dále pomoci při reformách a zlepšování postupů a procesů ve veřejném sektoru. PPP také podporují lepší dlouhodobé řízení rizik a poskytují větší jistotu a přehled o nákladech po celou dobu životního cyklu projektu.</p>	Model PPP
Rozsah monitorování, kontroly a přezkumu	V rámci Klasického modelu provádí veřejný sektor technické kontroly podle požadavků norem, avšak bez přímé vazby na důsledky, které by mohly vyplývat	Koncesionář je smluvně zavázán ke každodenní vlastní kontrole, podrobné čtvrtletní kontrole během výstavby a pololetní kontrole během provozu ze strany Zadavatele i věřitelů a podléhá ad hoc kontrolám Zadavatele podle jeho	Model PPP

Kvalitativní faktor	Klasický model	Model PPP	Preferovaný model
	ze stavu infrastrukturního majetku a jeho dostupnosti.	uvážení, s cílem zajistit smluvní poskytování služeb při zajištění zamýšleného dopadu smluvně dohodnutého rozdělení rizik a získání očekávané hodnoty za peníze. Zapojení externích věřitelů navíc přináší další vrstvu dohledu a související důkladná due diligence poskytuje cennou kontrolu projektu třetí stranou a vede k robustnější přípravě projektu.	
Podporovat přístupy hodnotového inženýrství a technické optimalizace při navrhování, výstavbě, provozu a zajištění provozuschopnosti železnic.	Od zhotovitelů se očekává, že budou stavbu realizovat podle projektové dokumentace poskytnuté Zadavatelem, a prostor pro inovace a vylepšení dodávky je výrazně omezený.	Přestože se očekává, že faktor ceny bude hrát dominantní roli z hlediska hodnocení nabídek (na rozdíl od jiných možných technických kritérií), budou účastníci např. prostřednictvím souboru minimálních technických požadavků nebo nižšího stupně projekčních prací v rámci Povolení záměru než v předchozí praxi u DSP stále motivováni k tomu, aby poskytovali inovativní a efektivní řešení s cílem optimalizovat poměr nákladů na výstavbu při zachování vysoké kvality vybudovaných aktiv s budoucími náklady na provoz, opravy, údržbu a reinvestice s cílem minimalizovat celkové náklady na Projekty PPP po celou dobu trvání Koncesionářské smlouvy ¹¹¹ . Integrace aspektů Design & Build a Operate & Maintain vytváří příležitosti pro inovace a efektivitu, které Klasický model s oddělenými fázemi životního cyklu projektu, realizovaných nezávisle na sobě, nemůže přinést. Další výhodou je snížení rizika rozhraní v důsledku spojeného přístupu Design & Build a Operate & Maintain, což vede k lepší hodnotě za peníze.	Model PPP

¹¹¹ Dobrým příkladem je slovenský silniční PPP projekt D4/R7, který navzdory kritériím hodnocení dominantně zaměřeným na cenu přinesl významná technická zlepšení, optimalizace a tím významné úspory nákladů. Zajímavé je, že to bylo úspěšně spojeno i s připomínkami multilaterálních bank (EIB) k optimalizaci rozsahu projektu, což potvrzuje další přidanou hodnotu spojení hlubokých infrastrukturních znalostí věřitelů se znalostmi uchazečů v rámci modelu PPP.

Kvalitativní faktor	Klasický model	Model PPP	Preferovaný model
Podpora hospodářského růstu a socioekonomické soudržnosti	Vzhledem k multiplikačnímu efektu lze očekávat, že realizace projektu Rychlá spojení Morava v rámci Klasického modelu podpoří hospodářský růst.	Zapojením soukromých finančních zdrojů do financování Projektu PPP, jež budou v zásadě rovnoměrně spláceny po celou dobu smluvního období Koncesionářské smlouvy, bude možné uvolněné veřejné investiční prostředky alokovat na jiné projekty, včetně dopravní infrastruktury, a tím dále urychlit a podpořit hospodářský růst a soudržnost. Mobilizace kapitálu soukromého sektoru může umožnit dodatečné a/nebo dřívější (nebo dřívější ve větším objemu díky realizaci většího počtu projektů) poskytování veřejných služeb.	Model PPP
Dopad na schodek a dluh veřejných financí	V Klasickém modelu veškeré finanční prostředky použité na realizaci projektů automaticky ovlivňují schodek veřejných financí a dluh.	Pokud je Projekt PPP strukturován tak, že splňuje kritéria stanovená ESA 2010, pak lze dosáhnout jeho mimobilanční klasifikace a tím nezahrnout finanční závazky Zadavatele vyplývající z Koncesionářské smlouvy do deficitu a dluhu veřejného sektoru, jako jednoho z cílů Zadavatele.	Model PPP
Očekávaná míra konkurence v průběhu zadávacího řízení	Předchozí zkušenosti z jiných projektů liniové infrastruktury (železniční i silniční) naznačují velmi silný zájem stavebních společností o realizaci projektů dopravní infrastruktury. Lze proto očekávat vysokou míru konkurence.	Dlouhodobé využívání modelu PPP v celé Evropě (a po celém světě) vytvořilo velký počet zkušených a sofistikovaných sponzorů z řad stavebních společností a finančních investorů. To se potvrdilo i v rámci analýzy průzkumu trhu jak pro Projekt PRAK PPP (studie proveditelnosti PPP vypracovaná SŽ v roce 2023), tak pro tento Projekt PPP, kdy řada renomovaných stavebních společností a finančních institucí projevila o Projektu PPP velký zájem (viz kapitola 6). Lze tedy očekávat vysokou míru konkurence.	Srovnatelné
Vysoký počet realizovaných projektů v krátkém časovém rozmezí	V rámci Klasického modelu bude SŽ postupovat v souladu s finanční dostupností daných projektů (EU fondy, státní dotace), nutně už však neovlivní realizaci dalších projektů v rámci např. MD ČR nebo MPO atd., což by při realizaci všech takových projektů v krátkém časovém horizontu vytvářelo nepřiměřeně velký tlak na kapacitu stavebního trhu a cenu dodávek.	U Modelu PPP jako jednoho z možných způsobů zadávání veřejných zakázek jsou důležité dva faktory: <ul style="list-style-type: none"> • Model PPP umí rozložit v dlouhodobém časovém horizontu problematiku finanční dostupnosti projektů jinak realizovaných Klasickým modelem; • Projekty zmiňované v této Studii proveditelnosti PPP (nejen těch na straně SŽ) jsou takové investiční velikosti a komplexnosti, že neumožňují simultánní zahájení více 	Srovnatelné

Kvalitativní faktor	Klasický model	Model PPP	Preferovaný model
		<p>zadávacích řízení. Tím částečně přispívají k řešení problematiky stavebních kapacit, ale již nemohou ovlivnit realizaci jiných projektů mimo PPP a zcela tak eliminovat nepřiměřeně velký tlak na kapacitu stavebního trhu a cenu dodávek.</p>	
Flexibilita požadovaných parametrů Projektu PPP	<p>V rámci Klasického modelu má SŽ možnost měnit a upravovat požadované parametry projektu Rychlá spojení Morava.</p>	<p>Relativní rigidita vyplývající z dlouhodobého smluvního vztahu. Souvisí to s nutností dlouhodobého plánování a stanovení cílů projektu a jeho dlouhodobé působnosti tak, aby nebylo nutné základní principy smluvního vztahu revidovat. Na druhou stranu při optimální smluvní struktuře (a vhodných smluvních doložkách) lze v Projektu PPP dosáhnout dílčích změn tak, aby požadavky Zadavatele mohly být zohledněny i v provozní fázi.</p>	<p>Klasický model</p>
Administrativní náročnost přípravy a realizace Projektu PPP	<p>Příprava a realizace železniční infrastruktury v rámci Klasického modelu je v ČR standardním a typickým přístupem. Existují standardizované postupy a rámcové smlouvy, které tento proces usnadňují. Pro srovnatelnost je však nutné vzít v úvahu i administrativní náročnost nejen přípravy a realizace samotné stavby, ale i následných oprav a dalších činností po dobu delší než 25 let.</p>	<p>Vyšší administrativní náročnost přípravy a realizace vyplývá především ze skutečnosti, že se jedná o zajištění všech aspektů životního cyklu (výstavba, údržba, provoz atd.) v rámci jedné smlouvy, a to na dobu zpravidla delší než 25 let po dokončení výstavby. Zkušenosti získané např. z projektu PPP dálnice D4 mohou být precedentem s možností využití v relevantních oblastech získaných zkušeností.</p>	<p>Klasický model</p>
Dopad na rozpočet – předvídatelnost nákladů	<p>V případě Klasického modelu jsou předem známy pouze odhadované náklady na výstavbu, které se navíc mohou v průběhu výstavby dále zvyšovat. Není zaručena výše ostatních provozních nákladů (náklady na provoz, opravy a údržbu), ani nejsou rozpočtovány z hlediska životního cyklu projektu Rychlá spojení Morava.</p>	<p>V případě modelu PPP získává Zadavatel smluvně definovanou jistotu ohledně výše nákladů po celou dobu trvání Projektu PPP na roční bázi a nenese dopady překročení nákladů Koncesionáře v průběhu výstavby nebo provozu. To umožňuje efektivnější plánování a řízení veřejných zdrojů.</p>	<p>Model PPP</p>

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

7.3 Doporučený model realizace projektu Rychlá spojení Morava

Realizace projektu Rychlá spojení Morava formou PPP přináší hodnotu za peníze ve všech navrhovaných Projektech PPP. Výsledky analýzy hodnoty za peníze Modelu PPP ve srovnání s Klasickým modelem jsou stručně shrnuty v tabulce 72:

Tabulka 72: Souhrn výsledků poměru hodnoty za peníze Projektů PPP

Projekt PPP	Bez zapojení InvestEU		Se zapojením InvestEU	
	mil. Kč	%	mil. Kč	%
Projekt PPP 1: VRT Moravská brána	11 194	8,44 %	12 975	9,78 %
Projekt PPP 2: VRT Jižní Morava	4 006	10,76 %	n/a	n/a
Projekt PPP 3: RS Střední Morava (1-5)	9 518	10,93 %	10 955	12,58 %
Projekt PPP 4: VRT Jižní Morava + RS Střední Morava (1-5)	11 491	9,48 %	13 304	10,97 %

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

Kromě pozitivního výsledku hodnoty za peníze, přináší realizace projektu Rychlá spojení Morava formou PPP také řadu kvalitativních výhod, jak je popsáno v předchozí části.

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že model PPP představuje výhodnější model pro realizaci projektu Rychlá spojení Morava, resp. jeho realizovatelných projektů PPP.

Doporučujeme proto, aby Zadavatel pokračoval v přípravě všech výše uvedených Projektů PPP a **nechal** vládu schválit (pokud je to možné) jejich realizaci, a zároveň **pověřil** Zadavatele, aby při přípravě zadávací dokumentace a zjišťování stavu přípravy v daném okamžiku určil se svými transakčními poradci pořadí realizace jednotlivých navrhovaných Projektů PPP **až před zahájením zadávacího řízení**.

V této souvislosti doplňujeme, že na konečný výběr identifikovaných a doporučených Projektů PPP budou mít vliv zejména také tyto následující faktory:

- Účast mezinárodních multilaterálních bank na Projektu PPP,
- Výsledek analýzy možností redukce investičních nákladů zejména ve vztahu k Projektu PPP VRT Moravská brána,
- Obecný budoucí vývoj trhu s ohledem na ekonomický vývoj a dostupnost Projektů PPP pro SŽ / MD ČR, mezinárodní politickou situaci atd.

8 ZADÁVÁNÍ VEŘEJNÝCH ZAKÁZEK A SPRÁVA STÁTNÍHO MAJETKU

8.1 Zadavatel

Celková přesná podoba struktury Zadavatele Projektů PPP je zatím předmětem probíhajících analýz a interních jednání, zejména však bude mj. otestována trhem na právě probíhajícím PPP projektu PRAK. Přesto se však předpokládá, že Zadavatelem Projektů PPP bude SŽ společně s MD ČR – jednajícím jménem ČR. Principiálně se tak jedná o podobný model zadávání jako u nedávného pilotního PPP projektu dálnice D4, s výjimkou společné role SŽ a MD ČR a podoby toků plateb ze strany SFDI. Tento model může být zjednodušen, co se týče plateb koncesionáři, bude-li dosaženo legislativní úpravy (novelou Zákona o SFDI), jak je popsáno dále. Pro zvýšení právní jistoty by bylo možné dále uvažovat o přijetí zvláštní právní úpravy (ať již ve formě dílčí novely či komplexní právní úpravy srovnatelné s úpravou v Zákoně o pozemních komunikacích) s cílem legislativně překlenout výklad mezer právní úpravy (jako např. zakotvení právního postavení MD ČR jako zadavatele).

MD ČR je zodpovědné za stanovení celkové strategie rozvoje dopravní infrastruktury (ve všech jejích druzích) v České republice. V rámci smluvní struktury bude MD ČR vystupovat jménem ČR vedle SŽ a Koncesionář tak bude mít přímý smluvní vztah se státem, přičemž obdrží platby za dostupnost a kompenzační platby, které budou realizovány ve spolupráci se SFDI (jako jejich zdroj), v závislosti na konečné dohodnuté podobě modelu.

SŽ jako státní organizace zřízena zákonem¹¹² realizuje strategii rozvoje železnice, a jménem státu odpovídá za všechny řídicí a organizační aspekty výstavby, modernizace, provozování a zajištění provozuschopnosti dráhy. V rámci zadavatelské struktury by SŽ odpovídalo především za každodenní řízení a plnění Koncesionářské smlouvy. Činnost SŽ je financována především ze zdrojů SFDI. Současně je však SŽ oprávněna vybírat a využívat poplatky za použití železniční dopravní cesty od provozovatelů drážní dopravy, a to jak v osobní, tak nákladní dopravě¹¹³.

SFDI je právnickou osobou zřízenou na základě zákona a podřízenou MD ČR. V rámci své definované působnosti je SFDI příjemcem finančních zdrojů souvisejících s dopravou, které následně využívá pro potřeby financování rozvoje nové dopravní infrastruktury a na provoz a údržbu stávající.

Z hlediska určení a nastavení smluvních stran Koncesionářské smlouvy je **podstatné**, že SŽ je v souladu s účinnou právní úpravou jediným subjektem oprávněným budovat a provozovat železniční infrastrukturu, a proto by bylo nezahrnutí SŽ jako smluvní strany Koncesionářské smlouvy problematické. Účast SŽ jako zadavatele ve smyslu zákona o veřejných zakázkách a jako smluvní strany Koncesionářské smlouvy proto považujeme v rámci stávajícího právního rámce za nezbytnou a žádoucí.

¹¹² Zákon o ČD a SŽ.

¹¹³ V roce 2023 tyto poplatky představovaly cca 6 % celkových prostředků, které SŽ ročně obdrží a vybere na plnění svých závazků.

S ohledem na stávající způsob zdrojového zajištění financování (více viz kapitola 2.3.1) SŽ však zároveň platí, že finanční závazky Projektů PPP (ať už jde o Platbu za dostupnost nebo různé typy kompenzací jako podmíněné závazky) jako takové není SŽ schopna z vlastních zdrojů (tzn. bez zahrnutí dotací ze SFDI) financovat sama, kdy převážnou část zdrojů na investiční a provozní činnost SŽ poskytuje SFDI ve formě státních dotací. Vzhledem k tomu, že se jedná o jasnost a financovatelnost způsobu, jakým by byly platby směřovány Koncesionáři (i kdyby byly vyjasněny), jeví se přímé zapojení MD ČR (jednajícího jménem České republiky) do Projektů PPP jako nezbytné, s cílem zlepšit jeho financovatelnost.

Dalším důvodem a podporou pro nezbytné zapojení státu do Projektů PPP z hlediska zajištění aspektu jeho financovatelnosti je to, že existuje výkladová nejistota ohledně ustanovení § 19 odst. 2 Zákona o ČD a SŽ¹¹⁴, že stát neposkytuje žádnou záruku za závazek financovat náklady na výstavbu a modernizaci železniční dráhy realizovanou SŽ (příčemž za takový závazek financovat náklady na výstavbu a modernizaci železniční dráhy lze potenciálně považovat úhradu plateb za dostupnost podle Koncesionářské smlouvy).

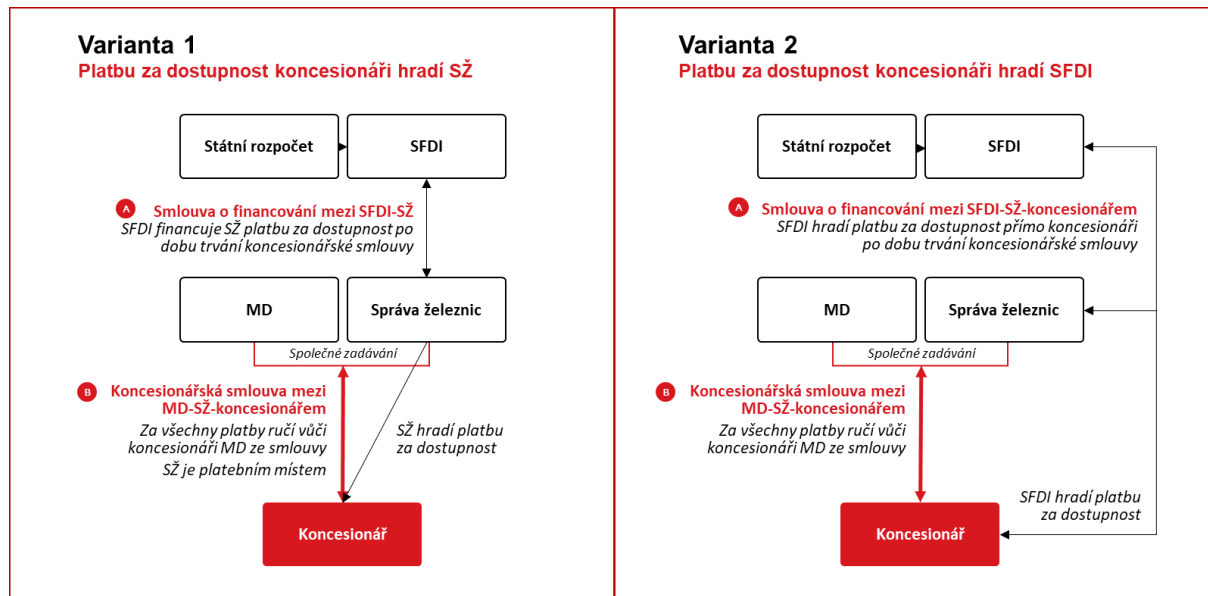
Také z tohoto důvodu se tak jako preferovaný přístup jeví přímé zapojení státu (jednajícího prostřednictvím MD ČR) jako další smluvní strany Koncesionářské smlouvy vedle SŽ. Mělo by být potvrzeno (např. formou usnesení vlády ČR), že MD ČR bude vystupovat jako veřejný zadavatel (jménem České republiky) společně se SŽ, aby byly povinnosti vůči Koncesionáři dostatečně jasné z hlediska financovatelnosti. Výše uvedený navrhovaný přístup ke strukturování podoby Zadavatele byl podpořen také ze strany drtivé většiny oslovených respondentů v rámci tržního průzkumu (viz kapitola 6).

Analýzovali jsme také alternativu, podle níž by zajištění činností ze strany Koncesionáře probíhalo podle Zákona o dráhách bez účasti SŽ. Tento přístup by však byl problematický, ne-li nemožný, a to z řady důvodů, zejména pokud jde o získání práv SŽ k vybudované/rekonstruované železniční infrastruktuře, administrativu spojenou s výkupem pozemků, skutečnost, že SŽ je adresátem veřejnoprávních povolení, která nelze snadno převést, jakož i další aspekty související s provozem (SŽ zůstává odpovědná za provoz zbývajících tratí a otázky interoperability). V každém případě se zdá, že tato dodatečná rizika a rizika rozhraní převažují nad případnými přínosy, pokud je lze vůbec vyčíslit. Na druhou stranu by vynechání SŽ z Koncesionářské smlouvy mohlo být vnímáno jako nepodložené. Tuto alternativu je tedy nutno vyloučit.

¹¹⁴ § 19 odst. 2 Zákona o ČD a SŽ: „Státní organizace Správa železnic je právnickou osobou, která je způsobilá vlastními právními úkony nabývat práv a brát na sebe povinnosti; jedná-li se však o závazky na financování nákladů výstavby a modernizace železniční dopravní cesty, ručí stát, jen stanoví-li tak zvláštní zákon. Za její závazky ručí stát. Jménem státu jako ručitele je příslušné jednat Ministerstvo financí.“

Výše uvedené se tak odráží v uvažovaných modelech zadavatelské struktury, jak je uvedeno níže.

Obrázek 11: Zástupci zadavatele Projekt PPP¹¹⁵



Zdroj: Analýza Poradce, 2024

Výchozí model zadavatelské struktury (varianta 1 na obrázku 11) předpokládá, že jak MD ČR, tak SŽ budou smluvními partnery na straně veřejného sektoru. V jejím rámci bude MD ČR zastupovat ČR a v této roli bude odpovídat za to, že Koncesionář obdrží platby za dostupnost a kompenzační platby. SŽ bude v rámci zadavatelské struktury primárně odpovídat za každodenní řízení a monitoring plnění Koncesionářské smlouvy. SFDI bude hradit platby Koncesionáři prostřednictvím a jménem SŽ.

Pokud dojde k přijetí zmíněné legislativní změny, která je v současnosti předmětem diskusí, lze uvažovat o alternativním modelu zadavatelské struktury (varianta 2 na obrázku 11), který by smluvní strukturu ve vztahu k platbám zjednodušil; smluvní stranou by bylo také SŽ společně s MD ČR jako ve variantě 1.

Zde je nutné zdůraznit, že Zákon o SFDI, k datu této Studie proveditelnosti PPP, nepředpokládá explicitně přímé provádění přímých plateb Koncesionáři v odvětví železniční dopravy ze strany SFDI. Dolní komoře PS ČR však byla předložena k projednání novela Zákona o SFDI (sněmovní tisk č. 376), která by tuto legislativní mezeru zaplnila. Pokud by byl návrh schválen v současném navrhovaném znění (či v jiném významově obdobném znění), SFDI by měl lepší pozici při provádění přímých plateb za dostupnost a plateb za kompenzace koncesionáři na základě koncesionářské smlouvy, kterou uzavře SŽ (a MD ČR), neboť novela Zákona o SFDI by výslovně umožňovala provádět platby nejen Koncesionáři provozujícímu dálnice (jako je tomu nyní), ale "všem osobám zajišťujícím výkon některé z činností uvedených v písmenech a) až c), je-li tato činnost spojena s dopravní infrastrukturou ve vlastnictví státu, na základě smlouvy, kterou tyto osoby uzavřely se státem zastoupeným

¹¹⁵ Přerušovaná čára představuje konečnou odpovědnost MD ČR za případné platby, které nebyly uhrazeny ze strany SFDI.

ministerstvem nebo s právníckou osobou anebo s organizační složkou státu, jejichž zakladatelem nebo zřizovatelem je ministerstvo ".

V případě přijetí této legislativní změny se dále předpokládá, že v rámci souhrnu smluvních dohod doprovázejících Koncesionářskou smlouvu dojde mj. k uzavření vícestranné smlouvy mezi Koncesionářem, Zadavatelem (tj. SŽ a MD ČR) a SFDI, která by upravovala vzájemná práva a povinnosti, při jejichž splnění vznikne povinnost SFDI hradit platby za dostupnost a další platby vůči Koncesionáři.

Pokud k žádné legislativní úpravě nedojde, předpokládaný model bude zahrnovat MD ČR a SŽ jako smluvní strany s tím, že SFDI bude hradit platby koncesionáři prostřednictvím SŽ (varianta 1).

8.2 Správa majetku ve vlastnictví státu

SŽ je zřízena jako státní organizace Zákonem o ČD a SŽ; přiměřeně se na ni dle § 19 odst. 5 Zákona o ČD a SŽ aplikují pravidla zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku. SŽ má právo hospodařit se státními a regionálními drahami ve vlastnictví státu.

Železniční infrastrukturu vybuduje Koncesionář do vlastnictví státu. SŽ bude svědčit právo hospodaření s majetkem tvořícím železniční dopravní cestu.

SŽ nemůže bez souhlasu vlády bezúplatně převádět majetek železniční dopravní cesty na třetí osobu, ani učinit majetek, který tvoří železniční dopravní cestu, předmětem vkladu do jiné společnosti, zástavního práva, ručení nebo kupní smlouvy. Tento majetek též nelze postihnout výkonem rozhodnutí.

9 ROZPOČTOVÉ SOUVISLOSTI

9.1 Výdaje zadavatele

Rozhodujícími výdaji Zadavatele za služby poskytované Koncesionářem po celou dobu trvání Projektu PPP jsou platby za dostupnost, které jsou typicky placeny až po dokončení výstavby. Jejich konkrétní podoba v rámci zadavatelské struktury je popsána v kapitole 8.1.

Kromě úhrad plateb za dostupnost bude muset Zadavatel vynaložit v souvislosti s Projekty PPP i některé další náklady, zejména:

- náklady na poradenství pro přípravu a realizaci zadávacího řízení,
- náklady na projektové řízení a monitoring plnění Koncesionářské smlouvy.

S přípravou Projektů PPP souvisí i další nezbytné náklady Zadavatele, zejména náklady na výkupy pozemků a náklady spojené s přípravou technické dokumentace pro účely získání povolení záměru. Tyto náklady však nevyplynou přímo z realizace projektu Rychlá spojení Morava formou PPP a musely by být vynaloženy i v případě zajištění projektu Rychlá spojení Morava v podobě Klasického modelu. Při srovnávání nákladů Modelu PPP s Klasickým modelem je nutné z důvodu konzistentnosti také zahrnout náklady Zadavatele přímo spojené s Klasickým modelem, jako například stavební dozor v průběhu výstavby.

9.2 Daňová problematika

Vzhledem k majetkové struktuře, kdy všechny železniční úseky Projektů PPP (včetně veškerých vedlejších aktiv) zůstanou po celou dobu trvání Koncesionářské smlouvy ve vlastnictví ČR (podrobněji viz kapitola 8), nevstupují do analýzy finančních toků některé daně (zejména daň z nemovitostí, daň z převodu nemovitostí nebo daň darovací). Zásadní z hlediska této analýzy jsou proto daň z přidané hodnoty a daň z příjmů právnických osob.

9.2.1 Daň z přidané hodnoty (DPH)

Vzhledem k tomu, že problematika DPH v rámci PPP projektů není specificky definována v zákoně o DPH, vycházíme při naší analýze z obecných DPH zásad a pravidel. Zároveň při přípravě této Studie proveditelnosti PPP vycházíme z legislativy platné ke dni vydání této Studie proveditelnosti PPP. Aktuální daňová legislativa se v době realizace projektu může lišit a je nutné v okamžiku zahájení realizace správné uplatnění daní znovu zanalyzovat a potvrdit.

Pro účely analýzy problematiky DPH se předpokládá, že Koncesionář bude registrován jako plátc DPH, následně bude také nutné potvrdit, že SŽ jako plátc DPH bude schopen nárokovat DPH na vstupu v plném rozsahu u všech plnění, které od Koncesionáře obdrží.

Období výstavby

V období výstavby Projektů PPP bude Koncesionář hradit faktury svým dodavatelům buď včetně fakturovaného DPH, nebo v režimu přenesené daňové povinnosti (s ohledem na typ jím přijímaných služeb a dodaného zboží). V případě stavebních dodávek a prací, což bude dle předpokladů největší část přijatých plnění, bude dodavatel stavebních dodávek a prací povinen na tyto transakce aplikovat režim přenesené daňové povinnosti, zároveň bude Koncesionář povinen uplatnit DPH na výstupu z těchto přijatých plnění a uvést ve svém přiznání k DPH, ve kterém uplatní nárok na odpočet DPH dle všeobecných pravidel. V případě přijetí ostatních plnění (služeb) od českých dodavatelů bude aplikován standardní režim DPH (tj. DPH na výstupu ve výši 21 % aplikuje dodavatel) a Koncesionář bude hradit faktury těmto dodavatelům včetně DPH.

Okamžik předání předmětu Projektu PPP do majetku SŽ

Klíčovou otázkou pro problematiku DPH je, zda realizace Projektů PPP představuje jednu jedinou službu ve formě poskytování aktiva (například služba dostupnosti dopravní infrastruktury), která je k dispozici jeho uživatelům po celou dobu trvání koncesionářské smlouvy („Přístup 1“), nebo zda představuje několik služeb dodaných na bázi jednotlivých plnění, tj. stavební práce na jedné straně a provoz a údržbu na straně druhé („Přístup 2“).

Přístup 1

Tento přístup vyplývá ze zkušenosti a několika jednání mezi MF ČR (při účasti Generálního finančního ředitelství) a MF ČR v průběhu zadávacího řízení na PPP projektu dálnice D4:

- Poskytované služby v rámci PPP projektu nejsou posuzovány samostatně jako stavební práce a služby (ve fázi provozu), ale jako jedna komplexní služba dostupnosti dopravní infrastruktury (sestavující z projektování, výstavby, financování, provozu a údržby). **Zdanitelné plnění takovéto nepřetržitě poskytované služby vzniká každý měsíc v souvislosti s fakturovanou platbou za dostupnost¹¹⁶. Dokončení aktiva proto nepředstavuje nezávislé zdanitelné plnění v okamžiku dokončení stavebních prací;**
- V tomto ohledu koncesionářská smlouva na dálniční PPP projekt D4 neurčuje žádný okamžik předání dálnice (což odráží záměr zadavatele považovat projekt za jednu komplexní službu zaměřenou na dosažení dostupnosti dopravní infrastruktury jejím uživatelům, zatímco všechny ostatní služby jsou čistě doplňkové povahy), stavebních služeb nebo jakýchkoli dalších milníků, které by představovaly skutečnou či právní fikci dodání dálnice Koncesionářem Zadavateli;
- Tento přístup vychází také z judikatury EU¹¹⁷, podle které by na poskytnuté služby mělo být pohlíženo jako na jedno komplexní plnění (s jedním režimem DPH) v případě, že existuje jedna služba, která představuje hlavní službu (a která je hlavním očekávaným cílem zákazníka) a další služby, které představují doplňkové služby a které zákazníkovi pouze pomáhají lépe využívat hlavní službu. Doplňkovou službu by zákazník neměl sám o sobě považovat za hlavní výhodu. Pokud by bylo rozdělení služby na více nezávislých služeb

¹¹⁶ § 21 Zákona o dani z přidané hodnoty.

¹¹⁷ C-349/96 Card Protection Plan; C-572/07-Tellmer Property.

ekonomicky iracionální, pak by všechny služby měly být považovány pouze za jednu komplexní službu. Pokud je za všechny služby zaplacená pouze jedna cena, lze to také považovat za podpůrný argument, že všechny služby představují jednu komplexní službu.

Přístup 2

Tento přístup je založen na předpokladu, že realizace Projektů PPP představuje několik služeb dodaných na bázi jednotlivých plnění, tj. nejprve stavební práce a následně provoz a údržba. Dále je třeba poznamenat, že SŽ (jako společný Zadavatel) je rovněž plátcem DPH, který bude mít právo hospodaření k majetku vybudovanému v rámci Projektů PPP po dokončení výstavby. V rámci řešení problematiky DPH můžeme Projekty PPP rozdělit na tři etapy, tj. období výstavby Projektů PPP Koncesionářem, okamžik předání Projektů PPP Koncesionářem SŽ, a období jejich provozování.

V tomto případě by **datum uskutečnění zdanitelného plnění (tj. den, ke kterému je daňový subjekt povinen odvést DPH z celé hodnoty vybudované nemovitosti) by připadalo na den předání Projektu PPP (nebo jeho části) Koncesionářem**. V případě, že by tedy předání Projektu PPP Koncesionářem bylo považováno za předání v dílčích částech, pak by datum uskutečnění zdanitelného plnění připadlo na den předání takových jednotlivých dílčích částí.

Období provozování

V průběhu provozu bude Koncesionář dostávat pravidelné platby za dostupnost. DPH pak závisí na tom, zda je uplatněn Přístup 1, či Přístup 2.

Přístup 1

Pokud poskytované služby v rámci Projektů PPP nejsou posuzovány samostatně jako stavební práce a provozní služby, ale jako jedna komplexní služba sestávající z projektování, výstavby, financování, provozu a údržby, pak (tak jak je uvedeno výše) **zdanitelné plnění takového nepřetržitě poskytované služby vzniká každý měsíc v souvislosti s fakturovanou platbou za dostupnost**, a bude tedy povinností Koncesionáře odvést DPH z celkové výše fakturovaných měsíčních plateb za dostupnost.

Přístup 2

Každá z fakturovaných pravidelných plateb za dostupnost bude mj. obsahovat také částku, prostřednictvím které je splácena provedená investice, na kterou již bylo DPH uplatněno v momentě předání Projektů PPP a na tuto část platby za dostupnost se tedy již daňová povinnost na výstupu vztahovat nebude. Zbývající část každé pravidelné platby za dostupnost představuje úplatu za služby provozování, přičemž poskytnutí těchto služeb bude zdanitelným plněním v základní sazbě DPH (21 %), a povinností Koncesionáře bude tedy z této části jednotlivých plateb za dostupnost odvést DPH na výstupu.

V zájmu vyjasnění použitelnosti výše uvedených přístupů doporučujeme, aby SŽ požádalo MF ČR nebo Generální finanční ředitelství o odsouhlasení aplikace DPH režimu v dané situaci a předešlo se tak potenciálním sporům se správcem daně. Konkrétně se může jednat o zaslání metodického dotazu na MF ČR / Generální finanční ředitelství ohledně správného DPH režimu nebo žádost o závazné posouzení, zda se při poskytnutí zdanitelného plnění použije režim přenesení daňové povinnosti. V žádosti o vydání rozhodnutí o závazném posouzení žadatel uvede popis zdanitelného plnění, jehož se žádost o vydání rozhodnutí o závazném posouzení týká a návrh výroku rozhodnutí o závazném posouzení.

9.2.2 Daň z příjmů právnických osob (DPPO)

Primárně se předpokládá, že Koncesionář bude právnickou osobou, která bude mít povinnost platit ze svého zisku daň z příjmu. Dalším předpokladem pak je, že náklady/výdaje, které bude Koncesionář platit v souvislosti s poskytováním služeb, jsou náklady/výdaje související se zdanitelnými příjmy tak, jak je uvedeno ve zvláštním právním předpisu¹¹⁸.

Z daňového hlediska bude rozhodující zaúčtování stavebních a souvisejících počátečních nákladů Projektů PPP v souladu se zákonem o účetnictví při respektování možných úprav vyplývajících z některých ustanovení zákona o daních z příjmů.

DPPO se řídí českými účetními standardy, a proto bude příjem z platby za dostupnost podléhat zdanění ve zdaňovacím období, kdy bude příslušný výnos zaúčtován v účetnictví Koncesionáře.

9.3 Dopad na schodek a dluh veřejných sektorů

SŽ koncipuje Projekty PPP tak, aby nebyly klasifikovány jako aktivum veřejného sektoru, resp. aby závazky vyplývající z koncesionářské smlouvy byly klasifikovány mimo saldo rozpočtu a dluh veřejného sektoru. Tato kapitola poskytuje základní přehled zásad pro mimobilanční klasifikaci a důsledky těchto zásad pro realizaci Projektů PPP.

9.3.1 Obecné zásady ESA 2010

Úvod

Klasifikace PPP projektů v národních účtech se řídí Systémem národních a regionálních účtů Evropského společenství 2010 (ESA 2010). Obecná pravidla, která se mají použít při posuzování statistického zařazení projektu PPP, jsou definována v ESA 2010, kapitole 20 (20.276-20.290) a v příručce Eurostatu o vládním deficitu a dluhu („MGDD“) – zejména v části VI.4. Pro Projekt PPP jsou relevantní ustanovení o partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP).

¹¹⁸ § 24 zákon č. 586/1992 Sb. o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů.

Níže uvedená analýza navíc vychází také z „Průvodce pro statistické zachycení PPP projektů“ (dále jen „**průvodce Eurostat/EPEC**“), který vypracovali Eurostat a European PPP Expertise Centre (EPEC) a Objasnění (Upřesnění) k uplatňování (použití) průvodce statistickým zpracováním partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP): odpovědi na často kladené otázky ze dne 20. června 2022.

Podle těchto pravidel je aktivum PPP přiřazeno k rozvaze ekonomického vlastníka aktiva, což je strana, která nese většinu rizik a má právo na většinu odměn spojených s aktivem. Není-li hodnocení rizik a odměn průkazné, je dle pravidel vhodné posoudit statistické zpracování s ohledem na to, která strana koncesionářské smlouvy má „kontrolu“ nad fyzickým aktivem, zejména kontrolu nad jeho specifikací a službami, které pomocí tohoto aktiva mají být dodány, a kontrolu nad ním po skončení platnosti koncesionářské smlouvy.

ESA 2010 vyžaduje, aby národní účty používaly „binární“ vykazování. Proto se aktivum PPP vykazuje buď jako zcela vládní aktivum nebo zcela nevládní.

V případě, že je aktivum vykazováno v rozvaze sektoru vládních institucí, musí být zaznamenána celková hodnota aktiva projektu (a souvisejících závazků). Konkrétně se výdaje na tvorbu hrubého fixního kapitálu instituce zaznamenávají u vládních institucí na nefinančním účtu (P.51g) během období výstavby, což má negativní dopad na schodek/přebytek vládního sektoru. Investiční náklady se zaznamenávají na aktuální bázi v průběhu prací a nikoli až na konci období výstavby. O stejnou částku je také navýšen vládní dluh (finanční účet by kapitálové výdaje dorovnal imputovaným vládním závazkem, který by zvýšil hrubý veřejný dluh, pokud by byl zaznamenán jako imputovaný úvěr (AF.4). Platby vládního sektoru soukromému partnerovi po celou dobu platnosti smlouvy jsou rozděleny na splácení jistiny (F.4), úhradu úroků (D.41) a nákup služeb poskytnutých koncesionářem a nakupovaných veřejným sektorem (P .2).

V případě, že je aktivum evidováno mimo národní účty, bude dopad na schodek veřejných financí omezen na platby za dostupnost, které jsou rozloženy do celého období provozu, a nebude zaznamenán žádný dopad na dluh vládního sektoru (koncesionář poskytuje veřejnému sektoru službu, která představuje vládní výdaje na mezispotřebu, oceněné platbami hrazenými Koncesionáři).

Klíčové podmínky umožňující zařazení PPP projektů mimo národní účty

Z příslušných pravidel vyplývá, že aktiva zahrnutá v projektu PPP nejsou klasifikována jako aktiva vládního sektoru, pokud jsou splněny obě následující podmínky:

- soukromý partner nese riziko výstavby;
- soukromý partner nese riziko dostupnosti nebo riziko poptávky.

Podle MGDD:

- riziko výstavby pokrývá události související s možnými obtížemi, kterým je třeba čelit během fáze výstavby, a se stavem vybudovaných aktiv v okamžiku zahájení poskytování služeb. V praxi to představují události, jako je pozdní dodání, nedodržení stanovených norem,

vícenáklady, právní a environmentální problémy, technické nedostatky a vnější negativní dopady (včetně rizik pro životní prostředí), které vyvolají platby kompenzací třetím stranám;

- riziko dostupnosti pokrývá případy, kdy je během provozu aktiva koncesionář odpovědný za dodání služeb ve smluvně definovaném objemu a kvalitě;
- riziko poptávky pokrývá variabilitu poptávky (skutečná poptávka je vyšší nebo nižší, než se očekávalo v okamžiku podpisu koncesionářské smlouvy) bez ohledu na výkon soukromého partnera. Jinými slovy, změna poptávky nemůže být přímo a zcela spojena s nedostatečnou kvalitou služeb poskytovaných soukromým partnerem, ačkoli kvantitativní a kvalitativní nedostatky budou mít pravděpodobně dopad na efektivní využívání služby. Riziko poptávky může vyplývat také z dalších faktorů, jako je obchodní cyklus, nové tržní trendy, změna preferencí konečných uživatelů nebo technologické zastarávání. Tyto aspekty je třeba považovat za součást obvyklého „ekonomického rizika“, které nesou soukromé subjekty v tržním hospodářství.

Při posuzování, zda mají být aktiva projektu zahrnuta do bilance sektoru vládních institucí, je klíčové posoudit, zda existují dostatečné důkazy o přenosu většiny rizik a odměn plynoucích z projektu na soukromého partnera. Přenesení rizika znamená, že strana nese většinu rizik v dané kategorii rizika.

Klíčové faktory pro závěr statistického posouzení

Hodnocení Eurostatu týkající se klasifikace PPP projektu v národních účtech je založeno na následujících třech hlavních krocích:

Krok 1 – Identifikace problémů, které obvykle ovlivňují klasifikaci;

Krok 2 – Analýza významu identifikovaných problémů pro klasifikaci; a

Krok 3 – Vyhodnocení samotné klasifikace.

Jakmile budou identifikovány všechny parametry ovlivňující mimobilanční klasifikaci (krok 1) a bude analyzován jejich dopad na hodnocení (tj. velmi vysoký, vysoký, mírný) (krok 2), lze dospět k celkovému vyhodnocení a k závěru o výsledné klasifikaci příslušného PPP projektu v národních účtech.

Aby mohl být projekt klasifikován jako mimobilanční, je nutné, aby identifikované parametry a jejich vliv odpovídal hodnotám v tabulce 73:

Tabulka 73: Počet identifikovaných problematických parametrů s významem jejich dopadu na klasifikaci

Možnosti mimobilanční klasifikace	Počet parametrů s velmi vysokým dopadem	Počet parametrů s vysokým dopadem	Počet parametrů s mírným dopadem
Možnost 1	Ne více než „1“	Žádný	Ne více než „2“
Možnost 2	Žádné	Ne více než „2“	Ne více než „1“
Možnost 3	Žádné	Ne více než „1“	Ne více než „4“
Možnost 4	Žádné	Žádné	Ne více než „7“

Zdroj: Průvodce statistickým zpracováním PPP, 2024

Jiná kombinace možností než ty, které jsou uvedeny v tabulce výše, by naznačovala vysokou pravděpodobnost, že projekt nebude klasifikován mimobilančně. V případě pouze malého rozdílu od možností uvedených v tabulce by bylo provedeno další posouzení s ohledem na stupeň kontroly, kterou má Zadavatel nad aktivem během jeho ekonomické životnosti, což by zahrnovalo posoudit:

- rozsah, v jakém Zadavatel určuje design a kvalitu aktiva, a jeho údržbu a provoz, a
- rozsah, v jakém bude Zadavatel využívat výhody předmětných aktiv po datu skončení platnosti smlouvy PPP (pokud bude mít aktivum zbytkovou ekonomickou životnost).

Načasování hodnocení statistického zařazení PPP

Klasifikace PPP projektů probíhá tak, že se koncesionářská smlouva z finančního uzavření posoudí podle pravidel platných při finančním uzavření. Konzultace ex ante mezi ČSÚ a Eurostatem jsou však možné na základě pokročilého návrhu koncesionářské smlouvy. Takovýto ex ante postup byl použit v jiných PPP projektech, které byly implementovány v regionu střední a východní Evropy.

9.3.2 Dopad na Projekty PPP

V případě stanovení cíle, aby závazky Projektů PPP nebyly zařazeny do bilance národních účtů, budou muset být strukturovány podle klíčových zásad shrnutých níže.

Charakter stavebních prací

Aby mohly být Projekty PPP zahrnující rekonstrukci, komplexní obnovu nebo modernizaci stávajícího aktiva považovány za PPP (v tomto případě by se to týkalo těch Projektů PPP, které zahrnují úseky RS Střední Morava, kde se převážně jedná o rekonstrukci stávající tratě), musí výše kapitálových výdajů koncesionáře podle koncesní smlouvy představovat alespoň 50 % hodnoty aktiva po dokončení prací. Hodnotu aktiva po dokončení prací lze vypočítat kombinací:

- kapitálových výdajů vynaložených v době výstavby stávajícího aktiva (v běžných cenách a snížených o odpisy),
- všech investičních výdajů na stávající majetek do současnosti (v běžných cenách a snížených o odpisy), a

- všech kapitálových výdajů, které partnerovi vzniknou v rámci smlouvy (na rekonstrukci, komplexní obnovu nebo modernizaci a na případné nově vybudované komponenty) až do dokončení prací.

Pokud by kapitálové výdaje Koncesionáře nedosahovaly 50 % hranice, nebude Projekt PPP považován za PPP a bude v bilanci státu.

Rozsah služeb, které má koncesionář poskytovat

Aby byl Projekt PPP Eurostatem považován za PPP, musí mít Koncesionář přinejmenším povinnost udržovat dostupnost Projektu PPP pro Zadavatele nebo jeho uživatele, a to po dobu platnosti Koncesionářské smlouvy. Pokud Zadavatel přímo přebírá odpovědnost za údržbu a/nebo výměnu některé části majetku (např. technologií), jedná se o otázku, která má pro statistické zpracování vysoký význam.

Pokud Koncesionář zadá subdodavatelskou odpovědnost za všechny nebo některé prvky údržby a/nebo výměny jakékoli části majetku zpět Zadavateli, jedná se o otázku s vysokým významem pro statistické zpracování, kdy by v důsledku toho veškeré riziko údržby v rámci takového subdodavatelského ujednání nesl veřejný zadavatel (stejně jako kdyby toto riziko nesl sám zadavatel).

Zvýšení stavebních nákladů ve fázi výstavby

Zadavatel může převzít nebo sdílet riziko pohybu cen stavebních prací s výjimkou jiných stavebních rizik, jako je zpoždění, výběr materiálu, množství materiálu, stavební vady atd. v průběhu výstavby, aniž by to mělo vliv na statistické zpracování PPP.

Mechanismus, kterým Zadavatel přebírá nebo sdílí toto riziko, musí (1) umožňovat objektivní ověření pohybů cen stavebních prací (například odkazem na index nebo indexy obecně uznávané v příslušné jurisdikci nebo odvětví), (2) oddělit změny nákladů na výstavbu vyplývající z pohybů cen stavebních prací od změn nákladů na výstavbu v důsledku jiných stavebních rizik, která musí být přidělena koncesionáři (jako je design, zpoždění, výběr a množství materiálů atd.).

Způsob, jakým Zadavatel plně nebo částečně nese finanční důsledky pohybů cen stavebních prací (například platby v průběhu nebo na konci období výstavby nebo kompenzace v jedné platbě prostřednictvím úpravy budoucích plateb za dostupnost), nemá na statistické zpracování žádný vliv.

Výnosy veřejného sektoru z Projektů PPP

Eurostat nebude považovat Projekty PPP za PPP, pokud příjmy, které Zadavatel (a/nebo vláda všeobecně) získá od uživatelů aktiva, překročí 50 % celkové hodnoty plateb, které Zadavatel Koncesionáři uhradí za dobu platnosti Koncesionářské smlouvy. V takovém případě by měly být finanční závazky z Projektů PPP zaznamenány v bilanci národních účtů.

V případě Projektů PPP příjmy, které má Zadavatel inkasovat, zahrnují (1) poplatky za použití železniční dopravní cesty a pronájem kapacit dráhy a v případě Projektů PPP obsahující úsek RS

Střední Morava také poplatky za služby poskytované v železničních stanicích provozovatelům železniční dopravy a (2) příjmy z pronájmu komerčních prostor třetím stranám.

Odhadovaná výše příjmů od koncových uživatelů ve všech navrhovaných Projektech PPP je uvedena v tabulce 74:

Tabulka 74: Odhad příjmů SŽ z Projektů PPP

Přijaté výnosy	mil. Kč	Podíl k celkovým poplatkům vybraným v roce 2023	Poměr poplatků (2025) k Platbě za dostupnost (2034)	Poměr poplatků (2025+inflace) k Platbě za dostupnost (2034)
Příjmy SŽ vybrané z poplatků za využití ŽDC v roce 2023	3 560	-	-	-
Odhad poplatků za využití ŽDC v rámci Projektů PPP (ročně)*	0	-	-	-
ZP1: VRT Moravská brána	142,5	4,0 %	1,35 %	1,61 %
ZP2: VRT Jižní Morava	84,3	2,4 %	2,51 %	3,00 %
ZP3: RS Střední Morava	212,2	6,0 %	3,25 %	3,88 %
AP4: VRT Jižní Morava + RS Střední Morava	296,4	8,33 %	3,18 %	3,80 %

Zdroj: SŽ, Analýza Poradce, 2024 | (*) odhad je proveden na základě předpokládaného provozního zatížení tratí v období 2034-2040 a na základě Prohlášení o dráze platné pro 2025 (nejzazší vydaný předpis výše poplatků za využití železniční dopravní cesty). Poměr je počítán k první Platbě za dostupnost v plném roce provozu | zohlednění inflace (2 % p.a.) v poplatcích za použití železniční dopravní cesty (poslední sloupec) je pouze předpoklad a nemusí odrážet skutečnou úpravu od roku 2026 dále.

Vzhledem k tomu, že odhadovaná roční výše příjmů od uživatelů infrastruktury ve všech analyzovaných Projektech PPP nedosahuje 50 % celkových ročních nákladů na poskytování této služby ve formě ročních plateb za dostupnost, které Zadavatel platí Koncesionáři (viz kapitola 7.1), lze předpokládat, že tato nezbytná podmínka pro mimobilanční klasifikaci Projektů PPP je splněna. Žádný dopad na statistické zpracování nemají příjmy od třetích stran, které má zadavatel podle prognózy obdržet, pokud jsou nižší než prahová hodnota 5 % plateb za dostupnost. Jak ukazují výsledky výpočtu výše plateb za dostupnost uvedené v kapitole 7.1, uvedené výnosy SŽ jsou pod úrovní 5 % celkových plateb za dostupnost.

Vlastnictví pozemků a aktiv

Česká republika si po dobu trvání Koncesionářské smlouvy ponechá zákonné vlastnictví pozemků a aktiv v rámci Projektů PPP a zároveň smluvně poskytne Koncesionáři právo k užívání, což podle Eurostatu nemá vliv na statistické vykazování.

Kompenzace nákladů Zadavatele Koncesionářem

Ustanovení Koncesionářské smlouvy zavazující Koncesionáře zaplatit Zadavateli částku na pokrytí nákladů vzniklých v souvislosti s přípravou Projektů PPP v období do finančního uzavření (např. za geologické průzkumy nebo práce na přípravě stavenišť) nemají na mimobilanční klasifikaci vliv, pokud platba pokrývá jasně identifikovatelné náklady, které Zadavateli vznikly v přímé souvislosti

s Projektem PPP. Pokud tomu tak není, má tento parametr na mimobilanční klasifikaci velmi vysoký dopad.

Standardy provozu a údržby

Standardy, podle nichž je Koncesionář povinen provozovat a udržovat aktiva Projektů PPP, musí minimálně stanovit podmínky, za nichž je aktivum způsobilé k užívání. Režim monitorování a podávání zpráv o výkonu soukromého partnera na základě těchto standardů musí Zadavateli umožnit penalizovat Koncesionáře za jejich neplnění.

Platební mechanismus

- koncesionář by neměl mít nárok na platby za dostupnost před datem dokončení fáze výstavby Projektů PPP,
- pokud aktiva Projektů PPP nebudou vůbec dostupná po nezanedbatelnou dobu, očekává se, že platby stanovené smluvním vzorcem musí v tomto období klesnout na nulu, podle zásady „nulová dostupnost = nulová platba“,
- jakékoliv zastropování srážek z platby za dostupnost, které porušuje zásadu proporcionality („nulová dostupnost = nulová platba“ pro smysluplné časové období), automaticky vede k tomu, že Projekty PPP budou zařazeny do bilance vládního sektoru,
- indexace plateb za dostupnost nemá vliv na statistické zpracování, pokud jsou příslušná ustanovení založena na indexu nebo indexech obecně uznávaných v příslušné jurisdikci nebo odvětví,
- platby Zadavatele v cizí měně, které jsou rovněž uvažovány pro účely Projektů PPP (z důvodu potřeby získání financování také v jiné měně než v Kč), mohou být prováděny pouze za předpokladu, že nepřekročí smluvní náklady Koncesionáře v této cizí měně,
- úprava plateb za dostupnost, která odráží změnu základních finančních nákladů (obvykle jedinou proměnnou je základní úroková sazba, případně kurzové deriváty) mezi podáním finální nabídky a finančním uzavřením¹¹⁹, pokud jsou tyto milníky v zadávacím řízení v různém čase a kdy je taková úprava předpokládána v podepsané Koncesionářské smlouvě, nemá vliv na statistické vykazování.

Omezení zisku nebo příjmů koncesionáře

Jakékoli ustanovení, které ukládá omezení zisku nebo výnosů Koncesionáře (ve smlouvě s provozními platbami na základě poptávky), by automaticky vedlo k tomu, že by byl Projekt PPP zaznamenán do bilance vládního sektoru.

¹¹⁹ V rámci sjednaného financování je Koncesionář vystaven pohybům základních úrokových sazeb, vůči kterému se chrání ve formě úrokového zajištění. Ve většině případů je pro účely stanovení ceny v rámci podané finální nabídky cena takového zajištění k datu finální nabídky pouze odhadnuta a je realizována až později při finančním uzavření na základě sazby, která se v průběhu času změnila.

Kompenzační události, liberační události a události vyšší moci v Koncesionářské smlouvě

Stanovisko Eurostatu je takové, že ustanovení, kterými Zadavatel přebírá nebo sdílí riziko událostí, které ovlivňují realizaci Projektů PPP, nemají vliv na jeho klasifikaci, pokud jsou splněny všechny následující podmínky:

- existuje určitý konečný počet přesně definovaných událostí (tj. Zadavatel by neměl být vystaven neomezenému počtu rizik),
- nejedná se o události, na které mají vliv změny v makroekonomických podmínkách,
- událostem nelze přičíst jednání nebo opomenutí Koncesionáře, a
- události nebo jejich důsledky nelze rozumně předvídat ani odhadovat.

Kompenzace ve vztahu ke geologickým rizikům plynoucím ze složitých podmínek geologických podloží nebo z realizace tunelů v rámci Projektů PPP by neovlivnila mimobilanční klasifikaci, pokud tato rizika nebo jejich důsledky nejsou přiměřeně předvídatelné nebo odhadnutelné. Toto je třeba posoudit s ohledem na provedené due diligence před finančním uzavřením, zda je přiměřená konkrétním okolnostem Projektu PPP (např. možnost účastníků zadávacího řízení důkladně prozkoumat předmětné pozemky před podpisem koncesionářské smlouvy). Pokud je dle smlouvy Zadavatel odpovědný za náklady a/nebo časové dopady **jakýchkoli zjištěných geologických podmínek**, má tato skutečnost podle názoru Eurostatu vliv na mimobilanční klasifikaci Projektu PPP.

Úpravy plateb dle míry skutečného využití aktiv

U některých Koncesionářských smluv založených na dostupnosti může mít Koncesionář nárok na zvýšení plateb za dostupnost, pokud je využití aktiva vyšší, než se původně očekávalo. V rámci Projektů PPP by se jednalo o dodatečné platby na kompenzaci Koncesionáře za výrazné vyšší než původně předpokládané využití infrastruktury ze strany provozovatelů drážní dopravy, a tedy vedoucí k rychlejšímu opotřebení, než se očekávalo.

Stanovisko Eurostatu je, že ustanovení, která zvyšují provozní platby za účelem kompenzace Koncesionáře za vyšší než očekávané využití aktiva, nemají vliv na mimobilanční klasifikaci¹²⁰.

Ustanovení o pojištění

Pokud Koncesionářská smlouva stanoví podmínku, podle které je Koncesionář povinen mít uzavřena pojištění jak pro období výstavby, tak pro období provozu (což je typický případ), nemá takový požadavek na uzavření určitých pojištění, jejich rozsah a podmínky, za kterých musí být uzavřena, vliv na statistické vykazování.

¹²⁰ Na druhé straně ustanovení, která by platby za dostupnost snižovala (které jsou založeny na 100% dostupnosti) v případě nižší úrovně využití aktiv Projektu PPP, než se očekávalo, ovlivňují jejich klasifikaci, a tím by se jednalo o vliv s vysokým dopadem.

Koncesionářská smlouva může stanovit, že Zadavatel přebírá nebo se podílí na riziku/výnosech ze změn nákladů na pojištění (v jiných situacích, než je nepojistitelnost). Taková ujednání nemají vliv na statistické vykazování, pokud jsou splněny všechny následující podmínky:

- strop (v případě použití) je alespoň dvojnásobkem částky pojistných nákladů předpokládaných při finančním uzavření,
- dolní hranice (v případě použití) není stanovena vyšší než polovina částky pojistných nákladů předpokládaných při finančním uzavření,
- pokud se náklady na pojištění zvýší nad strop, Zadavatel odpovídá pouze za rozdíl mezi skutečnými náklady a stropem,
- pokud náklady na pojištění klesnou pod spodní hranici, Zadavatel přebírá nebo se podílí pouze na rozdílu mezi skutečnými náklady a spodní hranicí,
- ustanovení neumožňují Zadavateli převzít riziko a/nebo přínos (benefit) ze změn nákladů na pojištění, které lze přičíst jednání Koncesionáře.

Stav majetku v okamžiku ukončení Koncesionářské smlouvy (handback)

Pokud po skončení platnosti Koncesionářské smlouvy přechází odpovědnost za majetek zpět na Zadavatele, nemá na statistické vykazování vliv, pokud Koncesionář nese riziko¹²¹, že fyzický stav majetku po skončení platnosti Koncesionářské smlouvy odpovídá standardu, který odráží to, že majetek byl udržován v souladu se smlouvou.

Kompenzace při předčasném ukončení smlouvy z důvodů na straně Koncesionáře

Nejběžnějším přístupem ke stanovení kompenzace za předčasné ukončení z důvodů na straně Koncesionáře je kompenzace na základě tržní hodnoty Koncesionářské smlouvy, která je stanovena buď:

- samotným trhem prostřednictvím procesu opětovného zadávacího řízení na Koncesionářskou smlouvu, nebo
- expertním odhadem, jak by trh ocenil Koncesionářskou smlouvu.

Metodika odhadu tržní hodnoty Koncesionářské smlouvy musí být navržena tak, aby odrážela přístup, který by trh aplikoval při oceňování Koncesionářské smlouvy, a nikoli aby zajistil náhradu nákladů vzniklých Koncesionáři nebo plně pokryl jeho nesplacený dluh. Metodika musí vzít v úvahu veškeré náklady na nápravu vyplývající z nedostatečné výkonnosti Koncesionáře (tj. předpokládané peněžní toky by měly zohlednit náklady na dokončení/opravu aktiva, jakož i dodatečné náklady na provoz, údržbu a financování).

¹²¹ Tzn. že po skončení platnosti Koncesionářské smlouvy nebo před jejím skončením je Koncesionář povinen (na základě výsledků nezávislého ověření) mimo jiné provést dohodnutý rozsah prací před datem skončení platnosti smlouvy, rovněž může být povinen vytvořit rezervní fond nebo poskytnout záruku či jistotu na pokrytí odhadovaných nákladů na práce, k nimž bude mít Zadavatel přístup, pokud Koncesionář potřebné práce neprovede do data skončení platnosti smlouvy, a že Zadavatel nemá vůči Koncesionáři nárok na žádnou platbu nebo náhradu, v případě, že fyzický stav infrastruktury je na lepší úrovni, než stanovený standard.

Při využití postupu opětovného zadávacího řízení jsou noví uchazeči o práva a povinnosti vyplývající z Koncesionářské smlouvy do konce její platnosti povinni vzít v úvahu veškeré náklady na nápravu vyplývající z nedostatečného výkonu předchozího Koncesionáře (tj. náklady na opravu aktiv i dodatečné náklady na provoz, údržbu a financování).

Účast vládního sektoru na financování

Nejběžnějšími příklady jsou:

- platby v podobě podílu na spolufinancování ze strany veřejného sektoru po dosažení stanovených milníků (nevratné) soukromému partnerovi během nebo na konci fáze výstavby,
- poskytnutí půjčky,
- vklad vlastního kapitálu,
- poskytnutí záruky na financování, a
- osvobození od závazků (např. DPPO, DPH), které by jinak soukromému partnerovi vznikly.

Financování od mezinárodních subjektů vyplývající z mezivládních dohod, jako jsou např. fondy EU, nejsou považovány za státní financování (bez ohledu na to, zda je příjemcem takového financování soukromý partner nebo vládní subjekt). Z analýzy je rovněž vyloučeno financování poskytnuté mezinárodními multilaterálními institucemi, jako je EIB nebo EBRD.

Celkový vládní závazek financování zahrnuje všechny formy závazků, které v rámci Projektů PPP vládní sektor nabídl. V rámci Projektů PPP je třeba věnovat pozornost účasti vlády na financování prostřednictvím podílu na spolufinancování ze strany veřejného sektoru v kombinaci s dluhovým financováním poskytovaným NRB (která je považována za státní financování).

Podle Eurostatu:

- pokud vládní závazek financování nebo jakákoli jiná vládní podpora činí 50 % nebo více z investičních nákladů na výstavbu aktiva, Projekty PPP se automaticky zařadí do bilance vládního sektoru,
- vládní závazek financování nebo jakákoli jiná vládní podpora, která činí méně než 50 %, ale více než jednu třetinu investičních nákladů na výstavbu aktiva, představuje parametr s velmi vysokým dopadem na mimobilanční klasifikaci,
- vládní závazek financování nebo jakákoli jiná vládní podpora, která činí jednu třetinu nebo méně, ale více než 10 % investičních nákladů na výstavbu aktiva, představuje parametr s vysokým dopadem na mimobilanční klasifikaci, a
- vládní závazek financování nebo jakákoli jiná vládní podpora, která činí 10 % nebo méně z investičních nákladů na výstavbu aktiva, představuje parametr s mírným dopadem na mimobilanční klasifikaci.

10 PLATEBNÍ MECHANISMUS

10.1 Úvod

V této kapitole popisujeme hlavní principy platebního mechanismu. Cílem platebního mechanismu je nastavit mechanismus a strukturu platby za dostupnost mezi Zadavatelem a Koncesionářem po celou dobu trvání Koncesionářské smlouvy tak, aby Koncesionáře motivoval k:

- dokončení výstavby všech úseků Projektů PPP v dohodnutých termínech, neboť úhrady plateb Koncesionáři začnou až po jejich dokončení, a v plné výši až po získání Kolaudačního rozhodnutí (úspěšné dokončení zkušebního/ testovacího provozu),
- minimalizaci událostí nedostupnosti úseků Projektů PPP vyvolané činností v oblasti zajištění provozuschopnosti (plánované a neplánované opravy, údržba nebo reinvestice, nepříznivé povětrnostní podmínky, nehody a jiné mimořádné události na dráze), a které obvykle vedou k uplatnění srážek z plateb za dostupnost,
- dodržování smluvně dohodnuté kvality infrastruktury, poskytovaných služeb a všech dalších smluvních závazků vyplývajících z Koncesionářské smlouvy, jejichž porušení by jinak vedlo k uplatnění srážek z plateb za dostupnost.

V úvodu je vhodné poznamenat, že platební mechanismus projektů liniové infrastruktury byl v českém právním prostředí již v minulosti připraven, a sice pro účely PPP projektu dálnice D4, který v roce 2021 dosáhl finančního uzavření. Ačkoli se skutečná funkčnost toho mechanismu naplno ukáže až v okamžiku, kdy projekt dosáhne provozní fáze (leden 2025), byl přijat věřiteli a důkladně testován/analyzován jak sponzory a investory, tak technickými poradci věřitelů.

Principiálně tak může v obecné rovině představovat referenční základ i pro Projekt PPP, přičemž v něm bude nutné zohlednit všechny aspekty specifické pro železniční projekty, zejména při využití mezinárodních precedentů z jiných železničních projektů vysokorychlostních tratí¹²². Paralelně je připravováno zadávací řízení pilotního železničního PPP projektu PRAK, kdy vznikne první takový precedent železničních projektů v českém právním prostředí.

Podrobný návrh platebního mechanismu Projektu PPP vypracuje SŽ v období před zahájením zadávacího řízení Projektu PPP a jeho podobu bude dále upřesňovat v návaznosti na připomínky a komentáře účastníků zadávacího řízení v rámci soutěžního dialogu s cílem zohlednit dohodnuté rozdělení rizik a zajistit jasné a měřitelné propojení mezi cíli Projektu PPP a způsobem, jakým je Koncesionář motivován je plnit.

Strukturování platebního mechanismu také úzce souvisí s cílem dosáhnout mimobilanční klasifikace Projektu PPP. Pokud má Zadavatel v úmyslu klasifikovat závazky z Projektu PPP mimo veřejný dluh, musí se při jeho strukturování řídit pravidly Eurostatu ESA 2010. Klíčové principy jsou podrobněji popsány v kapitole 9.3.

¹²² Zde se zejména nabízí francouzské projekty vysokorychlostních tratí založené na principu plateb za dostupnost.

10.2 Základní principy

Platební mechanismus bude navržen tak, aby odrážel dohodnutou alokaci rizik Projektů PPP mezi Zadavatelem a Koncesionářem.

Hlavním principem v nejširším smyslu slova je, že služba v podobě dodané infrastruktury je dostupná jejím uživatelům¹²³ v maximální možné míře. Platební mechanismus pak umožní výplaty ze strany Zadavatele v plném rozsahu jen tehdy, pokud jsou služby Zadavateli, a tím i uživatelům Projektu PPP na základě plnění parametrů Specifikací výstupů smluvně určených v Koncesionářské smlouvě, což znamená, že:

- výstavba úseků Projektů PPP byla dokončena (riziko výstavby), a
- realizované úseky v rámci Projektů PPP jsou dostupné uživatelům (tzn. po úspěšném dokončení zkušebního/ testovacího provozu a získání Kolaudačního rozhodnutí) při splnění všech podmínek daných Koncesionářskou smlouvou (riziko dostupnosti).

10.3 Zahájení plateb

Rozhodujícím okamžikem pro zahájení plateb za dostupnost bude ukončení fáze výstavby a získání povolení k Předčasnému užívání dráhy. Z praktického hlediska povinnost začít hradit platby za dostupnost začne v měsíci následujícím po měsíci, ve kterém bylo získáno povolení k Předčasnému užívání dráhy, protože od tohoto momentu mohou být v obecné rovině úseky Projektů PPP poskytnuty jejím uživatelům. V praktické rovině to však v případě železničních projektů znamená, že nejprve proběhne testovací / zkušební provoz (bez pasažérů), který se pro vysokorychlostní tratě předpokládá po dobu 12 měsíců a pro tratě RS po dobu 6 měsíců.

Kolaudační souhlas by byl vydán až po úspěšném dokončení zkušebního/testovacího provozu a vydáním Průkazu způsobilosti dráhy ze strany Drážního úřadu. Čekání se zahájením plateb až na získání Kolaudačního rozhodnutí by však bylo nepraktické, protože úseky Projektů PPP jsou již v principu dostupné k provozování na základě povolení k Předčasnému užívání dráhy a takto „vyvolané“ zpoždění plateb by Projekt PPP zbytečně prodražilo.

Na druhou stranu platby provedené na základě získání povolení k Předčasnému užívání dráhy nebudou představovat plnou částku platby za dostupnost, ale pouze její část, typicky v rozmezí mezi 80–95 % plné platby. S ohledem na specifika výstavby železničních projektů (na rozdíl od dálničních projektů) však zde bude vhodné zvážit/zohlednit např. možnost postupného náběhu výše % z plné platby na základě průběhu/ fází zkušebního/testovacího provozu a zároveň vyloučit dopady na Koncesionáře v případě, že v průběhu zkušebního/testovacího provozu dochází k událostem na straně Zadavatele ovlivňujících negativně tento proces a/nebo kolaudační souhlas nelze z důvodu na straně Zadavatele získat¹²⁴. Plná částka pak bude vyplacena pouze po získání Kolaudačního souhlasu pro všechny úseky, aby bylo zajištěno včasné dokončení Zkušebního provozu, získání požadovaných

¹²³ Přímými uživateli se zde rozumí provozovatelé drážní osobní a nákladní dopravy, nepřímo pak jejich zákazníci.

¹²⁴ Ne celou část infrastruktury, např. v oblasti zabezpečovacího zařízení bude jeho řídicí úroveň zajišťovat a provozovat SŽ.

licencí a dořešení všech dalších případných drobných nedostatků (nemajících žádný vliv na bezpečnost provozování dráhy) zjištěných ve fázi získání povolení k Předčasnému užívání dráhy.

Případné zpoždění zahájení plateb by bylo kompenzováno Zadavatelem pouze v případech, kdy by takové zpoždění bylo zapříčiněno specifickými smluvně definovanými událostmi (např. kompenzační události) a v souladu s ustanoveními Koncesionářské smlouvy.

Zpoždění na straně Koncesionáře bude v zásadě smluvně přeneseno na jeho generálního dodavatele stavebních prací, který Koncesionáře za takové zpoždění odškodní (zaplacením sankcí obvykle odrážejících ztracené/zpožděné platby od Zadavatele), což by jinak vedlo ke:

- ztrátě plateb za dostupnost v případě, že celková doba Koncesionářské smlouvy bude nastavena jako fixní (tzn. smluvní délka bude definována jako pevný počet let mezi účinností Koncesionářské smlouvy a datem uplynutí její doby trvání¹²⁵, kdy prodloužení doby výstavby bude znamenat kratší provozní fázi, a tedy méně fakturačních období), nebo
- nižší návratnosti vlastního kapitálu v důsledku plateb Zadavatele zpožděných v čase, a tedy zpožděným distribucím sponzorům/investorům a vlivem dalších nákladů souvisejících se zpožděním (tzn. v případě, že smluvní období Koncesionářské smlouvy je kombinací období výstavby a definovaného fixního počtu let provozní fáze, která začíná běžet prvním dnem, který následuje po měsíci, ve kterém je skutečně získáno povolení k Předčasnému užívání dráhy¹²⁶).

10.4 Dostupnost úseků v provozní fázi

Míra dostupnosti Projektů PPP je další klíčovou součástí poskytování služby. V nejširším pojetí je klíčovou zásadou to, že „plná platba se provádí jen v případě plné dostupnosti železničních úseků, zatímco pokud je Projekt PPP zcela nedostupný, nedochází k úhradě žádné platby“.

Dostupnost železničních úseků Projektů PPP by měla být hodnocena ze dvou hlavních hledisek, jak je popsáno níže. Mechanismus srážek by také měl být nastaven tak, aby nedocházelo ke dvojímu započtení penalizace za stejnou událost nedostupnosti.

Srážky za nedostupnost

Jde o srážky, které lze aplikovat, pokud některé nebo všechny železniční úseky Projektu PPP nejsou fyzicky dostupné uživatelům, tzn. jsou způsobené plným omezením provozování dráhy nebo jinými omezeními (např. užitím protisměrného provozu znamenající např. nižší rychlost, menší počet vlaků apod.) a taková událost vznikla v důsledku jednání (nebo nečinnosti) Koncesionáře¹²⁷. V takovém případě budou platby za dostupnost sníženy na základě předem definovaného souboru srážek (který bývá obvykle stanoven buď jako absolutní finanční částka nebo jako % z platby za dostupnost (v jejím hrubém vyjádření) dle ustanovení Koncesionářské smlouvy) odrážejících konkrétní cíle

¹²⁵ Takový přístup byl použit například na českém PPP projektu dálnice D4.

¹²⁶ Takový přístup byl použit například u slovenského silničního PPP projektu D4/R7.

¹²⁷ Další specifické podmínky omezení provozování dráhy budou do Koncesionářské smlouvy popsány na základě příslušných ustanovení Zákona o dráhách.

Zadavatele v oblasti provozování dráhy a zajištění její provozuschopnosti, relativním významu nedostupnosti v daném úseku při zohlednění dalších aspektů jako:

- doba trvání nedostupnosti,
- počet ovlivněných úseků,
- počet přímo ovlivněných (uzavřených) tratí a tím umožnění nebo znemožnění protisměrného provozu,
- vlakové intenzity v závislosti na části dne (špička, doba mimo špičku), konkrétní den v týdnu,
- snížení rychlosti vlaků pod předpokládanou provozní úroveň.

Při uplatnění srážek za nedostupnost může Zadavatel rozlišovat mezi plánovaným a neplánovaným omezením provozování dráhy. Zatímco plánovaná omezení se budou týkat plánovaných oprav a údržby, neplánovaná omezení mohou být způsobena jak událostmi na straně Koncesionáře (např. v důsledku vzniku skrytých závad, v důsledku nedostatečné údržby atd.), tak událostmi mimo jeho kontrolu.

Za plánovaná omezení může Zadavatel účtovat srážky po celou dobu nedostupnosti železničního úseku (aby motivoval Koncesionáře k maximálnímu zkrácení plánovaných dob oprav a údržby) nebo může Koncesionáři poskytnout určitý omezený počet „volných“ hodin měsíčně věnovaných výhradně plánovaným omezením s cílem vyvážit hledisko hodnoty za peníze s náklady příležitosti vyplývajícími z účtování srážek za plné období nedostupnosti (určitý minimální objem oprav a údržby musí být proveden v každém případě, proto bude mít odstranění určité míry penalizace během tohoto období poskytnutých "volných" hodin dopad na výši nabídky v rámci zadávacího řízení).

V tomto smyslu bude vhodné zohlednit i to, že plánovaná údržba a opravy na tratích VRT probíhá zcela výlučně v nočních hodinách, tzn. zcela mimo režim užívání dráhy v této době ze strany provozovatelů drážní dopravy.

Srážky za nedodržení nebo nedosažení požadovaných výkonnostních standardů

Jde o srážky, které lze aplikovat, i když jsou železniční úseky Projektů PPP fyzicky dostupné, ale Koncesionář nedodrží některé specifikace zajištění provozuschopnosti související s požadovanými výkonnostními parametry železničních úseků Projektu PPP (tj. její kvalitativní technické parametry¹²⁸) v důsledku jednání (nebo nečinnosti) Koncesionáře.

Srážky za nedodržení smluvně stanovených výkonnostních norem navíc zohlední kvalitativní parametry definované ve smluvní dokumentaci, včetně položek, jako jsou např. (nikoli však výlučně): dodržení cestovní doby vlaků dle grafikonů (např. v podobě minut zpoždění spojů na 100 km vyvolaných z důvodu na straně Koncesionáře), spolehlivost infrastruktury (např. v podobě počtu incidentů nedostupnosti za definované období), kvality údržby / provozní postupy (stav

¹²⁸ Ty mohou nastat jednak z důvodu (i) neadekvátního rozsahu oprav a údržby, nerespektující plně plán nebo nedostatečně zohledňující aktuální stav opotřebení subsystémů infrastruktury, nebo (ii) neadekvátní reakcí na skryté vady vzniklé během výstavby.

a odchylky od skupiny definovaných technických parametrů tratě), dodržení doby odezvy na vzniklé události, přesnost a včasnost záznamu údajů atd. Nastavení výše zmíněných parametrů bude mj. záviset na specifické alokaci profesních odpovědností a toho, zda bude možné u některých z výše uvedených příkladů (např. zpoždění spojů) efektivně vyhodnotit, zda ke zpoždění opravdu došlo z důvodu výlučně na straně Koncesionáře.

Příklady výše uvedených oblastí nedodržení požadovaných výkonnostních standardů se budou odrážet v jednotlivých souborech výkonnostních norem vypracovaných a definovaných pro každou takovou oblast, a které stanoví obecné a specifické cíle, podrobné požadavky na každý specifický cíl a související srážky za každý definovaný prvek, který Koncesionář nesplní.

Standards budou definovány a vypracovány na základě:

- obecných právních předpisů relevantních pro železnici včetně vyhlášek (zákon o dráhách, vyhláška 177/1995 Sb., kterou se stanoví stavební a technický řád drah, vyhláška 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky provozování, výstavby a výroby určených technických zařízení a jejich technická specifikace a jiné),
- souvisejících technických norem,
- interních postupů SŽ,
- dalších obecných postupů a specifikací vycházejících z osvědčených postupů v oblasti PPP na železnici.

V případě výskytu takto definovaných nedostatků budou platby sníženy na základě předem definovaného systému srážek, který bude odrážet povahu a rozsah zaznamenaných odchylek a nedostatků, pokud tyto odchylky a nedostatky nemohou být nebo nejsou odstraněny v předem definovaném časovém rozpětí (v případech, kdy je taková náprava v časovém rozpětí umožněna – což může být případ u provozně méně kritických nedostatků).

Srážky se obvykle počítají jako počet obdržených „penalizačních“ bodů (stanovené za jednotlivé vzniklé případy nedodržení požadovaných výkonnostních standardů) vynásobený finanční hodnotou připadající na jeden penalizační bod. Obvykle je jeden penalizační bod ohodnocen jednou danou částkou ve finančním vyjádření, a je to různý počet udělovaných penalizačních bodů, který vyjadřuje rozsah nedodržení požadovaných výkonnostních standardů.

Úprava plateb při větším než předpokládaném využití železniční dopravní cesty

V případě vyššího využití železniční dopravní cesty, než se původně předpokládalo (např. zvýšený počet provozovaných osobních vlaků, zvýšený počet nákladních vlaků¹²⁹ atd.) je také možné zvážit poskytnutí dodatečných plateb na pokrytí dodatečných provozních výdajů na životní cyklus, vyvolaných vyšším než předpokládaným budoucím využitím (a tudíž rychlejším opotřebením)¹³⁰. Tento režim však z důvodu na straně dosažení mimobilančního vykazání projektu **jednoznačně**

¹²⁹ V případě úseku RS Střední Morava.

¹³⁰ Žádný z předchozích projektů (český PPP projekt na dálnici D4 nebo slovenské PPP projekty) takové úpravy nepředpokládal (nebylo to potřeba vzhledem k povaze provozu, potíží s nastavením vhodného základu předpovědi dopravních intenzit atd.).

nedoporučujeme aplikovat opačně, tzn. při menším, než plánovaném provozu snižovat platby poměrně k vyvolané úspoře provozních výdajů na životní cyklus¹³¹. Problematika nastavení takové úpravy bude mj. zahrnovat:

- nastavení vhodné základní srovnávací úrovně prognózy využití železniční dopravní cesty, při jejímž překročení by vznikl nárok na dodatečné platby od Zadavatele;
- nastavení určité prahové hodnoty nad základní srovnávací úroveň, teprve při jejímž překročení by Zadavatel kompenzoval zvýšené opotřebení (tj. dodatečné platby by začínaly až nad určitou definovanou úrovní vyššího využití, nikoli při jakémkoli vyšším využití);
- nastavení výše platby na definovanou jednotku zvýšeného využití železniční dopravní cesty; a
- nastavení případných horních limitů pro takové dodatečné platby.

10.5 Omezení výše srážek

Jak bylo uvedeno výše, v případě úplné nedostupnosti železničních úseků Projektu PPP neobdrží Koncesionář žádnou platbu. V některých případech účastníci zadávacího řízení vyžadují zastropování výše srážek, jež lze od plateb Koncesionáři odečíst, s odkazem na požadavky některých věřitelů (tzn. požadavek, aby výše srážek neovlivnila úhradu dluhové služby). U Projektů PPP se předpokládá, že výše srážek v zásadě nebude omezena (tj. srážky budou moci dosáhnout až do celé výše hrubé platby za dostupnost). Výjimku však mohou tvořit srážky za nedodržení nebo nedosažení požadovaných výkonnostních standardů/kvality, které lze na přiměřené úrovni zastropovat.

Tento přístup je v souladu s pravidly Eurostatu, která uvádí, že nastavení limitů pro výši srážek představuje nedostatečný přenos rizika dostupnosti na Koncesionáře, což by mělo negativní dopad na dosažení mimobilanční klasifikace Projektu PPP. Nicméně zkušenost z nastavení platebních mechanismů u obdobných PPP projektů ukazuje, že platba dluhové služby by obvykle byla ovlivněna až v okamžiku, pokud by docházelo k velmi výraznému a pokračujícímu porušování povinností na straně Koncesionáře, což by v extrémním případě stejně vedlo až k předčasnému ukončení smlouvy ze strany Zadavatele (z důvodů na straně Koncesionáře).

Bude tedy na účastnících zadávacího řízení a věřitelích (a jejich technických poradcích), aby se během zadávacího řízení ujistili, že navržený platební mechanismus je sice navržen tak, aby proporcionálním způsobem zachytil nedostatečnou výkonnost Koncesionáře, ale že bude také dostatečně robustní, aby zajistil potřebné pokrytí dluhové služby (včetně srážek za plánované opravy a údržbu) v případě, že Koncesionář dosahuje běžně předpokládanou a očekávanou úroveň poskytované služby.

10.6 Osvobozené události nedostupnosti

Protože některé události nedostupnosti mohou být způsobeny specifickými událostmi, které jsou zcela mimo kontrolu Koncesionáře, nebylo by v takovém případě ekonomicky odůvodněné aplikovat

¹³¹ Opačná aplikace tohoto principu by znamenala z pohledu hodnocení Eurostatu “vysoký dopad” do klasifikace, což samo o sobě sice neznamená automaticky bilanční klasifikaci, avšak v kombinaci s dalšími faktory (např. podíl na spolufinancování úvodní investice poskytovaný jako dotace Zadavatele), je nanejvýš pravděpodobné, že by to celkové mimobilanční hodnocení znemožnilo.

srážky. Koncesionářská smlouva proto obvykle definuje případy osvobození, pro které by byly uplatněny výrazně nižší nebo žádné srážky. To zahrnuje případy, jako jsou různé kompenzační události ovlivňující využití železniční dopravní cesty, železniční nehody atd., pokud nejsou způsobeny jednáním nebo nečinností Koncesionáře. Ve většině těchto případů jsou však také stanoveny reakční doby na dané události, aby se zajistilo, že Koncesionář následně (tzn. obvykle po uzavření šetření daného incidentu ze strany příslušných orgánů) uvede železniční úseky Projektů PPP do požadovaného stavu.

10.7 Výpočet platby za dostupnost

Aby platby za dostupnost co nejlépe odrážely peněžní toky Koncesionáře, je vhodné je provádět na měsíční bázi a rozdělit je na části, které budou odrážet (1) typ a měnu dané skupiny nákladů a (2) a zda budou podléhat indexaci nebo ne, například dle následujícího základního a zjednodušeného vzorce:

$$\mathbf{MPzD}_{ps} = \mathbf{BPzD}_{(Kč, indexováno)} + \mathbf{BPzD}_{(EUR, indexováno)} + \mathbf{BPzD}_{(Kč, neindexováno)} + \mathbf{BPzD}_{(EUR, neindexováno)} - \mathbf{AD}_{ps} - \mathbf{PD}_{ps} - \mathbf{OPD}$$

Kde:

MPzD_{ps} – celková „čistá“ měsíční Platba za dostupnost pro daný úsek po uplatnění všech srážek.

BPzD_(Kč, indexováno) – indexovaná část platby za dostupnost v Kč vypočtená na měsíční bázi s použitím příslušné předem definované konvence počítání dnů. Indexovaná část plateb za dostupnost bude pokrývat základní provozní náklady Koncesionáře včetně daní v Kč.

BPzD_(EUR, indexováno) – indexovaná část platby za dostupnost v euro vypočtená na měsíční bázi s použitím příslušné předem definované konvence počítání dnů. Indexovaná část plateb za dostupnost bude pokrývat základní provozní náklady Koncesionáře vzniklé v eurech.

BPzD_(Kč, neindexováno) – neindexovaná část platby za dostupnost v Kč vypočtená na měsíční bázi s použitím příslušné předem definované konvence počítání dnů. Neindexovaná část plateb za dostupnost bude pokrývat obsluhu financování (dluh a vlastní kapitál) sjednaného Koncesionářem v Kč.

BPzD_(EUR, neindexováno) – neindexovaná část platby za dostupnost v euro vypočtená na měsíční bázi s použitím příslušné předem definované konvence počítání dní. Neindexovaná část plateb za dostupnost bude pokrývat obsluhu financování (dluh a vlastní kapitál) sjednaného Koncesionářem v euro.

AD_{ps} – součet srážek za nedostupnost uplatněných v daném měsíci na daný úsek.

PD_{ps} – součet srážek za nedodržení požadovaných výkonnostních standardů v daném měsíci uplatněných na daný úsek.

OPD – součet srážek za porušení dalších povinností koncesionáře, které přímo nesouvisí s konkrétními úseky.

Koncesionářská smlouva bude obsahovat další ustanovení, která budou reagovat na situace významného porušování smluvních podmínek ze strany Koncesionáře nebo jejich pokračujícího porušování v delším časovém horizontu a kdy jsou pouhé finanční srážky neúčinné. Pokud v takovém případě Koncesionář nezjedná uspokojivou nápravu, povedou takové události obvykle k předčasnému ukončení Koncesionářské smlouvy ze strany Zadavatele. Obdobně bude mít Koncesionář právo předčasně ukončit Koncesionářskou smlouvu v případě významného porušení povinností na straně Zadavatele. Další podrobnosti týkající se těchto aspektů a z nich vyplývajících důsledků jsou popsány v kapitole 11.

10.8 Podíl na financování úvodní investice ze strany veřejného sektoru

Podíl na financování úvodní investice ze strany veřejného sektoru představuje specifický prvek platebního mechanismu. Jeho využití by bylo vhodné zvážit zejména v případě, že by existovalo riziko deficitu při zajištění potřebného objemu soukromých finančních zdrojů Projektů PPP, které nelze vyřešit například ani zapojením mezinárodních multilaterálních institucí a také z důvodu podpory zajištění dostupnosti takových podmínek financování, které by v kombinaci s podílem na spolufinancování úvodní investice ze strany veřejného sektoru vedly k lepší hodnotě za peníze pro veřejný sektor (než v případě jeho neposkytnutí).

V této souvislosti bude zároveň nutné posoudit, zda by poskytnutí této podpory mohlo vést k její klasifikaci jako veřejné podpory, resp. nedovolené veřejné podpory. Obecně platí, že:

- Evropská komise při posuzování přítomnosti veřejné podpory v PPP projektech použije test tzv. Market Economy Operator Principle (princip soukromého investora v tržní ekonomice). Tzn. pokud by byl podíl na případném spolufinancování úvodní investice poskytnut za stejných podmínek, za kterých by jej poskytnul i soukromý investor za normálních ekonomických podmínek, nejednalo by se o veřejnou podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU. Za tímto účelem by bylo zejména posuzováno, zda příspěvek/odměna odpovídá tržní výši; nejedná se ovšem o jediný posuzovaný aspekt a Evropská komise zohledňuje i další aspekty projektu. **Vychází se přitom z domněnky, že řádně vedené (tj. transparentní, nediskriminační) zadávací řízení obvykle vede ke stanovení tržní výše příspěvku.**
- Pokud by naopak opatření splňovalo všechny znaky veřejné podpory podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU, jednalo by se o veřejnou podporu, kterou by bylo potřeba nejprve notifikovat Evropskou komisi. Notifikace by však nebyla nutná, pokud by bylo možno podřadit podporu do jedné z kategorií podpory slučitelné s vnitřním trhem (na základě nařízení Evropská komise č. 651/2014 ze dne 17. června 2014), tzn. jako blokovou výjimku. S výjimkou případného spolufinancování úvodní investice z prostředků InvestEU, které by spadala do blokové výjimky, by však spolufinancování úvodní investice nebylo velmi pravděpodobně pokryto tzv. blokovou výjimkou a bylo by je tedy nutné posoudit v rámci notifikace. Za tímto účelem lze doporučit neformální konzultaci s odpovědnými pracovníky ÚOHS s cílem koordinovat postup zejména za situace, pokud by se dle názoru ÚOHS jednalo

o veřejnou podporu, která by vyžadovala notifikaci podílu na spolufinancování úvodní investice s cílem dosažení jeho schválení jako dovolené veřejné podpory.

- V rámci případné notifikace by Evropská komise, mimo základní definiční znaky veřejné podpory obsažené v čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU, posuzovala slučitelnost podpory s vnitřním trhem, včetně jejího souladu s cíli EU (v tomto případě by sehrálo roli zařazení Projektu do Ten-T), přiměřenosti podpory a případných negativních dopadů na trh. Jako přiměřenou podporu přitom Evropská komise považuje u infrastrukturních projektů pouze podporu v rozsahu tzv. finanční mezery (funding gap), která je, zjednodušeně řečeno, vypočtena na základě ex-ante analýzy čisté současné hodnoty rozdílu peněžních toků při poskytnutí a neposkytnutí dané podpory (včetně investičních nákladů). Jinými slovy, **pokud by byla identifikována finanční mezera, kterou nelze řešit jiným (tržním) způsobem, spolufinancování úvodní investice státem by mohlo být Komisí vyhodnoceno jako povolená veřejná podpora.**

V transakční fázi, tj. zejména při vedení zadávacího řízení, tedy bude nutné strukturovat případný podíl na spolufinancování úvodní investice způsobem, který nepovede k jeho klasifikaci jako veřejná podpora, resp. nedovolená veřejná podpora.

Při jeho strukturování dle výše uvedených pravidel by měly být vzaty v úvahu i další aspekty:

- ačkoli by podíl na financování úvodní investice měl být obecně poskytnut až po dokončení výstavby a po získání příslušných povolení, v případě Projektů PPP však s ohledem na jejich investiční velikost bude s největší pravděpodobností nutné využít jiný přístup – tzn. model průběžného milníkového nebo zálohového/ průběžného plnění,
- výhodou využití podílu na financování úvodní investice ze strany veřejného sektoru a jeho strukturování v čase také může být jeho využití jako „poslední tranše“ čerpání finančních zdrojů a tím zkrátit tzv. období dostupnosti úvěrových zdrojů k čerpání, kdy zásadním problémem je doba výstavby u těch Projektů PPP přesahující 5 let,
- podíl na financování úvodní investice by měl být omezen stropem stanoveným jako % z celkových „způsobilých“ investičních nákladů, který by byl stanoven v závislosti na faktorech, jako jsou:
 - (i) další dopady na mimobilanční klasifikaci Projektů PPP (další podrobnosti k tomuto viz kapitola 9.3),
 - (ii) počet účastníků zadávacího řízení v užším výběru ve vztahu k celkové reálně dostupné úvěrové likviditě, včetně zohlednění dalších faktorů, jako jsou exkluzivita věřitelů, schopnost věřitelů nabídnout financování více účastníkům atd. (čím vyšší počet účastníků, tím nižší je likvidita potenciálně dostupná jednomu účastníkovi),
 - (iii) zachování dostatečně atraktivní velikosti Projektů PPP,
 - (iv) řízení dopadu tzv. provozní páky Projektů PPP a dopadu na podmínky financování, a
 - (v) jakékoli další relevantní faktory, které jsou popsány v této Studii proveditelnosti PPP.

Pokud jde o výše uvedené faktory, bude záležet na účastnících zadávacího řízení, zda se pro takovou podporu rozhodnou, a budou Zadavatelem vyzváni, aby v rámci nabídky uvedli výši požadovaného podílu na financování úvodní investice (až do výše předem stanoveného limitu). Ta bude zároveň součástí hodnotícího kritéria nabídnuté ceny.

10.9 Indexace pomocí inflace

10.9.1 Inflace během výstavby

Nedávný ekonomický vývoj v České republice, Evropě, ale i ve světě, poznamenaný zejména nebývalou mírou inflace, vyvolal u stavebních společností velkou nejistotu, která vedla k silné neochotě podstupovat inflační riziko u stavebních zakázek s pevnou cenou. Předkrizové dlouhodobě "stabilní" míry inflace na úrovni pod 2-3 % umožňovaly účastníkům v rámci zakázek s pevnou cenou vytvářet přiměřeně bezpečné rezervy zohledňující inflaci a podle toho se svými subdodavateli sjednávat objemy dodávek a ceny.

V ekonomicky nestabilním prostředí (nejistá velikost objemu dodávek materiálu, načasování dodávek, míra inflace přesahující 10 % atd.) však je nebo by bylo nesmírně obtížné či dokonce nefinancovatelné akceptovat smlouvy s pevnou cenou bez jakékoli ochrany. I když se již celková makroekonomická situace na trzích stabilizuje a vrací se k „normálu“, je v této věci třeba počítat s negativním sentimentem (který může přetrvat delší dobu) ze strany potenciálních uchazečů, kdy tato makroekonomická volatilita zcela mimo kontrolu Koncesionáře znamená zcela zásadní dopad do ekonomiky stavebních firem. To potvrdily i závěry tržního průzkumu.

Při zohlednění tohoto rizika bude nutné vzít v úvahu následující faktory, aby bylo možné takovou ochranu poskytnout v souladu s podmínkami ESA 2010:

- uvést jasný odkaz na to, že ochrana je poskytována výlučně ve vztahu k dopadům vyplývajícím z vnějších tržních podmínek (tzn. ochrana není poskytnuta proti zvýšení nákladů z důvodů na straně Koncesionáře), a stanovit mechanismus, který bude schopen izolovat jednotlivé příčiny zvýšení nákladů,
- způsob načasování dodatečných plateb pokrývajících rozdíl vyplývající z indexace (například v průběhu nebo na konci období výstavby nebo jako kompenzace prostřednictvím úpravy budoucích plateb za dostupnost),
- použití oficiálních údajů zveřejňovaných Českým statistickým úřadem pro dohodnuté typy indexů,
- jasně definovaná struktura stavebních nákladů Koncesionáře,

- vymezení konkrétních nákladových položek podléhající této ochraně,
- prahová úroveň inflace, nad jejíž úrovní bude ochrana poskytována.

10.9.2 Inflace během provozního období

Dlouhodobý charakter Koncesionářských smluv Koncesionáři znemožňuje účinnou ochranu před dopady inflace. Na druhou stranu by pro Zadavatele bylo nepraktické a poměrně nákladné, pokud by měl Koncesionář do ceny nabídky zahrnout související náklady na nepředvídatelné události, které jsou zcela mimo jeho kontrolu (odhad vývoje inflace). Absence ochrany před vývojem inflace by jednoznačně odradila všechny potenciální věřitele od účasti na Projektu PPP. Předpokládá se tedy, že část platby za dostupnost bude indexována o inflaci.

Základní principy indexace budou zahrnovat:

- indexace bude použita na tu část plateb za dostupnost, která pokrývá provozní náklady Koncesionáře podléhající inflaci během provozního období (tzn. včetně nákladů na komplexní obnovu, zde však bude nutné zvážit rozsah této indexace, tzn. ne v plném 100 % rozsahu, ale méně, neboť např. praxe z francouzských projektů VRT ukazuje, že díky vývoji technologií koncesionáři komplexní obnovu provádějí levněji), přičemž výši indexované části platby za dostupnost Koncesionář v rámci finančního modelu stanoví tak, aby pokrývala veškeré provozní náklady podléhající inflaci,
- použité inflační indexy by měl být staveny tak, aby co nejlépe odrážely skladbu provozních nákladů Koncesionáře,
- pravidla indexace by měla být nastavena tak, aby poskytovala ochranu před rizikem, které Koncesionář nemůže nákladově efektivním způsobem sám řídit, neměla by ale v principu pokrývat žádné další náklady (zejména na financování¹³²) na Projekty PPP,
- hodnota použitého indexu bude aktualizována na roční bázi a bude se skládat z předem definovaných dílčích indexů (např. index stavebních prací nebo materiálu, mzdy atd.),
- indexy budou vycházet z oficiálních údajů zveřejněných Českým statistickým úřadem (korunový element) a Eurostatem (euro element).

Konečná skladba indexů může být předmětem diskuse v průběhu soutěžního dialogu. Zadavatel může také v souladu s mezinárodní praxí stanovit % limit jako maximální část plateb za dostupnost, která může podléhat indexaci.

10.10 Měna plateb

Finančně uzavřený PPP projekt dálnice D4 ukázal, že ani na projektu velikosti D4 nebylo možné zajistit dostatečné zdroje financování pouze v Kč a bylo nutné zajistit dostatečnou likviditu také prostřednictvím euro. Tento aspekt bude v případě Projektů PPP, s ohledem na jejich investiční velikost, ještě výraznější. V opačném případě by realizace Projektů PPP nebyla proveditelná.

¹³² Na některých projektech v jiných jurisdikcích není neobvyklé, že zadavatel poskytuje i inflační ochranu vlastního kapitálu investorů v projektu, jež umožňuje nabídnout výnosnost na úrovni bez započtení přírážky pro efekt inflace.

Z tohoto důvodu a na základě zkušenosti z předchozího PPP projektu dálnice D4 se předpokládá, že Zadavatel umožní provádět platby za dostupnost podle následujících pravidel:

- Platby budou umožněny přímo, a to jak v Kč, tak i v euro;
- Měnová skladba plateb za dostupnost musí odrážet měnu podkladových peněžních výdajů během provozního období (nejedná se tedy o měnu stavebních nákladů, nýbrž o měnu použitého financování na úhradu nákladů výstavby, které v průběhu provozu bude spláceno z přijatých plateb za dostupnost) a bude tak záviset i na měnové skladbě použitého financování;
- Pravidla Eurostatu pro mimobilanční klasifikaci vyžadují, aby platby za dostupnost v jiné, než místní měně nepřekročily smluvně určené peněžní výdaje Koncesionáře v dané cizí měně.

Umožnění plateb za dostupnost v obou měnách řeší další kritický aspekt proveditelnosti Projektu PPP – poskytuje přirozené zajištění Koncesionáři pro jeho peněžní toky během období provozu v měně euro (tzn. v případě použití eurového financování), což je riziko, které by jinak bylo ze strany věřitelů neakceptovatelné, protože Koncesionář by nebyl schopen toto riziko efektivně řídit.

V případě přijetí eura Českou republikou v době platnosti Koncesionářské smlouvy budou všechny částky v ní uvedené převedeny na euro a zaokrouhleny v souladu s právními předpisy. Dosažení úplného přechodu na euro však bude dlouhodobý proces. Jako první krok musí být tento přechod politicky podpořen a schválen. Poté bude následovat proces vstupu do systému Mechanismus směnných kurzů II (ERM II), který může vyžadovat přijetí určitých konvergenčních opatření k zajištění bezproblémové účasti měny země mimo eurozónu v ERM II.

V takovém okamžiku je dohodnut střední směnný kurz mezi eurem a měnou dané země, který může kolísat až o 15 % nad nebo pod tento střední kurz. Poté tento stav trvá minimálně dva roky (obvykle však déle), kdy daná země musí fungovat v systému ERM II s takto stanoveným kurzem (včetně dohodnutého flukтуаčního pásma), než může být schválen úplný přechod na euro, a tedy změněna Koncesionářská smlouva. Česká republika dosud nedosáhla prvního kroku.

10.11 Ostatní měnová rizika

Zatímco párování měny platby za dostupnost s měnou peněžních výdajů Koncesionáře v období provozu řeší kritický prvek schopnosti zajistit financování Projektů PPP, existuje zde i druhé měnové riziko, které se týká potenciálního nesouladu mezi měnou financování zajištěnou Koncesionářem a měnou jeho podkladové EPC smlouvy se stavebními dodavateli (generálním dodavatelem). Přestože tento prvek není přímo zohledněn v platebním mechanismu jako takovém, zmiňujeme ho v této kapitole proto, že níže popsané uspořádání má dopad na velikost nabídkové ceny a tím na výši plateb za dostupnost.

Je docela možné, že stavební dodavatelé (jako generální dodavatelé většinou se sídlem v ČR a jejich subdodavatelé) nebudou ochotni nebo schopni podepsat s Koncesionářem smlouvu na stavební práce v euro a v takovém případě (bude-li projekt financovat s pomocí euro) bude muset Koncesionář pro tento aspekt hledat potřebné měnové zajištění. To byl také případ některých účastníků zadávacího řízení v PPP projektu dálnice D4 a v tomto ohledu Zadavatel stanovil pro Koncesionáře povinnost zajistit měnové zajištění v případě takového nesouladu. Zadavatel se

rozhodl stabilizovat řízení tohoto významného rizika v citlivé fázi výstavby pro všechny smluvní strany¹³³. Zadavatel také stanovil jedinou povolenou metodu měnového zajištění. Zadavatel zároveň umožnil zohlednění změny sazby zajištění podobně jako u pohybů podkladových úrokových sazeb. V období mezi podáním konečné nabídky (BAFO) a finančním uzavřením nesl riziko změn jak základních úrokových sazeb, tak riziko změny zajišťovacího směnného kurzu Kč/ euro Zadavatel.

V případě negativních pohybů směnného kurzu (tj. zejména v případě zhodnocení Kč vůči euro) by byl nezajištěný Koncesionář vystaven riziku, že nabízené platby za dostupnost nebudou stačit k pokrytí předmětných výdajů Koncesionáře ovlivněných pohybem kurzu.

10.12 Struktura plateb a její mechanismus

10.12.1 Rozdělení platby za dostupnost

Na základě následujících aspektů:

- během některých specifických událostí (liberačních události a události vyšší moci) poskytuje Zadavatel za účelem zvýšení financovatelnosti Projektu PPP smluvní pokrytí rizika v podobě plateb na pokrytí dluhové služby, které by byly k dispozici pouze železničním úsekům ovlivněnými takovou událostí v plném rozsahu, a
- během celého smluvního období Koncesionářské smlouvy se na všechny železniční úseky vztahují srážky za nedostupnost,

je nutné adekvátně rozdělit celkové platby za dostupnost mezi specificky definované podúseky železnice. Ty mohou být pro různé účely definovány odlišně, a to například následovně:

Aspekt Eurostatu

První dva aspekty se týkají provozuschopných železničních úseků, které podléhají povolení k Předčasnému užívání dráhy a/nebo Kolaudačnímu souhlasu a určují, kdy je železniční trať složená z těchto úseků otevřena pro uživatele a kdy může Koncesionář začít přijímat platby od Zadavatele.

Tím že se platby za dostupnost skládají z „provozní“ části pokrývající provozní (a typicky indexované) náklady Koncesionáře a „investiční“ části pokrývající náklady na financování (a typicky neindexované), rozdělení plateb za dostupnost mezi jednotlivé úseky by mohlo být provedeno tak, že:

- provozní část je alokována na základě délky jednotlivých úseků (v km), kterou provozuje a udržuje Koncesionář, a
- investiční část je alokována na základě investičních nákladů jednotlivých úseků, aby odrážela

¹³³ Stanovení takové povinnosti ze strany Zadavatele by asi obecně nebylo nutné, protože je velmi obtížné si představit, že by věřitelé umožnili uchazečům zadávacího řízení nezajistit se proti tomuto měnovému riziku. Nevyžadování tohoto povinného zajištění by také mohlo těmto uchazečům poskytnout větší flexibilitu, jak toto zajištění sjednat. Na druhou stranu by byl prostor pro uchazeče pravděpodobně i tak omezený, protože Zadavatel poskytoval ochranu před pohyby měnového rizika (viz výše) pouze pro jednu konkrétní metodu měnového zajištění (Fx-Par-Forward).

peněžní toky související s financováním investičních nákladů vynaložených na jednotlivé úseky.

Tento přístup nejlépe odpovídá alokaci výdajů Koncesionáře a je v souladu s přístupem požadovaným Eurostatem souvisejícím s převodem stavebního rizika, a splňuje tedy podmínky pro mimobilanční klasifikaci Projektu PPP.

Aspekt dodržování parametrů výkonnostních standardů

Třetí aspekt souvisí s železničními úseky ovlivněných událostí nedostupnosti, a zejména s takovou, která vede k uplatnění srážek. Dopad nedostupnosti železničních úseků by se mohl určit např. takto:

- Dopad na všechny železniční úseky (definovaný například jako železniční úsek mezi dvěma takovými železničními stanicemi, který umožňuje dočasné převedení vlakové dopravy do protisměrného provozu bez ohledu na délku skutečně vzniklé nedostupnosti, protože tato nedostupnost by se týkala celé délky všech dotčených železničních úseků;
- Jiné přístupy, jako je např. skutečná délka, ve které k události nedostupnosti došlo, by byly nepraktické.

Úroveň účtovaných srážek za nedostupnost by mohla být také stupňována (násobena od stanovené základní úrovně) v závislosti na době nedostupnosti železničního úseku, struktuře využití železničního úseku, včetně zohlednění období špiček a mimo špičku, relativní důležitosti jednotlivých úseků podle počtu denních uživatelů atd.

10.12.2 Škody způsobené provozovatelům drážní dopravy

Podle ustanovení § 36 odst. 2 Zákona o dráhách má dopravce provozující veřejnou drážní dopravu, u něž vynaložené náklady přímo související se zabezpečením náhradní dopravy za přerušenu veřejnou osobní drážní dopravu z důvodu omezení provozování dráhy plánovaného podle § 23b odst. 3 přesáhly úspory související s přerušenu drážní dopravy a případné nároky na úhradu těchto nákladů na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, nárok na náhradu tohoto rozdílu vůči provozovateli příslušné dráhy (tedy SŽ)¹³⁴.

Podotýkáme, že v takových případech by pro účastníky bylo velmi obtížné předvídat výši škody (protože rozsah skutečného ušlého zisku je mimo jejich kontrolu, přestože je založen na režimu daném prováděcím právním předpisem), a tedy i nacenit dopad takových náhrad, a proto by měly zůstat mimo systém sankcí platebního mechanismu. Namísto toho navrhuje, aby byl systém srážek kalibrován tak, aby obecně "zohledňoval" také rozsah historické průměrné úrovně vzniklých náhrad ušlého zisku (tj. na základě řekněme posledních pěti let historického záznamu takových náhrad). V takovém případě budou účastníci schopni – na základě jejich plánů zajištění provozuschopnosti a související úrovně srážek – vyčíslit a nacenit takové potenciální srážky.

Dopady jakéhokoli jiného přístupu (tj. připočtení těchto škod nad rámec srážek za nedostupnost) v rámci tohoto bodu by bylo nutné projednat během soutěžního dialogu s účastníky, kteří se dostali do užšího výběru, aby bylo možné projednat, zda lze účinně nastavit prognózu těchto náhrad pro

¹³⁴ Způsob určení nákladů přímo souvisejících se zabezpečením náhradní dopravy za přerušenu veřejnou osobní drážní dopravu a úspory související s přerušenu drážní dopravy stanoví vyhláška č. 116/2017 Sb.

účely nabídky. V opačném případě by takováto neomezená odpovědnost mohla být považována za problematickou, zejména pokud je takový výpočet škody mimo kontrolu Koncesionáře, navzdory jeho úpravě zvláštním předpisem.

10.12.3 Odpovědnost za platby

Přestože konečnou odpovědnost za všechny platby bude mít Zadavatel (v případě Projektu PPP to bude MD ČR jako společný Zadavatel), platby budou principiálně prováděny z kapitoly SFDI. Specifický způsob provádění úhrady plateb za dostupnost a kompenzací je uveden v kapitole 8.1 této Studie proveditelnosti PPP.

10.12.4 Další aspekty platby za dostupnost

Platby za dostupnost jsou obvykle Koncesionáři vypláceny měsíčně, a to zpětně na základě faktury a podrobného výkazu provedených služeb (včetně srážek). Tento přístup nejlépe odráží pravidelnost peněžních toků Koncesionáře a minimalizuje tak potřebu krátkodobě financovat provozní potřeby, jako je pracovní kapitál.

Platby lze hradit buď na „stejně“ měsíční bázi, čímž Zadavatel krátkodobě „zálohuje“ budoucí úhrady dluhové služby Koncesionáře, které se obvykle provádějí čtvrtletně nebo dokonce pololetně (tento přístup byl např. použit na PPP projektu dálnice D4) nebo může Zadavatel zvážit strukturovanou úroveň měsíčních plateb reflektujících časovou rozdílnost úhrad různých peněžních výdajů Koncesionáře (tzn. měsíčně tu část platby za dostupnost určenou na pokrytí provozních nákladů a čtvrtletně nebo pololetně tu část platby určenou na pokrytí dluhové služby a distribucí).

Po skončení každého měsíce Koncesionář připraví fakturu s doprovodnými přílohami dokumentující vypočítané fakturované částky a všechny srážky vzniklé během příslušného měsíce. Faktura je poté zkontrolována a ověřena Zadavatelem (zde jednoznačně role SŽ při takové kontrole) a SFDI (formální kontrola) v případě, že by platby Koncesionáři prováděl přímo SFDI.

Pokud dojde ke sporu o výši platby a nelze tento spor vyřešit dohodou mezi Zadavatelem a Koncesionářem, Zadavatel zaplatí Koncesionáři nespornou část platby za dostupnost a rozdíl doplatí až po vyřešení sporu, jehož procesní kroky budou podrobně popsány v rámci Koncesionářské smlouvy.

11 PŘEDČASNÉ UKONČENÍ SMLOUVY

Nelze vyloučit, že během realizace Projektu PPP nastanou události, které povedou k předčasnému ukončení Koncesionářské smlouvy.

Jelikož Koncesionářská smlouva představuje vrchol komplexního systému právních vztahů (nejen právní vztahy mezi Zadavatelem a Koncesionářem, ale i další vztahy, zejména smlouvy s finančními institucemi, poskytovateli zajištění, a dlouhodobými subdodavatelskými smlouvami), její ukončení má pro smluvní strany zásadní právní a ekonomické důsledky.

Klíčovou zásadou je, že **předčasné ukončení smlouvy by mělo být vždy používáno pouze jako poslední možnost v případě, že situace opravňující k předčasnému ukončení smlouvy nelze vyřešit jiným způsobem uvedeným v Koncesionářské smlouvě** (např. již nestačí penalizace koncesionáře snížením plateb za dostupnost v případě nedostupnosti nebo nesplnění parametrů požadované kvality).

11.1 Důvody pro předčasné ukončení Koncesionářské smlouvy

Případy, kdy lze Koncesionářskou smlouvu předčasně ukončit před uplynutím její řádné doby, budou omezeny na:

- odkládací podmínky uvedené v Koncesionářské smlouvě nebyly ve stanovené lhůtě splněny,
- neplnění povinností Koncesionáře a zakázané jednání Koncesionáře (viz níže),
- jednostranné ukončení bez udání důvodu ze strany Zadavatele (viz níže; pro vyloučení pochybností, Koncesionář nemá právo jednostranně vypovědět Koncesionářskou smlouvu bez udání důvodu),
- neplnění povinností Zadavatele, a
- přetrvávající dopad události vyšší moci, který nelze vyřešit ve stanoveném časovém období (viz níže).

11.2 Ekonomický dopad předčasného ukončení Koncesionářské smlouvy

Předčasné ukončení Koncesionářské smlouvy nemá dopad na zákonné vlastnictví aktiv vybudovaných Koncesionářem (které tvoří Projekt PPP), protože vždy zůstávají ve vlastnictví Zadavatele, resp. ČR. Z tohoto důvodu má Koncesionář určitý přesně definovaný nárok na náhradu škody.

Výše náhrady by měla obecně odrážet hodnotu prací/ služeb dodaných Koncesionářem, ale konkrétní částky a jejich výpočet se pro jednotlivé důvody předčasného ukončení liší, což odráží povahu sdílení rizik, jak je dohodnuta v Koncesionářské smlouvě a jak vyžadují pravidla Eurostatu za účelem dosažení mimobilanční klasifikace Projektu PPP.

Mechanismus kompenzace bude detailně popsán v Koncesionářské smlouvě a měl by odrážet nejvhodnější místní a mezinárodní postupy z podobných projektů (kde nedávno úspěšně finančně uzavřený PPP projekt dálnice D4 může sloužit jako precedens, včetně nastavení s ohledem na ESA 2010).

Doporučený přístup pro jednotlivé důvody předčasného ukončení Koncesionářské smlouvy je shrnut v tabulce 75:

Tabulka 75: Přehled kompenzací v případě předčasného ukončení Koncesionářské smlouvy

Typ kompenzace	Porušení Koncesionáře + Zakázané jednání	Porušení Zadavatele + Ukončení bez udání důvodu	Událost vyšší moci + Jiné důvody ukončení
+ Kompenzace vypočtená na základě vysoutěžené ceny v rámci zadávacího řízení na nového Koncesionáře nebo zůstatková tržní hodnota Koncesionářské smlouvy, odhadnutá externím odborníkem, vypočtená jako současná hodnota (k datu předčasného ukončení) peněžních toků od data předčasného ukončení do konce platnosti Koncesionářské smlouvy (včetně smluvních plateb za dostupnost snížených o odhadované překročení nákladů, náklady na provoz a údržbu odhadované pro provozování Projektu PPP v požadovaném standardu, náklady na nápravu včetně veškerých očekávaných nákladů v souvislosti s dokončením stavebních prací na Projektu PPP, dodatečné provozní náklady nezbytné pro obnovení provozních standardů poskytovaných služeb). Pokud k ukončení dojde během období výstavby, může být kompenzace dále snížena o smluvně definovanou pokutu.	✓	neuplatní se	neuplatní se
+ Nesplacený nadřizovaný dluh včetně nesplacených jistin a naběhlých úroků a nákladů na ukončení smluv o financování, včetně zajišťovacích instrumentů (hedging)	neuplatní se	✓	✓
+ Současná hodnota všech distribucí předpokládaných ve finančním modelu od data předčasného ukončení do uplynutí doby trvání Koncesionářské smlouvy	neuplatní se	✓	neuplatní se
+ Vložený vlastní kapitál akcionářů (jakoukoliv formou) po odečtení dosavadních výplat akcionářům (jakoukoliv formou) do dne předčasného ukončení	neuplatní se	neuplatní se	✓

Typ kompenzace	Porušení Koncesionáře + Zakázané jednání	Porušení Zadavatele + Ukončení bez udání důvodu	Událost vyšší moci + Jiné důvody ukončení
+ Náklady Koncesionáře související s předčasným ukončením pracovních smluv a ukončením smluv o subdodávkách	neuplatní se	✓	✓
+ kladný rozdíl mezi částkami, které Zadavatel dluží Koncesionáři; nebo - kladný rozdíl mezi částkami, které dluží Koncesionář Zadavateli	✓	✓	✓
- hotovost a kreditní zůstatky na jakýchkoli bankovních účtech držených Koncesionářem	✓	✓	✓

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

11.3 Právní důsledky předčasného ukončení Koncesionářské smlouvy

Koncesionářská smlouva bude obsahovat úplný seznam důvodů ukončení (jak je popsáno výše), s vyloučením použití dalších obecných důvodů výpovědi dle ustanovení občanského zákoníku.

V případě předčasného ukončení Koncesionářské smlouvy, bez ohledu na důvody, bude Koncesionář povinen odevzdat staveniště (pokud k němu dojde při výstavbě nebo rekonstrukci) a předat veškeré příslušné záznamy a dokumentaci Zadavateli.

Předčasné ukončení Koncesionářské smlouvy bude možné pouze způsobem stanoveným v Koncesionářské smlouvě. Ukončení Koncesionářské smlouvy jiným způsobem (např. dle obecných pravidel občanského zákoníku) nebude možné vzhledem k tomu, že s takovým ukončením by typicky byla spojena vzájemná povinnost smluvních stran vrátit bezdůvodné obohacení (nebo jinak vypořádat vzájemné nároky), což by z pohledu Zadavatele představovalo vysoké riziko.

12 STRATEGIE VÝBĚRU KONCESIONÁŘE

Zadávací řízení se bude řídit zákonem č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek (dále jen „ZZVZ“). ZZVZ je národní implementací směrnic EU o zadávání veřejných zakázek a do značné míry je tedy proces v rámci EU harmonizován. Hlavním cílem je dosáhnout nejlepšího řešení při přísném dodržování zásad transparentnosti, přiměřenosti, nediskriminace a rovného zacházení.

Předpokládá se, že některé aspekty realizace Projektů PPP budou ještě před zahájením zadávacího řízení projednány s uchazeči také prostřednictvím předběžných tržního průzkumu, např. formou odborných investorských konferencí (Industry day). Na nich SŽ se svým transakčním poradenským týmem uchazečům stávající podobu návrhu řešení vybraných aspektů Projektů PPP představí s cílem tyto aspekty prodiskutovat, získat zpětnou a jejím základem provést jejich případné úpravy.

Obecně platí, že každý účastník má právo podat námitky proti všem úkonům či opomenutím zadavatele, které měly porušit příslušná ustanovení ZZVZ, a to do 15 dnů od okamžiku, kdy se o tomto účastník porušení dozvěděl; přesná pravidla jsou stanovena v ZZVZ.

Orgánem zodpovědným za dohled nad dodržováním ZZVZ je ÚOHS, který bude příslušný rozhodovat o případných návrzích účastníka v první instanci, zatímco jeho předseda bude příslušný rozhodovat o rozkladu v druhém stupni. Tato rozhodnutí lze při splnění podmínek dále napadnout žalobou u Krajského soudu v Brně; kasační stížností podanou k Nejvyššímu správnímu soudu se lze bránit proti rozhodnutí Krajského soudu.

12.1 Vybrané aspekty strategie zadávacího řízení

12.1.1 Načasování zahájení zadávacího řízení

Zadávací řízení Projektů PPP bude s největší pravděpodobností zahájeno ještě v průběhu roku 2025, tzn. těsně před volbami do PSP ČR v říjnu 2025. To bude zásadním bodem i z pohledu uchazečů, a v průběhu zadávacího řízení bude po skončení voleb nutné politickou podporu Projektů PPP potvrdit následně i ze strany nové politické reprezentace. Na druhou stranu je urychlení dostavby hlavní dopravní infrastruktury na programu všech politických stran, a proto se riziko, že by případná nová vláda od realizace Projektů PPP ještě v průběhu zadávacího řízení upustila, zdá být poměrně nízké.

V případě schválení Projektů PPP vládou by mělo následovat i další personální posílení SŽ v oblasti agendy PPP (viz dále kapitola 13) tak, aby byla SŽ připravena efektivně vést zadávací řízení (příprava zadávacího řízení a soutěžního dialogu bude např. vyžadovat v návaznosti na v současnosti zahájený proces přípravy zadávacího řízení pilotního železničního PPP projektu PRAK a potenciálně dalšího připravovaného PPP projektu Nemanice-Ševětín včasné zajištění ad-hoc komplexní podpory vlastních odborníků ze všech klíčových profesních oblastí) a zároveň řídit přípravu nových plánovaných PPP projektů apod.

Zahájení Projektů PPP bude záviset také na tom, kdy bude jmenován tým transakčních poradců, který bude SŽ podporovat při přípravě a samotném průběhu zadávacího řízení. Ačkoli SŽ se svým

poradenským týmem bude moci při jeho přípravě využít precedentů z jiných projektů, jako např. pilotní železniční PPP projekt PRAK (nebo dálnice D4) a/nebo mezinárodní železniční PPP projekty, řada specifických aspektů a otázek Projektů PPP (např. tunely, zohlednění specifických aspektů provozu a zajištění provozuschopnosti všech subsystémů železnice a jejich alokace a efektivní aplikace atd.) bude vyžadovat změny a/nebo úpravy použitelných předloh.

12.1.2 Počet účastníků splňujících podmínky účasti v soutěžním dialogu

Poté, co účastníci předloží své žádosti o kvalifikaci, bude posouzeno splnění technických kvalifikačních kritérií a do fáze soutěžního dialogu bude vybrán pouze určitý počet účastníků.

Podle § 39 odst. 3, § 68 a § 111 ZZVZ může zadavatel stanovit určitá kritéria pro snížení počtu účastníků; tato kritéria se musí vztahovat k předmětu veřejné zakázky a ke kvalifikaci. Tato kritéria spolu s minimálním počtem účastníků musí být oznámena ve výzvě k podání nabídky.

V rámci posouzení splnění podmínek účasti (kvalifikace) by SŽ měla vybrat účastníky s potřebnými schopnostmi, zkušenostmi a kapacitou, aby byli schopni zvládnout projekt tohoto typu, velikosti a složitosti. Bylo by vhodné, aby se kvalifikační kritéria zaměřila mimo jiné na následující aspekty:

- technické a odborné znalosti a kapacita pro projektování a výstavbu vysokorychlostní železniční infrastruktury, a to jak dílčích stavebních objektů, tak technologií, včetně objektů, jako jsou mosty a tunely podobné velikosti jako v případě Projektu PPP;
- technické a odborné zkušenosti, způsobilost a schopnost udržovat a obnovovat stavební objekty, technologie včetně komplexních objektů (mosty a tunely) podobného charakteru, rozsahu a složitosti jako v případě Projektu PPP;
- zkušenosti s realizací železničních PPP projektů formou DBFM (nebo obdobného modelu PPP) podobného charakteru, rozsahu a složitosti jako v případě Projektu PPP.

Kvalifikační kritéria by měla být v každém případě přiměřená, jasná a v souladu s kvalifikačními kritérii používanými v podobných projektech na rozvinutějších trzích, přičemž je nutné, aby tato kritéria byla ověřitelná.

Vzhledem k minulým zkušenostem, zejména s projektem PPP dálnice D4, se očekává, že do další fáze soutěžního dialogu budou vybráni 3 nebo 4 účastníci, s cílem vytvořit dostatečný konkurenční tlak a zároveň zamezit přílišnému zatížení personálních kapacit zadavatele. Vyšší počet shortlistovaných účastníků může snižovat apetit uchazečů s ohledem na nižší pravděpodobnost úspěchu s tím, že vyšší počet shortlistovaných také klade vyšší nároky na administraci na straně Zadavatele.

12.1.3 Kritéria hodnocení nabídek

V případě použití řízení se soutěžním dialogem nemůže zadavatel použít kritérium nejnižší ceny (§ 114 odst. 3 písm. a)), ale musí použít kritérium ekonomické výhodnosti (hodnotí se tedy ekonomicky nejvýhodnější nabídka).

V souladu s dosavadní praxí se předpokládá, že hlavním použitým dílčím kritériem bude čistá současná hodnota plateb za dostupnost, případně v kombinaci s čistou současnou hodnotou podílu na spolufinancování úvodní investice, pokud takové budou požadovány a vyplaceny. Toto dílčí kritérium je vhodné pro porovnání více nabídek, přičemž bude zapotřebí promyslet použití dalších dílčích kritérií, umožňující rozlišení mezi jednotlivými nabídkami a jež přidělí další body např. za lepší technické řešení.

Předložené nabídky následně vyhodnotí hodnotící komise (§ 42), která musí mít nejméně pět členů, přičemž většina z nich musí mít dostatečné a relevantní zkušenosti. MD ČR i SŽ by jako společní zadavatelé měli do komise nominovat své zástupce; tato komise může využít odborných znalostí externích poradců, např. i externích poradců.

12.1.4 Přístup ke smluvní a zadávací dokumentaci a její načasování

Zadavatel bude muset připravit (i) zadávací dokumentaci i (ii) smluvní dokumentaci, včetně finančních a technických příloh.

Ačkoli budou všechny výše uvedené skutečnosti upraveny v rámci zadávacího řízení (předpokládá se řízení se soutěžním dialogem, viz dále), a není tedy nutné je uvádět jako součást výzvy k podání nabídek, je především z časových důvodů zapotřebí, aby transakční poradenským tým zadavatele zahájil přípravu této dokumentace již od počátku svého jmenování, aby nedocházelo ke zpoždění.

K zajištění hladké spolupráce při přípravě i úpravách dokumentace bude zapotřebí silný projektový tým zadavatele.

12.1.5 Příprava technické dokumentace a její načasování

Ačkoli projekt PPP dálnice D4 nebo v současnosti připravovaný pilotní železniční PPP projekt PRAK jsou dobrým výchozím precedentem pro využití všech zkušeností získaných při přípravě zadávacího řízení, bude třeba vzít v úvahu mnohem větší složitost Projektů PPP, jakož i jeho řádově větší velikost, neboť bude ze strany sponzorů, investorů a jejich věřitelů a poradců vyžadovat výraznou míru pozornosti, due diligence a dalších analýz, aby bylo možné dosáhnout úspěšného a včasného dokončení zadávacího řízení.

SŽ by proto měla v dostatečném předstihu před zahájením zadávacího řízení provést podrobnou „inventuru“ všech dostupných informací, případně využít odborné investorské konference (Industry day) konané před zahájením zadávacího řízení ke shromáždění a vyjasnění dalších potenciálních oblastí nebo požadavků na informace, které by mohly být ze strany účastníků později v průběhu procesu požadovány.

Zvláštní pozornost by měla být věnována technickým informacím a průzkumům týkajících se tunelů a geologických podloží tratí, ale i úseků, které budou rekonstruovány klasickým modelem a poté předány koncesionáři k zajištění jejich provozuschopnosti, neboť tyto budou klást mimořádné požadavky na analýzu všech technických aspektů. Příprava časově náročných aktivit, jako je v případě tunelů a geologických podloží sběr informací prostřednictvím geologických průzkumů, by měla být naplánována a realizována v dostatečném předstihu před předpokládaným zadávacím

řízením s tím, že tyto výstupy bude možné využít bez ohledu na to, jaký model realizace projektu Rychlá spojení Morava bude nakonec zvolen.

Některé z klíčových technických informací, které bude nutné poskytnout v souvislosti s Projektem PPP, mohou zahrnovat (mimo jiné):

- geologické studie, průzkumy jak v obvodu trasy na volné části železničních úseků, tak zejména ve vztahu k tunelům (např. průzkumné štoly),
- veškerá environmentální, územní, stavební, vodoprávní a jiná příslušná povolení a související dokumentace, geometrické měření/LIDAR, které zadavatel dosud získal,
- veškeré environmentální studie a průzkumy týkající se fauny a flóry, včetně specifikace chráněných oblastí, plánovaných kompenzačních opatření a v případě účasti multilaterálních institucí, jako je EIB/EBRD, dalších environmentálně kritických aspektů atd.,
- informace o Projektech PPP v kontextu širší trasy a jejího okolí a ovlivněných urbanistických aspektů,
- průzkum lokality včetně informací o kontaminaci, archeologický průzkum,
- hydrogeologické a hlukové studie a průzkumy,
- vnitrostátní bezpečnostní předpisy pro tunely,
- správa výkopových materiálů a předpisy a související povolování.

12.1.6 Přístup k mezinárodním multilaterálním institucím

Vzhledem k velikosti Projektu PPP bude zcela zásadní, zapojit do jeho realizace také mezinárodní multilaterální instituce (jako EIB a EBRD).

Zadavatel by měl proto v rámci přípravy strategie zadávacího řízení navázat s těmito subjekty úzkou spoluprací, aby získal jasnou představu o limitech jejich účasti (jak finančních, tak procesních). Vzhledem k tomu, že zadavatel bude s největší pravděpodobností vyžadovat, aby účastníci zajistili plně profinancované závazné nabídky, je nutné umožnit, aby tyto instituce nabídly všem účastníkům spolufinancování za stejných podmínek, nebude-li identifikována jiná výhodnější struktura.

Na základě toho budou moci účastníci omezit potřebu závazného financování pouze na částku po zohlednění nabídky multilaterálních institucí. To však zároveň v průběhu zadávacího řízení předpokládá potřebu mnohem důkladnější diskuse finančních aspektů, neboť účastníci budou muset nabídku těchto institucí adekvátně promítnout do svého finančního plánu a jeho struktury se všemi z toho vyplývajícími důsledky.

12.1.7 Úhrada nákladů na nabídky účastníkům

ZZVZ výslovně nepředpokládá úhradu nákladů účastníkům, s výjimkou situace specifikované v § 40 odst. 4 ve spojení s odst. 6, podle kterého se účastníkům hradí veškeré účelně vynaložené náklady, pokud oznámení o výběru vítězné nabídky není rozesláno ve lhůtě, po kterou jsou účastníci svými nabídkami vázáni.

Vzhledem k současným rozpočtovým omezením nepředpokládáme, že by Zadavatel dobrovolně nabídl náhradu nákladů na vypracování a podání nabídky v jiných případech.

12.2 Analýza vhodných druhů zadávacích řízení

V obecné rovině má zadavatel podle ZZVZ k dispozici řadu zadávacích řízení, zejména tzv. otevřené řízení (§ 56 a násl.), jednací řízení s uveřejněním (§ 60 a násl.), soutěžní dialog (§ 68 a násl.), inovační partnerství (§ 70 a násl.) nebo koncesní řízení (§ 174 a násl.).

V praxi však většina těchto druhů zadávacích řízení není pro Projekt PPP vhodná, a to zejména z následujících důvodů:

- otevřené řízení (§ 56 a násl.) - nabídky nelze projednávat (§ 56 odst. 2),
- vyjednávací řízení se zveřejněním (§ 60 a násl.) - lze projednat pouze obchodní aspekty nabídek (§ 61 odst. 6),
- inovační partnerství (§ 70 a násl.) - lze použít pouze v případě, že je třeba použít řešení, které není dostupné na trhu; v tomto případě se nezdá, že by Projekt PPP vyžadoval podstatně odlišná řešení od těch, která jsou k dispozici,
- koncesní řízení (§ 174 a násl.) - Projekt PPP nepředpokládá, že by koncesionář pobíral jakoukoli jinou odměnu kromě platby za dostupnost, zatímco tento postup lze použít pouze v případě, že se taková odměna předpokládá.

S ohledem na výše uvedená omezení se proto jako nejvhodnější postup pro zadání veřejné zakázky na Projekt PPP jeví použití **řízení se soutěžním dialogem** (podle § 68 a násl. ZZVZ), neboť umožňuje Zadavateli a účastníkům projednat nejvhodnější řešení Projektů PPP ze všech hledisek (tj. jak po stránce technické, finanční tak komerční, resp. právní) s cílem nalézt řešení způsobilá (nejvhodněji) splnit potřeby Zadavatele. Stejný postup byl použit u pilotního projektu PPP dálnice D4 nebo se předpokládá u pilotního železničního PPP projektu PRAK a je v souladu s metodikou PPP.

V rámci řízení se soutěžním dialogem budou poté, co potenciální účastníci předloží své žádosti o účast (tj. předloží podklady umožňující posoudit jejich kvalifikaci), nejdříve posouzena jejich kvalifikační kritéria (tj. např. technická) a do jeho další fáze (jak je uvedeno výše) bude vybrán pouze určitý počet účastníků.

Ve fázi soutěžního dialogu budou mít účastníci stejnou příležitost diskutovat o navrhovaných technických úpravách/optimalizacích Projektu PPP a nalezení nejvhodnější právní a finanční struktury, která by realizaci Projektu PPP umožnila, která bude financovatelná a pro Zadavatele zajistí nejlepší hodnotu za peníze.

Kromě toho budou mít účastníci možnost vznášet dotazy buď přímo během soutěžního dialogu, nebo písemně a žádat o vysvětlení. V rámci pilotního projektu PPP dálnice D4 se uskutečnila čtyři po sobě jdoucí kola soutěžního dialogu, z nichž každé trvalo jeden nebo dva celé pracovní dny pro každého účastníka (po snížení počtu kvalifikovaných účastníků), což zadavateli i účastníkům poskytlo dostatek času na diskusi o finančních, právních i technických otázkách. To ve výsledku zadavateli umožnilo dosáhnout lepší hodnotu za peníze, neboť v rámci tohoto procesu bylo možné řádně identifikovat a posoudit všechna klíčová rizika a zajistit jejich alokaci způsobem přijatelným jak pro účastníky, tak pro zadavatele.

Počet nebo délka kol soutěžního dialogu nemusí být předem stanoveny a zadavatel má možnost je pružně upravovat s ohledem na zpětnou vazbu, kterou od účastníků obdrží, při dodržení zásad transparentnosti, přiměřenosti, nediskriminace a rovného zacházení.

V průběhu soutěžního dialogu může být pro účastníky zorganizována návštěva místa dodání zakázky, pokud je to vhodné nebo potřebné.

12.3 Dopady FSR

V rámci zadávacího řízení bude zadavatel muset zohlednit povinnosti vyplývajícími z FSR. V případě postupu formou soutěžního dialogu se bude jednat o tzv. vícefázového řízení, jak je definováno v FSR a účastníci zadávacího řízení budou povinni ohlásit zadavateli zahraniční finanční příspěvky, pokud odhadovaná hodnota zakázky přesahuje 250 mil. euro a tomuto hospodářskému subjektu (včetně jeho spřízněných společností či hlavních poddodavatelů) byly poskytnuty finanční příspěvky ze třetích zemí nad 4 mil. euro za posledních tři předcházející roky.

Toto oznámení bude muset být provedeno v obou fázích, tj. jak ve fázi předkvalifikace, tak ve fázi podání nabídek. Evropská komise má v takovém případě pravomoc posoudit taková oznámení a zadavatel je povinen zohlednit v rámci zadávacího řízení, mj. formou vyloučení účastníka, který by takové oznámení neučinil. Adaptaci FSR očekáváme v rámci novelizace ZZVZ.

13 PROJEKTOVÝ TÝM A ŘÍZENÍ

V této kapitole popisujeme návrh vhodné struktury projektového řízení, jako jednoho z nezbytných předpokladů úspěšné realizace nejen Projektů PPP, ale i dalších stávajících (PRAK) nebo budoucích železničních PPP projektů v ČR.

Schopnost veřejného sektoru efektivně řídit projekty PPP je klíčová nejen pro efektivní provoz a řízení stávajících PPP projektů, ale též pro přípravu a realizaci budoucích PPP projektů. Přestože využití modelu PPP spoléhá především na schopnosti a zkušenosti vybraného Koncesionáře, role a kompetence veřejného sektoru (jako smluvní strany) související s přípravou a realizací Projektu PPP jsou zásadní a nepostradatelné.

Mezi klíčové schopnosti a zkušenosti Zadavatele patří:

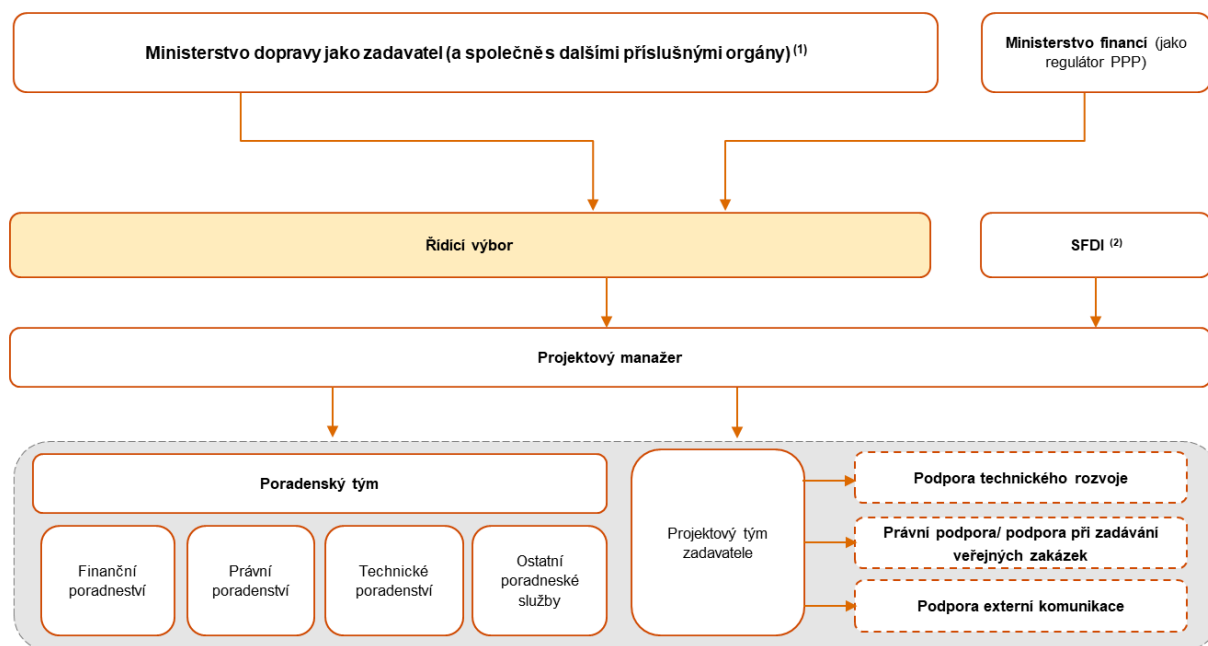
- vytvoření předpokladů a podmínek proto, aby realizace Projektů PPP mohla proběhnout podle sjednaných Specifikací výstupů, a tím došlo k dosažení očekávané hodnoty za peníze,
- porozumění klíčovým aspektům alokace rizik všech kritických oblastí projektu, což má přímý dopad na náklady Projektů PPP,
- musí být solidním a důvěryhodným partnerem pro investory a věřitele, kteří mají zájem účastnit se nových projektů,
- poskytování důležitých signálů, pokud jde o jeho schopnost efektivně řídit Projekty PPP v rámci Koncesionářské smlouvy, o způsob monitoringu jejího plnění a způsob řešení smluvně definovaných situací a problémů (například kompenzační události), což jsou důležité aspekty pro investory a věřitele, kteří se rozhodují, zda vloží do Projektů PPP své finanční prostředky,
- zajišťování získávání, uchovávání a efektivní sdílení zkušeností a znalostí ze stávajících běžících projektů a jejich využití pro zvýšení kvality budoucích projektů a další podporu programového přístupu k PPP projektům.

Zájem a potřeba implementace dalších PPP projektů byla významně podpořena jak úspěšným komerčním a finančním uzavřením pilotního PPP projektu dálnice D4, tak nově i bohatým zásobníkem PPP projektů. MD ČR společně s organizacemi zodpovědnými za rozvoj a realizaci dopravní infrastruktury, jako ŘSD nebo SŽ, plánují přípravu jak Projektů PPP, tak i dalších PPP projektů v oblasti dálnic i železnic. Proto je zásadní, aby byla vytvořena a zavedena odpovídající struktura řízení těchto projektů a aby na tento rozvoj byly vyčleněny odpovídající finanční prostředky.

13.1 Navrhovaná struktura řízení Projektů PPP

Standardní přístup ke struktuře řízení přípravy a zadávacích řízení nových projektů, který mj. odráží mezinárodní osvědčené postupy, je obecně popsán v dokumentu „Kodex řízení projektů PPP“, který upravuje MF ČR a který lze pro potřeby Projektů PPP upravit následovně:

Obrázek 12: Standardní struktura řízení PPP projektů z hlediska jejich přípravy a realizace zadávacího řízení



- (1) Projekty PPP v železniční dopravě v České republice z hlediska zákonných požadavků budou vyžadovat nejen účast MD ČR jako Zadavatele, ale také SŽ (více viz kapitola 8.1). Konceptní řízení a koordinace PPP projektů z pozice MD ČR spadá pod samostatné oddělení PPP projektů (v současnosti s 5 zaměstnanci), jehož vedoucí je jedním z členů Řídícího výboru.
- (2) Veškeré investiční prostředky použité na rozvoj dopravní infrastruktury jsou směřovány prostřednictvím SFDI, jak je vysvětleno v jiných kapitolách této Studie proveditelnosti PPP, a to včetně úhrady plateb za dostupnost související s projekty PPP dopravní infrastruktury.

Zdroj: SŽ, Kodex řízení projektů PPP, 2024

Zadavatel

Mezi klíčové aktivity Zadavatele patří:

- celková organizace PPP projektů a jeho plné zapojení do celého procesu jejich přípravy a realizace,
- výběr poradců,
- nastavení příslušných cílů, parametrů Projektů PPP a veškerých Specifikací výstupů poskytovaných služeb,
- příprava a realizace zadávacího řízení na výběr Koncesionáře v souladu se Zákonem o zadávání veřejných zakázek, a
- správa uzavřených Koncesionářských smluv a monitorování smluvního plnění dodávky služeb vybraným Koncesionářem.

Ministerstvo financí jako regulátor PPP projektů

Mezi klíčové odpovědnosti MF ČR jako regulátora PPP projektů patří:

- dohled nad dodržováním obecně platných norem při přípravě a realizaci PPP projektů, včetně jejich následného řízení a monitorování,
- sledování finančních závazků vůči vybraným Koncesionářům vyplývajících z uzavřených Koncesionářských smluv,
- na žádost řídicího výboru (níže) se účastnit na jeho (vybraných) zasedáních.

Řídicí výbor

Řídicí výbor („ŘV“) je nejvyšším řídicím orgánem stanoveným Zadavatelem pro přípravu a realizaci PPP projektů. ŘV by měl být zřízen již při přípravě studií proveditelnosti PPP a měli by v něm být zastoupeni jak zástupci SŽ, tak i MD ČR a SFDI. Kromě toho by se mělo uvažovat i o zástupci (zástupcích) MF ČR z hlediska účasti na jednáních ŘV (bez hlasovacího práva, bez rozhodovacích pravomocí).

ŘV by měl mít alespoň 5 členů (nebo jinak lichý počet členů) a personální nominace musí zajistit schopnost ŘV operativně řešit problémy projektu vznikající při jeho přípravě a v průběhu zadávacího řízení. Schůzí ŘV se proto účastní také projektový manažer¹³⁵ a podle potřeby vybraní zástupci projektového týmu a zástupci transakčního poradce Zadavatele.

Klíčové odpovědnosti ŘV obvykle zahrnují:

- dohled nad řízením, monitoringem a kontrolou procesů souvisejících s projektem a dosažení klíčových milníků,
- schvalování harmonogramu přípravy projektu a zadávacího řízení, včetně jejich případných změn,
- schvalování změn rozsahu projektu, přerušení nebo zrušení projektu,
- schvalování opatření ke zmírnění rizik během přípravy projektu a v průběhu zadávacího řízení,
- schvalování všech dílčích výstupů týkajících se projektu (jako jsou studie proveditelnosti, zadávací řízení a smluvní dokumentace atd.),
- schvalování externí komunikační strategie,
- rozhodování a schvalování dalších klíčových oblastí definovaných Zadavatelem, a
- doporučení Zadavateli ohledně jmenování projektového manažera, rozpočtu na přípravu projektu, soutěže na poradce.

Činnost ŘV je upravena jeho organizačním řádem, který stanoví činnosti a odpovědnosti ŘV, pravidla schůzí, jmenování jeho předsedy, hlasovací kvorum atd.¹³⁶

¹³⁵ Základním předpokladem zde je, že Projektový manažer se účastní **všech** zasedání ŘV, neboť klíčovým a v zásadě jediným zdrojem detailních informací o vývoji, stavu a postupu přípravy a realizace projektu, jeho rizicích, doporučeních atd. je Projektový manažer. Členové ŘV však mohou případně pro některé vybrané části zasedání Projektového manažera z účasti uvolnit.

¹³⁶ Podrobný standardizovaný návrh organizačního řádu je uveden v Kodexu řízení projektů PPP.

Projektový manažer

Projektový manažer odpovídá za každodenní řízení projektu. Projektový manažer je odpovědný ŘV a koordinuje a řídí členy projektového týmu včetně poradních týmů. Jako takový není členem ŘV, ale účastní se jeho zasedání (viz popis ŘV výše). Projektový manažer je zaměstnancem Zadavatele.

Klíčové odpovědnosti projektového manažera obvykle zahrnují:

- plnění úkolů a rozhodnutí ŘV,
- každodenní řízení přípravy a realizace projektu, zodpovědnost za kvalitu výstupů obdržených od projektového týmu,
- koordinace přípravy projektové dokumentace,
- předkládání výstupů souvisejících s projektem ŘV a všech dalších relevantních informací, které požaduje ŘV a/nebo MF ČR jako regulátor,
- koordinace práce poradců a jejich výstupů,
- předložení zprávy o aktuálním stavu přípravy a realizace projektu ŘV a MF ČR jako regulátorovi (podle potřeby),
- koordinace projektové komunikace na všech úrovních,
- upozorňuje ŘV o všech klíčových problémech projektu,
- správa a uchování projektové dokumentace, a
- řízení dalších klíčových úkolů a činností nezbytných pro realizaci projektu.

Projektový tým (bez externích poradců)

Členy projektového týmu jmenuje Zadavatel na doporučení projektového manažera. Projektový tým je řízen projektovým manažerem a zodpovídá se mu.

Klíčové odpovědnosti projektového týmu obvykle zahrnují:

- aktivní analýzy všech problémů souvisejících s projektem, zejména v rámci technických a právních kompetencí projektového týmu,
- aktivní komplexní řízení projektových rizik včetně včasné prevence jejich vzniku a přijímání opatření za účelem jejich zmírnění, komunikace napříč obory,
- aktivní účast a podíl na přípravě všech dílčích výstupů projektu, kontrola dílčích výstupů připravených poradci,
- aktivní poskytování vstupů pro práci poradních týmů, zejména v rámci svých technických a právních kompetencí, a
- aktivní účast na všech procesech a činnostech týkajících se přípravy a realizace projektu.

Externí poradci

Klíčové odpovědnosti externích poradců obvykle zahrnují:

- včasnou přípravu všech smluvně definovaných dílčích výstupů projektu,
- předkládání dílčích výstupů projektu projektovému manažerovi a pravidelná komunikace s projektovým manažerem, a
- aktivní účast na všech procesech a činnostech týkajících se přípravy a realizace projektu (dle

dohody s projektovým manažerem).

Komunikátor

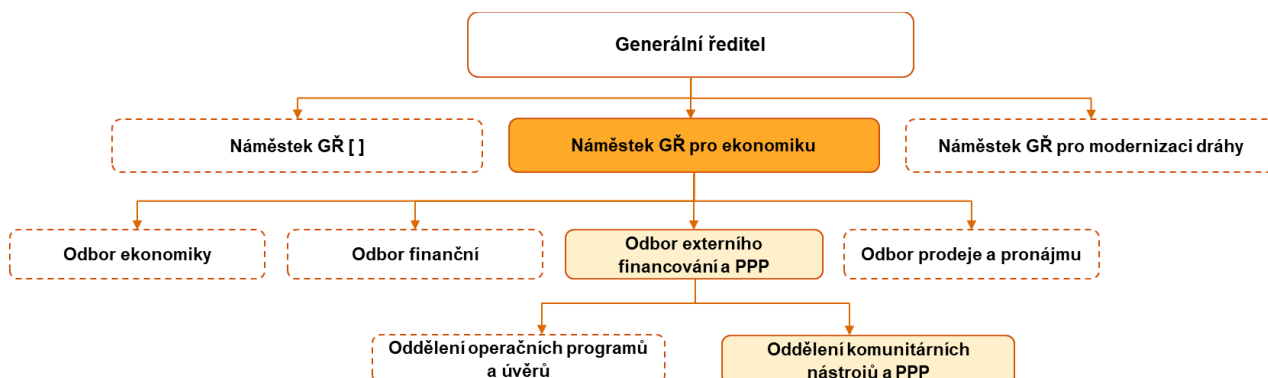
Klíčovou rolí komunikátora je zajistit vhodnou komunikaci a marketing projektu a jeho přípravy, poskytovat veřejnosti a médiím relevantní informace o projektu, shromažďovat a analyzovat veškeré zveřejněné informace o projektu. Tato role může být delegována na tiskového mluvčího Zadavatele nebo jiného vyhrazeného zaměstnance Zadavatele. Komunikátor se aktivně účastní příslušných schůzek projektového týmu a aktivně konzultuje projekt s ŘV (pravidelně a podle potřeby ad-hoc).

13.2 Současné a navrhované organizační uspořádání SŽ ve vztahu k přípravě a realizaci PPP projektů

Přestože se předpokládá společná účast SŽ a MD ČR jako zadavatele, klíčovou roli v každodenním řízení železničních PPP projektů bude hrát SŽ.

V rámci současné organizační struktury SŽ je pro potřeby realizace PPP projektů na Generálním ředitelství zřízen Odbor externího financování a PPP, který metodicky a koordinačně zastřešuje oblast PPP, zajišťuje konzistentní přístup mezi jednotlivými připravovanými projekty PPP v železniční dopravě; spolupracuje s odborníky z jednotlivých organizačních jednotek dle geografického umístění konkrétního PPP projektu. V případě PRAK spolupracuje se Stavební správou Západ, u PPP projektu Rychlá spojení Morava se Stavební správou VRT a Stavební správou Východ. Organizační jednotky – stavební správy jsou řízeny náměstkem pro modernizaci dráhy, Odbor Externího financování pak náměstkem pro ekonomiku. Pro potřeby své činnosti využívají tyto odbory/organizační jednotky případné poradenské podpory.

Obrázek 13: Odbor pro řízení a realizaci Projektů PPP na úrovni Generálního ředitelství



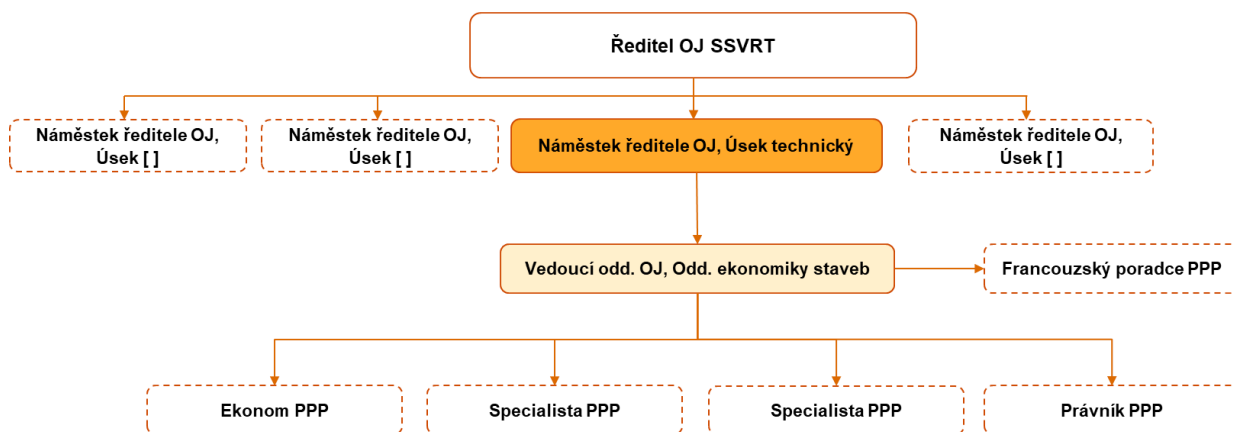
Zdroj: SŽ, 2024

Odbor externího financování a PPP se skládá ze dvou oddělení: Oddělení operačních programů a úvěrů, a Oddělení komunitárních nástrojů a PPP. Druhé jmenované oddělení, které se problematikou PPP zabývá, má 7 pracovních míst a je řízeno vedoucím oddělení, potažmo ředitelkou odboru.

Pokud jde konkrétně o PPP projekt Rychlá spojení Morava, je jeho koordinace prováděna ve spolupráci Odboru externího financování a PPP a Stavební správy VRT v gesci náměstka ředitele Organizační jednotky pro úsek technický. Vzhledem k tomu, že Studie proveditelnosti PPP pokrývá nejen úseky VRT, ale i úseky RS, je rovněž zapojena Stavební správa Východ.

Je nutné zdůraznit, že na straně SŽ bude potřebné zajistit, aby vznikl (pokud tomu tak není) technický tým konvenčních tratí, který se bude zabývat otázkou napojení nově vybudovaných VRT / tratí RS na stávající konvenční síť, neboť je pravděpodobné, že část této konvenční sítě bude muset být také modernizovaná pro vlaky sjíždějící z VRT/RS. Ačkoli se obecně nejedná o výlučné specifikum PPP, cílem je vyhnout se situaci, kdy z funkční VRT / tratě RS postavené formou PPP např. nebude možné, nebo omezeně možné, sjíždět z nově postavených tratí.

Obrázek 14: Realizace Projektů PPP (VRT) na úrovni organizační jednotky Stavební správa vysokorychlostních tratí (SSVRT)



Zdroj: SŽ, 2024 | OJ – organizační jednotka

Z hlediska obecných požadavků na schopnosti a zkušenosti Zadavatele zmíněné na začátku této kapitoly se jedná o vhodné propojení všech těchto atributů na straně Zadavatele, kdy organizační jednotka je mj. zdrojem detailní profesní znalosti celkové problematiky řízení a realizace výstavby a provozu vysokorychlostních tratí/rychlých spojení.

Ačkoli se z pohledu stávajícího počtu lidských zdrojů v Odboru externího financování a PPP, resp. příslušném oddělení a v Organizační jednotce SS VRT může jejich vybavenost zdát nyní jako dostatečná, nastoupený program železničních PPP projektů, bude-li realizován ve stávajícím modu, bude vyžadovat potřebu dalšího posílení týmů na obou úrovních, tzn. zejména jakmile projekty vstoupí do realizační fáze (zahájení výstavby). To se obdobně týká i Organizační jednotky SS Východ, kde by v případě realizace úseku RS Střední Morava formou PPP mělo dojít k personálnímu posílení ve vztahu k agendám PPP definovaným v této kapitole.

13.2.1 Přehled typických klíčových agend PPP projektů

Klíčová agenda PPP projektů bude zahrnovat mimo jiné:

Řízení nových projektů (včetně Projektů PPP)

- Příprava nových PPP projektů (např. další projekty ať už na konvenčních, či vysokorychlostních tratích),
- Identifikace nových dlouhodobějších (potenciálních) projektů a jejich potenciální vhodnost pro realizaci formou PPP,
- Koordinace činností spojených s přípravou projektů (povolování, získávání pozemků atd.) v souvislosti s nově identifikovanými projekty.

Správa Koncesionářských smluv PPP projektů

- Zajistit splnění všech smluvních povinností vůči Koncesionáři,
- Koordinační aktivity vyžadované ve vztahu k SFDI,
- Případná správa finanční agendy (kontroly fakturace, spory o fakturovanou částku atd.),
- Plnění povinností ve vztahu k monitoringu a dohledu nad řádným poskytováním služeb podle podmínek koncesionářské smlouvy a smluvních specifikací včetně pravidelných kontrolních dnů během období výstavby,
- Kontrola a analýza pravidelných stavebních a provozních zpráv předkládaných koncesionářem, schvalování plánů výstavby a ročních plánů údržby koncesionáře atd.

Další agenda PPP projektů

- Komplexní řízení projektových rizik (komplexní databáze rizik, rizika vzniku v čase, rozsah dopadu a prioritizace řízení rizik, odpovědnosti, termíny, strategie a řízení mitigačních faktorů a opatření apod.), napříč celým životním cyklem daného PPP projektu,
- Řízení dalších budoucích aktivit, jako je potenciální budoucí refinancování PPP projektů, smluvně povolené změny předmětu Koncesionářské smlouvy, které může navrhnout buď Zadavatel nebo Koncesionář,
- Řízení agendy sporů ve vztahu k smluvně definovaným událostem (kompenzace, úlevy a události vyšší moci), smluvním sporům, posouzení nezávislým dozorem;
- Řízení finančních aspektů souvisejících se spory.

Jiná agenda

- Zadávání a řízení poradenských služeb (technické, právní, finančně-ekonomické atd.) ve vztahu k nynějším nebo budoucím PPP projektům,
- Monitorování vývoje a v případě potřeby i aplikace různých právních, technických, environmentálních a dalších obecných aspektů s potenciálním dopadem na stávající nebo nové projekty,
- Kultivace prostředí, které bude podporovat rozvoj PPP prostřednictvím aktivit, jako jsou sdílení znalostí a zkušeností, dále bude identifikovat, navrhnout a vysvětlovat nutné změny právních

předpisů, standardizace postupů, zlepšování veřejného a politického povědomí, aktualizace pokynů a udržování souladu s mezinárodně uznávanými postupy a další činnosti, které by umožnily programový přístup k PPP projektům,

- Interní a externí komunikace.

13.2.2 Navrhovaná posílení zaměstnanců odborů/oddělení řešících PPP

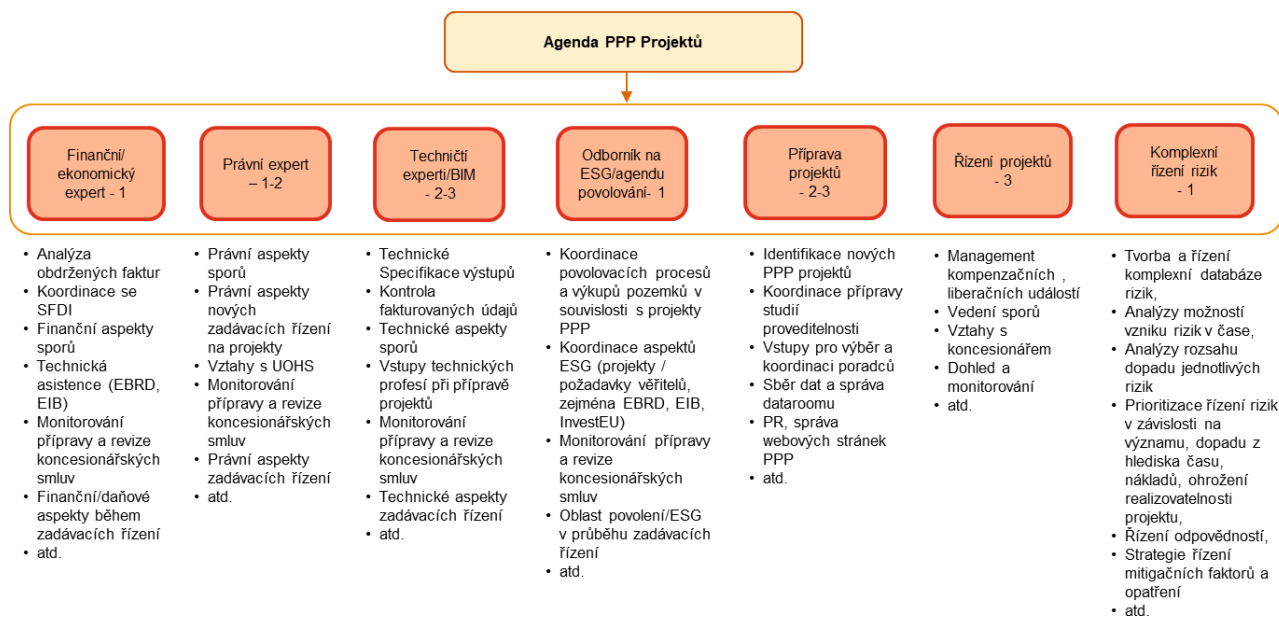
V této oblasti může SŽ čerpat zkušenosti nejen z MD ČR (v souvislosti s jeho oddělením zabývajícím se stávajícími i nově připravovanými silničními PPP projekty), ale např. i ze slovenského Ministerstva dopravy a regionálního rozvoje, které má s přípravou a realizací PPP projektů dlouholeté zkušenosti, včetně projektu dálničního PPP projektu R1 (uvedeného do provozu již v roce 2012) a dálničního PPP projektu D4/R7, který byl finančně uzavřen v roce 2016 a je nyní rovněž v provozu. Slovensko v rámci svého ministerstva dopravy založilo specializovanou divizi PPP, která má v současné době 13 zaměstnanců.

Činnosti v souvislosti s přípravou PPP projektů a jejich následného řízení a monitorování samy o sobě představují velmi složitou a komplexní agendu vyžadující dostatečnou a včasnou personální podporu (mj. právní, technickou, finanční, ESG), což při současném nastavení a stávajícím personálním vybavení nebude do budoucna s ohledem na plánovaný program a postup PPP projektů do realizační fáze udržitelné.

Útvar PPP slovenského ministerstva dopravy ve své stávající velikosti jasně potvrzuje nároky na personální zabezpečení vyplývající z řízení a monitorování PPP projektů za účelem dosažení očekávaných ekonomických výhod a nastavení modelu, který doporučujeme v maximální možné míře napodobit. Proto doporučujeme ve střednědobém horizontu v závislosti na vývoji plánovaných projektů další posílení týmů PPP na obou výše zmíněných úrovních.

Obrázek 15 uvádí typické minimální personální zastoupení v rámci PPP agend a realizace více než jednoho PPP projektu. Pro účely této Studie proveditelnosti PPP uvádíme možnost celkového organizačního zabezpečení a struktury pro oblast PPP v rámci SŽ jako inspiraci pro koordinovaný budoucí rozvoj (jak na úrovni GŘ, tak na úrovni organizačních jednotek) s tím, jak se bude realizace jednotlivých PPP projektů vyvíjet.

Obrázek 15: Doporučený počet zaměstnanců v rámci agendy PPP projektů



Zdroj: Analýza Poradce, 2024

Menší tým, než je uvedeno výše bude zapotřebí zejména do doby, než bude realizován první PPP projekt (zde předpokládáme PPP projekt PRAK), a také do doby, než bude dokončeno zadávací řízení a zahájena jeho výstavba (na konci roku 2026 nebo později). Již nyní však s ohledem na připravované Projekty PPP, ale i další projekty (Nemanice – Ševětín) bude nutné výhledově zvážit další posílení stávajících týmů, aby bylo možné všechny tyto PPP projekty efektivně zvládnout v jejich různých fázích realizace, načež by měl být počet zaměstnanců dále přehodnocen. Otázka dostatečné manažerské podpory na straně Zadavatele byla mj. jedním z řady komentářů respondentů v rámci tržního průzkumu v reakci na program Projektů PPP (plus dalších železničních PPP projektů).

Z informací, které nám SŽ poskytla, vyplývá, že v rámci převodu činností, jak předpokládá § 338 a násl. zákona č. 262/2006 Sb., zákoníku práce, nebudou na Koncesionáře převedeni žádní zaměstnanci SŽ. Nelze však vyloučit, že někteří zaměstnanci Koncesionáře by po ukončení Koncesionářské smlouvy a převzetí povinností Koncesionáře SŽ byli předmětem takového převodu, pokud se nezmění právní úprava. To sice může být pro SŽ výhodné z hlediska získávání talentů a kontinuity služeb, ale SŽ by musela dodržovat práva vyplývající z jejich původních smluv, což se může odchylovat od standardní praxe SŽ.

Časový harmonogram vychází z nedávných zkušeností podobných projektů v ČR (PPP projekt dálnice D4 dokončený v roce 2021) a na Slovensku (PPP projekt dálnice D4/R7 dokončený v roce 2016).

S ohledem na výše uvedený časový harmonogram je nutné poznamenat, že celkový harmonogram je navržen v maximální možné míře tak, aby byl vybraný Koncesionář schopen převzít stavbu a zahájit fázi doprojektování a výstavby prvního Projektu PPP nejdéle do poloviny roku 2028.

Časový harmonogram nezahrnuje rezervy pro případná mimořádná zpoždění (např. pandemie covidu-19), která se velmi obtížně plánují nebo předvídají, a proto může být nutné skutečný časový harmonogram čas od času podle potřeby upravit. Jak již bylo ale uvedeno výše, časový harmonogram přípravy Projektu PPP předpokládá podpis Koncesionářské smlouvy do 6/2027, následné převzetí dokumentace Koncesionářem a proces finančního uzavření, který může vyžadovat podle stavu finančních trhů v daný moment 4 až 6 měsíců. Pokud SŽ předpokládá zahájení výstavby v polovině 2028, proces přípravy PPP má tedy pro nepředvídané události určitou rezervu.

Pokud jde o následující druhý (nebo třetí) Projekt PPP, předpokládáme časovou mezeru mezi zahájením jednotlivých zadávacích řízení v rozsahu 9-12 měsíců. Samotné skutečné spouštění dalších projektů bude záviset na mnoha faktorech včetně zájmu trhu, časování dalších PPP projektů, stav připravenosti Projektů PPP, „úspěšnost“ PPP projektů uskutečněných před zahájením samotných zadávacích řízení (zde zejména PPP projekt PRAK a dálniční PPP projekt D35).

Níže jsou shrnuty klíčové faktory časového harmonogramu prvního (z celkového zvažovaného programu PPP) navrhovaného Projektu PPP:

- Schválení Studie proveditelnosti PPP a pověření k přípravě a realizaci Projektu PPP vládou se očekává v polovině roku 2024,
- Proces kvalifikace bude zahájen po dokončení přípravy zadávacího řízení, které se očekává nejpozději ve 2. čtvrtletí roku 2025 za předpokladu, že bude maximálně využito dokumentace a zkušeností získaných od SNCF Réseau, jakož i z pilotního železničního PPP projektu PRAK (případně z PPP projektu dálnice D4). To by však vyžadovalo, aby transakční poradci SŽ byli vybráni do konce roku 2024, což by předpokládalo zahájit zadávací řízení na poradce nejpozději v září 2024,
- Předpokládá se, že fáze kvalifikace bude trvat maximálně 5 měsíců včetně doby potřebné k předložení požadovaných kvalifikačních dokumentů (přibližně 3 měsíce) a jejich následné vyhodnocení (2 měsíce). Skutečné načasování bude též záviset na rozsahu kvalifikačních požadavků, jejich formu (např. plnohodnotná potvrzení versus čestná prohlášení atd.), dále na úrovni zájmu o daný Projekt PPP (čím větší zájem, tím vyšší počet účastníků zadávacího řízení) a způsobu, jakým budou jednotlivá konsorcia účastníků zadávacího řízení sestavena (projekt tohoto rozsahu může vyžadovat konsorcia sestavená z vyššího počtu společností, což by znamenalo „menší“ počet účastníků zadávacího řízení, ale také větší komplexitu na řídicí úrovni těchto konsorcií),
- Vzhledem k tomu, že se bude jednat o první PPP projekt v rámci realizace Projektu Rychlých spojení, je soutěžní dialog navržen na dobu dvanácti měsíců, neboť lze předpokládat potřebu více kol jednání a obecně větší prostor na optimalizaci zadání projektu. To však předpokládá, že k dispozici bude značná část zadávací dokumentace, zejména smluvní

dokumentace a účastníkům bude poskytnuto maximum dostupných technických informací v dataroomu již na začátku soutěžního dialogu. Dokumentace pro povolení záměru se bohužel bude dokončovat v průběhu dialogu, což může pomoci přenést výsledky jednání do podoby povolení záměru a pomoci optimalizaci výsledného řešení. Podmínkou dodržení lhůt soutěžního dialogu je kriticky důležité získat kladná stanoviska EIA v předpokládaných termínech.

- K případným zpožděním může (na základě zkušeností z předchozích projektů) dojít z důvodu konkrétních nepředvídaných otázek, které mohou vyplynout z procesu due diligence ze strany sponzorů/ věřitelů, z poskytnutých průzkumů, konkrétního vývoje na finančních a kapitálových trzích vyžadujících změny pravidel zadávacího řízení atd.,
- Na přípravu a předložení konečných nabídek předpokládáme minimálně 5 měsíců,
- Na vyhodnocení nabídek předpokládáme 2 měsíce. Načasování komerčního uzavření předpokládá 2 měsíce, přičemž tato doba v sobě již zahrnuje patnáctidenní lhůtu k podání námitek proti výběru dodavatele a stejnou lhůtu k rozhodnutí o námitkách. Aby tento odhad mohl být naplněn, musí vybraný dodavatel včas poskytnout originály nebo ověřené kopie dokladů o jeho kvalifikaci (nepředložil-li je už). Dále platí, že zahájení řízení o přezkoumání úkonů Zadavatele by způsobilo prodloužení tohoto předpokládaného harmonogramu.
- Vzhledem k finančnímu objemu předpokládanému pro jednotlivé Projekty PPP předpokládáme, že finanční uzavření může trvat až 4-6 měsíců, déle než v případě dálničního PPP projektu D4. To však vyžaduje, aby vybraný Koncesionář zahájil přípravu finanční dokumentace již v období před dokončením komerčního uzavření. Skutečný čas se může dále lišit v závislosti na převládajících tržních podmínkách, složitosti finanční struktury (počet a typ věřitelů, jejich požadavky na úpravu smluvní dokumentace, komplexnost souvisejícího zajištění, dosažený rozsah a stupeň závazných příslibů financování atd.) a
- Odhadovaná doba výstavby se předpokládá u všech zvažovaných scénářů projektu v řádu 6 let a bude záviset na řadě proměnných, včetně dostupnosti povolení záměru, včasného dokončení výkupů pozemků, složitosti změn technického řešení a designu, výsledků due diligence a geologických průzkumů atd.

15 DALŠÍ KROKY

Doporučujeme, aby v nadcházejícím období až do okamžiku případného zahájení zadávacího řízení SŽ pokračovala (a podle potřeby společně s MD ČR) v uskutečnění následujících kroků, které budou nutné pro úspěšnou realizaci Projektů PPP.

Ačkoli důležitosti všech těchto kroků **přikládáme stejnou váhu**, rozdělili jsme tento seznam pro lepší přehlednost do skupin z hlediska načasování jejich provedení, tzn. některé z nich bude nutné realizovat průběžně, některé z nich doporučujeme zahájit co nejdříve po dokončení této Studie proveditelnosti PPP a některé bude nutné realizovat před zahájením zadávacího řízení.

Upozorňujeme, že toto rozdělení se může v průběhu přípravy a realizace Projektů PPP dále měnit a doplňovat v závislosti na vyjasnění (některých) konkrétních témat (např. účast multilaterálních finančních institucí) a na dalších vnějších faktorech.

Doporučujeme pro efektivní a včasné zajištění plnění (včetně dohledu, řízení, koordinace a komunikace) níže uvedených úkolů vytvořit specifickou agendu a vyčlenit dostatečný manažerský čas (případně manažerskou pozici, např. spojenou s agendou komplexního řízení rizik) pro tuto oblast a průběžně tuto agendu doplňovat o nové identifikované úkoly.

15.1 Průběžné úkoly a kroky

Strategická oblast

- Předložit ze strany SŽ společně s MD ČR vládě ke schválení potřebu pokračovat se všemi navrhovanými Projekty PPP i v další fázi (jak v základním, tak alternativním scénáři), přičemž by bylo vhodné, aby vláda pověřila SŽ a MD ČR, aby před zahájením zadávacího řízení při přípravě zadávací dokumentace a zjišťování stavu přípravy projektových úseků a zájmu trhu v daném okamžiku jako společní zadavatelé vybraly se svými transakčními poradci optimální podobu a pořadí realizace těchto Projektů PPP,
- Zajistit v úzké spolupráci s MD ČR koordinovaný postup při realizaci nejen Projektů PPP samotných, ale i v optimální časové koordinaci s jinými PPP projekty chystanými a/nebo realizovanými SŽ a/nebo MD ČR a v případě „mezery“ mezi jednotlivými zadávacími řízeními menší než 9-12 měsíců, důkladně vyhodnocovat možné dopady do zájmu trhu a tím zajištění konkurenčního prostředí,
- Pokračovat v informování a vzdělávání zainteresovaných stran ohledně problematiky PPP projektů v oblasti železniční infrastruktury s cílem umožnit informovaná rozhodnutí a zajistit politickou podporu napříč politickým spektrem,

Organizační a personální oblast

- Pokračovat v postupném posilování personálních a odborných kapacit jak na úrovni GŘ a organizačních jednotek SŽ, tak na úrovni MD ČR v oblasti PPP, které jsou nezbytné pro:
 - Efektivní provedení kroků, které jsou rozhodující pro realizaci projektu Rychlá spojení

- Morava formou PPP (vedle úseků realizovaných v rámci Klasického modelu),
- Co nejefektivnější využití zkušeností a poznatků z jiných úspěšně zadaných projektů PPP, jako je například projekt PPP dálnice D4 nebo pilotní železniční PPP Projekt PRAK,

Finanční, ekonomická a fiskální oblast

- Potvrdit SŽ, že jako plátce DPH bude mít nárok na vrácení DPH na vstupu v plné výši u všech dodávek, které mu Koncesionář poskytne,
- Požádat MF ČR nebo Generální finanční ředitelství o potvrzení uplatňování režimu DPH s ohledem na využitelný přístup při dokončení stavby a jejím předání SŽ, aby se předešlo sporům s finančními úřady,

Technická oblast, investiční a majetkoprávní oblast

- Pokračovat a všude, kde je to možné, se snažit urychlovat přípravu jednotlivých Projektů PPP, zejména pokud jde o získání kladného stanoviska EIA, výkupy pozemků a získání potřebných povolení,
- Zahájit a realizovat sběr kvalitních technických informací (sopsis minimální požadavků jako dobré východisko je uveden ve výsledcích průzkumu trhu v kapitole 6), zejména geologických/geotechnických, s ohledem na nejsložitější části Projektu PPP (estakády, tunely), případně tyto (a další) zadat, pokud tak ještě nebylo učiněno,
- Zahájit rigorózní prověrku projektu z hlediska klimatické odolnosti, tzn. odolnosti vůči změnám klimatu a podle potřeby jejich neprodlené promítnutí do připravované dokumentace,

Smluvní a zadávací oblast

- Potvrdit ze strany MD ČR jeho spoluúčast jako zadavatele (spolu se SŽ) a smluvní strany Koncesionářské smlouvy,
- Pokračovat v legislativním procesu řešení správy majetku (zejména mosty pozemních a jiných komunikací) vybudovaných a převáděných na třetí strany,
- Pokračovat v legislativním procesu posílení postavení SFDI v možnosti vyplácet platby za dostupnost přímo Koncesionáři v železničních PPP projektech,
- Pokračovat v obecné kultivaci legislativního prostředí souvisejícího s PPP projekty obecně (např. provádět technické novelizace).

15.2 Úkoly a kroky, které budou zahájeny po dokončení Studie proveditelnosti PPP

Strategická oblast

- Provést komplexní inventuru procesu přípravy Projektů PPP, jeho klíčových překážek a zintenzivnit přípravu tam, kde je to prakticky možné (zejména včasné získání stanovisek EIA, majetkoprávní přípravy včetně návrhu a realizace strategie nabývání práv k pozemkům),
- Pokračovat v aktivní komunikaci s EBRD a EIB s cílem stanovit rozsah jejich účasti (zejména i možnost využití záruk v rámci InvestEU či případných návazných programů) před a/nebo po schválení Projektu PPP vládou, aby bylo možné informovat o konečném rozsahu realizace projektu Rychlá spojení Morava formou PPP, a tedy o určení/ potvrzení pořadí realizace jednotlivých Projektů PPP,
- Připravit a potvrdit ze strany SŽ strategický přístup k profesnímu rozdělení odpovědností za zabezpečovací a sdělovací technologie v rámci Projektů PPP,
- Pro účely komplexního řízení rizik aktualizovat a doplňovat komplexní databázi rizik popisující možné důvody pro vznik daného rizika, možnost jeho vzniku v čase, rozsah pravděpodobnosti a dopadu rizika, prioritizace jejich řízení, strategie a řízení mitigačních faktorů a opatření, přiřazení odpovědností, nastavení způsobu komunikace a koordinace atd.), napříč celým životním cyklem daného PPP projektu,
- Vypracovat kapacitní studii, která potvrdí, že kapacita železničních uzlů (Brno, Ostrava, Brodek u Přerova a Hranice na Moravě) bude v příštích 20 až 30 letech dostatečná (neboť realizace projektu Rychlá spojení Morava přinese do stávající sítě novou dopravu a železniční uzly, kde se setkávají různé kategorie dopravy, jsou při vzniku nových tratí obvykle hlavními úzkými místy) a že tak bude možné dosáhnout předpokládané přínosy Projektu Rychlých spojení jako celku (časové úspory mezi Prahou a Ostravou apod.),

Organizační a personální oblast

- Vytvořit pozici manažera pro komplexní správu a řízení rizik,
- Po schválení realizace projektů formou PPP urychlit a zajistit personální a organizační posílení pro oblast povolování, ESG/klimatických změn a dopadů (EU taxonomie), zejména ve vztahu k požadavkům multilaterálních finančních institucí a InvestEU (detailní analýza viz příloha 6),
- Vytvořit na úrovni organizační jednotky SŽ tým pro analýzu napojení nových tratí, zejména VRT, na stávající konvenční síť a identifikovat možná úzká hrdla a případné investice na modernizaci těchto napojení,

Technická oblast, investiční a majetkoprávní oblast

- Provést **další podrobné komplexní analýzy** (ve spolupráci s vybraným transakčním poradcem po schválení projektu vládou; některé podklady, jako např. nacenění zahraničního benchmarku

nebo redukce rozsahu projektu, však doporučujeme začít připravovat ještě před výběrem transakčního poradce), **pokud jde o Projekt PPP VRT Moravská brána**, který v současné podobě přesahuje benchmarkovou hranici 2 mld. euro z hlediska objemu likvidity, který bude potřebné zajistit ze zdrojů komerčních finančních institucí. Cílem analýzy bude identifikovat způsoby a možnosti redukce stávající úrovně potřebných finančních zdrojů (např. analýza výše investičních nákladů mimo rámec Rezortní metodiky, redukce rozsahu projektu, revize celkového technického řešení apod.) včetně vlivu dalších možných faktorů (maximalizace možnosti využití zdrojů multilaterálních bank, snížení poměru dluhu k celkové potřebě financování apod). **Z hlediska rozsahu potřebné redukce jde o komplexní analýzu, jejíž cílem by mělo být maximalizovat příspěvek ke snížení investiční velikosti v zásadě ve všech zmíněných ohledech.**

- Zahájit plnění těch identifikovaných „mezer“ v rámci ESG požadavků EIB (včetně InvestEU v případě potvrzení ze strany EIB) a EBRD, které byly alokovány na SŽ, potvrdit jejich prioritizaci včetně zohlednění časových nároků na jejich plnění (detailní analýza viz příloha 6),
- Provést analýzu možných stavebních postupů a kde možné, revidovat odhadované doby výstavby s cílem minimalizovat dobu, o kterou stávající doba výstavby překračuje 5 let,
- Provést analýzu a podle potřeby úpravu stávajících norem tak, aby vyhovovaly požadavkům VRT, s cílem umožnit nabídku již ověřených VRT technologií a maximalizace konkurence evropských dodavatelů. Včasné určení nových požadavků dá prostor pro přípravu domácím dodavatelům,

Finanční, ekonomická a fiskální oblast

- Provést neodkladně aktualizaci CBA všech úseků projektu Rychlá spojení Morava doporučených k realizaci formou PPP při zohlednění všech aktuálních vstupů, mj. jako jeden z aktualizovaných podkladů pro EIB a EBRD,
- Na základě jednání s EIB a EBRD a v návaznosti na schválení realizace projektu formou PPP vládou potvrdit v co nejkratší době zahájení (na jejich straně) analýzy způsobilosti jejich účasti, poskytnout maximální informační podporu pro tento proces, podle toho, jak bude z jejich strany vyžadována a zároveň zahájit jednání ohledně dalších komerčních, finančních, technických a právních aspektech jejich účasti,

Smluvní a zadávací oblast

- Pokračovat aktivně a intenzivně ve spolupráci se SNCF Réseau v přípravě draftu základní smluvní dokumentace PPP (hlavní tělo smlouvy, **zejména však** jednotlivé kritické přílohy včetně minimálních technických požadavků jak pro výstavbu, tak pro správu a údržbu, funkčního programu, specifikací výstupů/kritérií a parametrů hodnocení plnění smluvních podmínek Koncesionářské smlouvy Koncesionářem, platebního mechanismu).

15.3 Úkoly a kroky před zahájením zadávacího řízení na výběr Koncesionáře

Strategická oblast

- V návaznosti na výsledky testování trhu (např. investorská konference) finalizovat rozhodnutí o konkrétním rozsahu předmětu Projektů PPP (výběr preferované varianty realizace),
- Monitorovat paralelně připravované PPP projekty (železnice PRAK, dálnice D35, Nemaše) a vyhodnocovat jejich dopad z hlediska harmonogramu zadávacích řízení Projektů PPP, stavebních kapacit trhu, vybraných nebo kvalifikovaných účastníků atd.,
- Pokračovat v aktivní komunikaci s trhem s cílem maximalizovat zájem trhu o Projekty PPP a zajistit tak dostatečně konkurenční prostředí v rámci jeho zadávacího řízení,
- Podle potřeby uspořádat speciální odborné investorské konference, s cílem informovat trh o vývoji Projektů PPP, jejich plánovaném zahájení a/nebo s cílem projednat konkrétní oblasti (např. problematiku působnosti Koncesionáře v některých oblastech provozování a zajištění provozuschopnosti),

Finanční, ekonomická a fiskální oblast

- Projednat a stanovit rozsah pro poskytnutí případného podílu veřejného sektoru na financování úvodní investice ve formě milníkůvých nebo průběžných plateb, jehož cílem je podpořit realizaci Projektů PPP a který by byl k dispozici v případě rizika nedostatku finančních prostředků na straně účastníků zadávacího řízení apod., a v míře, která neohrozí statistické vykazování Projektů PPP Eurostatem,
- Provést neformální konzultaci s odpovědnými pracovníky UOHS ohledně případného podílu na financování úvodní investice ze strany veřejného sektoru, který bude nutné strukturovat způsobem, jež nepovede k jeho klasifikaci jako veřejné podpory, resp. nepovolené veřejné podpory. Cílem konzultace by měla být zejména koordinace postupu za situace, pokud by se dle názoru UOHS jednalo o veřejnou podporu, která by vyžadovala notifikaci takového podílu s cílem dosažení jeho schválení jako povolené veřejné podpory. Zároveň by tento aspekt měl být vhodně uchopen transakčním poradcem i v rámci zadávacího řízení,
- Projednat v návaznosti na pokračující analýzu způsobilosti účasti EIB a EBRD možnosti jejich zapojení do zadávacího řízení, zjištění možného rozsahu a možné dosažitelné úrovně schvalovacího procesu na jejich straně včetně časových konsekvencí ve vztahu k zadávacímu řízení a časování soutěžního dialogu a předložení finálních nabídek,
- Připravit memorandum ke způsobu promítnutí DPH na základě výše uvedeného potvrzení MF ČR nebo Generálního finančního ředitelství a v případě potřeby s nimi provést konzultaci,

Technická oblast, investiční a majetkoprávní oblast

- Vytvořit plán pro dodání případných chybějících informací do Dataroomu, které bude možné připravit (nebo by mohly být pouze připraveny) pouze později v průběhu zadávacího řízení,
- Aktualizovat stav procesu získávání práv k pozemkům a přípravy klíčových povolení a v případě potřeby urychlit jejich dokončení tak, aby co nejvíce odpovídalo harmonogramu procesu zadávacího řízení,
- Získat všechna povolení záměru ideálně před zahájením fáze soutěžního dialogu, v každém případě však nejpozději do data rozhodného pro přípravu nabídek, aby účastníci mohli připravit své nabídky na základě těchto příslušných povolení (tj. s ohledem na všechny požadavky v nich obsažené). V praxi se může stát, že povolení záměru jsou získána ještě později v průběhu zadávacího řízení, např. před nebo mezi komerčním a finančním uzavřením. V závislosti na technických aspektech Projektu PPP to však může mít dopad na stanovení nabídkové ceny a vytvářet riziko kompenzačních událostí podle Koncesionářské smlouvy, pokud nebudou dodána včas,
- Získat práva k pozemkům potřebným pro Projekty PPP před zahájením fáze soutěžního dialogu, v každém případě však nejpozději do data komerčního uzavření (podpisu koncesionářské smlouvy). Vyvlastňovací řízení by mělo být v případě potřeby zahájeno před zahájením fáze soutěžního dialogu a měla by být získána mezitímní rozhodnutí umožňující využití pozemků pro výstavbu,

Smluvní a zadávací oblast

- Provést s jmenovaným týmem transakčních poradců znovu podrobnou analýzu odpovědí obdržných v rámci průzkumu trhu zpracovaného během přípravy Studie proveditelnosti PPP, provést analýzu relevantních částí Studie proveditelnosti ve vztahu k vybraným oblastem jako platební mechanismus, klasifikace projektu v národních účtech apod.,
- Co nejdříve zahájit vypracování zadávací dokumentace (zejména výzvy k podání žádostí o účast a výzvy k podání nabídek) pro potřeby zadávacího řízení se zaměřením na kritéria hodnocení nabídek, pravidla pro účast místních a/nebo mezinárodních multilaterálních institucí, zvážení formy závazného vs. nezávazného příslibu financování s ohledem na dostupné možnosti řešení a s ohledem na převládající podmínky na trhu,
- V případě kvalifikační dokumentace se zaměřit zejména na stanovení adekvátních kvalifikačních kritérií prokazujících technickou způsobilost a stanovit přístup k zúžení počtu kvalifikovaných uchazečů zadávacího řízení (jak z hlediska kritérií, tak i počtu uchazečů zadávacího řízení),
- **Finalizovat** intenzivně ve spolupráci se SNCF Réseau vstupy specifické pro Projekty PPP (např. s ohledem na podmínky funkčního programu VRT, charakter a parametry tratě, řešení zabezpečovacího zařízení, systému údržby, minimální technické požadavky, specifikace výstupů, parametry hodnocení plnění smluvní podmínky ze strany Koncesionáře atd.) do zadávací a smluvní dokumentace PPP, jejíž výchozím podkladem bude připravovaná dokumentace pro PPP projekt PRAK,

- Připravit české verze zadávací a smluvní dokumentace jako rozhodující a anglické verze jako pouze informativní (tam, kde to bude žádoucí pro urychlení celého procesu),
- V závislosti na rychlosti postupu realizace celého projektu Rychlá spojení Morava formou PPP, rozsahu potřebného detailu rozpracovanosti projektové dokumentace pro potřeby nabídky, maximalizace konkurenčního prostředí atd. případně znovu zvážit možnost úhrady části nákladů neúspěšných účastníků zadávacího řízení, kteří podali nabídku, odpovídající požadavkům zadávací dokumentace,
- Na bázi potvrzené strategie k profesnímu rozdělení odpovědností za zabezpečovací a sdělovací technologie v rámci Projektů PPP připravit adekvátní, avšak „rozvolněné“ promítnutí do zadávací dokumentace tak, aby bylo možné tuto problematiku v potřebném míře a rozsahu projednat s účastníky zadávacího řízení v rámci soutěžního dialogu, zároveň však jasně signalizovat přístupy, které nebudou zohledněny, aby nedošlo ke kvalifikaci těch uchazečů, kteří by se strategickým přístupem SŽ vůbec nesouhlasili.

PŘÍLOHY

PŘÍLOHA 1 – Podrobný popis úseků

V této příloze jsou popsány technické detaily jednotlivých úseků, které jsou zvažovány pro realizaci pomocí modelu PPP. Upozorňujeme, že pouze pro účely této přílohy je popis jednotlivých úseků proveden na základě jejich geografického vymezení, nikoliv na základě samotných navrhovaných Projektů PPP. Důvodem je lepší srozumitelnost a zamezení opakování při spojování úseků v rámci různých variant navrhovaných Projektů PPP.

U Projektů PPP, které jsou tvořeny spojením více úseků, je tak nutné celkový technický popis číst u všech níže uvedených úseků, které jsou jednotlivě do daných Projektů PPP zahrnuty. Toto se týká Projektu PPP „VRT Jižní Morava plus VRT Vysočina I“ v rámci projektů základního scénáře a dále všech projektů v rámci alternativního scénáře.

A VRT Moravská brána

Spojení: Brodek u Přerova – Ostrava Svinov

Typ tratě: vysokorychlostní s návrhovou provozní rychlostí 320 km/h

Forma PPP: DBFM celého úseku

Geoportál: <https://geoportal.ekolagroup.cz/vrtmoravskabrana1/>
<https://www.gobec.cz/vrt-hranice-ostrava/#14/2023227.8/6404939.83/GYQwjA3AzALADMCA5ESg>

Úsek posuzován v následujících navrhovaných Projektech PPP:

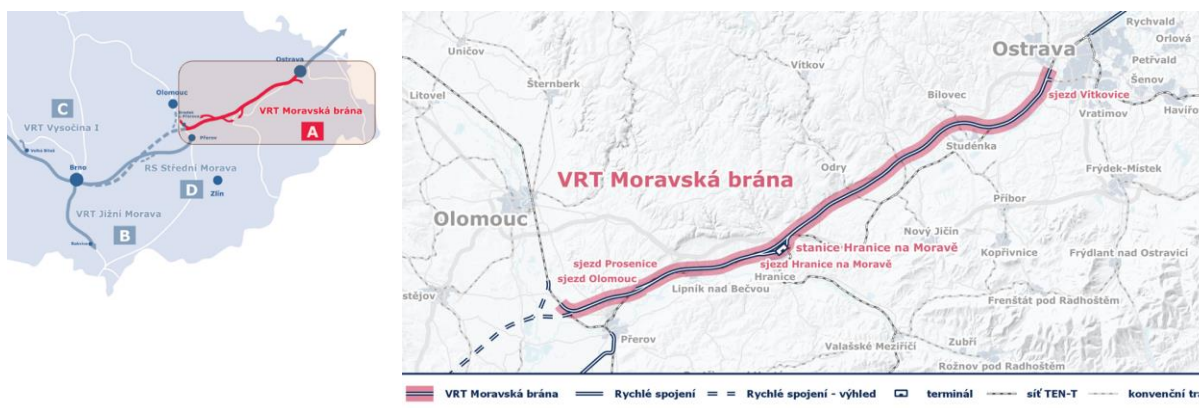
Základní scénář:

- VRT Moravská brána

Alternativní scénář:

- VRT Moravská brána + VRT Jižní Morava
- VRT Moravská brána + VRT Jižní Morava + RS Střední Morava

Mapa 4: Úsek VRT Moravská brána



Zdroj: SŽ, 2024

Úsek VRT Moravská brána s plánovanou provozní rychlostí 320 km/h (projekčně dimenzován na 350 km/h) zahrnuje tři podúseky, které jsou pro účely investiční přípravy řešeny samostatnými postupy a jsou označovány jako Moravská brána 0, Moravská brána 1 a Moravská brána 2.

Podúsek Moravská brána 0

Jedná se o výstavbu dvoukolejně trati mezi Brodkem u Přerova a Prosenicemi s délkou vysokorychlostních tratí 10 km a 6 km sjezdů. Podúsek zahrnuje sjezd od železniční stanice v Brodce u Přerova (mimo) do Rokytnice. Jedná se o novostavbu s mimoúrovňovým napojením na konvenční trať Přerov – Olomouc. Umožní také vysokorychlostní železniční spojení z Olomouce do Ostravy.

Podúsek zahrnuje řadu staveb včetně mj. estakády (např. přes silnici II/150), železničního mostu přes dálnici D55 a dvou tunelů.

Navržená trasa ve vzdálenosti cca 150 m míjí přírodní památku Na Popovickém kopci (km 86,9) a dále se trasa dotýká Evropské významné lokality Bečva – Žebračka.

Podúsek Moravská brána 1 (MB1)

Dvoukolejný podúsek mezi Prosenicemi a Hranicemi na Moravě s délkou vysokorychlostních tratí 20 km a 5 km sjezdů.

V rámci investic se počítá s vybudováním 21 mostů, 4 estakád o celkové délce ca. 1300 m včetně: Nový Jezernický viadukt (371 m), Žabrník (266 m), Splavná (423 m) a Velička (253 m) a 4 tunelů o celkové délce ca. 1250 m včetně: Osek (250 m), Lipník (552 m), Slavíč (71 m) a Velká (380 m).

V Prosenici bude dále vybudována **trakční napájecí stanice (TNS)** a v rámci investice bude postaveno i přívodní vedení 400 kV z rozvodny ČEPS Prosenice. SŽ bude rekonstruovat železniční stanici Hranice na Moravě.

Navržená trasa ve vzdálenosti cca 1160 m míjí přírodní rezervaci Škrabalka (km 100). Podúsek MB1 se stejně jako předchozí dotýká Evropské významné lokality Bečva – Žebračka.

Podúsek Moravská brána 2 (MB2)

Dvoukolejný podúsek mezi Hranicemi na Moravě a Ostravou-Svinovem o délce vysokorychlostních tratí 44 km a 6 km sjezdů.

Podúsek zahrnuje řadu staveb včetně mj. 22 mostů, 3 rámová křížení s velkou šikmostí, 1 lávku pro chodce, 9 estakád o celkové délce 5 771 m a 4 ekodukty. V rámci podúseku bude postavena i 1 TNS Kletné.

Trasa se dotýká a místy kříží chráněnou krajinnou oblast Poodří a několik přírodních rezervací. V následujících stupních investiční přípravy bude SŽ žádat o výjimku ve zvláště chráněných územích. Trasa se také dotýká evropsky významné oblasti Poodří.

Tabulka 76: Klíčové technické údaje úseku VRT Moravská brána

Údaj	Veličina	Typ	Hodnota	Poznámka
Délka úseku	km	VRT	74	
		SpT	17	
		KT	22	
Délka kolejí	km	VRT	148	
		SpT	31	
		KT	59	
Maximální traťová rychlost	km/h	VRT	320	
		SpT	120 a 160	
		KT	120 a 160	
Prostorová průchodnost	-	GC	-	
Koleje VRT	počet	UIC 60	2	betonový pražec, šterkové lože
Trakce VRT	kV	střídavá	2 x 25	elektrifikovaná trať
	počet	TNS	2	trakční napájecí stanice Prosenice a Kletné
Požadované ITS				ETCS – úroveň L2, výhradní provoz
				GSM-R (v budoucnu FRMCS)
				ERTMS DOZ (řízený z CDP Přerov)
Klíčové přeložky	km	stávající trať	4	
	počet	z toho koncesionář	4	
	počet	plynové potrubí		
	počet	ropovod		
	km	pozemní komunikace		úpravy D1 v místě křížení s VRT
Železniční mosty	Počet		49	mosty nad 10 m
	km		12	odhad
Estakády	Počet		17	estakády s 5 a více poli
	km		10	
Neželezniční mosty	Počet		61	
Tunely	Počet		7	dvoukolejný
	km		2,1	
Cestující	Počet/den		28 300 až 31 650	varianta PrO-s 350, rok 2050 dopravní model Sudop, (Studie proveditelnosti 2021)
Vlaky	Počet/den	Ex VR Railjet	72	varianta PrO-s 350 (Studie proveditelnosti 2021)
		R, Sp VR regionální	72	
		SPR, Ex TGV	108	
		Celkem	252	

Zdroj: SŽ, 2024

B VRT Jižní Morava

Spojení: Brno-Modřice – Rakvice

Typ tratě: vysokorychlostní s návrhovou provozní rychlostí 320 km/h

Forma PPP: DBFM celého úseku

Geoportál: <https://experience.arcgis.com/experience/09a34cf78c5342dab679a39f39f621b7>

Úsek posuzován v následujících navrhovaných Projektech PPP:

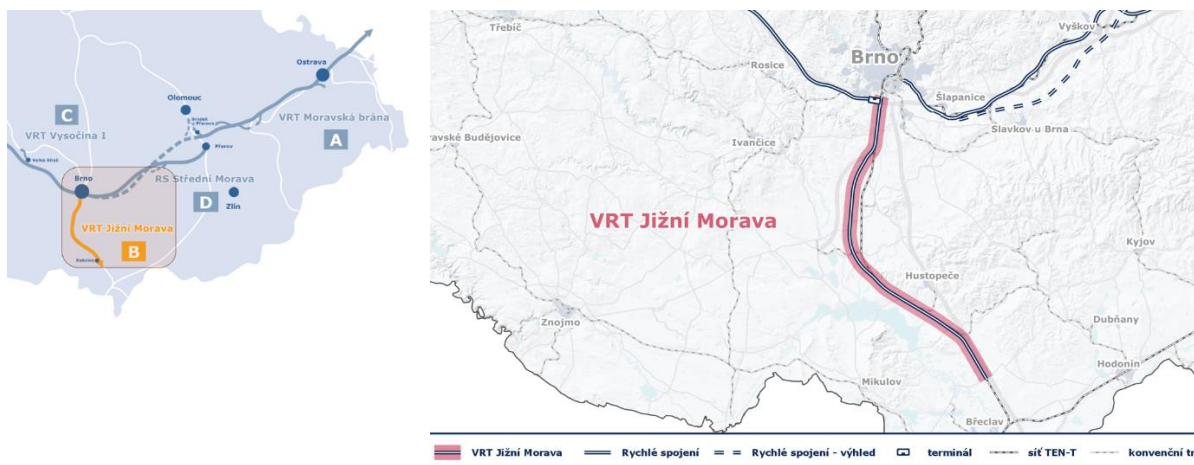
Základní scénář:

- VRT Jižní Morava + VRT Vysočina I

Alternativní scénář:

- VRT Jižní Morava + VRT Moravská brána
- VRT Jižní Morava + RS Střední Morava
- VRT Jižní Morava + VRT Moravská brána + RS Střední Morava

Mapa 5: Úsek VRT Jižní Morava



Zdroj: SŽ, 2024

Vzhledem k celkové délce tohoto úseku se o něm neuvažuje jako o samostatném Projektu PPP, ale vždy v kombinaci s dalšími vybranými úseky projektu Rychlá spojení Morava.

Úsek VRT Jižní Morava zahrnuje dva podúseky, které jsou pro účely investiční přípravy řešeny samostatnými postupy a tvoří je podúseky Brno-Modřice – Šakvice a Šakvice – Rakvice.

Podúsek Brno-Modřice – Šakvice

Dvoukolejný podúsek mezi Brnem-Modřicemi a Šakvicemi v délce VRT 30 km. Ze stanice Brno-Modřice vede převážně průmyslovou oblastí podél konvenční trati do Popovic. Za Popovicemi se odkloní od konvenční trati a tunelem ze západu objede Rajhrad. Dále pokračuje jižním směrem mezi obcemi Hrušovany u Brna, Sobotovicemi, Přibicemi a Vranovicemi. Za Vranovicemi se vrací ke stávající konvenční trati a pokračuje v souběhu s ní přes Pouzdřany, Popice až do Šakvic.

Přibližně v těchto místech je v budoucnu plánována i výstavba D52, která bude křížit vysokorychlostní trať v podobě nadjezdu.

Na trase je dále plánována realizace hloubeného tunelu u Rajhradu o délce 950 m, výstavba 11 mostů, 2 estakád a TNS v Popovicích. TNS bude současně sloužit jako záloha pro VRT Vysočina I. Přeložka části konvenční železniční tratě je nutná z důvodu jejího křížení s plánovanou trasou vysokorychlostní tratě.

Vedení trati i technické řešení je přizpůsobeno potřebám chráněného území soustavy NATURA 2000 v oblasti Vranovického lesa. V oblasti je navržena estakáda o délce 1318 metrů tak, aby stavba co nejméně zasáhla do chráněného a z pohledu životního prostředí velmi cenného území. Jižně od Rakvic proběhne modernizace stávající trati pro rychlost 200 km/h. Obě stavby budou tvořit ucelené řešení.

Podúsek Šakvice – Rakvice

Dvoukolejný podúsek o celkové délce přibližně 9 km vede od Šakvic v těsné blízkosti stávající konvenční trati a mírně se odkloní na jih v blízkosti Zaječí. směrem na Rakvice. U Rakvic se mimoúrovňově napojí na existující konvenční trať Brno – Břeclav.

Tabulka 77: Klíčové technické údaje úseku VRT Jižní Morava

Údaj	Veličina	Typ	Hodnota	Poznámka
Délka úseku	km	VRT	34	
		SpT	5	
		KT	10	
Délka kolejí	km	VRT	68	
		SpT	9	
		KT	13	
Maximální traťová rychlost	km/h	VRT	230 a 320	
		SpT	230	
		KT	60 a 160	
Prostorová průchodnost	-	GC	-	
Koleje VRT	počet	UIC 60	2	betonový pražec, šterkové lože
Trakce VRT	kV	střídavá	2 x 25	elektrifikovaná trať
	počet	TNS	1	trakční napájecí stanice Popovice
Požadované ITS				ETCS – úroveň L2, výhradní provoz
				GSM-R (v budoucnu FRMCS)
				ERTMS DOZ (řízený z CDP Přerov)
Klíčové přeložky	km	stávající trať	3	
	počet	z toho koncesionář	3	
	počet	plynové potrubí		
	počet	ropovod		
	km	pozemní komunikace		křížení s D52 v prostoru Rajhradu
Železniční mosty	Počet		17	mosty nad 10 m
	km		0,6	odhad
Estakády	Počet		2	estakády s 5 a více poli
	km		1,7	

Neželezniční mosty	Počet		25	
Tunely	Počet		1	dvoukolejný
	km		1	
Cestující	Počet/den		21 800 až 23 500	Studie proveditelnosti varianta L2.2, SK4-320 na úrovni roku 2050, dopravní model Sudop 2020
Vlaky	Počet/den	Dálková doprava VRT v úseku Unkovice odbočka Mlýny	136	Výhledový horizont H4 (DÚR Šakvice–Rakvice)

Zdroj: SŽ, 2024

C VRT Vysočina I

Spojení: Velká Bíteš – Brno

Typ tratě: vysokorychlostní s návrhovou provozní rychlostí 320 km/h

Forma PPP: DBFM celého úseku

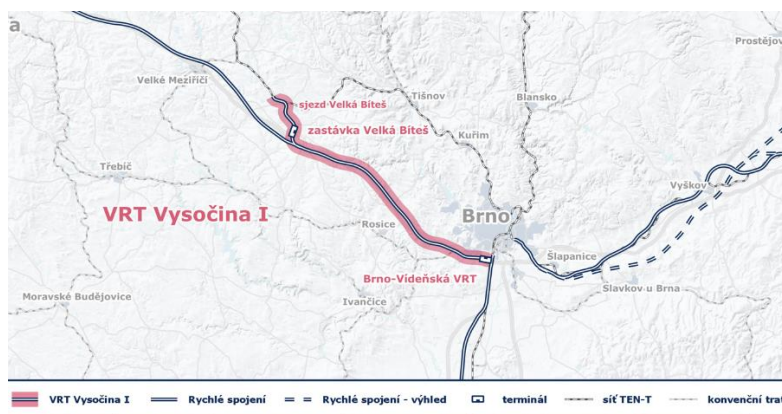
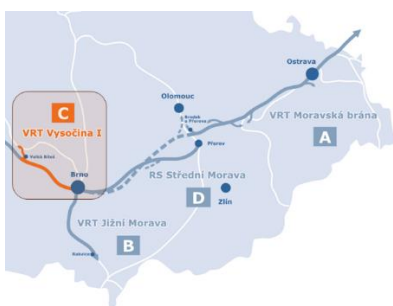
Geoportál: <https://experience.arcgis.com/experience/0eff8368d2824881a25af63640537d6f/>

Úsek posuzován v následujících navrhovaných Projektech PPP:

Základní scénář:

- VRT Vysočina I + VRT Jižní Morava

Mapa 6: Úsek VRT Vysočina I



Zdroj: SŽ, 2024

Vzhledem k celkové délce tohoto úseku se o něm neuvažuje jako o samostatném Projektu PPP, ale jen v kombinaci s úsekem VRT Jižní Morava. Pokud by se však tento úsek z důvodu výrazného zpoždění investiční přípravy v kombinaci s úsekem VRT Jižní Morava nakonec nerealizoval, bude realizován později v kombinaci s úseky Projektu Rychlých spojení ve směru na Prahu, které však nejsou předmětem připravované Studie proveditelnosti PPP.

Úsek začíná spojovací tratí u Osové Bítýšky, která se za Velkou Bíteš napojí do trasy VRT. Dvoukolejná trasa VRT dále vede paralelně s dálnicí D1 až do stanice Brno-Vídeňská (stanice není součástí tohoto úseku).

Na spojovací trati bude koncesionářem vybudována nová železniční stanice Velká Bíteš v režimu DBT.

Úsek zahrnuje řadu staveb včetně mj. estakád z důvodu křížení spojovací trati s dálnicí D1 u Velké Bíteše a 5 tunelů o celkové délce téměř 6 000 m, přičemž nejdelší z nich bude u Kývalky (2 935 m). Tunel Lískovec (603 m) vede pod D1, přičemž stěny a stropní desku tohoto tunelu bude realizovat Ředitelství silnic a dálnic ČR v předstihu. V důsledku výstavby tratě bude přeložena stávající konvenční trať o délce 2 km v blízkosti Ostopovic. V rámci úseku bude také vybudován vodní tunel Leskava o délce 880 m (s průměrem 5 m).

Vedení vysokorychlostní trasy protíná Územní systémy ekologické stability, kdy je vysokorychlostní trať vedena v 2 m násypu. V místech křížení je navržen tunel Kývalka. V těchto místech vysokorychlostní trať kříží i migrační koridory.

Tabulka 78: Klíčové technické údaje úseku VRT Vysočina I

Údaj	Veličina	Typ	Hodnota	Poznámka
Délka úseku	km	VRT	30	
		SpT	7	
		KT	3	
Délka kolejí	km	VRT	60	
		SpT	14	
		KT	6	
Maximální traťová rychlost	km/h	VRT	320	
		SpT	160	
		KT	140	
Prostorová průchodnost	-	GC	-	
Koleje VRT	počet	UIC 60	2	betonový pražec, štěrkové lože
Trakce VRT	kV	střídavá	2 x 25	elektrifikovaná trať
	počet	TNS	0	
Požadované ITS				ETCS – úroveň L2, výhradní provoz
				GSM-R (v budoucnu FRMCS)
				ERTMS DOZ (řízený z CDP Přerov)
Klíčové přeložky	km	stávající trať	2,1	
	počet	z toho koncesionář	2,1	
	počet	plynové potrubí		
	počet	ropovod		
	km	pozemní komunikace		
Železniční mosty	Počet		14	Mosty nad 10 m
	km			
Estakády	Počet		8	včetně nadjezdů nad dálnicí D1
	km			
Neželezniční mosty	Počet		15	
Tunely	Počet		6	5 dvoukolejných, 1 vodní tunel Leskava
	km		6,7	5,9 železniční, 0,9 vodní tunel Leskava
Cestující	Počet/den		56 400	Studie proveditelnosti varianta L2.2, SK4-320 na úrovni roku 2050, dopravní model Sudop 2020
Vlaky	Počet/den	Ex VR jednotka	256	Studie proveditelnosti varianta SK4-320
		R Elektrická jednotka	72	
		Sp Elektrická jednotka	36	
		Celkem	364	

Zdroj: SŽ, 2024

D RS Střední Morava

Spojení: Brno hlavní nádraží – Přerov

Typ tratě: trať rychlého spojení s návrhovou provozní rychlostí 200 km/h

Forma PPP: DBFM úseků 1 až 3 a O&M úseků 4 a 5

Geoportál:

Úsek 1: https://mapy.spravazeleznic.cz/letaky/S621500590_202306061331.pdf

Úsek 2: https://mapy.spravazeleznic.cz/letaky/S621500587_202308091326.pdf

Úsek 3: https://mapy.spravazeleznic.cz/letaky/S621500588_202306060853.pdf

Úsek 4: https://mapy.spravazeleznic.cz/letaky/S621500589_202306061356.pdf

Úsek 5: https://mapy.spravazeleznic.cz/letaky/S621500937_202306061356.pdf

Úsek posuzován v následujících navrhovaných Projektech PPP:

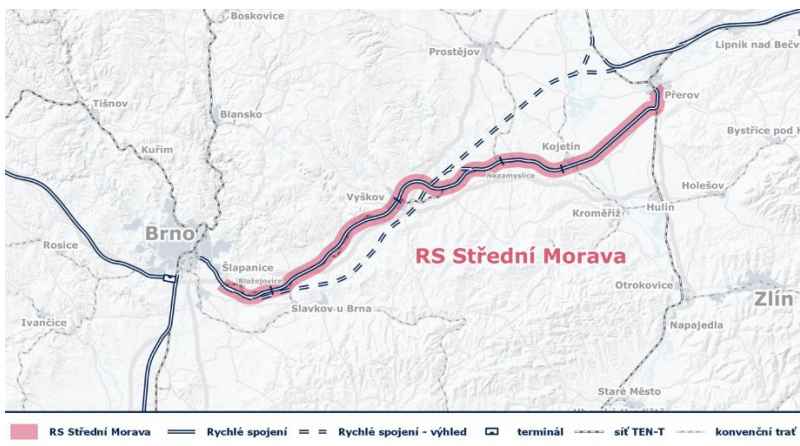
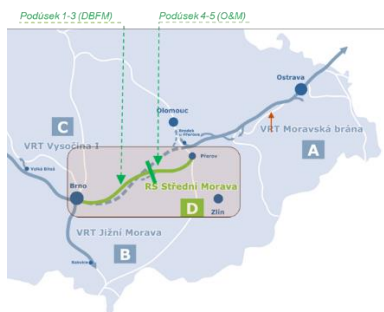
Základní scénář:

- RS Střední Morava

Alternativní scénář:

- RS Střední Morava + VRT Jižní Morava
- RS Střední Morava + VRT Moravská brána + VRT Jižní Morava

Mapa 7: Úsek RS Střední Morava



Zdroj: SŽ, 2024

Úsek RS Střední Morava zahrnuje pět podúseků: (1) ŽU Brno – Blažovice, (2) Blažovice – Vyškov, (3) Vyškov – Nezamyslice, (4) Nezamyslice – Kojetín, a (5) Kojetín – Přerov, které jsou pro účely investiční přípravy řešeny samostatnými postupy.

Podotýkáme, že vzhledem k v současnosti podané žádosti o čerpání evropských fondů CEF2 na podúsek č. 4 a TNS Nezamyslice se pro potřeby možné realizace projektu formou PPP uvažuje (za předpokladu, že bude potvrzeno přidělení požadovaných prostředků z fondů EU¹³⁷) s realizací formou DBFM pouze v případě úseků 1 až 3. Po dokončení úseků 4 a 5 tradiční formou by tyto úseky byly předány koncesionáři k zajištění jejich provozuschopnosti.

¹³⁷ Finální rozhodnutí se očekává v červnu 2024.

Podúseky 1, 2 a 3

Komplexní modernizace stávající trati na dvoukolejnou a zvýšení traťové rychlosti na 200 km/h v celém podúseku od Brna do Nezamyslic si vyžádá přeložku tratě do nové stopy. Trať prochází převážně zemědělskou oblastí.

Podúsek zahrnuje řadu staveb včetně mj. 9 mostů a 3 tunelů o celkové délce téměř 2 km, přičemž nejdelší tunel (Holubický) bude mít délku 980 m. Úsek Brno – Vyškov by měl být napájen z TNS Brno-Černovice.

Trasa míjí 3 přírodní památky ve vzdálenosti 120 až 1800 m. Jedná se o Andělku a Čertovku, Stráně u Komořan a Letiště Marchanice a dále míjí Evropsky významné lokality Šlapanické slepence, Stepní stráně u Komořan, Letiště Marchanice a Morava – Chropynský luh.

Podúseky 4 a 5

Komplexní modernizace stávající jednokolejné trati a zvýšení traťové rychlosti na 200 km/h s nutnými přeložkami vedení tratě do nové stopy. Trať prochází jak intravilánem obcí, tak extravilánem, především zemědělskou krajinou.

Podúsek zahrnuje řadu staveb včetně mj. 2 mostů, Němčického tunelu o délce 744 m a nové TNS na okraji obce Nezamyslice, která bude sloužit i pro napájení okolních tratí (např. Nezamyslice – Olomouc) V souvislosti s modernizací tratě budou postaveny silniční obchvaty Kojetína (3,3 km) a Chropyně (2,4 km).

Tabulka 79: Klíčové technické údaje úseku RS Střední Morava

Údaj	Veličina	Typ	Hodnota	Poznámka
Délka úseku	km	VRT	0	
		SpT	0	
		KT	75	Podúseky 1-5
Délka kolejí	km	VRT	0	
		SpT	0	
		KT	174	
Maximální traťová rychlost	km/h	VRT	0	
		SpT	0	
		KT	200	
Prostorová průchodnost	-	GC	-	
Koleje KT	počet	UIC 60	2	betonový pražec, štěrkové lože
Trakce VRT	kV	střídavá	2 x 25	elektrifikovaná trať
	počet	TNS	1	trakční napájecí stanice, Nezamyslice
Požadované ITS				ETCS – úroveň L2, výhradní provoz
				GSM-R (v budoucnu FRMCS)
				ERTMS DOZ (řízený z CDP Přerov)
Klíčové přeložky	km	stávající trať		
	počet	z toho koncesionář		
	počet	plynové potrubí	1	
	počet	ropovod	2	
	km	pozemní komunikace	5,65	silniční obchvaty Chropyně a Kojetína
Mosty	Počet		11	
	km		3,8	přibližná délka
Estakády	Počet		-	

	km		-	
Tunely	Počet		6	
	km		3,6	
Cestující	Počet/den		29 000 až 40 000	SK4-320 varianta L2.2, SK4-320 na úrovni roku 2050, dopravní model Sudop 2020
Vlaky	Počet/den	Ex	162	úsek Nezamyslice – Vyškov po roce 2040
		R	112	
		Sp+O	54	
		ND	22	
		Celkem	350	

Zdroj: SŽ, 2024

PŘÍLOHA 2 – Riziková matice

ID.	Název kategorie	Název rizika	Popis vzniku rizika	Popis důsledků rizika	Nakládání s rizikem	Konc	Zad
P1	P) Procesní rizika	Zajištění souladu projektu se Zásadami územního rozvoje (ZÚR) dotčených krajů	Riziko vyplývající z potřeby změny ZÚR pro realizaci daného projektu. Riziko časového zpoždění při zajištění změny (ZÚR).	Zpoždění projektu Zvýšení nákladů (např. z důvodu dopadu inflace) Ukončení projektu (extrémní situace na základě neřešitelných sporů)	Odstranění podstatných rizikových faktorů před zahájením zadání, přizpůsobení projektu požadavkům vyvolaných na základě projednání daných změn (v opodstatněných případech požadavkům dotčených stran), příprava realistického časového plánu, optimalizace/ urychlení procesu díky legislativním změnám		X
P2	P) Procesní rizika	Získání Stanoviska EIA	Riziko vyplývající z nezískání stanoviska EIA nebo jeho časové zpoždění, případně vypršení platnosti stanoviska EIA.	Zpoždění projektu Zvýšení nákladů (např. z důvodu dopadu inflace) Ukončení projektu (extrémní situace na základě neřešitelných sporů)	Odstranění podstatných rizikových faktorů před zahájením zadání, přizpůsobení projektu požadavkům vyvolaných na základě projednání Stanoviska EIA nebo podmínek v něm uvedených (v opodstatněných případech požadavkům dotčených stran), příprava realistického časového plánu, optimalizace/urychlení procesu díky legislativním změnám		X

ID.	Název kategorie	Název rizika	Popis vzniku rizika	Popis důsledků rizika	Nakládání s rizikem	Konc	Zad
P3	P) Procesní rizika	Získání <i>prvotního</i> povolení záměru (PoZ)	Riziko vyplývající z nezískání PoZ nebo jeho časové zpoždění, případně vypršení platnosti PoZ.	Zpoždění projektu Zvýšení nákladů (např. z důvodu dopadu inflace) Ukončení projektu (extrémní situace na základě neřešitelných sporů)	Odstranění podstatných rizikových faktorů před zahájením zadání, přizpůsobení projektu požadavkům vydávaných povolení (v opodstatněných případech požadavkům dotčených stran), příprava realistického časového plánu (např. s ohledem na proces a stav zajištění povolení záměru), optimalizace/ urychlení procesu díky legislativním změnám		X
P4	P) Procesní rizika	Získání a vlastnictví pozemků	Spory, pokud jde o získání pozemků a/nebo v případě nejednoznačného vlastnictví pozemků (např. rizika vyplývající z restitučních nároků, nedohledání skutečných vlastníků)	Zpoždění projektu Zvýšení nákladů Náklady na vypořádání nároků Změna projektu Ukončení projektu (extrémní situace na základě neřešitelných sporů)	Odstranění podstatných rizikových faktorů před zahájením zadání, vhodný/adekvátní způsob odškodnění, příprava realistického časového plánu včetně maximálního využití legislativního rámce pro získání pozemků (novela Liniového zákona)		X

ID.	Název kategorie	Název rizika	Popis vzniku rizika	Popis důsledků rizika	Nakládání s rizikem	Konc	Zad
P5	P) Procesní rizika	Prováděcí/ realizační dokumentace a získání nových dodatečně potřebných povolení pro umožnění smluvně přípustných změn v projektu (např. dodatečné změny v dokumentaci, ap.).	Riziko časového zpoždění při získání změny povolení, riziko neudělení dodatečného povolení, případná ztráta již uděleného povolení. V případě špatně připravené dokumentace, ze které vyplynou změny: toto riziko bude přeneseno na koncesionáře.	Zpoždění projektu Zvýšení nákladů (např. z důvodu dopadu inflace) Ukončení projektu (extrémní situace na základě neřešitelných sporů)	Odstranění podstatných rizikových faktorů před zahájením zadání, kvalitní příprava projektové dokumentace, řádné reflektování požadavků vydávaných povolení, příprava realistického časového plánu	X	
P6	P) Procesní rizika	Opoždění při zadávání potřebných veřejných zakázek souvisejících s projektem / schválení zadávací dokumentace	Včas nepřipravené / neschválené zadání veřejné zakázky či opoždění výběru dodavatele veřejné zakázky z důvodů odvolávání se neúspěšných uchazečů zadávacího řízení	Zpoždění z důvodu neuzavření smluvního vztahu a nerealizace projektu dle připraveného plánu a návrhu	Kvalitní a dostatečná příprava zadávací a smluvní dokumentace		X
P7	P) Procesní rizika	Zajištění převodu stavebních objektů (zejména mosty) vedoucích nad trať na adekvátní subjekt veřejného sektoru	S ohledem na zcela zásadní bezpečnostní aspekty typu tratí zejména s provozní rychlostí 320 km/h	Nemožnost zajistit převod těchto aktiv na adekvátní subjekt veřejné správy výrazně zvýší riziko zanedbání zajištění potřebné míry bezpečnosti provozování nezbytné pro	Vhodné legislativní řešení (zejména pokud je nutné), které efektivní převod na adekvátní subjekt veřejné správy zajistí		X

ID.	Název kategorie	Název rizika	Popis vzniku rizika	Popis důsledků rizika	Nakládání s rizikem	Konc	Zad
			riziko nemožnosti zajistit ¹³⁸ převod vybudovaného aktiva na takový subjekt veřejné správy, který z hlediska svých rozpočtových možností bude schopen zajistit adekvátní včasnou a kvalitní údržbu těchto aktiv	tento typ tratí s dramatickými následky, které mohou případné incidenty způsobené neadekvátní údržbou způsobit			
P8	P) Procesní rizika	Vznik sporů (výstavba)	Spory mezi veřejným sektorem a dodavatelem veřejné zakázky v průběhu výstavby a spory o stavbu po dokončení výstavby	Zpoždění projektu Ukončení smluvních vztahů Výměna dodavatele Zvýšení nákladů	Smluvní ošetření možných sporných situací s jasnými pravidly postupu a pro nalezení řešení	X	
P9	P) Procesní rizika	Vznik sporů (provoz)	Spory mezi veřejným sektorem a dodavateli prací v průběhu provozu projektu (nezahrnuje spory o stavbu)	Zvýšení nákladů Ukončení smluvních vztahů Výměna dodavatele	Smluvní ošetření možných sporných situací s jasnými pravidly postupu a pro nalezení řešení	X	
P10	P) Procesní rizika	Změna smluvního partnera na straně veřejného sektoru	Riziko, že vlastnictví se změní po uzavření smlouvy o dílo /poskytnutí služby po uzavření smlouvy o dílo/poskytnutí služby.	Zvýšení nákladů Ukončení smluvních vztahů Dopad na dodávku díla/slужby na straně dodavatele (časové hledisko)	Smluvní ošetření takových situací s jasnými pravidly postupu pro nalezení řešení		X

¹³⁸ SŽ by při realizaci projektu VRT, i s ohledem na mezinárodní praxi a vedení snahou zajistit vysokou míru bezpečnosti, preferovala variantu, ve které by správa takových mostů byla pod kontrolou SŽ. Takovou variantu současný právní řád neumožňuje, neboť i v případě smluvního převedení správy objektu na SŽ by SFDI velmi pravděpodobně neumožňoval proplacení nákladů na údržbu mostů mimo majetek SŽ (zejména v případě, kdy by se takový most stal součástí místní komunikace). Již historicky byla snaha řešit tuto otázku změnou legislativní úpravy; k legislativní změně nakonec nedošlo. V praxi přitom dochází k situacím, že majetkoví správci, typicky obce, nejsou ochotni do své majetkové správy přejímat nově vybudované mostní objekty s odůvodněním, že se jedná o jiné objekty, než jaké původně spravovali.

ID.	Název kategorie	Název rizika	Popis vzniku rizika	Popis důsledků rizika	Nakládání s rizikem	Konc	Zad
P11	P) Procesní rizika	Změna vlastníka dodavatele, insolvence dodavatele	Riziko, že dodavatel (a jeho subdodavatelé) nebudou schopni realizovat projekt, změny vlastnictví po uzavření smlouvy o dílo/poskytnutí služby po uzavření smlouvy o dílo/poskytnutí služby.	Zvýšení nákladů Ukončení smluvních vztahů Výměna dodavatele	Smluvní ošetření takových situací a případných sporů s jasnými pravidly postupu a pro nalezení řešení	X	
D1	D) Rizika spojená s projektováním (návrhem)	Změny smluvní dokumentace z důvodů na straně vládního sektoru	Změna požadavků na projekt po skončení jednání/uzavření smlouvy	Zvýšení nákladů Změny ve smluvní dokumentaci Zpoždění projektu	Jasná definice požadavků před podepsáním smlouvy a zapojení všech klíčových stran do příprav projektu. Ustanovení smlouvy minimalizující náklady na změny projektové dokumentace.		X
D2	D) Rizika spojená s projektováním (návrhem)	Změny projektové dokumentace z důvodů na straně dodavatele	Změna připraveného projektu po skončení jednání/uzavření smlouvy	Zvýšení nákladů Změny v projektové dokumentaci Nutnost změny vydaných povolení Zpoždění projektu	Jasná definice požadavků před podepsáním smlouvy a zapojení všech klíčových stran do příprav projektu. Ustanovení smlouvy minimalizující náklady na změny projektové dokumentace.	X	
S1	S) Rizika spojená se stavebním pozemkem	Stav lokality (bez tunelů)	Riziko jiného než očekávaného stavu lokality (geologický profil, kontaminace půdy, veřejné sítě, věcná břemena atd.). Rozsah alokace rizika v závislosti na kvalitě (úplnost, přesnost atd.) poskytnutých informací ze strany Zadavatele	Zpoždění projektu Zvýšení nákladů	Zajištění potřebných expertíz a průzkumů veřejným sektorem a seznámení dodavatele před podepsáním smlouvy, u tunelů pak vysoce kvalitní provedení ve vztahu k zjištěním z průzkumů	X	

ID.	Název kategorie	Název rizika	Popis vzniku rizika	Popis důsledků rizika	Nakládání s rizikem	Konc	Zad
S2	S) Rizika spojená se stavebním pozemkem	Stav lokality jen ve vztahu k tunelům	Riziko jiného než očekávaného stavu lokality, což bude kritické zejména pokud jde o zahrnutí uvažovaných tunelů do projektu (geologický profil, kontaminace půdy, veřejné sítě, věcná břemena atd.)	Zpoždění projektu Zvýšení nákladů	Zajištění potřebných expertíz a průzkumů veřejným sektorem a seznámení dodavatele před podepsáním smlouvy, u tunelů pak vysoce kvalitní provedení ve vztahu k zjištěním z průzkumů (průzkumná štola)	X	X
S3	S) Rizika spojená se stavebním pozemkem	Archeologické nálezy, nálezy munice	Následky nálezů na stavebním pozemku – archeologické, umělecké, vědecké či jiné hodnoty, nálezy munice. Riziko vyplývající z možnosti poškození kulturních a historických památek nacházejících se na místě a v jeho bezprostředním okolí.	Zpoždění projektu Zvýšení nákladů	Provedení kvalitního archeologického průzkumu Provedení průzkumu souvisejících s přítomností a rozsahem válečných událostí z minulosti v dané lokalitě	X	X
S4	S) Rizika spojená se stavebním pozemkem	Dostupnost lokality	Částečné nebo úplné omezení dostupnosti lokality v souvislosti s kroky třetích stran včetně orgánů vládního sektoru, pokud toto znemožnění dostupnosti není odůvodnitelné z důvodů porušení podmínek na straně dodavatele.	Zpoždění projektu Zvýšení nákladů	Provedení kvalitní analýzy stavu pozemku z hlediska přístupu a zátěže právy třetích stran apod. Předjednání a předání pozemků v podobě, jež umožní dodavateli s pozemkem příslušným způsobem nakládat.	X	X
S5	S) Rizika spojená se stavebním pozemkem	Riziko stavu stávajících aktiv	Riziko neznámého stavu stávajícího majetku, který má být v rámci projektu modernizován (ať už se jedná o železniční tratě nebo železniční stanice).	Zpoždění projektu Zvýšení nákladů	Provedení kvalitní analýzy stavu stávajícího majetku a poskytnutí podrobných a odpovídajících informací o tomto majetku.	X	X

ID.	Název kategorie	Název rizika	Popis vzniku rizika	Popis důsledků rizika	Nakládání s rizikem	Konc	Zad
S6	S) Rizika spojená se stavebním pozemkem	Sociální dopad projektu na společnost, obchod, nutnost přestěhování	Riziko spojené s dopadem projektu na přílehlé nemovitosti a dotčené osoby (včetně veřejných protestů, nepokojů a průmyslových akcí), nutnost přesídlení vyplývající z povahy projektu.	Zpoždění projektu Zvýšení nákladů Negativní dopad na reputaci projektu	Provedení kvalitní analýzy dopadu na habitat, (sociální) infrastrukturu a komunity obecně, jakož i na přílehlé nemovitosti a průmyslová odvětví. Provádění studií sociálního dopadu a snaha o minimalizaci jakýchkoli negativních dopadů projektu. Provádět konzultace s cílem snížit riziko nesouhlasu.	X	X
C1	C) Rizika spojená s výstavbou	Kvalita provedení stavby, soulad s požadovanými „výkonovými“ parametry (bez tunelů)	Chybné a kvalitativně nedostatečné provedení stavby, nedostatečný výkon technického dozoru ze strany dodavatele. Nenaplnění smluvních podmínek. Toto riziko se týká případného chybného a kvalitativně nedostatečného provedení jak u generálního dodavatele, tak i u subdodavatelů.	Zpoždění projektu Zvýšení nákladů (např. vícenáklady v souvislosti s odstraňováním škod a náklady v souvislosti se zrušením existujících smluv a pověřením nových subdodavatelů) Snížení kvality	Včasné zapojení koncesionáře Smluvní ošetření parametrů projektu Přizpůsobení plánování k snížení složitosti Výběr subdodavatelů v závislosti na bonitě, referenčních projektech a zárukách třetích osob	X	
C2	C) Rizika spojená s výstavbou	Kvalita provedení tunelů, soulad tunelů s požadovanými „výkonovými“ parametry	Chybné a kvalitativně nedostatečné provedení tunelů, nedostatečný výkon technického dozoru ze strany dodavatele. Nenaplnění smluvních podmínek. Toto riziko se týká případného chybného a kvalitativně nedostatečného provedení jak u	Zpoždění projektu Zvýšení nákladů (např. vícenáklady v souvislosti s odstraňováním škod a náklady v souvislosti se zrušením existujících smluv a pověřením nových subdodavatelů) Snížení kvality	Včasné zapojení koncesionáře Smluvní ošetření parametrů projektu Přizpůsobení plánování k snížení složitosti Výběr subdodavatelů v závislosti na bonitě, referenčních projektech a zárukách třetích osob	X	

ID.	Název kategorie	Název rizika	Popis vzniku rizika	Popis důsledků rizika	Nakládání s rizikem	Konc	Zad
			generálního dodavatele, tak i u subdodavatelů.				
C3	C) Rizika spojená s výstavbou	Neefektivní/nehospodárné plnění podmínek ve fázi výstavby	Neefektivita plnění podmínek v průběhu výstavby a nedostatečná kontrola tohoto plnění	Zvýšení nákladů	Zajištění relevantních odborníků pro výkon dohledu ze strany vládního sektoru, nastavení procesů a přísné dodržování kontrolních postupů	X	
C4	C) Rizika spojená s výstavbou	Stanovení nákladů a harmonogramu na výstavbu (s ohledem na technickou komplexnost Projektu)	Nekvalitně připravený rozpočet – např. nezahrnutí určitých nákladů do rozpočtu, případně zhotovitel nebude schopen ocenit nebo optimalizovat komplikované technické části Projektu (např. značný počet mostů, tunely atd.) Nekvalitně připravený harmonogram výstavby (např. nerealistická očekávání ohledně dokončení projektu i jeho částí atd.) Podcenění různých, zejména technických aspektů projektu	Zpoždění projektu Zvýšení nákladů	Kvalitně připravená soutěž na výběr dodavatele Požadavky na dodavatele (dostatečná praxe s podobnými stavebními objekty) Revize nabídky Smluvní ošetření případného neplnění ze strany koncesionáře Ujištění se, že dodavatel si je vědom těchto rizik a bude připraven je řídit	X	
C5	C) Rizika spojená s výstavbou	Poškození stávající infrastruktury	Škody na stávající infrastruktuře na a v blízkosti stavby	Zpoždění projektu Zvýšení nákladů Ztráta reputace	Kvalitní kontrolní procesy Pojištění Zajištění kvalitního personálu	X	
C6	C) Rizika spojená s výstavbou	Nedodržení bezpečnosti stavby (BOZP)	Nezajištění stavby před cizími osobami, úrazy na stavbě (zaměstnanci, třetí osoba), nedodržení bezpečnostních norem/bezpečnosti práce na staveništi, vandalismus	Zpoždění projektu Zvýšení nákladů Ztráta reputace	Stavební dozor Kvalitní kontrolní procesy Pojištění Zajištění kvalitního personálu a školení ohledně bezpečnosti práce	X	

ID.	Název kategorie	Název rizika	Popis vzniku rizika	Popis důsledků rizika	Nakládání s rizikem	Konc	Zad
C7	C) Rizika spojená s výstavbou	Rizika spojená s koordinací s Armádou ČR	Nedostatečná koordinace požadavků ze strany vládního sektoru	Zpoždění projektu Zvýšení nákladů Nepřipravenost souvisejících staveb	Včasné získání požadavků Armády ČR a důsledné plánování kroků projektu ve všech souvislostech		X
C8	C) Rizika spojená s výstavbou	Rizika spojená s napojením technologií	Nedostatečná koordinace mezi technologiemi na podúsecích 4-5 a podúsecích 1-3 RS Střední Morava realizovaných ve výrazně rozdílných časových obdobích	Nedostatečné vyspecifikování jednotných a volitelných úrovní zabezpečovacího systému tak, aby RS Střední Morava jako celek mělo funkční a propojené technologické subsystémy	Jasná a jednotná strategie pro technologie na podúsecích 1-3 a podúsecích 4-5		X
C9	C) Rizika spojená s výstavbou	Rizika spojená s nejasným vymezením rozhraní	Nedostatečně vymezené rozhraní mezi tratí RS Střední Morava a zbytkem připojené konvenční sítě	Zpoždění projektu Zvýšení nákladů	Včasné plánování rozsahu této trati a jejího rozhraní se zbytkem konvenční sítě		X
C10	C) Rizika spojená s výstavbou	Obecná rizika týkající se životního prostředí (výstavba)	Znečištění nebo zásahy do okolí (vzduch, podzemní voda, vzhled krajiny, fauna a flora). Vícenáklady na snížení hluku, znečištění, otřesů (odstřely) a zvýšený provoz.	Zpoždění projektu Zvýšení nákladů	Smluvní ustanovení týkající se rizika / odpovědnosti za úklid. Odpovídající školení personálu, např. řádné řešení kontaminace Vhodné plánování Odborné odhady potenciálních rizik, preventivní opatření (ochrana) lokality, smluvní ujednání se subdodavateli, odbornost a specifikace použitých materiálů a konstrukčních metod, pojištění, použití vhodných technologií	X	

ID.	Název kategorie	Název rizika	Popis vzniku rizika	Popis důsledků rizika	Nakládání s rizikem	Konc	Zad
C11	C) Rizika spojená s výstavbou	Dopady klimatických změn na aktiva projektu	Riziko spojené s podmínkami způsobenými změnami klimatu.	Zpoždění projektu Zvýšení nákladů	Provedení kvalitní analýzy rizik a dopadu rizikových klimatických jevů na infrastrukturní majetek – ověření odolnosti proti dopadům klimatických jevů (jak jednorázovým vnějším povětrnostním jevům, tak i pozvolnějším vlivům, např. zvyšování teplot).	X	
C12	C) Rizika spojená s výstavbou	Riziko spojené s licencemi a duševním vlastnictvím	Riziko získání všech příslušných licencí na výstavbu/obnovu a údržbu a provoz železniční sítě a riziko porušení duševního vlastnictví.	Zpoždění projektu Zvýšení nákladů	Vhodná formulace požadavků v zadávací dokumentaci, smluvní zajištění souladu s požadavky projektu, spolupráce se zkušenými dodavateli.	X	
O1	O) Rizika provozních nákladů	Rizika spojená se Zkušebním provozem na železnici, získáním povolení k provozu na železnici a získáním kolaudačního souhlasu.	Riziko provedení Zkušebního provozu železnice a získání všech příslušných železničních licencí pro údržbu a provoz železnice.	Zpoždění projektu Zvýšení nákladů	Řádné dokončení stavebních prací, řádná oprava dokumentace Zkušebního provozu železnice, spolupráce se zkušenými dodavateli.	X	X

ID.	Název kategorie	Název rizika	Popis vzniku rizika	Popis důsledků rizika	Nakládání s rizikem	Konc	Zad
02	O) Rizika provozních nákladů	Nedodržení harmonogramu oprav	Nedodržení stanoveného harmonogramu větších a středních oprav v důsledku neplnění plánovaného objemu těchto prací většího charakteru, což následně vede k potřebě později investovat výrazně vyšší částky, než když je oprava provedena včas.	Zvýšení nákladů na životní cyklus Snížení kvality infrastruktury	Spolupráce se zkušenými dodavateli Smluvní ošetření plnění podmínek projektu Zvýšená alokace zdrojů na tyto včasné opravy	X	
03	O) Rizika provozních nákladů	Výrazná změna objemu dopravy (včetně nákladní)	Výrazným navýšením objemu železniční dopravy (zejména nákladní) dochází ke zvýšení nákladů životního cyklu. Pokud bude celkový objem železniční dopravy (zejména nákladní) výrazně nižší oproti předpokladům, dojde k patřičnému snížení nákladů na životní cyklus. Při výrazně vyšším růstu objemu železniční dopravy (zejména nákladní) dojde k navýšení nákladů na životní cyklus.	Zvýšení nákladů na životní cyklus Urychlení potřeby realizace oprav v rámci hlavní údržby	Sledování vývoje požadavků na poskytnutí kapacit pro železniční dopravu (zejména nákladní) Konzervativní (nepodceněné) odhady nárůstu požadavků na zajištění železniční dopravy (zejména nákladní)	X	(X)
04	O) Rizika provozních nákladů	Nedostatečná kvalita zajištění provozuschopnosti železniční infrastruktury	Neadekvátní úroveň potřebné údržby, nedostatečná komunikace a koordinace provozovatele dopravní infrastruktury, např. v oblasti ITS, odstraňování následků nehod atd. Nezajištění kvalifikovaného personálu, omezená bezpečnost práce atd.	Zvýšení nákladů Snížení kvality infrastruktury Poškození reputace	Spolupráce se zkušenými dodavateli Smluvní ošetření plnění podmínek projektu	X	

ID.	Název kategorie	Název rizika	Popis vzniku rizika	Popis důsledků rizika	Nakládání s rizikem	Konc	Zad
05	O) Rizika provozních nákladů	Provozování dráhy, tzn. činnosti zabezpečení a obsluhy dráhy (včetně technologií) a organizace drážní dopravy včetně nákupu elektrické energie (překročení nákladů, reakční doby řešení incidentů apod.)	Neadekvátní rozsah činnosti při zabezpečení a obsluze dráhy vyplývající z problémů rozhraní komunikačních systémů, digitálních a jiných platforem apod., nezajištění kvalifikovaného personálu atd. Nekontrolovatelné změny nákupních cen elektřiny vyplývající z nerovnováh na trhu, makroekonomického vývoje, události vyšší moci.	Zvýšení nákladů včetně případných náhrad provozovatelům drážní dopravy v případě výpadků (tam kde relevantní)	Spolupráce se zkušenými dodavateli, rigorózní výběr kvalifikovaných pracovníků, pravidelná školení		X
06	O) Rizika provozních nákladů	Skryté vady stavby projevující se v pozdějším období po dokončení (ve fázi provozování stavby)	Projevení nedostatků teprve po uplynutí záruční doby, což má za následek zvýšení nákladů na životní cyklus (zásadnější a nákladné rekonstrukce), což se odrazí především na stavu a kvalitě železničního úseku v období jejího provozování.	Zvýšení nákladů Snížení kvality infrastruktury Zvýšení nedostupnosti daného projektu pro uživatele	Spolupráce se zkušenými dodavateli Smluvní ošetření plnění podmínek projektu Adekvátní rozsah záruk Finanční rezervy na nezbytné práce	X	
07	O) Rizika provozních nákladů	Nedostatečná kvalita údržby a oprav stavebních objektů (zejména mosty) vedoucích nad tratí	S ohledem na zcela zásadní bezpečnostní aspekty typu tratí zejména s provozní rychlostí 320 km/h převod na subjekt veřejného sektoru, který nezajistí adekvátní včasnou a kvalitní údržbu těchto objektů.	Zásadní ohrožení bezpečnosti provozu specifických tratí VR pro provozovatele drážní dopravy	Kvalitní provedení výstavby samotného subjektu Zajištění převodu daného aktiva na adekvátní subjekt veřejného		X

ID.	Název kategorie	Název rizika	Popis vzniku rizika	Popis důsledků rizika	Nakládání s rizikem	Konc	Zad
				Zvýšení nákladů včetně potenciálně extrémních pojistných plnění a/nebo náhrad škod Ohrožení dostupnosti (i na dlouhé období v závislosti na charakter případného incidentu) daného projektu pro uživatele	sektoru ¹³⁹ , který bude schopen potřebný rozsah údržby zajistit Pravidelné přísné kontroly stavu těchto aktiv		
08	O) Rizika provozních nákladů	Obecná rizika týkající se životního prostředí (provoz)	Znečištění nebo zásahy do okolí (vzduch, podzemní voda, vzhled krajiny, fauna a flora).	Zvýšení nákladů	Použití odpovídajících technologií Přiměřené plánování v prvních fázích projektu, právní řešení s dotyčnými vlastníky pozemků	X	
09	O) Rizika provozních nákladů	Riziko technologického zastarání	Riziko dřívější/častější výměny nezbytných technologických složek, než bylo původně plánováno (zejména výrazný nárůst rozsahu/ kvality potřebných technologií používaných na železnici), aniž by to předepisovaly změny rámcových právních podmínek či uzavřené smlouvy.	Zvýšení nákladů	Spolupráce se zkušenými dodavateli Smluvní ošetření plnění podmínek projektu Monitoring vývoje technologií	X	

¹³⁹ Jde primárně o riziko převodu na takový subjekt veřejné správy, který z hlediska svých rozpočtových možností nebude schopen takovou údržbu dodat. Obecně se může jednat zejména o obce a/nebo kraje.

ID.	Název kategorie	Název rizika	Popis vzniku rizika	Popis důsledků rizika	Nakládání s rizikem	Konc	Zad
O10	O) Rizika provozních nákladů	Neefektivní/nehospodárny provoz	Nekvalitně připravený rozpočet na provoz (např. nezahrnutí určitých nákladů do rozpočtu atd.), nedodržení stanoveného rozpočtu, nehospodárné pořizování materiálu a služeb	Zvýšení nákladů	Řádné zadávací řízení Revize nabídky Smluvní ošetření plnění podmínek projektu	X	
O11	O) Rizika provozních nákladů	Stav železniční infrastruktury při jeho navrácení SŽ	Železniční infrastruktura nesplňuje požadované předem stanovené podmínky kvality.	Zvýšení nákladů	Adekvátní opravy životního cyklu z hlediska intenzity a frekvence Smluvní ujednání o dodržování podmínek projektu	X	
O12	C) Rizika provozních nákladů	Dopady klimatických změn na aktiva projektu	Riziko spojené s podmínkami způsobenými změnami klimatu.	Zpoždění projektu Zvýšení nákladů	Provedení kvalitní analýzy rizik a dopadu rizikových klimatických jevů na infrastrukturní majetek – ověření odolnosti proti dopadům klimatických jevů (jak jednorázovým vnějším povětrnostním jevům, tak i pozvolnějším vlivům, např. zvyšování teplot).	X	
O13	C) Rizika provozních nákladů	BOZP	Nezajištění objektů a tratě před cizími osobami, úrazy na trati, nedodržení bezpečnostních norem/ bezpečnosti práce při provozu/provozování tratě, objektů, vandalismus	Zvýšení nákladů	Kvalitní zajištění ochrany objektů a tratě (dle možností) Kvalitní kontrolní procesy Pojištění Zajištění kvalitního personálu a školení ohledně bezpečnosti práce	X	
O14	C) Rizika provozních nákladů	Rizika rozhraní	Rizika spojená s některými základními službami železničního provozu, které si ponechá veřejný zadavatel (např. zabezpečení nebo jeho části, sdělovací technika, přidělování	Zvýšení nákladů	Provedení analýzy kvality dopadu a požadavků souvisejících se službami mimo rozsah dodavatele a odpovídající smluvní úprava souvisejících podmínek umožňující	X	X

ID.	Název kategorie	Název rizika	Popis vzniku rizika	Popis důsledků rizika	Nakládání s rizikem	Konc	Zad
			kapacity a sestavování jízdních řádů) nebo které budou vykonávat třetí strany (provozovatelé dopravních služeb).		splnění povinností dodavatele.		
R1	R) Rizika provozních výnosů	Výše provozních výnosů z poplatků za použití železniční dopravní cesty	Změna poptávky (menší či vyšší objem dopravy) a změny v jednotkových cenách poplatků za použití železniční dopravní cesty	Změna výnosů	Výběr kvalitního dodavatele Revize nabídky Smluvní ošetření plnění podmínek projektu Nastavení transparentní cenové politiky poplatků za použití železniční dopravní cesty		X
R2	R) Rizika spojená s provozními výnosy	Ostatní rizika provozních výnosů (komerční výnosy z pronájmu prostoru v železničních stanicích, poplatků za použití P+R)	Zpoždění výstavby P+R parkovišť, změna výše dosažených ostatních výnosů z důvodu jiné než plánované poptávky (v komerčních prostorách, využití P+R parkovišť atd.)	Změna výnosů	Výběr kvalitního dodavatele Smluvní ošetření plnění podmínek projektu		X
L1	L) Rizika legislativy a právní rizika	Legislativní a daňové změny obecného charakteru ve fázi výstavby.	Obecné změny práva či daňové legislativy, které mají dopad na celý soukromý sektor	Zvýšení nákladů	Sledování předpokládaných změn	X	
L2	L) Rizika legislativy a právní rizika	Legislativní a daňové změny specifického	Specifické změny práva či daňové legislativy, které mají dopad pouze na dodavatele PPP projektu	Zvýšení nákladů	Sledování předpokládaných změn		X

ID.	Název kategorie	Název rizika	Popis vzniku rizika	Popis důsledků rizika	Nakládání s rizikem	Konc	Zad
		charakteru ve fázi výstavby.					
L3	L) Rizika legislativy a právní rizika	Legislativní a daňové změny obecného charakteru ve fázi provozu	Obecné změny práva či daňové legislativy, které mají dopad na celý soukromý sektor	Zvýšení nákladů	Sledování předpokládaných změn	X	
L4	L) Rizika legislativy a právní rizika	Legislativní a daňové změny specifického charakteru ve fázi provozu.	Specifické změny práva či daňové legislativy, které mají dopad na pouze na dodavatele PPP projektu	Zvýšení nákladů	Sledování předpokládaných změn		X
F1	F) Finanční a ekonomická rizika	Úrokové riziko	Riziko změny úrokových a jiných sazeb týkajících se financování v průběhu projektu a následného zvýšení nákladů na financování.	Zvýšení nákladů	Dlouhodobé smlouvy o financování pomocí cizího kapitálu Hedging základních úrokových sazeb	X	
F2	F) Finanční a ekonomická rizika	Riziko základní úrokové sazby před finančním uzavřením	Riziko změn úrokových sazeb mezi fází nejlepší a konečné nabídky (BAFO) a finančním uzavřením	Zvýšené náklady	Riziko nelze efektivně řídit, je možné sledovat vývoj sazeb na trhu		X
F3	F) Finanční a ekonomická rizika	Měnové riziko ve vztahu k platbě za dostupnost, kdy financování dodavatele je poskytnuto nejen v Kč, ale i v jiné měně (Euro)	Změna směnných kurzů ovlivňuje hodnotu vyplacených odměn v rámci projektu	Zvýšené náklady	Poskytnutí měnové ochrany u části odměn použité na úhradu financování v cizí měně		X

ID.	Název kategorie	Název rizika	Popis vzniku rizika	Popis důsledků rizika	Nakládání s rizikem	Konc	Zad
F4	F) Finanční a ekonomická rizika	Měnové riziko ve vztahu k investičním nákladům (při nesouladu s měnou financování)	Změna směnných kurzů ovlivňuje vztah investičních nákladů a potřebné výše financování v případě použití odlišných měn v rámci projektu	Zvýšené náklady	Zajištění financování ve stejné měně jako investiční náklady nebo zajištění prostřednictvím měnového	X	
F5	F) Finanční a ekonomická rizika	Měnové riziko (pouze měnový kurz) ve vztahu k investičním nákladům (při nesouladu s měnou financování) před finančním uzavřením	Riziko změn směnných kurzů mezi BAFO a FC	Zvýšení nákladů	Riziko nelze efektivně řídit, je možné sledovat vývoj sazeb na trhu		X
F6	F) Finanční a ekonomická rizika	Přechod na euro	Změna měny z Kč na EUR v průběhu projektu (může způsobit vyšší administrativní náklady).	Zvýšené náklady	Riziko zvýšení provozních nákladů v důsledku přechodu měny na EUR	X	X
F7	F) Finanční a ekonomická rizika	Inflační riziko (výstavba)	Změna všeobecné cenové úrovně (ceny surovin, strojů, personálních nákladů atd.) v průběhu realizace výstavby.	Zvýšení nákladů	Smlouvy s pevnými cenami Zkušený dodavatel	X	X
F8	F) Finanční a	Inflační riziko (provoz)	Změna všeobecné cenové úrovně v průběhu provozu oproti stanoveným předpokladům.	Zvýšení nákladů	Krátkodobější smlouvy s pevnými cenami		X

ID.	Název kategorie	Název rizika	Popis vzniku rizika	Popis důsledků rizika	Nakládání s rizikem	Konc	Zad
	ekonomická rizika				Dlouhodobější smlouvy s inflační doložkou Zkušený dodavatel		
F9	F) Finanční a ekonomická rizika	Pojištění	Chyby v oblasti pojištění, zvýšení ceny pojištění oproti původním odhadům	Zvýšení nákladů	Povinnost partnera PPP získat vhodné pojištění, kvalitní analýza rizik projektu. Pokud riziko není na komerčním trhu pojistitelné, může se partner PPP pokusit jej přenést zpět do vládního sektoru.	X	
F10	F) Finanční a ekonomická rizika	Financování	Zpoždění projektu z důvodu nedostatečného financování nebo zpožděného poskytnutí financování	Zvýšení nákladů Zpoždění projektu Ukončení projektu	Zkušený a renomovaný dodavatel Finančně stabilní dodavatel	X	
F11	F) Finanční a ekonomická rizika	Kompensace za předčasné ukončení smlouvy – z důvodu na straně koncesionáře	Ukončení smlouvy z důvodu selhání koncesionáře nebo zakázaného jednání koncesionáře	Ukončení projektu Poškození reputace	Výběr zkušeného a renomovaného koncesionáře	X	
F12	F) Finanční a ekonomická rizika	Kompensace za předčasné ukončení smlouvy – z důvodu na straně Zadavatele	Ukončení smlouvy z důvodu selhání Zadavatele	Ukončení projektu Poškození reputace	Není možné efektivně řídit riziko, je možné sledovat vývoj politické a ekonomické situace v zemi a regionu		X
F13	F) Finanční a ekonomická rizika	Kompensace za předčasné ukončení smlouvy – Liberační	Ukončení smlouvy z důvodu vyšší moci a dalších událostí	Ukončení projektu	Pojištění (pokud je to ekonomicky přiměřené)	X	X

ID.	Název kategorie	Název rizika	Popis vzniku rizika	Popis důsledků rizika	Nakládání s rizikem	Konc	Zad
		události a události vyšší moci			Smluvní ujednání o finančním zapojení koncesionáře k zajištění efektivního pokračování práce		
E1	E) Vnější rizika	Podstatné nepříznivé události na straně vládního sektoru	Možná změna vlády, politické orientace země, rizika plynoucí z mezinárodních smluv – např. omezení zisku PPP projektů, omezení typu společností, které se mohou účastnit PPP projektů atd.	Zvýšení nákladů Zpoždění/ukončení projektu Ztráta reputace	Komunikace a příprava projektu, případné změny přesto podléhají řadě vnějších, i účelových faktorů, které lze jen velmi obtížně efektivně řídit		X
E2	E) Vnější rizika	Liberační události a události vyšší moci	Rizika způsobená zásahem „vyšší moci“ (nepřízeň počasí, války, terorismus, generální stávka, ...) způsobují rozsáhlé škody na částech projektové komunikace nebo na jednotlivých stavbách nebo představují překážku pro jejich výstavbu, údržbu a provoz.	Zvýšení nákladů Zpoždění/ukončení projektu Snížení kvality Ztráta reputace	Pojištění (je-li to možné a ekonomicky rozumné) Smluvní ujednání pro finanční zainteresování koncesionáře pro zajištění efektivního pokračování prací	X	X

PŘÍLOHA 3 – Výstupy finančního modelu

Platby za dostupnost v jednotlivých letech Projektů PPP (mil. Kč)

Rok	Projekt PPP 1		Projekt PPP 2		Projekt PPP 3		Projekt PPP 4	
	Platba za dostupnost	Čistá současná hodnota PzD	Platba za dostupnost	Čistá současná hodnota PzD	Platba za dostupnost	Čistá současná hodnota PzD	Platba za dostupnost	Čistá současná hodnota PzD
2033	867	576	1 962	1 315	3 267	2 183	4 892	3 272
2034	10 567	6 832	3 356	2 170	6 530	4 222	9 316	6 023
2035	10 589	6 551	3 366	2 082	6 547	4 051	9 339	5 778
2036	10 614	6 283	3 377	1 999	6 566	3 886	9 365	5 543
2037	10 632	6 021	3 386	1 918	6 581	3 727	9 385	5 315
2038	10 658	5 775	3 398	1 841	6 600	3 576	9 412	5 100
2039	10 681	5 538	3 409	1 767	6 618	3 431	9 436	4 892
2040	10 708	5 311	3 421	1 697	6 638	3 293	9 464	4 694
2041	10 727	5 091	3 431	1 628	6 654	3 158	9 485	4 501
2042	10 754	4 883	3 443	1 563	6 674	3 031	9 513	4 320
2043	10 779	4 683	3 455	1 501	6 694	2 908	9 540	4 145
2044	10 806	4 492	3 467	1 441	6 715	2 791	9 569	3 978
2045	10 827	4 306	3 478	1 383	6 732	2 677	9 591	3 815
2046	10 855	4 131	3 491	1 329	6 753	2 570	9 621	3 661
2047	10 881	3 962	3 504	1 276	6 774	2 467	9 650	3 514
2048	10 911	3 801	3 517	1 225	6 796	2 368	9 680	3 372
2049	10 933	3 644	3 528	1 176	6 815	2 271	9 705	3 235
2050	10 962	3 496	3 542	1 130	6 838	2 181	9 737	3 105
2051	10 990	3 354	3 556	1 085	6 860	2 093	9 767	2 980
2052	11 021	3 218	3 570	1 042	6 883	2 010	9 800	2 861
2053	11 044	3 085	3 583	1 001	6 903	1 928	9 826	2 745
2054	11 076	2 960	3 598	962	6 927	1 852	9 860	2 635
2055	11 106	2 840	3 612	924	6 951	1 778	9 892	2 530
2056	11 138	2 725	3 627	888	6 976	1 707	9 927	2 429
2057	11 163	2 613	3 641	852	6 997	1 638	9 955	2 330
2058	10 276	2 305	1 512	343	3 501	793	4 980	1 128
Celkem	271 567	108 479	87 230	35 538	168 791	68 590	240 706	97 902

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

Vývoj směnného kurzu předpokládaného ve finančním modelu

Období	Sazba Kč/euro	Období	Sazba Kč/euro	Období	Sazba Kč/euro
Q4 2027	25,07	Q1 2039	25,35	Q2 2050	25,63
Q1 2028	25,08	Q2 2039	25,36	Q3 2050	25,64
Q2 2028	25,08	Q3 2039	25,36	Q4 2050	25,64
Q3 2028	25,09	Q4 2039	25,37	Q1 2051	25,65
Q4 2028	25,10	Q1 2040	25,37	Q2 2051	25,66
Q1 2029	25,10	Q2 2040	25,38	Q3 2051	25,66
Q2 2029	25,11	Q3 2040	25,39	Q4 2051	25,67
Q3 2029	25,11	Q4 2040	25,39	Q1 2052	25,67
Q4 2029	25,12	Q1 2041	25,40	Q2 2052	25,68
Q1 2030	25,13	Q2 2041	25,41	Q3 2052	25,69
Q2 2030	25,13	Q3 2041	25,41	Q4 2052	25,69
Q3 2030	25,14	Q4 2041	25,42	Q1 2053	25,70
Q4 2030	25,15	Q1 2042	25,42	Q2 2053	25,71
Q1 2031	25,15	Q2 2042	25,43	Q3 2053	25,71
Q2 2031	25,16	Q3 2042	25,44	Q4 2053	25,72
Q3 2031	25,16	Q4 2042	25,44	Q1 2054	25,73
Q4 2031	25,17	Q1 2043	25,45	Q2 2054	25,73
Q1 2032	25,18	Q2 2043	25,46	Q3 2054	25,74
Q2 2032	25,18	Q3 2043	25,46	Q4 2054	25,74
Q3 2032	25,19	Q4 2043	25,47	Q1 2055	25,75
Q4 2032	25,19	Q1 2044	25,47	Q2 2055	25,76
Q1 2033	25,20	Q2 2044	25,48	Q3 2055	25,76
Q2 2033	25,21	Q3 2044	25,49	Q4 2055	25,77
Q3 2033	25,21	Q4 2044	25,49	Q1 2056	25,78
Q4 2033	25,22	Q1 2045	25,50	Q2 2056	25,78
Q1 2034	25,23	Q2 2045	25,51	Q3 2056	25,79
Q2 2034	25,23	Q3 2045	25,51	Q4 2056	25,79
Q3 2034	25,24	Q4 2045	25,52	Q1 2057	25,80
Q4 2034	25,24	Q1 2046	25,52	Q2 2057	25,81
Q1 2035	25,25	Q2 2046	25,53	Q3 2057	25,81
Q2 2035	25,26	Q3 2046	25,54	Q4 2057	25,82
Q3 2035	25,26	Q4 2046	25,54	Q1 2058	25,83
Q4 2035	25,27	Q1 2047	25,55	Q2 2058	25,83
Q1 2036	25,28	Q2 2047	25,56		
Q2 2036	25,28	Q3 2047	25,56		
Q3 2036	25,29	Q4 2047	25,57		
Q4 2036	25,29	Q1 2048	25,57		
Q1 2037	25,30	Q2 2048	25,58		
Q2 2037	25,31	Q3 2048	25,59		
Q3 2037	25,31	Q4 2048	25,59		

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

PŘÍLOHA 4 – Dobrá praxe v PPP na železnici

Definice PPP projektů na železnici

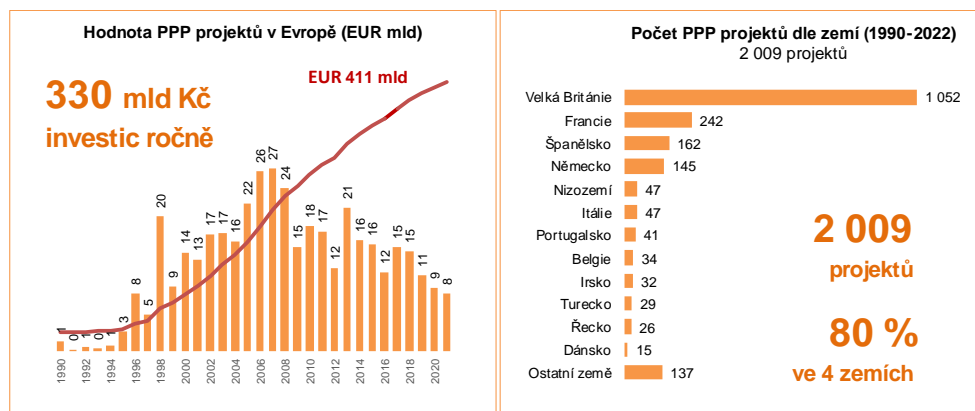
Železničním PPP projektem rozumíme projekt, který splňuje následující podmínky:

- Smlouva (**Koncesionářská smlouva**) je podepsána mezi veřejným subjektem (zadavatelem) a soukromou společností (**koncesionářem**) na dodání železniční infrastruktury a zajištění její funkčnosti po dobu podstatné délky její životnosti, v rozsahu 25-50 let.
- Železniční infrastrukturou se myslí **konvenční nebo vysokorychlostní železniční systém**, nebo jakýkoli dílčí systém (koleje, signalizace, napájení, zabezpečení, kolejová vozidla, železniční stanice).
- **Veřejný sektor je vlastníkem** infrastruktury, buď již od podpisu, v průběhu nebo po ukončení smlouvy.
- Koncesionář nese podstatná rizika spojená s **výstavbou, financováním, údržbou** a může, ale také nemusí nést rizika spojená s **provozem** a/nebo **komerčními příjmy**.
- Koncesionář je zodpovědný za **financování**, tedy zajištění dluhu a vlastního kapitálu. V závislosti na velikosti a technické podobě projektu může ze strany veřejného sektoru také získat podíl na spolufinancování úvodní investice na výstavbu.
- Příjmem koncesionáře jsou většinou roční platby od veřejného subjektu po dobu trvání smlouvy (Model DBFM), které bývají podmíněné smluvně stanovenou dostupností a funkčností infrastruktury a kvalitou služeb poskytovaných prostřednictvím dané infrastruktury (**platby za dostupnost**). Koncesionář může mít

PPP projekty v Evropě

V Evropě se za posledních třicet let (1990-2022) zrealizovalo v oblasti veřejné infrastruktury přes **2 000 PPP projektů v celkové hodnotě přes 410 miliard eur** (10 bilionů Kč). Sektor dopravy s 400 projekty v hodnotě **205 miliard eur** tvořil polovinu z celkového objemu investic v PPP. Nejvyšší objemy investic proběhly v době před světovou finanční krizí, tedy rokem 2008. Po tomto roce je patrný pokles objemu PPP investic, kdy došlo ke zpřísnění regulace bankovních institucí a finančních trhů, což vedlo ke snížení objemu transakcí.

Tabulka 80: Přehled PPP projektů v Evropě



Zdroj: EIB - EPEC | Pozn: 330 mld. Kč je roční průměr mezi 2012-2022

Zdroj: EIB - EPEC

PPP projekty v České republice

V ČR se realizovalo (vedle běžně užívaného koncesního modelu v sektoru vodohospodářství) pouze několik typických PPP projektů sociální a dopravní infrastruktury. Doposud největším je PPP projekt **48 km dálnice D4 mezi Příbramí a Pískem** (32 km novostavba dálnice a 16 km údržba stávajících úseků). Projekt s investiční hodnotou přes 11 miliard Kč je od roku 2021 ve fázi výstavby a v lednu 2025 má vejít do plného provozu. V tabulce 81 uvádíme přehled realizovaných PPP projektů v ČR a také na Slovensku:

Tabulka 81: Přehled realizovaných PPP projektů v České republice a Slovenské republice

Název projektu	Lokace	Podpis smlouvy	Délka smlouvy	CAPEX
Depo městské hromadné dopravy	Plzeň	2012	29 let	1 620 mil. Kč
Parkovací dům Rychtářka	Plzeň	2010	20 let	200 mil. Kč
Domov pro seniory	Humpolec	2016	29 let	208 mil. Kč
Domov pro seniory	Praha 13	2018	15 let	n/a
Dálnice D4 (32 km DBOFM + 16 km OM)	Příbram-Písek	2021	28 let	11 400 mil. Kč
Rychlostní silnice R1 (52 km DBFOM)	Slovenská republika	2009	30 let	900 mil. euro
Dálnice D4/R7 (59 km DBFOM)	Slovenská republika	2016	34 let	850 mil. euro

Zdroj: ARI, 2024 | n/a – neaplikuje se

Hlavním důvodem nižšího zájmu o model PPP a soukromé financování v ČR, ale také v celém regionu střední a východní Evropy (CEE) byl v minulosti relativní dostatek dotačních prostředků z evropských zdrojů. S příchodem dalších programových období po roce 2021 je ovšem zřetelný pokles dostupnosti zdrojů financování pro oblast veřejné infrastruktury, zejména té silniční. Je tedy zřejmé, že možnost využití soukromých zdrojů pro oblast dopravy začíná hrát důležitější roli než v minulosti.

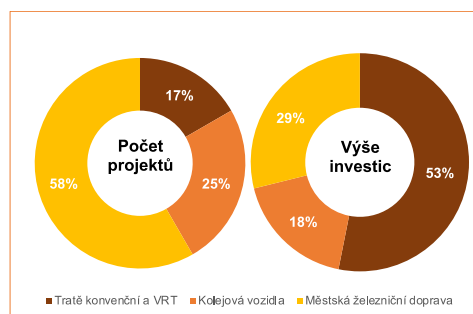
PPP projekty na železnici

Za posledních 30 let se v Evropě zrealizovalo nejméně **60 železničních projektů** financovaných soukromým kapitálem a proinvestovalo přes **66 miliard** eur (1,7 bilionu Kč). To je sice 15 % z počtu dopravních projektů, ale **32 %** z celkových investic do dopravy. Více než 53 % investic šlo do železničních tratí, z toho **90 % do VRT**.

Tabulka 82: Přehled PPP projektů na evropské železnici

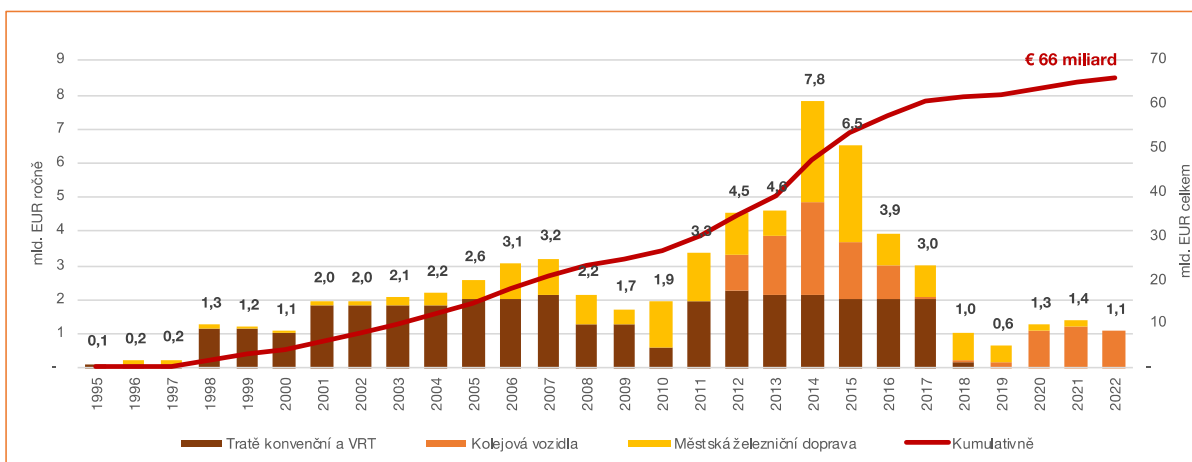
PPP na železnici 1994-2021	Počet projektů	Realizováno mezi roky	Investice mld. Eur	Smlouva let
Tratě konvenční a VRT	10	1994 2018	35,2	35
Kolejová vozidla	15	2012 2021	11,9	20
Městská lehká železnice	24	1996 2019	7,0	30
Metro	11	1997 2015	12,2	34
Celkem	60	1994 2021	66,3	

Zdroj: Inframation Deals databáze



Zdroj: Inframation Deals databáze

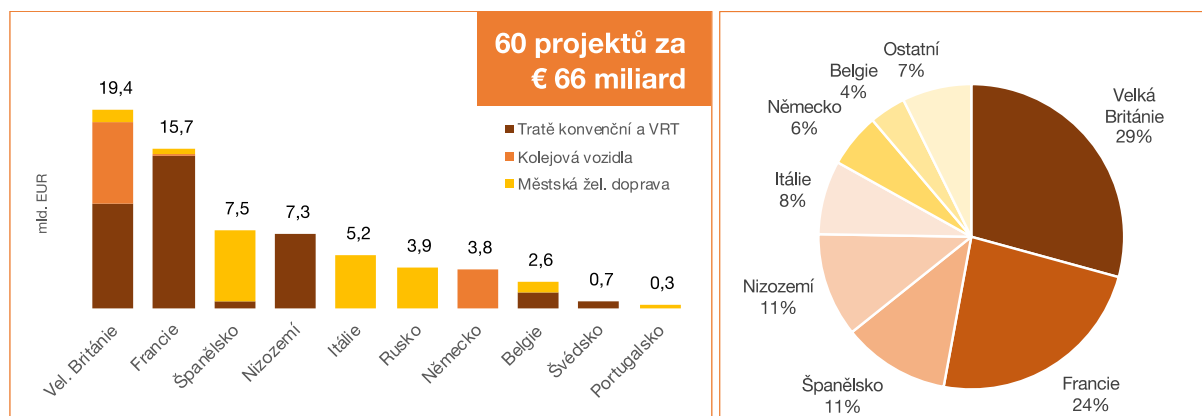
Graf 3: Soukromé investice do železnice v letech



Zdroj: Inframation Deals databáze | CAPEX rozložen do let realizace, tratě: skutečná délka, předpoklad: vozidla (2 roky), městská železniční doprava (3-5 let)

Vedle železniční infrastruktury mířil nezanedbatelný objem investic do pořízení a údržby **kolejových vozidel** (18 %) a téměř třetina do **městské lehké železnice** (29 %), tedy projektů metra a tramvajových linek. Více než polovina investic PPP projektů směřovala do železnice ve **Velké Británii** a **Francii** (53 %). Následovaly investice do konvenční a vysokorychlostní železnice v **Nizozemsku** a **Belgii** a také do městské železnice ve **Španělsku** a **Itálii**. Vozový park byl pořízen prostřednictvím modelu PPP ve **Velké Británii** a **Německu**. Je patrné, že nejvíce PPP projektů v rámci EU evidujeme ve vyspělých západních ekonomikách. Tyto země mají bohatou zkušenost s desítkami až stovkami PPP projektů i v dalších oblastech.

Tabulka 83: PPP projekty na železnici dle evropských zemí

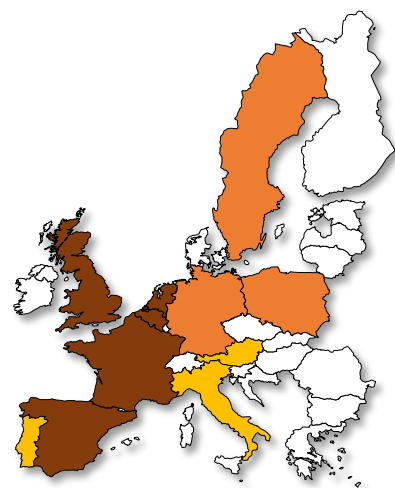


Zdroj: Inframation Deals databáze

Tabulka 84 ukazuje 15 vybraných PPP projektů na železnici v 10 evropských zemích.

Tabulka 84: Vybrané PPP projekty na železnici v Evropě

Zaměření	Projekty
Vysokorychlostní železnice	1. VRT Tours-Bordeaux, Francie 2. VRT Nimes-Montpellier, Francie 3. VRT Bretagne-Pays de la Loire, Francie 4. VRT Perpignan-Figueras, Francie–Španělsko 5. VRT JIH, Nizozemsko 6. VRT HS1 Londýn – tunel pod La Manche, Velká Británie
Konvenční železnice	7. Železniční tunel Liefkenshoek v přístavu Antverpy, Belgie 8. Železniční spojení Diabolo na letišti v Bruselu, Belgie 9. Železniční spojení letišti Arlanda ve Stockholmu, Švédsko
Technologie	10. Síť GSM-R, Francie
Železniční stanice	11. Železniční stanice Vialia Vigo, Španělsko 12. Železniční stanice Sopoty, Polsko
Kolejová vozidla	13. Program Intercity Express, Velká Británie 14. Vozový park Thameslink, Velká Británie 15. Zajištění vozového parku v rámci regionálních koncesí ve Francii a Německu



■ Vysokorychlostní tratě
■ Konvenční tratě, vozový park nebo nádraží
■ Městská železnice a další modely

Zdroj: ARI, 2024

PPP projekty železniční infrastruktury

Z celkového počtu 60 PPP projektů na železnici bylo pouze 10 projektů zaměřeno na infrastrukturu konvenční a vysokorychlostní železnice. Výše investice ovšem přesáhla **35 miliard eur**, což je **53%** podíl z celkového objemu investic. Z toho **31,5 miliardy eur** (90 %) směřovalo do **6 projektů vysokorychlostních tratí ve 4 zemích**. Devět PPP projektů dodalo **911 kilometrů tratí**, z toho

872 km bylo v projektech vysokorychlostních tratí (90 %). Ostatní projekty byly zaměřené na konvenční tratě, železniční spojení na letiště a komunikační technologie.

Tabulka 85: PPP projekty železniční infrastruktury

Železniční infrastruktura	Počet	Délka km	Investice mil. Eur	Podíl %
1994-2018				
Vysokorychlostní tratě	6	872	31 518	89%
Tratě pro nákladní dopravu	1	16	890	3%
Konvenční tratě	1	3	678	2%
Spojení města s letištěm	1	20	661	2%
Komunikační technologie	1	16 tis.	1 500	4%
Celkem*	10	911	35 247	100%

* celkem km bez GSM-R

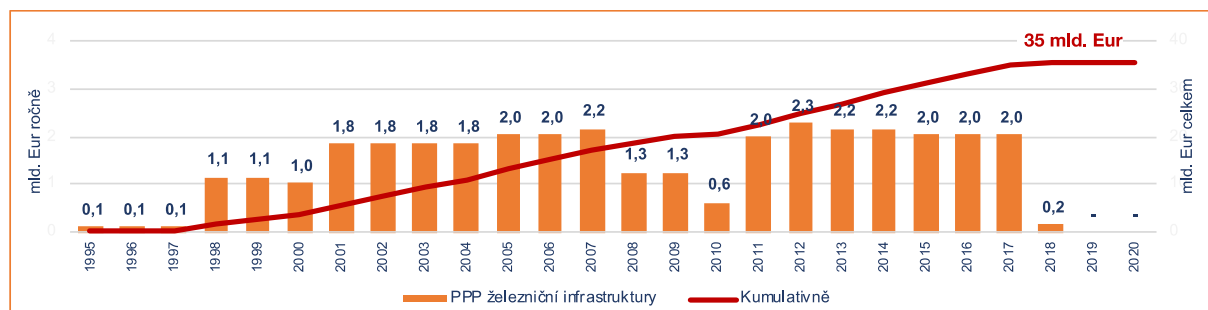
Zdroj: Inframation Deals databáze, projektové a veřejně dostupné zdroje

Tabulka 86: PPP projekty konvenčních a vysokorychlostních tratích v Evropě – detailní přehled

Název projektu	Země	Typ	Délka celkem km	Fáze přípravy a výstavby			Smlouva let	Investiční náklady mil. Eur	Veřejné granty %
				od	do	let			
VRT Nimes-Montpellier (CNM)	Francie	VRT	80	2012	2017	6	25	1 763	34%
VRT Tours-Bordeaux (SEA)	Francie	VRT	340	2011	2017	6	50	7 695	51%
VRT Bretagne-Pays de la Loire (BPL)	Francie	VRT	214	2011	2017	6	25	3 300	64%
Síť GSM-R ve Francii	Francie	Zabezpečení	-	2010	2018	9	15	1 500	15%
Tunel Liefkenshoek v přístavu Antwerpy	Belgie	Nákladní	16	2008	2014	6	42	890	21%
Spojení Diabolo na letiště v Bruselu	Belgie	Konvenční	3	2007	2012	6	35	678	54%
VRT Perpignan-Figueras	Francie-Španělsko	VRT	45	2005	2010	5	50	1 200	50%
VRT JIH	Nizozemí	VRT	85	2001	2009	8	30	7 300	83%
VRT HS1	Velká Británie	VRT	108	1998	2007	10	30	10 260	29%
Spojení letiště Arlanda ve Stockholmu	Švédsko	Na letiště	20	1994	1999	6	45	661	71%
Celkem 10 projektů	6 zemí	5 typů	911	1994	2018	7	35	35 247	50%

Zdroj: Inframation Deals databáze, projektové a veřejně dostupné zdroje

Graf 4: Realizace evropských železničních PPP projektů v čase



Zdroj: Inframation Deals databáze, projektové a veřejně dostupné zdroje, CAPEX rozložen rovnoměrně do let realizace

PPP projekty vysokorychlostních tratí

Z celkového objemu investic 35,2 miliard eur do železničních tratí **bylo 31,5 miliardy eur (90 %) investováno do vysokorychlostní železnice**. Jednalo se o 6 projektů v rámci kterých bylo vystavěno 872 km vysokorychlostních tratí ve 4 evropských zemích v průběhu 19 let (mezi roky 1998-2017). To představuje 13 % ze současných evropských vysokorychlostních tratí.

Délka dodaných tratí se pohybuje od 80 po 340 km na projekt. Výjimkou je VRT Perpignan-Figueras mezi Francií a Španělskem, jehož hlavní náplní je přeshraniční železniční tunel pro osobní i nákladní přepravu.

Tabulka 87: PPP projekty vysokorychlostních tratí v Evropě

Název projektu	Země	Délka tratí (km)	Investice (mil. eur)	Podíl na spolufinancování úvodní investice (%)
VRT Nimes-Montpellier (CNM)	Francie	80	1 763	34 %
VRT Tours-Bordeaux (SEA)	Francie	340	7 695	51 %
VRT Bretagne-Pays de la Loire (BPL)	Francie	214	3 300	64 %
VRT Perpignan-Figueras	Francie-Španělsko	45	1 200	50 %
VRT JIH	Nizozemsko	85	7 300	83 %
VRT HS1	Velká Británie	108	10 260	29 %
Celkem (6 projektů)		872	31 518	52 %

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

Francie vystavěla prostřednictvím PPP 656 km své vysokorychlostní železniční sítě (tedy téměř 1/4) za sedm let mezi roky 2011-2017 (bylo nutné urychlit výstavbu stovek kilometrů nových VRT, ale nebyl dostatek vlastních kapacit pro řízení tak velkého a časově náročného programu).

Tabulka 88: Rozsah plnění, zaměření a zdroj příjmů VRT

Název projektu	Typ	Obsah	Zdroj příjmu		
			Platba za dostupnost	Příjem z železniční dopravní cesty	Jízdné
VRT Nimes-Montpellier (CNM)	DBFM	X	X		
VRT Tours-Bordeaux (SEA)	DBFM	X		X	
VRT Bretagne-Pays de la Loire (BPL)	DBFM	X	X		
VRT Perpignan-Figueras	DBFM	X		X	
VRT JIH	DBFM	X	X		
VRT HS1	DBFMO	X		X	

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

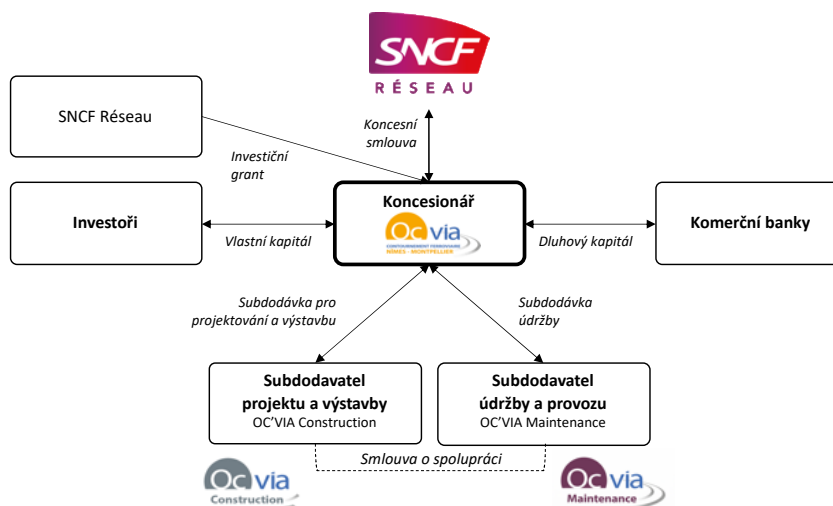
Koncesionáři těchto projektů jsou odpovědní za doprojektování, výstavbu, financování, oprav, údržbu a obnovu infrastruktury (a v případě HS1 i její provozování). Žádný projekt nezahrnuje pořízení kolejových vozidel nebo zajištění přepravních služeb. **Provoz trati (řízení dopravy) je vždy v konečném důsledku zajištěn národním provozovatelem železnice dané země.** U některých projektů je odpovědnost za provoz smluvně na koncesionáři, ten ale vždy přenáší kompetence řízení dopravy na národního provozovatele.

Uvedené projekty mají v principu dva odlišné zdroje příjmů:

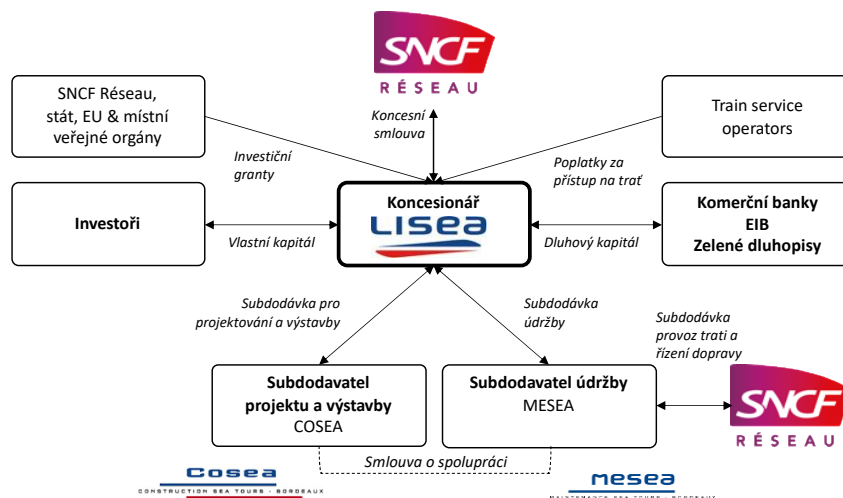
- 3 projekty mají **příjem z plateb za dostupnost**. Koncesionáři nenesou riziko komerčních příjmů či poptávky po železniční dopravní cestě, to si ponechává stát. Stát hradí pravidelné platby za předpokladu, že trať je dostupná a dosahuje požadované kvality.
- 3 projekty mají **příjem z poplatků za dopravní cestu a přidělenou kapacitu**. Koncesionáři nesou riziko komerčních příjmů a poptávky po železniční dopravní cestě. To je podstatné riziko, které má dopad na podmínky financování – vyšší podíl vlastního „dražšího“ kapitálu a vyšší marži úvěrů.

Příklady PPP projektů vysokorychlostních tratích:

PPP projekt	VRT Nimes-Montpellier (HSL CNM)
Popis	<ul style="list-style-type: none"> • Projekt DBFM – navrhni, postav, financuj, spravuj/udržuj, který zajišťuje 60 km nové vysokorychlostní tratě a 10 km nové tratě pro nákladní železniční dopravu, včetně napojení na stávající tratě mezi městy Manduel na východě Nîmes a Lattes na západě Montpellier. • Vysokorychlostní trať společná pro osobní i nákladní železniční dopravu s maximální rychlostí 220 km/h pro osobní dopravu (s cílem navýšení na 300 km/h) a 120 km/h pro nákladní dopravu. • Koncesionář byl odpovědný také za výkup pozemků.
Země	Francie
Investice	1 763 mil. eur, z toho byl podíl na spolufinancování úvodní investice 34 %
Délka tratě	80 km
Typ	DBFM
Délka smlouvy	25 let
Fáze realizace	2012-2017
Fáze provozu	2017-2037
Rozsah	Infrastruktura
Příjem	Platba za dostupnost
Běžná údržba	Údržbu zajišťuje subdodavatel, společnost Oc'Via Maintenance.
Obnova	Odpovědný je koncesionář.
Provoz	Řízení provozu na trati zajišťuje a odpovídá za něj společnost SNCF Réseau .

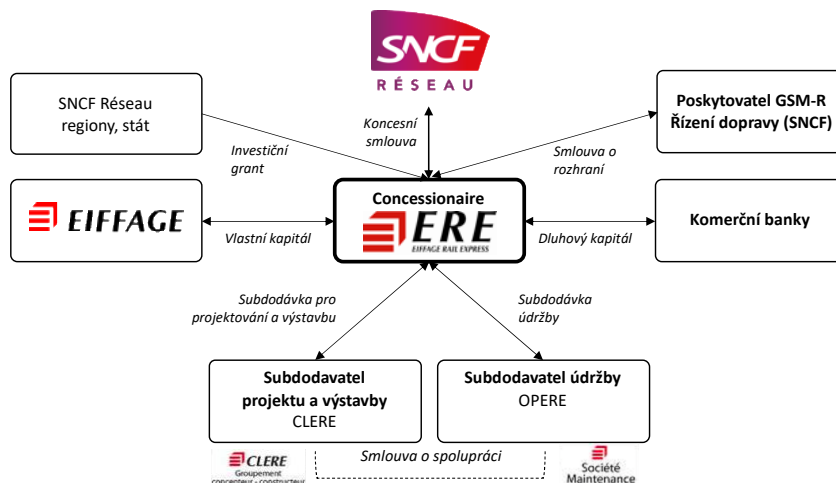
Schéma


PPP projekt	VRT Tours-Bordeaux (HSL SEA)
Popis	<ul style="list-style-type: none"> • Projekt DBFMO – navrhni, postav, financuj, spravuj/udržuj a provozuj, který dodal 302 km nové vysokorychlostní tratě mezi Tours – Bordeaux a 38 km konvenčních železničních spojů na stávající hlavní trati. Trať zkrátila cestovní dobu na trase Paříž – Bordeaux o 1 hodinu. • Koncesionář vypracoval kompletní projektovou dokumentaci a získal potřebná povolení a pozemky. • Výstavba 340 km trvala 6 let. • Koncesionář nese komplexní odpovědnost za realizaci trati včetně jejího provozu, ten ale zajišťuje na subkontrakt SNCF Réseau.
Země	Francie
Investice	7 695 mil. eur, z toho byl podíl na spolufinancování úvodní investice 51 %
Délka tratě	340 km
Typ	DBFMO
Délka smlouvy	50 let
Fáze realizace	2011-2017
Fáze provozu	2017-2061
Rozsah	Infrastruktura + provoz trati
Příjem	Poplatky za užití železniční dopravní cesty od dopravců, ale také penále za nedostupnost a nekvalitu.
Běžná údržba	Provádí provozní subkontraktor koncesionáře, společnost MESEA.
Obnova	Provádí koncesionář, společnost LISEA.
Provoz	Provozovatelem trati je společnost speciálně vytvořená pro správu, údržbu a provoz (MESEA). Ta řízení provozu subkontrahovala na společnost SNCF Réseau , francouzského správce železniční infrastruktury. Technické vybavení a zabezpečovací zařízení dodal stavební subkontraktor koncesionáře, společnost COSEA.

Schéma


PPP projekt	VRT Bretagne-Pays de la Loire (HSL BPL)
Popis	<ul style="list-style-type: none"> • Projekt DBFM – navrhni, postav, financuj, spravuj/udržuj, který zajišťuje 182 km nové vysokorychlostní trati pro osobní železniční dopravu s maximální rychlostí 320 km/h a 32 km konvenčních spojů na stávající hlavní trati. • Provoz trati je v odpovědnosti SNCF Réseau, včetně dodání centrálního řídicího systému a dodávky energií.
Země	Francie
Investice	3 300 mil. eur, z toho byl podíl na spolufinancování úvodní investice 64 %
Délka tratě	214 km
Typ	DBFM
Délka smlouvy	25 let
Fáze realizace	2011-2017
Fáze provozu	2017-2036
Rozsah	Infrastruktura
Příjem	Platby za dostupnost
Běžná údržba	Provádí provozní subkontraktor koncesionáře, společnost OPERE.
Obnova	Odpovídá koncesionář.
Provoz	Řízení provozu na trati zajišťuje a odpovídá za něj společnost SNCF Réseau .

Schéma



PPP projekt	VRT Perpignan-Figueras (HSL P-F)
Popis	<ul style="list-style-type: none"> • Projekt DBFM – navrhni, postav, financuj, spravuj/udržuj, který zajišťuje přeshraniční železniční spojení mezi Francií a Španělskem sestávající z 44 km VRT, jejíž součástí je 8,3 km dlouhý železniční tunel pod Pyrenejemi (stál 32 % investičních nákladů). • Trať umožňuje obousměrnou osobní a nákladní železniční dopravu s maximální rychlostí 350 km/h. • Trať zkrátí cestovní dobu osobních vlaků o 2 hodiny, u nákladních vlaků o 10-12 hodin. Je kriticky důležitá pro nákladní železniční dopravu obou států. • Provoz vlaků zajišťují společnosti SNCF a RENFE.
Země	Francie-Španělsko
Investice	1 200 mil. eur, z toho byl podíl na spolufinancování úvodní investice 50 %
Délka tratě	44 km
Typ	DBFM
Délka smlouvy	50 let
Fáze realizace	2005-2010
Fáze provozu	2013-2054
Rozsah	Infrastruktura
Příjem	Poplatky za užití železniční dopravní cesty od dopravců, ale také penále za nedostupnost a nekvalitu.
Běžná údržba	Velmi pravděpodobně koncesionář.
Obnova	Velmi pravděpodobně koncesionář.
Provoz	Provoz trati je koncesionářem subkontraktován na národní správce infrastruktury, francouzskou spol. SNCF Réseau a španělskou spol. Adif .
Schéma	Není k dispozici.

PPP projekt	VRT JIH (HSL Zuid)
Popis	<ul style="list-style-type: none"> • Trať spojující nádraží Amsterdam Centraal a belgickou hranici přes letiště Schiphol a kombinující 85 km vysokorychlostní tratě (maximální rychlost 300 km/h) a 40 km stávajících tratí (maximální rychlost 160 km/h). • Koncesionář zajistil vyprojektování, výstavbu, financování a údržbu železničního svršku dvou úseků vysokorychlostní trati. • Železniční spodek trati vybudovala státní společnost Rijkswaterstaat společně s nizozemskými stavebními dodavateli. Tato část není součástí PPP projektu. • Technicky náročná trať: 75 % trati vede po 170 nadzemních nebo zapuštěných stavbách, včetně největšího vrтанého tunelu na světě (délka 7,2 km, průměr 15 m), 3,2 km dlouhého vodního mostu a 6 km viaduktu, nejdelšího v Evropě.
Země	Nizozemsko
Investice	7 300 mil. eur, z toho byl podíl na spolufinancování úvodní investice 83 %
Délka tratě	80 km
Typ	DBFM
Délka smlouvy	30 let
Fáze realizace	2001-2009
Fáze provozu	2009-2031
Rozsah	Infrastruktura – pouze zajištění železničního svršku (viz popis)
Příjem	Platby za dostupnost (105 mil. eur za rok). Koncesionář zaručuje dostupnost infrastruktury nejméně 99,46 % v provozních hodinách po dobu 25 let provozu a údržby. Pokud koncesionář nedosáhne dostupnosti 99,46 %, platba za dostupnost se sníží.
Běžná údržba	Koncesionář
Obnova	Koncesionář
Provoz	Provoz trati zajišťuje a je za něj odpovědný národní správce infrastruktury, společnost ProRail .
Schéma	Není k dispozici.

PPP projekty konvenčních tratí

Z celkového objemu investic 35,2 miliard eur do železničních tratí připadá pouze **2,2 miliardy eur** (10 %) na **investice do konvenční železnice**. Celkem se jednalo o 3 projekty, které disponují pouze necelými 40 km konvenčních tratí. Dva jsou v Belgii a jeden ve Švédsku. Čtvrtý netradiční PPP projekt zahrnoval dodávku a provoz komunikační sítě GSM-R na 14 tisíc kilometrech konvenční a vysokorychlostní sítě ve Francii.

Tabulka 89: PPP projekty konvenčních tratí

Název projektu	Země	Délka tratí (km)	Investice (mil. eur)	Podíl na spolufinancování úvodní investice (%)
Síť GSM-R ve Francii	Francie	*	1 500	15 %
Železniční tunel Liefkenshoek, přístav Antverpy	Belgie	16	890	21 %
Železniční spojení Diabolo na letišti v Bruselu	Belgie	3	678	54 %
Železniční spojení letiště Arlanda ve Stockholmu	Švédsko	20	661	71 %
Celkem (4 projekty)		39	3 729	33 %

Zdroj: Inframation Deals databáze, projektové a veřejně dostupné zdroje, 2024 | * GSM-R síť pokrývá 14 000 km železniční sítě

Na konvenčních tratích se model PPP použil pouze ve vybraných případech. PPP projekty jsou vhodné pro investičně větší a ucelené projekty. Konvenční síť v západní Evropě byla v minulosti dostavěna, převážně se obnovuje a případné novostavby nemívají zásadní investiční velikost (mimo tunely).

Tabulka 90: Rozsah plnění, zaměření a zdroj příjmů konvenčních tratí

Název projektu	Typ	Obsah		Zdroj příjmu	
		Infrastruktura	Vlaky vč. přepravy	Platba za dostupnost	Jízdné
Síť GSM-R ve Francii	DBFM	X		X	
Železniční tunel Liefkenshoek, přístav Antverpy	DBFM	X		X	
Železniční spojení Diabolo na letišti v Bruselu	DBFM	X		X	X
Železniční spojení letiště Arlanda ve Stockholmu	DBFMO	X	X		X

Zdroj: Inframation Deals databáze, projektové a veřejně dostupné zdroje, 2024 | * GSM-R síť pokrývá 14 000 km železniční sítě

Koncesionáři těchto projektů jsou odpovědní za doprojektování, výstavbu, financování, údržbu a obnovu infrastruktury. **Provoz tratí (řízení dopravy) je vždy v konečném důsledku zajištěn národním provozovatelem železnice dané země.** U některých projektů je odpovědnost za provoz smluvně na koncesionáři, ten ale vždy přenáší kompetence řízení dopravy na národního provozovatele.

Projekt železničního spojení letiště Arlanda ve Stockholmu zahrnuje také pořízení kolejových vozidel a zajištění přepravních služeb. Arlanda Express zajišťuje přepravu osob, ale koncesionář musí nabídnout kapacitu tratě i dopravcům třetích stran.

Každý projekt má v principu odlišné zdroje příjmů:

- 2 projekty mají **příjem z platby za dostupnost**,
- 1 projekt má jak **fixní příjem** od správce železniční infrastruktury, tak variabilní příjem z **poplatků od cestujících** vybíraných za cestu z a na letiště v Bruselu,
- 1 projekt má **příjem z poplatků za železniční dopravní cestu a přidělenou kapacitu** (koncesionář nese riziko poptávky po železniční dopravní cestě). Jedná se o železniční spojení na letiště Arlanda a koncesionář má také příjmy z provozování dopravy vlastními vlaky Arlanda Express v podobě **vybraného jízdného**.

PPP projekty na konvenčních tratích jsou různorodé, ale obecně lze říci, že PPP se použilo pro:

- Výstavbu a provoz **funkčně ucelené trati**, jako je spojení centra města s letištěm (spojení Arlanda a vlaky Arlanda Express ve Švédsku).
- **Technicky náročné stavby**, které zahrnovaly tunely, mosty nebo komplexní dodávku dopravního řešení náročnou na koordinaci dodávek (**Diabolo**: koordinace s výstavbou dálničního napojení, tunel pod přístavací dráhou a rozšíření podzemní stanice | **Liefkenshoek**: tunel pod přístavem). Technicky náročné stavby zahrnovaly také projekty vysokorychlostních tratí (**VRT HS1**: tunely a viadukty | **VRT P-F**: tunel pod pohořím Pyrenejí | **VRT JIH**: tunely a viadukty).

Příklady PPP projektů konvenčních tratí

PPP projekt	Železniční tunel Liefkenshoek pro nákladní dopravu v přístavu Antverpy
Popis	<ul style="list-style-type: none"> • Rozšíření přepravní kapacity mezi levým a pravým břehem přístavu Antverpy dodáním 16 km tratě pro nákladní železniční dopravu a 7,2 km technicky náročných železničních tunelů pod řekou a přístavem. • Koncesionář zajistil výstavbu tunelu a železniční svršek. Vybavení dodal sám správce železniční infrastruktury, spol. Infrabel. • Údržbu provádí koncesionář, provoz trati řídí Infrabel.
Země	Belgie
Investice	890 mil. eur, z toho byl podíl na spolufinancování úvodní investice 21 %
Délka tratě	16 km
Typ	DBFM
Délka smlouvy	42 let
Fáze realizace	2008-2014
Fáze provozu	2014-2051
Rozsah	Infrastruktura
Příjem	Platba za dostupnost (51 mil. eur za rok)

PPP projekt	Železniční spojení Diabolo na letišti v Bruselu
Popis	<ul style="list-style-type: none"> Komplexní projekt, který spojuje bruselské národní letiště s hlavními trasami belgické dálniční a železniční sítě, včetně hlavních tras VRT. Soukromě financovaná byla pouze železniční část a technicky náročný železniční tunel pod vzletovou a přistávací dráhou včetně rozšíření podzemní stanice na letišti bez přerušení provozu letiště. Koncesionář komplexně koordinoval výstavbu železniční i silniční části (financovaná dotacemi EU) včetně napojení na stávající trať a dálnici. Za údržbu zodpovídá koncesionář, ale zajišťuje ji subdodavatelsky Infrabel.
Země	Belgie
Investice	678 mil. eur, z toho byl podíl na spolufinancování úvodní investice 54 %
Délka tratě	3 km
Typ	DBFM
Délka smlouvy	35 let
Fáze realizace	2007-2010
Fáze provozu	2012-2047
Rozsah	Infrastruktura
Příjem	Platba za dostupnost a poplatek vybíraný od cestujících na letišti

PPP projekt	Železniční spojení letiště Arlanda s centrem Stockholmu
Popis	<ul style="list-style-type: none"> Železniční spojení hlavního nádraží ve Stockholmu a letiště Arlanda s rychlostí vlaků 200 km/h. Koncesionář trať navrhnul, vystavěl, zafinancoval, udržuje a řídí její provoz. Koncesionář také provozuje dopravní službu Arlanda Express. Původní očekávání počtu cestujících nebyla naplněna, přepravní kapacita rostla pomaleji a projekt proto musel být v roce 2004 restrukturalizován. Je stále soukromý.
Země	Švédsko
Investice	661 mil. eur, z toho byl podíl na spolufinancování úvodní investice 71 %
Délka tratě	20 km
Typ	DBFMO
Délka smlouvy	45 let s opcí prodloužení o 10 let
Fáze realizace	1994-1999
Fáze provozu	1999-2040 + 10letá opce
Rozsah	Infrastruktura s povinností umožnit přístup třetím stranám a poskytování dopravních služeb
Příjem	Výběr poplatků a jízdného včetně práva určit výši ceny

Rozdělení profesních odpovědností

Tabulka 91: Rozdělení profesních odpovědností

Riziko	PPP	Sdílené riziko	SŽ
Výkup pozemků			X
Stavební povolení		X ← →	X
Realizační dokumentace	X		
Inženýrské objekty – železniční spodek a svršek	X		
Inženýrské objekty – mosty, tunely	X		
Zabezpečovací zařízení	X		
Železniční sdělovací zařízení	X		
Trakce a silnoproudá technologie	X		
Železniční stanice, nástupiště			X
Řízení dopravy			X

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

Rozdělení odpovědností za další rizika

Tabulka 92: Rozdělení odpovědností za další rizika

Riziko	PPP	Sdílené riziko	SŽ
Design	X		
Výstavba – cena a termíny dokončení	X		
Financování	X		
Provoz a údržba	X		
Celoživotní obnova	X		
Stav aktiv při předání na konci smlouvy	X		
Poptávka po železniční dopravní cestě			X
Výše poplatků za železniční dopravní cestu			X
Úrokové riziko	X		
Inflační riziko – výstavba i provoz			X

Kurzové riziko			X
Pojištění	X	← →	X
Regulace		X	← → X

Zdroj: Analýza Poradce, 2024

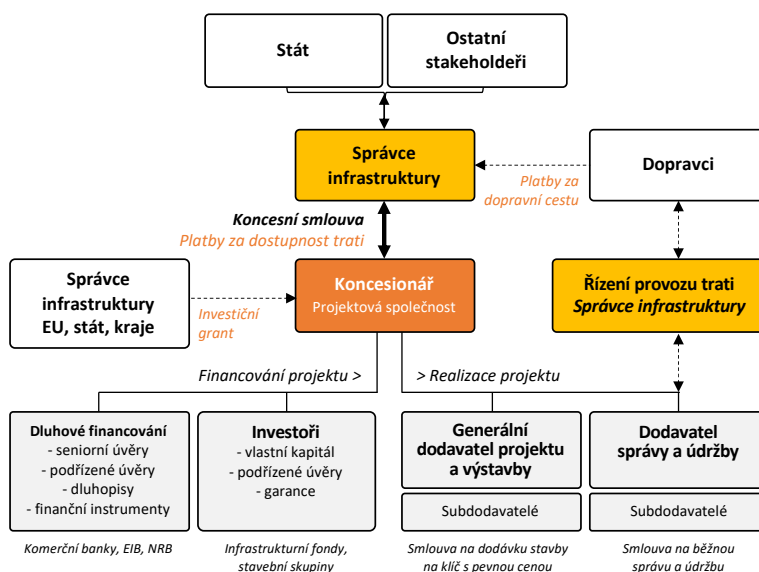
Platební mechanismy

PPP projekty na železnici v Evropě nejčastěji využívají následující dva typy platebních mechanismů:

I. PPP projekt s příjmem koncesionáře v podobě platby za dostupnost

Model s mechanismem platby za dostupnost od státu je nejčastěji používaný model mezi PPP projekty obecně (jak u projektů dopravní, tak sociální infrastruktury). Přenos rizika poptávky na soukromé investory a banky je komplikovaný a výrazně zvyšuje rizikový profil projektu a tím i objem a cenu kapitálu.

Obrázek 17: Model PPP s mechanismem platby za dostupnost od státu



Zdroj: Analýza Poradce, 2024

Platební mechanismus

- Příjem koncesionáře je pravidelná **fixní platba za dostupnost**, která je závislá od výkonu koncesionáře. Koncesionář má nárok na první platbu za dostupnost až po úspěšném zprovoznění.
- V případě nedostupnosti/nekvality trati může být platba snížena o předem sjednané srážky. Určitá část, která odpovídá nákladům na mzdy, správu a údržbu a celoživotní obnovu bývá pravidelně meziročně navyšována o inflaci.

Příjmy z dopravní cesty

- Riziko poptávky po dopravní cestě je v odpovědnosti správce infrastruktury/státu.
- Poplatky za využití železniční dopravní cesty a přidělení kapacity jsou příjmem národního správce infrastruktury / státu.
- Výše poplatků je kontrolována nezávislým regulátorem (v ČR to byl Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (UPDI) zřízený zákonem č. 320/2016 Sb. v roce 2017, s účinností od 1. ledna 2024 převzal jeho působnost ÚOHS).

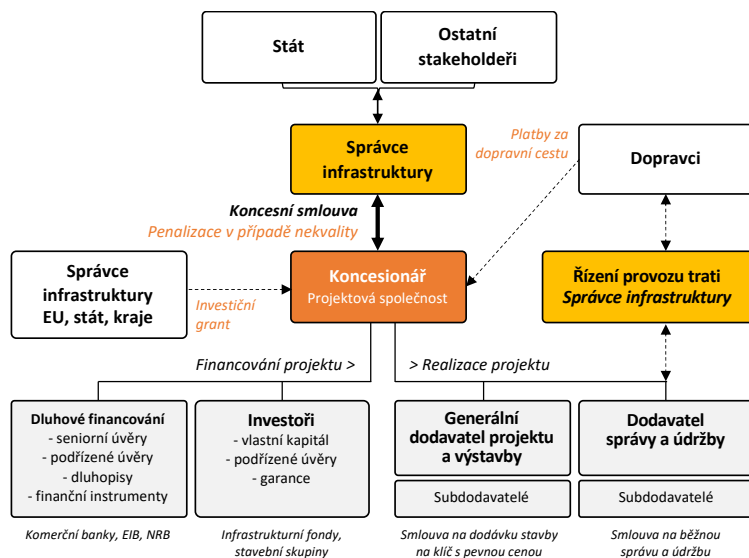
Dopraci | Dopraci jednájí přímo s provozovatelem dráhy.

Projekty | VRT Nimes-Montpellier (HSL CNM), Francie | VRT Bretagne-Pays de la Loire (HSL BPL), Francie | VRT Jih (HSL Zuid), Nizozemsko | Železniční tunel Liefkenshoek pro nákladní dopravu v přístavu Antverpy, Belgie.

II. PPP projekt s příjmem koncesionáře v podobě poplatků za užití železniční dopravní cesty

Tento model je typem *skutečné koncese*, neboť příjmem koncesionáře jsou příjmy od přímých uživatelů projektu, tedy dopravců, a to v podobě poplatků za užití železniční dopravní cesty a přidělení její kapacity. Koncesionář tedy nese riziko poptávky po železniční dopravní cestě.

Obrázek 18: Model PPP v rámci kterého Koncesionář nese riziko poptávky



Zdroj: Analýza Poradce, 2024

Platební mechanismus

- Příjmem koncesionáře jsou **komerční příjmy od dopravců**.
- Jedná se o poplatky za užití železniční dopravní cesty a přidělení kapacity. Dalším zdrojem může být zisk z prodeje trakční energie a dalších služeb (poplatky za užití a služby železničních stanic viz VRT HS1).

- V případě koncesí na ucelené úseky tratí může být v odpovědnosti koncesionáře výstavba i provoz železničních stanic. Příjem z pronájmu komerčních prostor, parkování a další služby mohou být dalším zajímavým příjmem (viz VRT HS1, železniční spojení letiště Arlanda).
- Přestože zadavatel projektu nehradí žádné platby, smlouva může obsahovat penalizační mechanismy pro případ nedostupnosti a nekvality.
- V tomto směru neexistuje jednotný model. V případě, že příjmy z poplatků za železniční dopravní cestu nejsou dostatečné, může veřejný sektor snížit kapitálovou náročnost projektu v podobě:
 - (i) podílu na spolufinancování úvodní investice ze strany veřejného sektoru na pokrytí části nákladů realizace, anebo (ii) poskytnutím přímých plateb koncesionáři (např. v podobě částečné platby za dostupnost). Nebo se může využít princip **Garance minimálních příjmů** tak, aby byla kryta například dluhová služba seniorních věřitelů. Ve fázi přípravy je důležité zvážit možnosti a posoudit jejich přidanou hodnotu za peníze.

Příjmy z dopravní cesty

- Riziko poptávky po železniční dopravní cestě je v **odpovědnosti koncesionáře**. Ten si před podáním nabídky provede vlastní odhad objemu budoucí dopravy a na tomto základě nabídne cenu.
- Jedná se o velké riziko, které značně **zvýšuje rizikový profil projektu a náklad a objem financování**. Minulost ukazuje, že u většiny PPP projektů s rizikem poptávky byl skutečný objem dopravy nižší, než se plánovalo. To vedlo u většiny z nich k změnám, finančním ztrátám a restrukturalizacím. Aplikaci tohoto modelu je proto nutné velmi důkladně vyhodnotit z pohledu hodnoty za peníze pro stát, neboť s sebou nese značná rizika.
- Výše poplatků musí být regulována, proto ji určuje stát, nikoli koncesionář. Ten potřebuje jistotu o jejich výši již před podáním nabídky, proto poplatky musí být smluvně určeny **před** podáním nabídek (případně musí být znám jasný mechanismus jejich výpočtu).

Dopravci | Dopravci jednájí přímo s koncesionářem, popřípadě se subjektem pověřeným provozem dráhy.

Projekty | VRT Tours-Bordeaux (HSL SEA), Francie | VRT Perpignan-Figueras (HSL PF), Francie, Španělsko | VRT spojení s tunelem pod kanálem La Manche (VRT HS1), Velká Británie | Železniční spojení Diabolo na letiště v Bruselu, Belgie | Železniční spojení letiště Arlanda ve Stockholmu, Švédsko

Financování PPP projektů

PPP projekty využívají struktury projektového financování (*Project Financing*) používané pro financování kapitálově náročných infrastrukturních projektů na základě žádného nebo omezeného regresu ze strany investorů a státu. To především znamená, že **aktiva projektu** (ve většině případů s ohledem na jejich vlastnictví v rukou veřejného sektoru) **neslouží pro zajištění dluhu** a obsluha financování každého projektu je výlučně závislá na peněžních tocích generovaných daným projektem, jeho dostupností, kvalitou poskytované služby, poptávce uživatelů po jeho využití atd.

Z toho důvodu se projekt realizuje prostřednictvím právně a finančně "ohrazené" (*ring-fenced*) speciální projektové společnosti, která se financuje samostatně pouze na základě podmínek daného projektu.

Projektové financování je typický a nejčastější model pro dodání velkých infrastrukturních staveb (dopravní, sociální, energetické atd.) využívající soukromé financování.

Financování PPP projektů železniční infrastruktury

Pro vysvětlení principů financování PPP projektů využijeme referenční PPP projekty ve Francii a Nizozemsku: VRT CNM, SEA a BPL, VRT Perpignan-Figueras a VRT JIH. Všechny byly úspěšně realizované v minulém desetiletí v podobném standardu. Přehled jejich parametrů je následující:

Tabulka 93: Srovnání celkového financování PPP projektů vysokorychlostních tratí ve Francii a Nizozemsku

Parametr	VRT Tours - Bordeaux (SEA)	VRT Bretagne – Pays de la Loire (BPL)	VRT Nimes - Montpellier (CNM)	VRT Perpignan - Figueras (Francie/ Španělsko)	VRT JIH (Nizozemsko)
Podpis smlouvy a finanční uzavření	6/2011	7/2011	6/2012	2/2005	10/2001
Platební mechanismus	Komerční příjmy za DC	Platba za dostupnost	Platba za dostupnost	Komerční příjmy za DC	Platba za dostupnost
Délka tratí (km)	340	214	80	45	125
z toho VRT (km)	302	182	60	45	85
z toho napojení na komerční trať (km)	38	32	18	-	40
CAPEX (mil. eur)	6 400	n/a	1 530	n/a	930
CAPEX / km (mil. eur / km)	19	n/a	19	n/a	7
Financování celkem (mil. eur)	7 695	3 300	1 763	1 200	1 220
Celkové financování (% z CAPEX)	120 %	n/a	n/a	n/a	131 %
Podíl na spolufinancování úvodní investice ze strany veřejného sektoru (% z CAPEX)	51 %	65 %	34 %	50 %	-
Podíl na spolufinancování úvodní investice ze strany veřejného sektoru (mil. eur)	3 893	2 145	593	600	-
Soukromé financování (% z CAPEX)	49 %	35 %	66 %	50 %	100 %
Soukromé financování (mld EUR)	3 800	1 155	1 170	600	1 220
Vlastní kapitál:dluh	20:80	11:89	10:90	20:80	16:84

Vlastní kapitál (mil. eur)	773	126	117	120	200
Dluhové financování (mil. eur)	3 030	1 029	1 053	480	1 020
z toho komerční banky (mil. eur)	1 673	226	1 053	480	620
z toho multilaterální banky (mil. eur)	1 357	803	-	-	400
z toho EIB (mil. eur)	600	553	-	-	400
z toho CDC (mil. eur)	757	250	-	-	-

Zdroj: SNCF Réseau, Analýza Poradce, 2024 | CDC – Caisse des Dépôts et Consignations, francouzským státem vlastněná a kontrolovaná veřejná finanční instituce | n/a – neaplikuje se, DC – dopravní cesta

CAPEX vs. potřeba financování

Celková výše investičních nákladů a následná potřeba financování se vždy liší, což je dáno tím, že potřeba financování zohledňuje další položky, zejména náklady financování během výstavby (tzn. poplatky financierům za získání financování (*Arrangement Fees*), závazková provize hrazená z výše nečerpaného dluhu za jeho rezervaci (*Commitment Fees*) a úroky z čerpaného dluhu (*Interest Fees*), režijní náklady speciální účelové společnosti včetně pojištění apod.), které nevstupují do výkazu zisků a ztrát, ale jsou kapitalizovány do celkové ceny investice).

Na základě zkušeností z jiných PPP projektů lze říci, že u PPP projektů s délkou výstavby v řádu 5 let tyto náklady představují ca 15-20 % celkových investičních nákladů.

Upozornění: Veřejně dostupné informace o projektech ne vždy obě hodnoty odlišují, mnohdy není jasné, o kterou hodnotu se jedná, neboť se také často zaměňují.

Hlavní zdroje financování PPP projektů jsou:

- Vlastní kapitál investorů,
- Dluh (bankovní úvěry a dluhopisy),
- Doplnkové finanční nástroje (podíly na spolufinancování úvodní investice ze strany veřejného sektoru, různé typy záruk – státní, bankovní apod.).

Vlastní kapitál (Equity)

Vlastní kapitál poskytují investoři speciální projektové společnosti, tedy koncesionáře. Vlastní kapitál je v principu první čerpaný zdroj financování PPP projektu. Může mít podobu vkladu do základního kapitálu, ale také podřízeného/mezzaninového bankovního úvěru zajištěného investory. Vlastní kapitál z hlediska ceny představuje nejdražší formu financování, neboť zároveň také nese nejvyšší riziko.

Výplata výnosů investorům podléhá splnění řady podmínek bank a je tedy až poslední v řadě po uspokojení pohledávek ostatních financierů. Investory bývají infrastrukturní fondy specializované pro řízení investic do velkých a dlouhodobých investičních projektů. Vedle nich ale také investují

stavební a provozní společnosti, které projekt realizují. Výnos z vlastního kapitálu je typicky realizován po celou dobu koncesní smlouvy od zahájení fáze provozu.

Podíl vlastního kapitálu na celkovém kapitálu koncesionáře vychází z požadavku financierů dluhu. Obecně platí čím větší riziko projekt nese, tím větší podíl vlastního kapitálu budou financieri požadovat. U PPP projektů železniční infrastruktury hraje velký rozdíl to, která strana nese **komerční riziko** spojené s cenou a poptávkou po železniční dopravní cestě. Pokud je příjmem koncesionáře pouze platba za dostupnost a komerční riziko nese stát, pak míra zadlužení koncesionáře dosahuje poměru kolem 10:90, tedy 10 % vlastního kapitálu a 90 % dluhu. Pokud komerční riziko nese koncesionář, například v podobě příjmů z poplatků za železniční dopravní cestu, pak bývá poměr zadlužení minimálně 20:80, tedy minimálně 20 % vlastního kapitálu a 80 % (nebo méně) dluhu.

Tento vztah je evidentní u PPP projektů v tabulce 95. Projektu VRT SEA a VRT Perpignan-Figueras, kde příjem koncesionáře pocházel z poplatků za železniční dopravní cestu, je poměr zadlužení 20:80. U ostatních projektů s platbou za dostupnost byl poměr nižší.

Tabulka 94: Srovnání poměru dluhu ve financování PPP projektů vysokorychlostních tratí ve Francii a Nizozemsku

Parametr	VRT Tours - Bordeaux (SEA)	VRT Bretagne - Pays de la Loire (BPL)	VRT Nimes - Montpellier (CNM)	VRT Perpignan - Figueras (FR-SP)	VRT JIH (Nizozemsko)
Vlastní kapitál: dluh	20:80	11:89	10:90	20:80	16:84
Vlastní kapitál (mil eur)	773	126	117	120	200

Zdroj: SNCF Réseau, Analýza Poradce, 2024

Doporučení: Je důležité důkladně zvážit způsob alokace komerčního rizika ceny a poptávky, neboť přenos na koncesionáře nejen výrazným způsobem zvyšuje jeho rizika a tím i celkový náklad financování projektu, ale zároveň je nutné se ujistit, že takový přenos rizika pro výsledný efekt a dopad lze z hlediska bank vůbec provést.

Dluhové financování

Dluhové financování je zásadní formou financování ze strany soukromého kapitálu, která je nezbytná pro financování investičních projektů dopravní infrastruktury a obecně veřejné infrastruktury. Seniorní dluh v PPP projektech nebývá zajištěn samotným vytvořeným aktivem, neboť většinou bývá ve vlastnictví státu. Klíčovým zdrojem zajištění financování PPP projektů jsou samotné koncesionářské smlouvy a z nich vyplývající závazky veřejného sektoru v případě plnění podmínek ze strany koncesionáře na straně jedné a posouzení stability a robustnosti čistých příjmů koncesionáře potřebných pro obsluhu dluhového financování, jak vyplývají z koncesionářských smluv na straně druhé, jakož i posouzení kredibility, zkušeností a finančního postavení vlastníků koncesionáře.

Dluh v PPP projektech má podobu bankovních a/nebo institucionálních úvěrů nebo projektových dluhopisů umístěných na kapitálových trzích. **Bankovní trh** poskytuje jak seniorní úvěry, tak juniorní a překlenovací úvěry, jakož i úvěry na pracovní kapitál a DPH. Bankovní úvěry jsou

flexibilnější a variabilnější, proto jsou v převážné míře využívány při financování PPP projektů ve fázi výstavby.

Specifickým případem bankovního úvěru je tzv. překlenovací úvěr vlastního kapitálu, který banky poskytují vysoce kredibilním investorům po dobu výstavby jako dočasnou náhradu vlastního kapitálu. Tento úvěr je ze strany akcionářů koncesionáře následně k datu dokončení výstavby plně refinancován.

Pilotní PPP projekt dálnice D4

První pilotní projekt v oblasti dopravní infrastruktury, projekt dálnice D4, vyžadoval finanční zdroje ve výši cca 450 milionů eur a financování bylo zajištěno bez účasti multilaterálních rozvojových bank. V roce 2021 projekt dosáhl finančního vypořádání a získal financování: (i) dlouhodobý úvěr v českých korunách ve výši 5 mld. Kč s délkou splatnosti 25 let a (ii) dlouhodobý úvěr v eurech ve výši takřka 300 mil. euro s obdobnou délkou splatnosti. Vzhledem k platebnímu mechanismu platby za dostupnost, byl poměr zadlužení 10:90. Podíl veřejného sektoru na financování úvodní investice nebyl u tohoto projektu využit.

Uvedený příklad projektu dálnice D4 ukazuje limitaci korunového trhu poskytnout na jeden projekt vyšší objem prostředků. Úvěr v korunách byl poskytnut jednou bankou, přičemž celková kapacita domácího bankovního trhu v korunách může dosáhnout ca 10 miliard Kč, tedy 400 mil. eur. Jakékoliv další prostředky v eurech musí být získány v syndikovaném úvěru českých a zahraničních bank.

Dluhopisy vydané na kapitálových trzích jsou pro financování vhodnější obvykle až po dokončení výstavby. Proto se častěji objevují až jako součást refinancování po úspěšné kolaudaci stavby po úvodních letech fáze provozu (typicky po 1-2 letech).

Z hlediska nákladů financování je dluhové financování výrazně levnější než vlastní zdroje akcionářů koncesionáře, zejména z důvodu seniorního postavení vůči vlastnímu kapitálu jak ve formě přednostního pořadí při obsluze dluhu, tak při vypořádání závazků v případě předčasného ukončení koncesionářské smlouvy.

PPP projekt VRT SEA

Projektová společnost LISEA, koncesionář VRT SEA, v lednu 2019 refinancovala kapitál ve výši **2,2 mld. eur** vydáním **zelených dluhopisů** v hodnotě **905 mil. eur**, vyhodnocených agenturou Moody's, světovým lídrem v oblasti výzkumu ESG. Vyhodnocení bylo uznáním závazků, které společnost LISEA přijala do roku 2061 v oblasti životního prostředí a přijatého přístupu: upřednostňování místních partnerství a systematické hodnocení prováděných opatření. Doba splatnosti dluhopisu je 35 let. Zbytek kapitálu byl refinancován 1,26 mld. eur zajištěným seniorním úvěrem na 27 let.

Výše uvedený příklad ukazuje výhodu dluhopisů. Schopnost nabídnout delší dobu splatnosti proti bankovním úvěrům. Vzhledem k faktu, že projektové dluhopisy jsou umístěny (prodány) investorům na kapitálových trzích a mohou být i obchodované, jsou více standardizované a méně flexibilní.

Omezení na straně komerčních zdrojů

S rostoucí velikostí projektů se snižuje schopnost jejich financování z komerčních trhů. V ČR můžeme PPP projekty nad 1,5-2 mld. eur považovat za obtížně financovatelné ze soukromých zdrojů, což je primárně dáno kapacitou trhu nejen v rámci koruny, ale i euro. Zároveň výrazně roste počet potřebných bank a institucionálních investorů (s ohledem na limitované expozice, které mohou vůči danému projektu, ale i danému koncesionáři akceptovat), což ve výsledku zvyšuje cenu financování, jakož i celkovou koordinaci mezi nimi. Stejně tak pro finanční a kapitálové trhy začíná být soustředění tak velké částky do jednoho projektu příliš rizikové.

Soukromý kapitál přináší přidanou hodnotu, pokud nese projektová rizika a je zapojen do jejich řízení. Příliš velký objem soukromých zdrojů však z výše uvedených důvodů nemusí přinášet pro veřejné zadavatele hodnotu za peníze. Proto je ekonomicky výhodnější nad určité objemy projekt podpořit jak ze strany multilaterálních rozvojových bank (viz dále), tak zejména přispět formou přímého podílu na spolufinancování úvodní investice ze strany veřejného sektoru (viz dále) a snížit tak i výši následné platby za dostupnost nebo potřebné výše poplatků za dopravní cestu a kapacitu.

Příklady referenčních projektů ukazují, že přestože celková investiční hodnota těchto projektů se pohybovala **mezi 1,2 až 7,7 mld. eur** (30-193 mld. Kč), výše dluhu získaného od komerčních bank měla maximální limit mezi **1-1,7 mld. eur** (25-42 mld. Kč).

Tabulka 95: Srovnání skladby dluhového financování PPP projektů vysokorychlostních tratí ve Francii a Nizozemsku

Parametr	VRT Tours - Bordeaux (SEA)	VRT Bretagne – Pays de la Loire (BPL)	VRT Nimes - Montpellier (CNM)	VRT Perpignan - Figueras (Francie-Španělsko)	VRT JIH (Nizozemsko)
Dluhové financování (mil. eur)	3 030	1 029	1 053	480	1 020
z toho komerční banky (mil. eur)	1 673	226	1 053	480	620
z toho multilaterální banky (mil. eur)	1 357	803	-	-	400
z toho EIB (mil. eur)	600	553	-	-	400
z toho CDC (mil. eur)	757	250	-	-	-

Zdroj: SNCF Réseau, Analýza Poradce, 2024

Je důležité zmínit, že všechny uvedené francouzské projekty získaly financování v letech 2011-2012, tedy krátce po světové finanční krizi let 2008-2009. Zájem a kapacita finančních trhů mohla být stále limitována a je otázkou, v jaké situaci budou finanční trhy v době úpisu financování pro PPP projekty v ČR, tedy mezi roky 2026-2027.

Multilaterální a rozvojové banky

Důležitou roli při financování velkých infrastrukturních projektů hrají multilaterální rozvojové banky (EIB a EBRD), případně národní rozvojové banky (francouzská CDC, německá KfW, nebo potenciálně také česká NRB). Jejich účast na financování projektu zvyšuje zájem a ochotu komerčních bank.

Zdroje multilaterálních rozvojových bank jsou obvykle omezeny maximální výší (v absolutním vyjádření) prostředků dostupných na jeden projekt. EIB je sice schopná u projektů poskytnout typicky až 50 % CAPEX, zároveň je však objem poskytnutých prostředků omezen stropem, pokud by 50% podíl tento absolutní strop převyšoval. Vedle toho však EIB může mobilizovat další zdroje, zejména při zapojení InvestEU (viz níže).

Na základě předešlých zkušeností předpokládáme, že EIB může mít limit na jeden projekt 500-600 mil. eur, v případě zapojení garance InvestEU se může limit zvýšit až na 900-1.000 mil. eur. EBRD může mít limit na jeden projekt 200 mil. eur.

InvestEU

Program **InvestEU** je největším zdrojem finančních nástrojů EU pro roky 2021-2027. Spojuje všechny finanční nástroje EU, které byly dříve k dispozici na podporu investic v Evropské unii, pod jednu střechu, čímž se financování investičních projektů v Evropě zjednodušuje, zefektivňuje a je flexibilnější. Jeho cílem je vyvolat dodatečné investice ve výši přes 372 miliard eur a je zaměřen na podporu udržitelných investic, inovací a vytváření pracovních míst v Evropě. Fond InvestEU je využíván prostřednictvím prováděcích partnerů (EIB, EBRD aj.), kteří budou investovat do projektů s využitím rozpočtové záruky EU ve výši 26,2 mld. eur.

U infrastrukturních projektů se InvestEU nejčastěji využívá k poskytnutí garance (záruky) vůči multilaterálním, rozvojovým, případně komerčním bankám. Díky udělené záruce mohou tyto instituce poskytnout vyšší objemy úvěrů s delšími splatnostmi. Cílem InvestEU je maximalizovat zapojení soukromých prostředků převzetím části rizik, které mohou být pro komerční subjekty limitující.

Autostrade per l'Italia SpA

EIB poskytla půjčku **1,2 mld. eur** společnosti **Autostrade per l'Italia SpA (ASPI)**, jednomu z největších evropských soukromých koncesionářů na výstavbu a provoz zpoplatněných dálnic v Itálii. Z toho **800 mil. eur je podporováno InvestEU** a díky tomu splatnost na tuto částku dosáhla 15 let, což je v souladu s vypršením koncese společnosti ASPI.

Upozornění: V případě plánovaného využití InvestEU je nutné **důsledně zajistit klimatické prověřování projektů podle požadavků InvestEU**. Klimatické prověřování je nástroj vytvořený EU, který má zajistit, aby investice do infrastruktury byly odolné vůči změně klimatu a nepřispívaly k jejímu zhoršování. Pro InvestEU jsou relevantní *Technické pokyny k prověřování udržitelnosti pro účely Fondu InvestEU*, ve sdělení Evropské komise z 13. července 2021 (2021/C 280/01). Prověření se vyžaduje u projektů s celkovou investicí **nad 10 mil. eur**. Technické pokyny uvádějí kontrolní seznamy otázek a předepisují jasnou strukturu výstupů.

Podíl na spolufinancování úvodní investice ze strany veřejného sektoru

Pokud celková kapacita finančních trhů spolu s úvěry multilaterálních a rozvojových bank není v součtu dostatečná na pokrytí celkové potřeby financování projektu, je možné (nutné) využít podíl veřejného sektoru na financování úvodní investice. Jedná se o platbu státu koncesionáři

spojenou například s dosažením určitého milníku výstavby. Může se jednat o více průběžných plateb nebo o jednu platbu spojenou s úspěšným dokončením výstavby a zprovozněním projektu.

U investičně náročných PPP projektů na železnici je vidět (tabulka 96) zřetelný trend **spolufinancování investic z veřejných zdrojů**. U všech PPP projektů bez rozdílu bylo v průměru 50 % veškerého kapitálu poskytnuto ve formě podílu od veřejných institucí – správců infrastruktury, státu nebo regionů/krajů.

V případě vybraných referenčních projektů dosáhla míra podílu veřejného sektoru rozmezí **34–65 %** z celkového kapitálu. K jejich financování je vhodné využít výnosů z emisí dluhopisů splňujících podmínky udržitelnosti (ESG), např. **zelených dluhopisů** vydaných v souladu s mezinárodními standardy.

Tabulka 96: Srovnání výše spolufinancování úvodní investice ve financování PPP projektů vysokorychlostních tratí ve Francii a Nizozemsku

Parametr	VRT Tours - Bordeaux (SEA)	VRT Bretagne – Pays de la Loire (BPL)	VRT Nimes - Montpellier (CNM)	VRT Perpignan - Figueras (Francie-Španělsko)	VRT JIH (Nizozemsko)
Financování celkem (mil. eur)	7 695	3 300	1 760	1 200	1 220
Podíl na spolufinancování úvodní investice ze strany veřejného sektoru (% z CAPEX)	51 %	65 %	34 %	50 %	-
Podíl na spolufinancování úvodní investice ze strany veřejného sektoru (mil. eur)	3 893	2 145	593	600	-
Soukromé financování (% z CAPEX)	49 %	35 %	66 %	50 %	100 %
Soukromé financování (mln. eur)	3 800	1 155	1 170	600	1 220

Zdroj: SNCF Réseau, Analýza Poradce, 2024

Veřejný sektor do PPP projektů přispívá relativně vysokými částkami na krytí investic z několika důvodů:

- i) **Železniční projekty jsou kapitálově jedny z nejnáročnějších projektů.** Investiční hodnota PPP projektů v této oblasti je obvykle nad možnostmi využití pouze soukromých zdrojů. To je dáno minimální potřebnou velikostí projektu (u železničních projektů obvykle minimálně 70 km a více), která tak výrazně zvyšuje jejich celkovou kapitálovou náročnost.
- ii) Některé projekty obsahují **část stavební dodávky, která nepodléhá režimu PPP** (dostupnosti), ale realizace projektu takovou vyvolanou investicí vyžaduje a je výhodné, aby byla technicky koordinovaná a realizovaná v rámci výstavby aktiv v režimu PPP projektu. Jedná se například o přeložky krátkých úseků konvenčních tratí, dálnic a silnic, silničních nadjezdů a obslužných

komunikací nebo další vyvolané investice, které byly ihned po dokončení výstavby uhrazeny a převedeny do majetku jiných subjektů.

Trendy v dobré praxi

Z pozorování mezinárodní dobré praxe si dovolíme vyvodit tři zjevné trendy ve financování velkých infrastrukturních programů na železnici ve světě:

I. Přenos rizika na soukromý kapitál

Další trend, který dokládá 60 evidovaných PPP projektů na železnici v hodnotě přes 66 miliard eur je **přenos významných projektových rizik na soukromý kapitál**. Podle nedávné studie nizozemské *Rijkswaterstaat* (prováděcí organizace ministerstva infrastruktury a vodního hospodářství), vyhodnocující 15 let zkušeností s PPP modelem DBFM, dosahuje PPP vyšší jistoty plnění termínů, plnění rozpočtů, vyšší kvality a invence (podrobnosti níže v kapitole *Vyhodnocení zkušeností s PPP v Nizozemsku*).

SNCF Réseau, francouzský správce železniční infrastruktury (do roku 2014 pod názvem Réseau ferré de France, RFF), mezi lety 2011-2017 zrealizoval výstavbu tří ucelených úseků vysokorychlostních tratí v celkové délce **634 kilometrů** a investici téměř **13 mld. eur** (330 mld. Kč), aby zajistil rychlejší rozvoj své vysokorychlostní sítě. Spol. SNCF Réseau, zejména z důvodu nedostatku vlastních kapacit na řízení projektů tradičním způsobem, se rozhodla využít Model PPP a přenést odpovědnost za realizaci na soukromý sektor. Projekt VRT SEA za pouhých 6 let dodal 340 km vysokorychlostních tratí a projekt VRT BPL za stejné období dodal 214 km vysokorychlostních tratí. Třetí projekt VRT CNM dodal za 5 let 80 km vysokorychlostních tratí pro osobní i nákladní železniční dopravu.

II. V bilanci nebo mimo bilanci sektoru vládních institucí

Jednou z důležitých podmínek při výběru modelu financování je klasifikace závazků buď do bilance nebo mimo bilanci sektoru vládních institucí dle metodiky ESA 2010. Evidence závazků mimo bilanci neznámá netransparentnost nebo skryté zadlužování. Pokud jsou naplněny podmínky metodiky ESA 2010, Eurostat považuje závazky jako úhradu za službu, pokud soukromý sektor nese hlavní projektová rizika. Jinými slovy, infrastruktura je prostřednictvím PPP dodána jako služba, kdy platí: „**není služba, není platba**“.

Státy se tedy rozhodují bipolárně:

- (i) **přenesou významná projektová rizika na soukromý sektor**, aby získaly větší jistotu celkové ceny, dlouhodobé kvality a funkčnosti – v konečném důsledku tím mohou značně ušetřit na vícepracích i navýšování cen zároveň s delší životností a vyšší kvalitou; přestože cena financování může být vyšší než v jiných modelech (cena financování představuje jen jednu z nákladových položek) – **volí tedy Model PPP**, nebo
- (ii) **ponechají si všechna projektová rizika**, ponesou tedy důsledky tradičního modelu zadávání, ale získají financování za lepších podmínek. V tom případě volí co nejefektivnější model emise dluhu, tedy na úrovni státu nebo na úrovni správce infrastruktury s garancí splatnosti dluhu. V tomto případě budou závazky plynoucí z financování téměř vždy v bilanci zadlužení státu. Soukromý kapitál, pokud by měl být emitentem jiný subjekt než stát a při takto velkých

objemech, bude vždy vyžadovat zajištění ze strany státu. V případě, že toto nebude zajištěno, bude vyžadovat vlastní majoritní kontrolu nad řízením investice a hlavních rizik, tedy Model PPP.

III. Dluhopisy a udržitelné financování

Z pozorované praxe je zcela evidentní, že důležitým zdrojem financování investic na železnici jsou **zelené dluhopisy**. Bývají emitovány jak na úrovni států, tak na úrovni správců infrastruktury. Emise dluhopisů mohou zajistit prostředky v řádu vyšších jednotek miliard eur, tedy vyšších desítek až stovek miliard korun.

Naplnění podmínek kvalifikující dluhopis jako zelený dluhopis se ukazuje jako výhodné. Velký zájem investorů vlastnit ve svém portfoliu investice do udržitelných aktiv způsobuje několikanásobný převis poptávky nad nabídkou. Emitenti tak získávají výhodnější podmínky oproti tradičním dluhovým produktům v podobě nižších cen, delších splatností a vyšších objemů emisí. Obdobné platí i pro soukromé společnosti emitující zelené dluhopisy, tedy také koncesionáře v PPP.

Vyhodnocení zkušeností s PPP v Nizozemsku

Hodnotící zpráva z 12. října 2020

Zpráva byla vypracována univerzitou *Erasmus University Rotterdam, Department of Public Administration and Sociology* ve spolupráci s *GovernEur* a *University of Groningen* z pověření *Rijkswaterstaat (RWS)* a *Bouwend Nederland*.

V Nizozemsku se Model PPP využívá pro výstavbu a údržbu dopravní infrastruktury u projektů silnic/dálnic, železnic a vodních cest již 15 let. Tato hodnotící zpráva je považována za důležitý podklad pro vyjasnění diskuse o budoucnosti zadávání veřejných zakázek a uzavírání smluv u projektů dopravní infrastruktury v Nizozemsku. Zpráva je výjimečná díky množstvím detailních informací o jednotlivých projektech, které pro běžné analýzy z důvodu důvěrnosti nejsou k dispozici.

Zpráva porovnávala **PPP projekty** (DBFM, navrhni-postav-financuj-udržuj o průměrné velikosti 7 mld. Kč) a **Design & Build projekty** (D&B, navrhni-postav o průměrné velikosti 4,5 mld. Kč) silniční a vodní infrastruktury (včetně tunelů) z následujících devíti hledisek: času, financí, kvality, inovací, dostupnosti, rizik, flexibility, spolupráce a role bank a investorů.

Zpráva v originále: www.eur.nl/essb/nieuws/publiek-private-samenwerkingen-van-rijkswaterstaat-onderzocht



ZÁVĚRY HODNOTÍCÍ ZPRÁVY

ČASOVÁ VÝKONNOST

Průměrné zrychlení nebo zpoždění realizační fáze, porovnáno 9 PPP projektů a 12 D&B projektů:

- PPP projekty **ZRYCHLILY** čas výstavby o **19 %** (byly zprovozněny před termínem dokončení),
- D&B projekty **ZPOZDILY** čas výstavby o **7 %** (byly dokončeny po původním termínu dokončení).

U projektů D&B je jasný vztah mezi velikostí projektu a časovým výkonem. Menší projekty fungují lépe než větší (a složitější) projekty. Dle průzkumu velké a složitější PPP projekty fungují stejně dobře z hlediska času jako mnohem menší a méně složité projekty D&B.

Závěr: PPP projekty překonávají ostatní typy projektů, pokud jde o časnost dodávky a dostupnost stavby. Důvodem je motivace platby za dostupnost, na kterou má koncesionář nárok až po zprovoznění.

NÁKLADOVÁ VÝKONNOST

Průměrné navýšení nákladů proti původní ceně ze smlouvy, porovnání 12 PPP projektů a 18 D&B projektů, kde PPP projekty byly investičně v průměru téměř 2x větší:

- PPP projekty **navýšily** náklady o **14 %**,
- D&B projekty **navýšily** náklady o **28 %**.

Změny rozsahu jsou největší kategorií dodatečných nákladů u projektů PPP a D&B, zejména v důsledku změn technicko-fyzikálních podmínek, za nichž je projekt prováděn. Příkladem jsou měnící se geologické podmínky nebo dostupnost materiálů.

Závěr: z pohledu veřejných zadavatelů mají PPP projekty lepší nákladovou jistotu z hlediska dodatečných nákladů proti projektům D&B.

DOSTUPNOST SLUŽBY

Platby za dostupnost krácené o případné penalizace vedou k včasnému dodání stavby, ale také k **rychlé reakci během fáze údržby na poškození nebo závady**, které ohrožují dostupnost, a tím i příjem koncesionáře. Respondenti zdůrazňují důležitost dostupnosti jako výkonnostní kritérium, kterým se do centra pozornosti dostává uživatel, a tím sociální funkce projektu.

Závěr: výsledkem je tedy nejen včasné dodání nebo omezení nákladů pro zadavatele, ale především také realizace sociální přidané hodnoty.

Koncesionář je nucen předem pečlivě promyslet, jak má být organizován proces přípravy a výstavby a jak má být organizována fáze provozu a údržby, aby se dosáhlo nejlepší možné dostupnosti. Investuje do monitorovacích systémů ve fázi údržby, což umožňuje rychlou reakci na omezení penalizací za sníženou dostupnost.

KVALITA A INOVACE

Vyšší kvalita údržby: přístup k životnímu cyklu v PPP projektech byl vyhodnocen jako jeden z důležitých důvodů vyšší kvality. Specifikace kvality a systém penalizací při jejím nedodržení vedou k vyšší kvalitě provozu a údržby, než kdyby investor prováděl údržbu sám. Při provádění údržbových prací se navíc bere v úvahu delší časové období.

PPP projekty umožňují lepší optimalizaci: tím, že se při návrhu projektu rozhoduje o použití materiálů a jejich implementaci, je ve fázi údržby zapotřebí méně práce, ušetří se náklady a lze dosáhnout vyšší dostupnosti infrastruktury (méně oprav a uzavírek).

PPP je inovativnější: dosahuje v oblasti inovací výrazně vyšších výsledků než smlouvy D&B, zejména z pohledu inovativních produktů a nových pracovních postupů. Dlouhodobost v PPP vede k volbě osvědčených technologií bez experimentů.

SPOLUPRÁCE

Respondenti u PPP hodnotili kladně řadu procesních inovací, poukazovali na odlišné pracovní metody, zejména mezi dodavateli staveb, ve kterých různá oddělení v rámci stavební společnosti lépe spolupracují. Respondenti také pozitivně hodnotili rostoucí spolupráci a komunikaci mezi koncesionářem a zadavatelem. Výsledky průzkumu naznačují, že se to odráží ve velmi silné korelaci s výkonem. Strany si stále více uvědomují důležitost dobré spolupráce a kvalita spolupráce se zvyšuje.

RIZIKA

Respondenti zprávy souhlasí s principem, že „rizika by měla nést strana, která je může nejlépe ovlivnit a kontrolovat“, ale že to vždy nebyl způsob, jakým byla rizika rozdělována. Přestože se v Nizozemsku PPP využívá už déle než 15 let, respondenti z veřejného i soukromého sektoru uvádějí, že existuje potřeba dalšího zlepšování a vzájemné debaty o rozdělení rizik, zejména o jejich sdílení. K řízení rizik také přispívá aktivní role bank.

PŘÍLOHA 5 – Zkušenosti získané z jiných vybraných projektů PPP v oblasti dopravní infrastruktury

Úspěšně finančně uzavřené projekty PPP ve střední a východní Evropě

Dálnice D4, Česká republika	
Sektor	Silniční doprava
Země	Česká republika
Zadavatel/předkladatel projektu	Ministerstvo dopravy České republiky (MD ČR)
Velikost (CAPEX)	cca 450 mil. eur
Popis projektu	Projekt je součástí dálnice D4, která spojuje Prahu s jihozápadními regiony České republiky a končí v Písku. Z celkové plánované délky 84 km se jedná o poslední úsek (32 km), který bude postaven formou PPP, která zahrnuje také rekonstrukci, provoz a údržbu dalších 16 km dálničních úseků, které již byly v minulosti postaveny. Projekt má pevně stanovenou 28letou dobu trvání koncesionářské smlouvy, z čehož připadá přibližně 3,5 roku na výstavbu společností DIVia (vítězné konsorcium, nyní pod názvem VIA SALIS, s.r.o.).
Role veřejného a soukromého sektoru	Veřejný sektor: MD ČR jako zadavatel. Soukromý sektor: Konsorcium DIVia (Vinci a Meridiam) odpovědné za projektování, výstavbu, financování, údržbu a provoz dálnice.
Smluvní struktura	<p>Smluvní struktura stanovená pro projekt zahrnovala několik následujících orgánů:</p> <p>Platby koncesionáři bude provádět SFDI (plná oranžová čára), avšak konečnou odpovědnost za platby v případě, že by je SFDI nebyl schopen</p>

	<p>včas provést (z jakéhokoli důvodu – technického, finančního, právního atd.), nese MD ČR (přerušovaná oranžová čára).</p> <p>Trojstranná dohoda s ŘSD měla zajistit jasné rozdělení odpovědnosti v oblasti projektové přípravy silnic (při tradičním zadávání veřejných zakázek je ŘSD v roli investora) a včasné předání potřebné projektové dokumentace vypracované ŘSD koncesionáři.</p>			
Rozdělení klíčových rizik projektu	Kategorie rizika	Soukromé	Zadavatel	Sdílené
	Získávání pozemků a vydávání povolení*		X	
	Design	X		
	Výstavba (překročení nákladů, zpoždění)	X		
	Financování	X		
	Objem dopravy ve vztahu k provozním nákladům	X		
	Měnové riziko (ve vztahu k platbám za dostupnost) během provozního období		X	
	Měnové riziko (ve vztahu ke CAPEX) během výstavby**	X		
	Úrokové riziko***	X		
	Inflační riziko		X	
	Vyšší moc			X
<p>* S výjimkou toho, že zadavatel stanovil minimální technické požadavky odchylné od získaných stavebních povolení, u kterých koncesionář musel znovu zajistit povolení (se součinností Zadavatele při jejich získávání v případě náhrady škody).</p> <p>** měnové riziko v důsledku nesouladu mezi měnou stavební zakázky (Kč), kde je financování (nebo jeho část) poskytováno v eurech; s výjimkou rizika pohybu měnových kurzů mezi BAFO a FC, které nese veřejný sektor.</p> <p>*** S výjimkou rizika pohybu základních úrokových sazeb mezi BAFO a FC, které nese veřejný sektor, avšak s omezením na povolenou odchylku oproti nástroji zadavatele "rate pricer". Jinými slovy skutečná odchylka</p>				

	mezi BAFO a FC musela být v rámci zadavatelem stanoveného pásma, aby ji nesl zadavatel, cokoli nad toto pásmo bylo rizikem účastníka .	
Fáze projektu	Ve výstavbě (finančně uzavřeno v dubnu 2021)	
Finanční struktura	Standardní struktura dlouhodobého financování projektu s převodovým poměrem 90:10. Víceměnový seniorní úvěr v kombinaci euro a Kč.	
Platební mechanismus / proud příjmů	<p>Platební mechanismus založený na dostupnosti. Platby zadavatele umožněné přímo v eurech i v Kč tak, aby odpovídaly smluvní měně odlivů koncesionáře během provozní doby.</p> <p>Platby zprostředkovává SFDI. Pro účely PPP byla vypracována samostatná rámcová trojstranná smlouva (SFDI, MD ČR a koncesionář), která upravuje proces provádění plateb za dostupnost prostřednictvím SFDI, avšak s konečnou odpovědností MD ČR za platby v případě neplnění ze strany SFDI.</p>	
Použité nástroje finančního inženýrství (je-li relevantní)	<p>Speciálně navržené jako multilaterální mezaninový způsob financování ze strany Národní rozvojové banky, a.s. (dříve Českomoravská záruční a rozvojová banka, a.s.) jako vrstva mezi seniorním financováním a vlastním kapitálem, jejímž cílem je zlepšit hodnotu za peníze pro zadavatele, pokud by tento mezanin (za konkurenceschopnou sazbu) umožnil nahradit část dražšího vlastního kapitálu. Realizaci za určitých podmínek umožňovala i zadávací dokumentace (tj. splnění omezení Eurostatu na dodržení mimobilanční klasifikace, neboť NRB je klasifikována v sektoru vládních institucí).</p> <p>Tento nástroj nakonec nebyl využit.</p>	
Posouzení hodnoty za peníze (je-li relevantní)	MD ČR spolu se svými poradci pro zadávání řízení vypracovalo interní výpočet hodnoty za peníze, kde byla hranice čisté současné hodnoty pro přijetí projektu PPP odhadnuta na 23,47 miliard Kč. Vítězný účastník předložil nabídku ve výši 16,55 miliard Kč (cca 634 milionů eur).	
Zohlednění a klasifikace podle ESA 2010 (je-li relevantní)	Mimobilančně (v souladu s ESA 2010)	
Model zadávání zakázek	Soutěžní dialog	
Časová osa	Před spuštěním transakce	leden 2015
	Spuštění transakce	květen 2018
	Omezení počtu uchazečů zařazených do užšího výběru	listopad 2018

	Zahájení soutěžního dialogu	duben 2019
	Výběr vítězného účastníka	prosinec 2020
	Finanční uzavření	duben 2021
Účastníci / investoři / banky účastníci se zadávacího řízení (je-li relevantní)	Do užšího výběru byli zařazeni uchazeči: <ul style="list-style-type: none"> - Prostřednictvím konsorcia 4 (Macquarie, Egis, PORR, OHL) - Konsorcium HO-ST (Hochtief, Strabag) - Konsorcium DIVia (Vinci/Eurovia, Meridiam) - Konsorcium DIF, John Laing, Acciona (odstoupilo krátce po zařazení do užšího výběru, takže se neúčastnilo soutěžního dialogu) 	
Vybraný účastník / investor / banka (je-li relevantní)	Zakázku získalo konsorcium DIVia (Vinci/Eurovia, Meridiam). Poskytovatelé kapitálu: VINCI Highways SAS, VINCI Concessions SAS a Meridiam Investments SAS. Skupina věřitelů (přednostní dluh): ČSOB, MEAG, Siemens, NordLB, DZ Bank a KfW. Vlastní překlenovací úvěr zahrnoval banky: ČSOB, DZ Bank, UniCredit Bank a SMBC.	
Podpora z programu (programů) technické pomoci EIB/EBRD	Nepoužila se.	
Klíčové otázky projektu identifikované některou z klíčových zúčastněných stran	<ul style="list-style-type: none"> - Zpoždění při zadávání veřejných zakázek na poradce pro transakce ve veřejném sektoru. - Zavedení úplných pravidel zadávacího řízení (a jeho různých aspektů) relativně pozdě v procesu dialogu. - Pozitivně lze hodnotit určitá zlepšení smluvních podmínek na základě některých zkušeností získaných ze slovenských projektů PPP (např. v souvislosti s pozdním vydáváním stavebních povolení úřadem). - Navzdory relativně malému rozsahu projektu se zdroje financování v Kč brzy po zahájení soutěžního dialogu ukázaly jako velmi nedostatečné (spolu s tím, že EIB v pozdější fázi procesu – soutěžní dialog – od projektu upustila), aby pokryly potřeby i tří zbývajících účastníků. To vedlo k nutnosti hledat spolufinancování v eurech. - Zdlouhavé a velmi nejasné dohadování mezi všemi stranami projektu, zda se EIB zapojí či nikoli, nakonec vedlo k realizaci bez EIB. - Dopad pandemie covidu-19 na finanční trhy a finanční sektor si vyžádal zahrnutí doložky MAC do dopisů o závazcích. - Přidaná složitost vyplývající ze zahrnutí sekcí O&M (např. nedostatek zkušeností s pořízováním úseků brownfieldů, nedostatečné/nekvalitní údaje z technických průzkumů) včetně určitého negativního dopadu na zpracování Eurostatem. 	

	<ul style="list-style-type: none"> - Otázky související se zapojením NRB do financování. - Problémy při strukturování nelikvidních swapů v Kč a v souvisejícím nástroji rate pricer. - Dynamicky se vyvíjející a vysoce volatilní finanční a kapitálové trhy v důsledku pandemického vývoje ovlivnily proces soutěže věřitelů, kdy se soutěže o relativně malý projekt účastnili pouze tři uchazeči – v případě volatility trhu v mnohem větším měřítku, např. u projektu dálnice D35 by to byl podstatně kritičtější problém. - Problémy při vyvažování měnového mixu financování a nutnost zajištění relativně velkého objemu měnové expozice v důsledku nesouladu mezi CAPEX v Kč a financováním v eurech.
<p>Získané zkušenosti</p>	<ul style="list-style-type: none"> - České zdroje financování jsou v porovnání s likviditou v eurech značně omezené, což je také spojeno s problémem exkluzivity některých místních věřitelů v korunách, kteří působí i na straně poradců. - U jakéhokoli rozsáhlého projektu (zejména u projektu zamýšleného pro dálnici D35) je účast EIB naprostou nutností, aby se i) zajistila zdravá a dostatečná likvidita a měnový mix, ii) udrželo konkurenční napětí (za předpokladu, že se do užšího výběru dostanou čtyři uchazeči) a iii) poskytlo obecné pohodlí věřitelům uchazečů. - Úseky brownfieldů by měly být zahrnuty do rozsahu projektu pouze v případě, že jsou plně odůvodněné a mají pečlivě analyzované všechny výsledné dopady. - Zapojení multilaterálních institucí (EIB nebo NRB) je vzhledem k jejich specifikům třeba provádět již v raných fázích přípravy projektu / zadávání veřejných zakázek s vysokým zapojením poradců zadavatele, kteří znají specifika a dopad na zadávací řízení. - Pokročilejší vypracování úplných pravidel zadávacího řízení již na začátku zadávacího řízení, aby se během soutěžního dialogu věnoval dostatek času projednávání různých aspektů nabídky.
<p>Klíčové poznatky pro Projekt PPP</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Zapojení multilaterálních institucí (např. EIB) do Projektu PPP je velmi žádoucí, ne-li rozhodující (vzhledem k velikosti a požadavkům na pravidla pro zadávání veřejných zakázek, jako jsou plně financované závazné nabídky). Jejich zapojení velmi brzy v procesu je rovněž velmi důležité z důvodu značných časových požadavků na jejich analýzy a schvalovací procesy; jasný plán zapojení multilaterálních institucí je v kontextu tak velkého projektu rozhodující i pro uchazeče. - Úseky brownfieldů by měly být zahrnuty do rozsahu projektu pouze v případě, že jsou plně odůvodněné a mají pečlivě analyzované všechny výsledné dopady.

	<ul style="list-style-type: none"> - Dobře připravená a jasná strategie zadávacího řízení je klíčová, maximalizujte přípravu zadávací a smluvní dokumentace s využitím zkušeností získaných v rámci projektu dálnice D4. - Důrazně zvážit, primárně s ohledem na velikost projektu a potřebu zajištění finančních zdrojů pro účely nabídky, výběr pouze tří konsorcií do fáze soutěžního dialogu.
--	---

Projekty PPP v železniční dopravě v Evropě

High Speed 1, Velká Británie	
Sektor	Doprava, vysokorychlostní železnice
Země	Spojené království
Zadavatel	Ministerstvo dopravy Vlády Spojeného království
Velikost (CAPEX)	Britská libra, GBP (8,7 mld. eur při přepočítacím kurzu 1,5 GBP k lednu 2003)
Popis projektu	<p>Vysokorychlostní trať 1 (HS1) je vysokorychlostní železniční trať ve Spojeném království o délce 108 km (69 mil) spojující mezinárodní nádraží St. Pancras v Londýně s portálem tunelu pod Lamanšským průlivem v Dollands Moor u Folkestone v Kentu. Projekt zahrnuje čtyři železniční stanice – stanici St. Pancras International v Londýně a další tři stanice obsluhované po trase Stratford International, Ebbsfleet International a Ashford International.</p> <p>Kromě mezinárodní dopravy do kontinentální Evropy zavedla HS1 vnitrostátní regionální expresní dopravu Javelin (225 km/h) do měst ve východním Kentu s využitím stávajících tratí.</p> <p>Projekt zahrnuje několik nadrozměrných staveb:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 25 % trasy HS1 vede tunely v celkové délce 25,7 km. ● Železniční tunel North Downs o délce 3,2 km vede až 80 metrů pod zemí pod zábavním centrem Buckmore Park. Místa styku se zemí se nacházejí v oblastech, na které se vztahují přísné požadavky na ochranu životního prostředí. <p>Údržba</p> <p>HS1 Ltd. je zodpovědná za provoz a správu infrastruktury trati, ale všechny její povinnosti v oblasti provozu (řízení signalizace, řešení incidentů aj.), inženýrství (normy, bezpečnostní dokumentace apod.) a správy majetku (vylepšování, obnova a údržba aj.) jsou svěřeny společnosti Network Rail High Speed Ltd. (NRHS).</p>

	Společnost HS1 Ltd. je zodpovědná za <u>prodej vlakových tras</u> provozovatelům vlaků, tato funkce není předána NRHS. Společnost HS1 Ltd. je proto motivována maximalizovat své příjmy maximalizací provozu na trati.
Pozadí projektu	HS1, dříve známá jako Channel Tunnel Rail Link (CTRL), vybudovaná spol. London and Continental Railways (LCR) je jedním z klíčových železničních projektů ve Spojeném království. V roce 2009 byla LCR v rámci restrukturalizace znárodněna kvůli finančním potížím během finanční krize roku 2008. V roce 2010, tři roky po zahájení plného provozu, vláda Spojeného království prodala společnosti HS1 Ltd. koncesi na provoz, údržbu, obnovu a rozvoj infrastruktury HS1 na 30leté koncesní období do roku 2040 za kupní cenu 2,1 miliardy britských liber .
Aktuální stav	V plném provozu od prosince 2007.
Koncesní smlouva	Společnost HS1 Ltd. má 30letou koncesi do 31. prosince 2040 na provoz, údržbu a obnovu trati včetně 4 železničních stanic podél trati.
Získané zkušenosti	HS1 nás může inspirovat přenosem rizik modelu poskytování provozu a údržby, výzvami, kterým čelí koncesionář a NRHS, pokud jde o sdílení rizik spojených s provozem a údržbou. Zdrojem informací může být také komerční rozvoj železničních stanic.
Klíčové poznatky pro Projekt PPP	<ul style="list-style-type: none"> - I když je koncesionář odpovědný za celkový provoz linky, může řízení provozu efektivně zadat správci vnitrostátní sítě. - Také údržbu a obnovu životního cyklu lze zadat správci národní sítě, pokud je to ekonomicky výhodné.

Vysokorychlostní železniční trať HSL Zuid, Nizozemsko

Sektor	Doprava, vysokorychlostní železnice
Země	Nizozemsko
Zadavatel	Rijkswaterstaat (Ministerstvo infrastruktury a vodního hospodářství)
Velikost (CAPEX)	Celkové CAPEX: 7,3 miliard eur (v cenách roku 2003). CAPEX projektu PPP ve výši 930 milionů eur byly financovány ze soukromých zdrojů.
Popis projektu	HSL Zuid, Jižní vysokorychlostní trať (South high-speed line), je 125 km dlouhá nizozemská vysokorychlostní železniční trať vedoucí mezi Amsterdam Centraal a belgickou hranicí přes letiště Schiphol a Rotterdam s odbočkami do Bredy a Haagu. Hlavním účelem tratě je v kombinaci s dalšími nizozemskými vysokorychlostními tratěmi zajistit

	<p>přímé mezinárodní spojení z Amsterdamu a Haagu do Belgie, Francie, Německa a Velké Británie.</p> <p>Trať kombinuje 85 km vysokorychlostní železnice (maximální rychlost 300 km/h) s několika úseky (celkem 40 km) stávajících tratí (maximální rychlost 160 km/h), například mezi Amsterdamem a letištěm Schiphol a kolem Rotterdamu.</p> <p>Projekt PPP zahrnuje projektování, výstavbu, financování a údržbu technologické infrastruktury dvou úseků trati, včetně dodávky kolejového systému, systému napájení, protihlukových stěn, signalizačního systému, komunikačních systémů a pomocných zařízení, jako je osvětlení a řídicí systémy.</p>
<p>Oblast působnosti</p>	<p>Stavebnictví</p> <p>Rozdělení odpovědnosti je ve srovnání s jinými projekty PPP neobvyklé:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Základní infrastrukturu (substructure) trati vybudovala společnost Rijkswaterstaat společně s nizozemskými stavebními dodavateli. Nebyla součástí projektu PPP. - Technologickou infrastrukturu (superstructure) úseků trati (I) <i>Hoofddorp – Rotterdam Noord</i> a (II) <i>Rotterdam Lombardijen – belgická hranice</i> dodal koncesionář: Zahrnovala dodávku kolejového systému, systému napájení, protihlukových stěn, signalizačního systému, komunikačních systémů a pomocných zařízení, jako je osvětlení a řídicí systémy. Stavbu prováděly společnosti BAM a Siemens. <p>Údržba</p> <p>Koncesionář je prostřednictvím společnosti Infrasppeed Maintenance (IMBV) odpovědný za každodenní správu, údržbu a obnovu celé trati (železničního spodku a svršku). Je rovněž odpovědný za opravy poruch a řízení výkonů, a to pod vedením nizozemského správce železnic ProRail.</p> <p>Zaručuje dostupnost infrastruktury nejméně 99,46 % v provozních hodinách po dobu 25 let provozu a údržby. Pokud koncesionář nedosáhne dostupnosti 99,46 %, platba za dostupnost se sníží.</p> <p>Provoz</p> <p>Společnost ProRail je hlavním správcem trati, který je odpovědný za řízení provozu, přidělování kapacity a organizaci v případě kalmit. Byla rovněž pověřena kontrolou výkonnosti koncesionáře.</p> <p>ProRail je vládní organizace odpovědná za údržbu a rozšiřování infrastruktury vnitrostátní železniční sítě, přidělování železniční kapacity</p>

	a řízení provozu. Je součástí společnosti NS Railinfratrust, nizozemského vlastníka železniční infrastruktury.
Aktuální stav	Plně funkční od roku 2009.
Koncesní smlouva	Doba trvání smlouvy je 30 let (do roku 2031), z toho 5 let na projektování a výstavbu a 25 let na provoz.
Platební mechanismus	Od začátku provozní fáze se budou vyplácet platby za dostupnost na základě výkonu podle smlouvy. Roční výše platby (v prvním roce) činí 105 milionů eur .
Klíčové poznatky pro Projekt PPP	<ul style="list-style-type: none"> - Projekt zahrnoval dodávku vybraných částí (železničního svršku) s technologickými systémy, kombinoval nově vybudované úseky a stávající úseky, přičemž koncesionář převzal odpovědnost za údržbu celé trati. - Projekt se zabývá mnoha rozhraními mezi koncesionářem a správcem železniční sítě.

PŘÍLOHA 6 – Hodnocení ESG, klimatických dopadů a požadavků multilaterálních finančních institucí v těchto oblastech

Přístup k posouzení

Dle požadavků zadávací dokumentace a následné dohody se zadavatelem bylo posouzení vlivů na životní prostředí a sociální aspekty a analýza nedostatků zaměřeno na identifikaci možných mezer s požadavky tří rámců v oblasti ESG, které byly zvoleny s ohledem na předpokládané zdroje financování, tj.:

- Environmentální a sociální politika Evropské banky pro obnovu a rozvoj (EBRD, 2019¹⁴⁰), která definuje požadavky („Performance Requirements“) pro celkem devět témat.
- Environmentální a sociální standardy Evropské investiční banky (EIB, 2022¹⁴¹), které jsou členěny do jedenácti standardů a obsahově jsou poměrně podobné požadavkům EBRD. Hlavním rozdílem je rozlišení na požadavky pro projekty umístěné v členských a kandidátských státech EU a požadavky pro projekt umístěné ve „zbytku světa“.
- Technické pokyny k prověřování udržitelnosti pro účely Fondu InvestEU (Oznámení Evropské komise 2021/C 280/01 ze dne 13. 7. 2021¹⁴²), které popisují postup a přístup k prověřování udržitelnosti pro operace přímo financovaných z fondu InvestEU pro každý ze tří rozměrů udržitelnosti – klimatický, environmentální a sociální.

Dále byly také analyzovány dokumenty, které byly doposud zpracovány v rámci probíhajících SEA a EIA s cílem identifikovat hlavní významné vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Screening a kategorizace projektu

Projekt Rychlých spojení spadá pod bod 7a) *Výstavba dálkových železničních tratí a letišť se základní rozjezdovou a přistávací dráhou o délce 2 100 m a více* přílohy I Směrnice 2014/52/EU kterou se mění směrnice 2011/92/EU o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí, což odpovídá bodu č. 44 *Celostátní železniční dráhy* zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Projekt Rychlých spojení tak vyžaduje provedení EIA, kdy příslušným úřadem pro posuzování je Ministerstvo životního prostředí ČR. Podle kategorizace EBRD Projekt Rychlých spojení spadá pod bod 6 *Výstavba tratí*

¹⁴⁰ Environmental and Social Policy <https://www.ebrd.com/news/publications/policies/environmental-and-social-policy-esp.html>

¹⁴¹ European Investment Bank Environmental and Social Standards <https://www.eib.org/en/publications/eib-environmental-and-social-standards>

¹⁴² Oznámení Komise – Technické pokyny k prověřování udržitelnosti pro účely Fondu InvestEU <https://op.europa.eu/cs/publication-detail/-/publication/1f78cbb7-e39e-11eb-895a-01aa75ed71a1/language-cs>

pro dálkovou železniční dopravu; letiště se základní délkou vzletové a přistávací dráhy 2100 metrů nebo více; dálnic, rychlostních silnic a nových silnic o délce čtyři nebo více kilometrů; nebo přeložky a/nebo rozšíření stávajících silnic a dálnic tak, aby měly čtyři nebo více jízdních pruhů, pokud se jedná o nové silnice, nebo přeložených a/nebo rozšířených úseků silnic by bylo 10 km nebo více v souvislé délce přílohy 2 Environmentální a sociální politiky EBRD, jedná se tedy o projekt kategorie A, pro který EBRD požaduje vyhodnocení environmentálních a sociálních vlivů.

Hlavní mezery s ohledem na požadavky možných zdrojů financování

Pro každý výše uvedený rámec bylo provedeno podrobné hodnocení možných mezer (viz dále), které popisují a prioritizují nutné aktivity a kroky ze strany SŽ včetně určení odpovědností za jejich provedení (SŽ a/nebo koncesionář), respektive je odhadnuta časová náročnost nutných studií apod. Na základě těchto podrobných hodnocení je možné shrnout následující hlavní zjištění, závěry a doporučení na nutné aktivity a kroky v další přípravě Projektu Rychlých spojení k odpovídajícímu naplnění požadavků EBRD, EIB a fondu InvestEU v oblasti ESG:

- Rozsah požadavků EBRD a InvestEU je poměrně široký a zejména v sociální oblasti ani při předpokládaném respektování požadavků české legislativy nemusí příslušná hodnocení (SEA, EIA apod.) na jednotlivé úseky plně naplňovat požadované standardy.
- Na základě porovnání požadavků EBRD, EIB a InvestEU lze konstatovat, že požadavky EBRD jsou z hlediska jejich splnění nejnáročnější, zatímco požadavky EIB pro projekty lokalizované v zemích EU v principu nejdou za rámec požadavků, vyplývajících z příslušných směrnic EU, které jsou transponovány do národní legislativy ČR. Naplnění požadavků EBRD tedy bude znamenat také naplnění požadavků EIB a ve velké míře i požadavků InvestEU.
- Formulace požadavků jednotlivých rámců ponechává v řadě případů prostor pro bližší specifikaci jejich naplnění pro konkrétní projekt, např. v ohledem na rozsah požadovaných analýz, aplikovaných limitů, konzultací s veřejností apod. Je tedy velmi důležité co nejdříve zahájit komunikaci se zástupci EBRD, EIB, respektive EK, odpovědnými za oblast ESG za účelem vyjasnění a konkretizaci požadavků, respektive způsobu doložení naplnění jednotlivých požadavků pro Projekt Rychlých spojení.
- Většina sociálních požadavků dle EBRD E&S Politiky není dle stávající české a evropské EIA legislativy povinná, EIA a související studie tedy standardně nezahrnují posouzení všech relevantních sociálních složek (např. angažování zainteresovaných stran, procesy výkupu pozemků, zranitelné skupiny, rovnost pohlaví atd.). Je nutné, aby SŽ zajistila provedení plnohodnotného posouzení sociálních dopadů (SIA) v souladu s požadavky EBRD v sociální oblasti, tj. včetně sběru základních údajů o výchozím stavu (baseline), úplné posouzení sociálních rizik a dopadů a vypracování souboru zmírňujících opatření k předcházení, minimalizaci a zmírnění zjištěných rizik, a podmínky plynoucí z nutnosti realizace zmírňujících opatření je pak nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře.

- V české praxi EIA není standardně zpracováván Plán řízení environmentálních a sociálních aspektů (ESMP). SŽ musí zajistit vypracování plánu environmentálního a sociálního řízení pro Projekt Rychlých spojení v souladu s požadavky EBRD, tj. včetně seznamu environmentálních a sociálních dopadů, příslušnými cíli a ukazateli výkonnosti, opatřeními definovanými k řízení těchto dopadů během všech fází realizace projektu a odpovědností za provádění těchto opatření. Ty budou shrnuty v Environmentálním a sociálním akčním plánu projektu, který bude následně konzultován a dohodnut s koncesionářem. Podmínky plynoucí z ESMP je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře. Náročnost zpracování ESMP lze odhadnout na cca 3–6 měsíců, kdy je nutné vycházet ze závěrů EIA a SIA (viz výše), a shromáždit všechny podmínky z jednotlivých stanovisek z jednotlivých povolovacích řízení. Příprava ESMP bude také zahrnovat konzultace s příslušnými úřady.
- Obdobně je také nutné zjistit zpracování plánu environmentálního a sociálního monitoringu, ideálně jako součást ESMP nebo jako samostatný dokument, a podmínky zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře.
- Na korporátní úrovni lze konstatovat (částečnou) absenci celkových systémů řízení kvality v oblasti životního prostředí a sociální oblasti. SŽ musí vyvinut, zavést a implementovat klíčové součásti (postupy) celopodnikového systému environmentálního a sociálního managementu (ESMS) a systému řízení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP) s cílem certifikace podle norem ISO 9001, ISO 14001 a ISO 45001 nebo podobných, včetně:
 - Podnikových zásad E&S;
 - Hodnocení rizik;
 - Plánování a
 - Monitorování a podávání zpráv.
- Environmentální a sociální politika EBRD požaduje zohlednění hlukových limitů pro železnice dle WHO Environmental Noise Guidelines for the European Region, které jsou přísnější než česká legislativa. Je tedy nutné tuto problematiku dále řešit s EBRD v rámci další projektové přípravy, a lze také zohlednit stávající zkušenosti s projektem PRAK.
- Specifickým tématem hodnocení rizik a řízení v oblasti zdraví, bezpečnosti a bezpečí je problematika týkající se násilí na základě genderu ze strany pracovníků/uživatelů vlaků. Požadavkem je zavedení politik a postupů, které prokazují hodnocení a řízení v oblasti zdraví, bezpečnosti a bezpečí týkající se násilí na základě genderu ze strany pracovníků/uživatelů vlaků. SŽ tedy zajistí vyhodnocení rizik spojených s násilím na základě genderu jak pro pracovníky, tak i pro komunitu žijící v okolí trati/stanice a uživatele vlaků. Toto vyhodnocení může vyžadovat podporu externích odborníků, aby se zajistilo, že posouzení bude spolehlivé. Výsledek tohoto posouzení by měl být využit k aktualizaci stávajících politik a začlenění zjištění do systému ESMS na korporátní a projektové úrovni, a související podmínky je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře.
- Významným tématem ESG je problematika nabývání pozemků, omezení využívání pozemků a nedobrovolné přesídlení, kde jsou mimo jiné požadavky na provedení socio-

ekonomických průzkumů, analýzy zranitelných skupin a možnost jejich ovlivnění realizací projektu, sčítání postižených osob za účelem stanovení způsobilosti v rámci procesu přesídlení, oceňování majetku, či zohlednění osob bez uznatelných práv k půdě v procesu odškodnění. Tyto aspekty by měly být řešeny v rámci SIA (viz výše).

- V této souvislosti je také nutné zajištění konzultací s dotčenými osobami a komunitami, kde požadavky českého práva nejsou plně v souladu s požadavky EBRD. SŽ tedy zajistí vypracování plánu konzultací a jeho následnou realizaci včetně požadavků na sdílení relevantních informací a konzultací o přesídlení a zlepšení nebo obnově zdrojů obživy, konzultací se zranitelnými skupinami, monitoring apod.
- Lze také konstatovat, že v české praxi obvykle chybí celkově koordinovaný postup pro informování a zveřejňování informací a zapojení zúčastněných stran. Je nutné zajistit identifikaci a analýzu s přihlédnutím k těm, které mohou být Projektem Rychlých spojení ovlivněny, mají na něj vliv nebo se o něj zajímají. Zjištění a závěry analýz budou následně zohledněny v plánu zapojení zainteresovaných stran (PZZS), který v souladu s dobrou mezinárodní praxí identifikuje zainteresované strany, popíše, jak bylo zapojení doposud provedeno a jak bude probíhat v průběhu celého životního cyklu projektu, včetně načasování a metod zapojení a informací, které mají být zveřejněny, a záznamu všech plánovaných činností zapojení do budoucna.
- V oblasti klimatu (climate proofing) je nutné zajistit dopracování probíhajících studií v souladu s příslušnými metodikami stanovenými EK v Technických pokynech ke klimatickému prověřování¹⁴³, respektive Technických pokynech k prověřování udržitelnosti¹⁴⁴. Je potřebné zejména:
 - Provést posouzení odolnosti vůči klimatu pro každou část PP Projektu a doložit jak byla zjištěná klimatická rizika zohledněna v Projektu.
 - Aktualizovat komplexní výpočet emisí skleníkových plynů (za využití realistických emisních faktorů dle metodiky EIB¹⁴⁵) a odpovídajícím způsobem výsledky zohlednit v analýze nákladů a přínosů Projektu v souladu s postupy stanovenými ve Vademecu EK¹⁴⁶

¹⁴³ Sdělení Komise — Technické pokyny k prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu v období 2021–2027 <https://op.europa.eu/cs/publication-detail/-/publication/23a24b21-16d0-11ec-b4fe-01aa75ed71a1>

¹⁴⁴ Oznámení Komise – Technické pokyny k prověřování udržitelnosti pro účely Fondu InvestEU <https://op.europa.eu/cs/publication-detail/-/publication/1f78cbb7-e39e-11eb-895a-01aa75ed71a1/language-cs>

¹⁴⁵ EIB Project Carbon Footprint Methodologies. Version 11.3. January 2023 <https://www.eib.org/en/publications/20220215-eib-project-carbon-footprint-methodologies>

¹⁴⁶ Economic Appraisal Vademecum 2021-2027 - General Principles and Sector Applications. https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/guides/2021/economic-appraisal-vademecum-2021-2027-general-principles-and-sector-applications

Souhrn významných negativních vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel

Na základě analýzy dokumentů, které byly doposud zpracovány v rámci probíhajících SEA a EIA, lze identifikovat následující hlavních významné negativní vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatel.

- Všechny posuzované úseky zasahují určitou měrou do zastavěných území a nelze tedy vyloučit možnost narušení faktoru pohody obyvatel těchto sídel jak v průběhu výstavby, tak v následném provozu.
- S tím souvisí vliv záměru na ovzduší a na hlukovou situaci. V těchto oblastech budou negativní vlivy patrné především ve fázi výstavby. Zastavěná území v současném stavu nesou určitou hlukovou a imisní zátěž, která bude během výstavby krátkodobě umocněna. Pro fázi provozu se z hlediska ovzduší předpokládají spíše pozitivní vlivy a hluková situace bude řešena vhodnými protihlukovými opatřeními pro splnění hygienických limitů.
- Potenciální vlivy na povrchové a především podzemní vody byly identifikovány na úseku RS2: Brno-Modřice - Rakvice. Jedná se hloubení zářezů, a především Rajhradský tunel, kterým dojde k zasažení hladiny podzemní vody. V případě úseku RS1: Brodek u Přerova – Prosenice záměr zasahuje do ochranného pásma 1. a 2. stupně (zdroje stolní minerální vody v Brodku u Přerova). Úsek RS1 – MB1 a MB2: Prosenice – Ostrava-Svinov může mít mírný vliv na kvalitu povrchových vod a zasahuje do ochranného pásma přírodních léčivých zdrojů a přírodních minerálních vod: Nový Darkov – Klimkovice. Úsek Vysočina I.: Velká Bíteš – Brno prochází záplavovým územím Q100 řeky Leskavy.
- Všechny posuzované úseky určitou měrou zasahují do ploch zemědělského půdního fondu (ZPF) včetně nejvyšší I. třídy ochrany ZPF. Stejně tak je nutné počítat se zásahem do pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL), výhradních ložisek, chráněných ložiskových území (CHLÚ), poddolovaných území a starých ekologických zátěží. Úsek RS1 – MB1 a MB2: Prosenice – Ostrava-Svinov zasahuje také do oblasti svahové nestability.
- Z hlediska biologické rozmanitosti zasahují úseky do prvků územní ekologické stability (ÚSES), významných krajinných prvků (VKP) a některých zvláště chráněných území. Pro úsek RS2: Brno – Modřice – Rakvice bylo provedeno hodnocení vlivů na lokality evropsky významné lokality (EVL) Vranovický a Plačkův les se závěrem, že záměr nebude mít významný negativní vliv na tuto EVL. Stanovisko MŽP k Aktualizaci č. 3a Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje zmiňuje potenciální mírně negativní, přímý, dlouhodobý, trvalý vliv koridoru DZ11 na přírodní park (PP) Trkmanec – Rybníčky a EVL Trkmanské louky, avšak Krajský úřad Jihomoravského kraje vyloučil, že návrh aktualizace může mít významný vliv na lokality soustavy Natura 2000.
- Úsek RS1 – MB2: Hranice na Moravě – Ostrava-Svinov, podle závěrů hodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000 má významně negativní vliv na celistvost EVL Poodří, respektive na dva předměty ochrany – stanoviště 91F0 a čolek velký. K těmto předmětům ochrany je tedy nutné zajistit náležité kompenzační opatření případně úpravy projektu.

- Z hlediska vlivu na krajinu mohou mít jednotlivé úseky významný vliv na krajinný ráz. Především se jedná o úsek RS1 – MB2: Hranice na Moravě – Ostrava-Svinov. Úsek Vysočina I. prochází okrajovou částí Přírodního parku Údolí Bílého potoka.
- Vlivy na kulturní památky musí být řešeny především v úseku RS1 – MB1: Prosenice – Hranice na Moravě v souvislosti s rekonstrukcí Hranických viaduktů. Všechny úseky procházejí územími s archeologickými nálezy.

Otázky klimatické odolnosti

V souladu s dokumentem „SDĚLENÍ KOMISE Technické pokyny k prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu v období 2021–2027 (2021/C 373/01)“ bude třeba prověřit připravovanou infrastrukturu projektu z hlediska klimatického dopadu ze dvou následujících pohledů:

Klimatická neutralita – zmírňování změny klimatu: výsledkem tohoto pohledu je hodnocení, jakým způsobem navrhovaná infrastruktura přispívá k plnění stanovených cílů klimatické neutrality.

Odolnost vůči změně klimatu – přizpůsobení se změně klimatu: výsledkem tohoto pohledu je hodnocení, do jaké míry je navrhovaná infrastruktura připravena na probíhající a v budoucnu předpokládanou změnu klimatu a jak bude zajištěno její bezproblémové provozování ve změněných klimatických podmínkách

Hodnocení odolnosti záměru VRT Jižní Morava vůči klimatickým změnám je zpracováno v rámci Klimatické studie, která je součástí Dokumentace EIA. Hodnocení vychází ze Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/52/EU ze dne 16. dubna 2014, kterou se mění směrnice Rady 2011/92/EU o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí.

Pro posouzení záměru byly z dokumentu „Odborný podklad k zohlednění dopadů změny klimatu při přípravě projektů dopravní infrastruktury“ (ČHMÚ, MFF UK, 2017) vybrány klimatické veličiny, které lze pro zájmové území záměru VRT Jižní Morava považovat za nejvíce reprezentativní. Tento dokument predikuje meteorologické podmínky na území ČR do budoucna v prostředí klimatické změny, na které by měla být navrhovaná infrastruktura adaptovaná. Zároveň ale není tento dokument zcela v souladu s výše uvedenou směrnicí.

Z hlediska zmírňování změny klimatu lze konstatovat, že předmětný záměr vysokorychlostní železniční tratě bude mít pozitivní vliv na množství vyprodukovaných emisí CO₂, a to z toho důvodu, že tato železniční trať bude přejímat část individuální automobilové dopravy, v jejímž důsledku bude docházet ke snížení emisí CO₂ z automobilové dopravy, dále vlivem souvisejícího uvolnění kapacit na konvenční železniční síti pro nákladní dopravu bude rovněž docházet k redukci nákladní dopravy na silniční síti a s tím související redukcí emisí CO₂.

Z hlediska přizpůsobení se změně klimatu (odolnosti vůči klimatické změně) byla vyhodnocena:

- vysoká úroveň rizika z hlediska klimatického nebezpečí spojeného s vysokými a extrémními teplotami,

- velmi vysoká úroveň rizika u klimatických rizik spojených s vydatnými srážkami a povodněmi, a dále pak se suchem a požáry.

Předmětný záměr byl již ve fázi návrhu projektové dokumentace pro územní řízení projektován tak, aby byla tato rizika minimalizována. Významná pozornost byla při návrhu věnována umístění stavby do terénu z hlediska geomorfologie terénu (záplavová území), odvodnění stavby včetně zohlednění potřeby zvýšení retenční schopnosti krajiny a zajištění regulovaného odtoku dešťových vod, návrhu mostních a tunelových objektů, návrhu vegetačních/sadových úprav, zajištění dostatečné požární bezpečnosti apod.

Ve fázi provozu je neméně důležitou součástí hodnocení odolnosti vůči změnám klimatu i udržování dobrého technického stavu a funkčnosti všech objektů záměru.

Pro další fáze přípravy projektu, jakožto i pro fázi provozní, je doporučeno postupovat v souladu s výše uvedenými dokumenty.

V případě předpokládaného financování z fondu InvestEU bude nutné v dalších fázích zpracovat podrobné posouzení projektu dle „OZNÁMENÍ KOMISE Technické pokyny k prověřování udržitelnosti pro účely Fondu InvestEU (2021/C 280/01)“.

Dále je v této příloze obsaženo podrobné srovnání ESG požadavků vyžadovaných ze strany multilaterálních finančních institucí EBRD a EIB, jakož i InvestEU jako možného poskytovatele garancí ve vztahu k půjčce EIB a stávajícího stavu jejich naplnění ze strany SŽ, včetně nastavení prioritizace jejich řešení, jakož i vymezení subjektů, které jsou za jejich naplnění a realizaci v rámci Projektů PPP zodpovědné.

Požadavky EBRD

Přehled možných hlavních mezer PPP Projektu s požadavky EBRD¹⁴⁷ v oblasti ESG.

Pozn.: V posledním pravém sloupci je uvedena kategorizace způsobu řešení a jeho priorita dle následujícího klíče:

Kategorizace způsobu řešení:

- T: Řešení mezery může mít dopad na technické řešení projektu
- O: Řešení mezery vyžaduje organizační změny na korporátní úrovni (OK) nebo projektové úrovni (OP)
- A: Řešení mezery vyžaduje zpracování analýz či studií, pravděpodobně bez dopadu na technické řešení projektu
- ?: Existuje potenciální možnost dopadů na technické řešení projektu, nicméně s vysokou nejistotou (v závislosti na zjištěních dané analýzy)

Priorita:

- 1 = vysoká priorita
- 2 = střední priorita
- 3 = nízká priorita

¹⁴⁷ Performance Requirements = PR

Požadavek / č. mezery	Název požadavku	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
1	Posouzení a řízení v oblasti v oblasti řízení životního prostředí, zdraví a bezpečnosti (EBRD PR 1)							
PR1.1	Popis výchozího stavu sociálních aspektů a posouzení sociálních dopadů	Jelikož většina sociálních požadavků dle EBRD E&S Politiky není dle stávající české a evropské EIA legislativy povinná, EIA a související studie standardně nezahrnují posouzení všech relevantních sociálních složek (např. angažování zainteresovaných stran, procesy výkupu pozemků, zranitelné skupiny, rovnost pohlaví atd.)	SŽ provede plnohodnotné posouzení sociálních dopadů (SIA) v souladu s požadavky EBRD v sociální oblasti, tj. včetně sběru základních údajů o výchozím stavu (baseline), úplné posouzení sociálních rizik a dopadů a vypracování souboru zmírňujících opatření k předcházení, minimalizaci a zmírnění zjištěných rizik.	?		1	SŽ Podmínky plynoucí z nutnosti realizace zmírňujících opatření může být nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	Z analytického hlediska může být náročnost zpracování SIA blízka EIA. Česká praxe v této oblasti prakticky neexistuje, bude nutné respektovat mezinárodní metodiky a přístupy dle konzultací technickými experty EBRD.
PR1.2	Další studie o životním prostředí	Možná absence posouzení týkající se klimatu a zranitelnosti vůči změně klimatu a posouzení podle Rámcové směrnice o vodě.	SŽ provede klimatické prověření a posouzení podle Rámcové směrnice o vodách pro všechny úseky v rámci PPP Projektu.			2	SŽ	Je součástí projektové přípravy
PR1.3	Plán řízení environmentálních a sociálních aspektů	Standardně není zpracováván plán řízení environmentálních a sociálních aspektů (ESMP).	SŽ vypracuje plán environmentálního a sociálního řízení pro PPP Projekt v souladu s PR EBRD se seznamem environmentálních a sociálních dopadů, příslušnými cíli a ukazateli výkonnosti,			OP1	SŽ k následné konzultaci a dohodě s koncesionářem Podmínky plynoucí z ESMP je nutné zařadit do	Cca 3 – 6 měsíců, je nutné vycházet ze závěrů EIA a SIA, a shromáždit všechny podmínky z jednotlivých stanovisek

Požadavek / č. mezery	Název požadavku	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
			opatřeními definovanými k řízení těchto dopadů během všech fází PPP Projektu a odpovědností za provádění těchto opatření. Ty budou shrnuty v Environmentálním a sociálním akčním plánu PPP Projektu.				podmínek výběrového řízení na koncesionáře	z jednotlivých povolenacích řízení. Příprava ESMP bude také zahrnovat konzultace s příslušnými úřady.
PR1.4	Plán environmentálního a sociálního monitorování	Standardně není zpracováván komplexní plán environmentálního a sociálního monitorování.	SŽ vypracuje Plán environmentálního a sociálního monitorování v souladu s PR EBRD, ideálně jako součást ESMP pro PPP Projekt nebo jako samostatný dokument.		OP1		SŽ k následné konzultaci a dohodě s koncesionářem Podmínky plynoucí z ESMP je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	Součástí zpracování ESMP, viz PR1.3 výše
PR1.5	Korporátní systémy environmentálního a sociálního managementu	Absence celkových systémů řízení kvality v oblasti životního prostředí a sociální oblasti na korporátní úrovni.	SŽ vyvine, zavede a implementuje klíčové součásti (postupy) celopodnikového systému environmentálního a sociálního managementu (ESMS) a systému řízení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP) s cílem certifikace podle norem ISO 9001, ISO 14001 a ISO 45001 nebo podobných, včetně: <ul style="list-style-type: none"> • Podnikových zásad E&S; • Hodnocení rizik; • Plánování a 		OK2		SŽ/K	Vyžaduje především interní zdroje s možnou externí podporou

Požadavek / č. mezery	Název požadavku	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
			<ul style="list-style-type: none"> Monitorování a podávání zpráv. 					
PR1.6	Sladěné korporátní a projektové ESMS	Mezi stávajícími prvky korporátního systému ESMS a environmentálním a sociálním řízením a monitorováním PPP Projektu neexistuje jasná vazba. Rovněž kapacity SŽ pro koordinaci a řízení environmentálních a sociálních dopadů během výstavby a provozu PPP Projektu mohou být nedostatečné.	SŽ vytvoří korporátní ESMS, který jasně prokáže schopnost SŽ koordinovat environmentální a sociální řízení a monitorování na PPP Projektu.		OK2 OP2	SŽ/K	Vyžaduje především interní zdroje s možnou externí podporou	
PR1.7	Vykazování v oblasti E&S vůči EBRD	SŽ nemá zkušenosti s vykazováním E&S aspektů na projektech EBRD.	SŽ vyvine a zavede systém podávání zpráv o E&S aspektech nebo musí být úkol podávání zpráv přidělen soukromému partnerovi PPP.		OK2	SŽ/K Podmínky související s E&S reportingem je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	Vyžaduje především interní zdroje s možnou externí podporou, je navázáno na implementaci ESMP	
PR1.8	Vztahy s třetími stranami	Současný korporátní systém SŽ vůči třetími stranám plně nepokrývá všechny relevantní environmentální a sociální aspekty.	SŽ vyvine a zavede: <ul style="list-style-type: none"> jednotná politika dodavatelského řetězce zahrnující etiku, BOZP, pracovní a environmentální aspekty; a Jednotný postup pro zadávání veřejných zakázek, který odráží 		OK2	SŽ/K	Vyžaduje především interní zdroje s možnou externí podporou	

Požadavek / č. mezery	Název požadavku	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
			požadavky na ochranu životního prostředí a bezpečnosti, a harmonizace stávajících postupů přidružených provozovatelů.					
2	Práce a pracovní podmínky (EBRD PR 2)							
PR.2.1	Systém monitorování a podávání zpráv o práci a pracovních praktikách	SŽ v současné době nemá ESMS ani integrovaný systém pro monitorování a podávání zpráv o práci a pracovních podmínkách.	SŽ vyvine a zavede systém monitorování a podávání zpráv, který bude sledovat pokrok v oblasti sladování práce a pracovních postupů se stávajícími zásadami a postupy jako součást celopodnikového systému ESMS.		OK2		SŽ k následné konzultaci a dohodě s koncesionářem Podmínky plynoucí z ESMS je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	Vyžaduje především interní zdroje s možnou externí podporou, je navázáno na zavedení ESMS
PR.2.2	Sledování a hlášení stížností zaměstnanců	Absence informací o tom, zda jsou stížnosti pracovníků průběžně monitorovány nebo hlášeny.	SŽ začlení sledování a hlášení stížností pracovníků do integrovaného celopodnikového systému ESMS.		OK3		SŽ k následné konzultaci a dohodě s koncesionářem Podmínky plynoucí z ESMS je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	Vyžaduje především interní zdroje s možnou externí podporou, je navázáno na zavedení ESMS
3	Účinné využívání zdrojů a prevence a omezování znečištění (EBRD PR 3)							
PR 3.1	Příležitosti a alternativy účinného využívání zdrojů	Chybějící posouzení příležitostí a alternativ souvisejících s účinným využíváním zdrojů a chybějící	SŽ připraví specializované posouzení možnosti účinného využívání zdrojů (včetně porovnání s referenčními údaji,			2	SŽ/K	Vyžaduje zpracování samostatného posouzení, časová

Požadavek / č. mezery	Název požadavku	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
		rámec pro monitorování a podávání zpráv, který by umožnil systematickou identifikaci příležitostí a využití dalších opatření pro účinné využívání zdrojů v průběhu realizace PPP Projektu.	pokud je to možné) a zavede systematický mechanismus monitorování a podávání zpráv, nejlépe jako součást celkového plánu ESMP Projektu.					náročnost max. v nižších jednotkách měsíců, výstupy je nutné zpracovat do ESMP
PR3.2	Opatření ke snížení emisí	Absence údajů o tom, jakým způsobem bude sledováno uplatňování předložených opatření ke snížení emisí a ověřování jejich účinnosti a za jakých podmínek budou přijata případná další nápravná opatření.	SŽ zařadí do ESMP zvláštní oddíl o kvalitě ovzduší, aby byla zajištěna příslušná odpovědnost za kontrolu a ověřování účinného uplatňování opatření na ochranu kvality ovzduší ve fázi výstavby.		OP2		SŽ k následné konzultaci a dohodě s koncesionářem Podmínky plynoucí z ESMP je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	Součást zpracování ESMP
PR3.3	Hlukové studie	Analýzy hlukové zátěže pro fázi výstavby často nezohledňují podrobnosti o realizaci stavby (které nejsou v době zpracování hlukových studií k dispozici).	Hlukovou zátěž související s fází výstavby je nutné prověřit v dalších fázích povolovacího procesu, opatření ke snížení hluku (včetně hluku z dopravy související s výstavbou PPP Projektu na komunikacích používaných pro přepravu materiálů atd.) je nutné konzultovat s orgánem ochrany zdraví (hygienickou stanicí). Protihluková opatření budou prováděna a kontrolována v souladu s podmínkami stanovenými ve stavebním povolení pro každý jednotlivý úsek PPP Projektu.		OP2	2	SŽ/K	Je součástí projektové přípravy

Požadavek / č. mezery	Název požadavku	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
PR3.4	Standardy hlukové zátěže dle WHO	Hlukové limity pro železnice dle WHO Environmental Noise Guidelines for the European Region, jejichž zohlednění EBRD požaduje, jsou přísnější než česká legislativa.		1			SŽ	Musí být dále řešeno s EBRD v rámci další projektové přípravy
PR3.5	Individuální protihluková ochrana budovy.	Absence řešení pro budovy vyžadující individuální protihluková opatření.	SŽ prověří jednotlivé objekty se zjištěným rizikem překročení hlukových limitů protihlukových opatření (v současné době byl a v případě potřeby navrhne realizaci individuálních protihlukových opatření - např. výměnu oken.			2	SŽ	Musí být řešeno v rámci hlukových studií a další projektové přípravy
PR3.6	Vibrace	Negativní účinky vibrací mohou být v rámci EIA hodnoceny pouze předběžně a následně závěrečná stanoviska EIA stanoví podmínku týkající se potřeby dalšího posouzení.	Bude nutná aktualizace hodnocení vibrací (jako součást akustického posouzení nebo jako samostatná příloha) s návrhem nutných antivibračních opatření. Po realizaci záměru pak musí být provedeno kontrolní měření vibrací.	1			SŽ	Musí být řešeno v rámci hlukových studií a další projektové přípravy
PR3.7	Monitorování hluku a vibrací	Konkrétní podmínky pro monitorování hluku a vibrací, včetně ověření modelovaných dopadů hluku měřením před zahájením stavby a následně	SŽ zajistí důsledné sledování hluku a vibrací prováděním měření hladin hluku a vibrací před zahájením stavebních prací na jednotlivých úsecích a stavebních objektech a bude sledovat			2	SŽ/K	Časová náročnost vyplyne z podmínek stanovených v rámci poloovacích procesů.

Požadavek / č. mezery	Název požadavku	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
		během zkušební a plného provozu železnice, je nutné stanovit během procesu povolování stavby.	změny po zahájení provozu, jakož i po zavedení plného železničního provozu a podle výsledků měření hluku a vibrací přijme případná další opatření ke snížení hluku a vibrací, která jsou nezbytná pro zajištění dodržení zákonných limitů. <i>SŽ má zpracovaný Metodický pokyn pro hodnocení a řízení hluku ze železniční dopravy, na který je odkazováno v zadávací dokumentaci (ZD). Pokud měření, provedené v rámci zpracování DSP, je shledáno KHS aktuální, není třeba provádět nové měření před zahájením stavebních prací.</i>					
PR3.8	Vypouštění drenážních a dešťových vod	Je nutné získat povolení k vypouštění drenážních a dešťových vod.	SŽ zajistí příslušná povolení k vypouštění vod v souladu s vyhláškou č. 183/2018 Sb. o náležitostech rozhodnutí a dalších opatření vodoprávního úřadu a o dokladech předkládaných vodoprávnímu úřadu, ve znění pozdějších předpisů, a případně je nutné odpovídajícím způsobem upravit návrh PPP Projektu tak, aby byl zajištěn soulad s podmínkami stanovenými v příslušném povolení.	3			SŽ	Součást projektové přípravy

Požadavek / č. mezery	Název požadavku	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
PR3.9	Likvidace odpadních vod	Stanovení podmínek pro likvidaci odpadních vod.	SŽ zajistí smlouvy s provozovateli čistíren odpadních vod, které obsahují specifikaci objemů a parametrů odváděných odpadních vod.		OP2		SŽ/K	Součást projektové přípravy
PR3.10	Monitorování a podávání zpráv o nakládání s odpadními vodami	Chybějící systém monitorování a podávání zpráv o nakládání s odpadními vodami a pokyny k nápravným opatřením v případě nedodržení předpisů.	SŽ vypracuje Plán pro nakládání s odpadními vodami a jejich monitorování, včetně pokynů pro pravidelné podávání zpráv a určení odpovědnosti za nápravná opatření v případě nesouladu, nejlépe jako součást ESMP pro PPP Projekt.		OP2		SŽ Podmínky plynoucí z Plánu je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	Součást zpracování ESMP
PR3.11	Místně specifická opatření na ochranu vod	Absence místně specifických opatření na ochranu vod, které je nutné vypracovat v souladu s podmínkami stanovenými v EIA.	SŽ vypracuje podrobné podmínky pro realizaci opatření na ochranu vod ve fázi výstavby v souladu s podmínkami stanovenými v EIA a následně je zahrne do Plánu organizace výstavby. Doporučuje se vypracovat komplexní ESMP, který bude obsahovat všechna relevantní opatření a jejich monitorování (viz PR 1).		OP2		SŽ k následné konzultaci a dohodě s koncesionářem Podmínky plynoucí z ESMP je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	Součást zpracování ESMP
PR3.12	Monitorování podzemních vod	Absence plánu monitorování podzemních vod.	SŽ provede pasportizaci (inventarizaci) zdrojů podzemních vod (studny, vrty apod.) za účelem vyhodnocení možných dopadů stavby na tyto objekty, zejména		OP2	2	SŽ/K	Součást zpracování a implementace ESMP

Požadavek / č. mezery	Název požadavku	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
			<p>z hlediska možného snížení hladiny podzemních vod.</p> <p>V dalších fázích přípravy projektu SŽ vypracuje návrh monitoringu kvality a množství podzemních vod před výstavbou, v jejím průběhu a po ní na základě pravidelných odběrů vzorků z okolních vrtů a studní; rozsah analýzy, četnost odběrů a výběr monitorovacích míst je třeba konzultovat s příslušnými vodoprávními úřady.</p>					
PR3.13	Monitorování povrchových vod	Absence plánu monitorování povrchových vod.	SŽ vypracuje návrh monitoringu kvality povrchových vod na základě pravidelného odběru vzorků před a za místy vypouštění odpadních vod souvisejících s PPP Projektem Rozsah analýzy, četnost odběru vzorků a výběr monitorovacích míst by měl být konzultován s příslušnými vodoprávními úřady.		OP2	2	SŽ/K	Součást zpracování a implementace ESMP
PR3.14	Hodnocení rizik souvisejících s nebezpečnými látkami a materiály.	Absence posouzení rizik souvisejících s používáním nebezpečných látek a materiálů.	SŽ provede vyhodnocení rizik souvisejících s používáním nebezpečných látek a materiálů ve fázi dokumentace pro stavební povolení a úsekových plánů organizace výstavby.		OP2		SŽ/K	Součást projektové přípravy, výstupy je nutné zohlednit v ESMP

Požadavek / č. mezery	Název požadavku	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
			Tato posouzení rizik by mělo být nejlépe součástí konsolidovaného ESMP.					
4	Zdraví, bezpečnost a bezpečí (EBRD PR 4)							
PR4.1	ESMS na korporátní a projektové úrovni, který zavádí všechny zásady a postupy v oblasti zdraví, bezpečnosti a bezpečí	SŽ má podrobné pokyny a postupy týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví pracovníků a obyvatelstva, které zahrnují osobní ochranné prostředky, školení, používání zařízení, role a odpovědnosti, předcházení rizikům, informování různých zúčastněných stran o rizicích atd. Neexistuje však žádný systém ESMS na úrovni podniku nebo PPP Projektu, a není jasné, jak jsou tyto zásady a postupy uplatňovány, respektive jak budou uplatňovány pro PPP Projekt.	SŽ zprovozní všechny politiky a postupy a začlení je do korporátního a projektového ESMS, které budou zajišťovat průběžné a koordinované monitorování a podávání zpráv v oblasti zdraví, bezpečnosti a bezpečí týkající se komunit a na pracovišti.		OK2		SŽ k následné konzultaci a dohodě s koncesionářem Podmínky plynoucí z ESMS je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	Součást zpracování a zavedení ESMS (viz PR1.5)
PR4.2	Hodnocení rizik a řízení v oblasti zdraví, bezpečnosti a bezpečí týkající se násilí na základě genderu ze strany pracovníků/uživatelů vlaků	Jsou zavedeny politiky a postupy, které prokazují hodnocení a řízení v oblasti zdraví, bezpečnosti a bezpečí týkající se násilí na základě genderu ze strany pracovníků/uživatelů vlaků. Není však zřejmé, zda bylo zvaženo genderově podmíněné násilí ze	SŽ provede vyhodnocení rizik spojených s násilím na základě genderu jak pro pracovníky, tak i pro komunitu žijící v okolí trati/stanice a uživatele vlaků. To může vyžadovat podporu externích odborníků, aby se zajistilo, že posouzení bude spolehlivé. Výsledek tohoto		OK2 OP1		SŽ k následné konzultaci a dohodě s koncesionářem Podmínky plynoucí z ESMP je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	Vyžaduje zpracování samostatného posouzení, časová náročnost v týdnech max. v nižších jednotkách měsíců, výstupy je nutné zapracovat do ESMS

Požadavek / č. mezery	Název požadavku	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
		strany komunity/uživatelů vlaků a zda jsou stávající politiky a postupy založeny na posouzení rizik nebo pouze na požadavcích vnitrostátních právních předpisů.	posouzení by měl být využit k aktualizaci stávajících politik a začlenění zjištění do systému ESMS na korporátní a projektové úrovni.					
PR4.3	Posuzování, monitorování a podávání zpráv v oblasti zdraví, bezpečnosti a bezpečí budov a infrastruktury	Není zřejmé, jak je oblast zdraví, bezpečnosti a bezpečí řízena na korporátní úrovni, a neexistuje žádné monitorování ani podávání zpráv jako součást ESMS.	SŽ posoudí veškerou stávající infrastrukturu, s cílem zjistit, zda existují nějaká rizika v oblasti zdraví, bezpečnosti a bezpečí a zda stavby odpovídají vnitrostátním předpisům v této oblasti. SŽ zahrne hodnocení, monitorování a podávání zpráv v oblasti zdraví, bezpečnosti a bezpečí týkajících se budov a infrastruktury do korporátního ESMS.		OK2		SŽ k následné konzultaci a dohodě s koncesionářem Podmínky plynoucí z ESMS je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	Vyžaduje zpracování samostatné zprávy, časová náročnost v týdnech max. v nižších jednotkách měsíců, výstupy je nutné zpracovat do ESMS
PR4.4	Systémy řízení kvality v oblasti zdraví, bezpečnosti a bezpečí	Není jasné, zda SŽ zavedla vhodné systémy řízení kvality, aby zajistila, že železniční služby nepředstavují riziko pro pracovníky nebo komunity v oblasti zdraví, bezpečnosti a bezpečí, a informace o tom, jak jsou politiky uplatňovány, nebyly sdíleny.	SŽ začlení hodnocení rizik pro pracovníky a komunity v oblasti zdraví, bezpečnosti a bezpečí do korporátního a projektového ESMS.		OK2		SŽ k následné konzultaci a dohodě s koncesionářem Podmínky plynoucí z ESMS je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	Součást zpracování a implementace ESMS
PR4.5	Přírodní rizika	Možný nedostatek informací o tom, zda byla identifikována a	SŽ posoudí rizika přírodních nebezpečí pro současný a budoucí provoz v	2	OK3 OP2	2	SŽ k následné konzultaci a dohodě s koncesionářem	Součást EIA a projektové přípravy

Požadavek / č. mezery	Název požadavku	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
		posouzena potenciální rizika způsobená přírodními riziky.	souladu s dobrou mezinárodní praxí a začlenění zjištění do ESMS na korporátní úrovni a do ESMS na projektové úrovni nejpozději ve fázi DSP nebo SÚSPD.				Podmínky plynoucí z ESMS je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	
PR4.6	Připravenost na mimořádné události a reakce na ně	Absence integrovaného ESMS, kdy kromě řady provozních pokynů není jasné, jak jsou zavedeny postupy připravenosti a reakce na mimořádné události a jak budou aplikovány pro PPP Projekt.	SŽ začlení aktuální postupy a praktiky týkající se připravenosti a reakce na mimořádné události do korporátního a projektového ESMS tak, aby bylo zajištěno odpovídající monitorování a podávání zpráv.		OK2 OP2		SŽ k následné konzultaci a dohodě s koncesionářem Podmínky plynoucí z ESMS je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	Součást zpracování a zavedení ESMS, viz PR1.5
5	Nabývání pozemků, omezení využívání pozemků a nedobrovolné přesídlení (EBRD PR 5)							
PR5.1	Nucené vystěhování	Předcházení nucenému vystěhování se praktikuje prostřednictvím vyjednávání s vlastníky pozemků.	SŽ přesídlení vystěhované domácnosti, které nemají zákonná práva k pozemkům, které obývají, v souladu s požadavky PR 5. Nucenému vystěhování bude zamezeno.	?	OP 3		SŽ	Náklady a časovou náročnost nelze odhadnout, je nutné nejprve zpracovat Plán přesídlení, viz PR5.11
PR5.2	Zranitelné skupiny	Nejsou standardně analyzovány zranitelné skupiny, respektive možnost jejich ovlivnění realizací PPP Projektu.	SŽ shromáždí v rámci procesu přesídlování v souladu s PR 5 socioekonomické informace o dotčených domácnostech, aby bylo možné určit povahu a rozsah dopadu	?	OP 3		SŽ	Součást zpracování SIA, respektive následně je nutné zpracování Plánu přesídlení v rámci ESMP

Požadavek / č. mezery	Název požadavku	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
			na úrovni domácností a určit zranitelné nebo znevýhodněné skupiny. Jakmile bude toto dokončeno, měly by být provedeny konzultace se zranitelnými skupinami a pomoc by měla být měřena na míru jejich potřebám podle požadavků PR 5.					
PR5.3	Genderové aspekty	Genderové aspekty nejsou řešeny.	SŽ shromáždí v rámci procesu přesídlování v souladu s PR 5 socioekonomické informace o dotčených domácnostech, aby bylo možné určit povahu a rozsah dopadu na úrovni domácností a určit, jak přesídlení ovlivní rozdílně ženy a muže. Na podporu shromažďování informací se doporučují konzultace se ženami prostřednictvím smysluplné účasti. V závislosti na dopadech na úrovni domácností by měla být provedena analýza rozdílů mezi dopady na muže a ženy a vypracována opatření zaměřená na dopady na ženy. Tato analýza má zahrnovat způsob, jakým bude poskytování			2	SŽ	Součást zpracování SIA, respektive následně je nutné zpracování Plánu přesídlení v rámci ESMP

Požadavek / č. mezery	Název požadavku	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
			kompenzací zohledňovat genderové otázky a potenciál pro obnovu zdrojů obživy.					
PR5.4	Socioekonomický průzkum	Absence socioekonomických průzkumů, tj. absence informací o složení dotčených domácností, způsobech obživy, genderových otázkách nebo zranitelnosti.	SŽ provede socioekonomický průzkum s cílem zjistit výchozí situaci dotčených osob v případech, kdy PPP Projekt může znamenat fyzické nebo ekonomické vysídlení. Průzkum bude využívat kombinaci kvantitativních a kvalitativních metod a bude navržen tak, aby usnadnil další sociální a ekonomické monitorování situace dotčených osob.			1	SŽ	Součást zpracování SIA
PR5.5	Census, inventarizace majetku a konečné datum pro nabývání pozemků	Vnitrostátní právní předpisy ČR nevyžadují sčítání postižených osob, inventarizaci majetku ani datum uzávěrky (konečné datum pro účely nabývání pozemků). Pozemky a budovy jsou oceňovány úředním odhadcem podle právních předpisů, přičemž kompenzace vychází z tržní hodnoty a prodejů v dotčeném místě. SŽ (prostřednictvím svého	SŽ zpracuje sčítání postižených osob za účelem stanovení působivosti v rámci procesu přesídlení sladěného s PR 5. To má zahrnovat jak vlastníky, tak i uživatele pozemků a majetku dotčeného akvizicí. Má být proveden soupis majetku pozemků, staveb, plodin, komunálního vybavení a přírodních zdrojů, které mají být akvizicí dotčeny. Po shromáždění informací se doporučuje stanovit			1	SŽ	Součást zpracování SIA, respektive následně je nutné zpracování Plánu přesídlení v rámci ESMP

Požadavek / č. mezery	Název požadavku	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
		dodavatele) následně určí způsobilost pro odškodnění z katastru nemovitostí.	konečné datum pro nabývání pozemků v souladu s požadavky stanovenými v PR 5.					
PR5.6	Oceňování	Ocenění provádějí kvalifikovaní odhadci, ačkoli ocenění není zcela v souladu s metodikou stanovenou v PR 5, vzhledem ke zvýšeným cenám pozemků a staveb (1,5x u staveb a 8x u zemědělské půdy) nabízí více než pokrytí reprodukčních nákladů na pozemky a stavby. ¹⁴⁸	SŽ plně zahrne plodiny, stromy, přírodní zdroje a další majetek do procesu oceňování tak, aby bylo provedeno v souladu s PR 5.			1	SŽ	Součást zpracování SIA, respektive následně je nutné zpracování Plánu přesídlení v rámci ESMP
PR5.7	Osoby bez uznatelných práv k půdě podle českého práva	Do procesu odškodnění jsou zahrnuty pouze osoby, které mají formální právní nárok k pozemkům. Na osoby bez formálních práv se nebere žádný ohled.	SŽ zahrne do sčítání postižených osob a soupisu majetku, jakož i do procesu odškodnění a dávek osoby, které nemají uznatelná práva k pozemkům podle právních předpisů, ale v době sčítání ji užívají.			1	SŽ	Součást zpracování SIA, respektive následně je nutné zpracování Plánu přesídlení v rámci ESMP
PR5.8	Kompenzační krytí a způsoby jeho vyplácení	Jak bylo uvedeno výše, vlastníkům pozemků a budov se nabízí náhrada za pozemky a budovy.	SŽ uvede do souladu postupy s PR 5 tak, aby postiženým osobám byla nabídnuta kompenzace v plné výši			1	SŽ	Součást zpracování SIA, respektive následně je

¹⁴⁸ V ocenění budov a pozemků nebyla zjištěna pro Projekt PPP žádná mezera.

Požadavek / č. mezery	Název požadavku	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
		Náhrada se neposkytuje za plodiny, stromy, přírodní zdroje nebo jiný majetek a ti, kteří nemají formální práva, na ni nemají nárok. Pomoc a další dávky se nenabízejí.	náhradních nákladů, jakož i další pomoc, která jim může pomoci zlepšit nebo alespoň obnovit jejich životní úroveň a živobytí. Odškodnění má být poskytnuto před vysídlením nebo omezením užívání pozemků. Pokud jsou osoby postiženy ekonomickým vysídlením, měla by jim být poskytnuta pomoc při zajištění živobytí.					nutné zpracování Plánu přesídlení v rámci ESMP
PR5.9	Smysluplné konzultace s dotčenými osobami a komunitami	Zapojení se zúčastněnými stranami probíhá v souladu s požadavky vnitrostátního práva, které není plně v souladu s PR 5, kdy konzultace obvykle probíhají v omezeném kontextu během procesu územního plánování a plánování s možností vznášet připomínky a námítky. Smysluplná konzultace není podle právních předpisů vyžadována ve vztahu k plánování, realizaci, monitorování nebo hodnocení.	SŽ vypracuje a následně zrealizuje smysluplné konzultace s dotčenými osobami a komunitami v průběhu celého procesu plánování a realizace přesídlení. To má zahrnovat požadavky stanovené v PR 5 a PR 10, jako jsou: sdílení relevantních informací a smysluplné konzultace s dotčenými osobami a komunitami, o přesídlení a zlepšení nebo obnově zdrojů obživy, konzultace se zranitelnými skupinami a dokumentované konzultace o realizaci a monitorování.		OP 1		SŽ	Vyžaduje zpracování a následné implementaci plánu konzultací zprávy, časová náročnost zpracování v týdnech max. v nižších jednotkách měsíců, časová náročnost implementace plánu v jednotkách měsíců

Požadavek / č. mezery	Název požadavku	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
PR5.10	Specifický mechanismus pro řešení stížností při přesídlení	V současné době neexistuje žádný mechanismus nápravy stížností zaměřený na PPP Projekt nebo přesídlení, stížnosti se řeší prostřednictvím vnitrostátních soudních/právních postupů.	SŽ vypracuje Mechanismus pro řešení stížností v rámci celého PPP Projektu a pro konkrétní přesídlení, který bude v souladu s požadavky stanovenými v PR 5 a PR 10.		OP 2		SŽ	Součást zpracování Plánu přesídlení v rámci ESMP
PR5.11	Plán přesídlení	SŽ nemá žádnou plánovací dokumentaci pro přesídlení.	SŽ vypracuje Plán přesídlení, který bude koncipován tak, aby bylo možné zmírnit negativní dopady vysídlení a v odůvodněných případech identifikovat možnosti rozvoje. Plán by měl zahrnovat rozpočet na přesídlení a harmonogram provádění, stanovit nároky všech kategorií dotčených osob (včetně hostitelských komunit) a zahrnout opatření pro monitorování účinnosti fyzického přesídlení a opatření pro zajištění obživy během provádění, jakož i hodnocení po dokončení provádění. Zvláštní pozornost je třeba věnovat genderovým aspektům a potřebám zranitelných osob. SŽ zdokumentuje všechny transakce k získání práv k pozemkům, poskytnutí kompenzací a		OP 2		SŽ	Součást zpracování ESMP, je nutné zohlednit závěry SIA a závěry konzultací provedených v rámci Plánu konzultací (dle PR5.9)

Požadavek / č. mezery	Název požadavku	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
			další pomoci spojené s přemístěním. Plán přesídlení bude obsahovat prvky uvedené v definici PR 5.					
PR5.12	Poradci pro proces přesídlování v rámci PR 5	SŽ v současné době nemá kapacitu na plánování, provádění a monitorování procesu přesídlování v souladu s PR 5. Získávání pozemků je standardně zadáváno dodavatelům.	SŽ zajistí konzultanty s odpovídajícími zkušenostmi a dovednostmi, aby připravili proces přesídlení dle PR 5. Je důležité vymezit role, odpovědnosti a pravomoci pro realizaci získávání pozemků a přesídlování v souladu s tímto PR. SŽ proškolí příslušné pracovníky, včetně zástupce (zástupců) vedení, o tom, jak plánovat a provádět činnosti spojené se získáváním půdy a přesídlováním v souladu s PR 5. To vyžaduje odpovídající podporu a lidské a finanční zdroje na průběžné bázi, aby bylo dosaženo účinného a průběžného plnění závazků přijatých v souvislosti s nabýváním pozemků a přesídlováním.		OK 1O P1	SŽ	Souvisí s celkovými náklady spojenými s požadavky PR5	
PR5.13	Postupy pro monitorování a hodnocení plánu přesídlení	V současné době neexistuje požadavky či plány na provádění monitorování a hodnocení po dokončení výkupu pozemků.	SŽ uvede postupy do souladu s požadavky PR 5 prostřednictvím stanovení postupů pro monitorování a hodnocení provádění Plánu		OP 2	SŽ k následné konzultaci a dohodě s koncesionářem	Součást zpracování Plánu přesídlení (viz PR5.11)	

Požadavek / č. mezery	Název požadavku	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
			přesídlení. To bude v případě potřeby zahrnovat přijetí nápravných opatření v průběhu realizace tak, aby bylo dosaženo cílů tohoto PR. Monitorování procesu získávání půdy, přesídlování a zlepšování či obnovy zdrojů obživy bude prováděno jako součást širšího ESMS Projektu a bude zahrnovat účast klíčových zúčastněných stran, včetně dotčených komunit. Ten by měl být vypracován jako součást širšího procesu plánování přesídlování, který bude pokračovat po celou dobu realizace přesídlování a přiměřenou dobu poté.				Podmínky plynoucí z ESMS je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	
6	Zachování biologické rozmanitosti a udržitelné hospodaření s živými přírodními zdroji (EBRD PR 6)							
PR6.1	Systém environmentálního a sociálního managementu zahrnující aspekty biologické rozmanitosti a ekosystémů	Požadavky a podmínky týkající se ochrany přírody a biologické rozmanitosti nejsou systematicky zachyceny na korporátní ani projektové úrovni.	SŽ vypracuje systém environmentálního a sociálního management (ESMS) PPP Projektu, který bude zahrnovat také požadavky a podmínky týkající se ochrany biologické rozmanitosti a udržitelného hospodaření s živými přírodními zdroji podle PR 6.		OK1		SŽ k následné konzultaci a dohodě s koncesionářem Podmínky plynoucí z ESMS je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	Součást zpracování ESMS

Požadavek / č. mezery	Název požadavku	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
PR6.2	Aspekty související s biologickou rozmanitostí a ekosystémy v řízení dodavatelských řetězců	Aspekty související s biologickou rozmanitostí (zejména komodity z přírodních zdrojů) nejsou součástí řízení dodavatelského řetězce ze strany SŽ.	SŽ vypracuje procedury a postupy ověřování na korporátní a projektové úrovni týkající se komodit přírodních zdrojů, které budou: <ul style="list-style-type: none"> • Určovat původ zdrojů a typ stanoviště zdrojových oblastí; • Zamezovat zadávání zakázek dodavatelům, kteří přispívají k významné přeměně nebo degradaci prioritních prvků biologické rozmanitosti, kritických stanovišť a/nebo chráněných oblastí; a • Zajišťovat průběžný přezkum hlavních dodavatelů SŽ. 		OK2 OP2		SŽ/K	Součást zpracování ESMP
7	Kulturní dědictví (EBRD PR 8)							
PR8.1	Smysluplné zapojení širokého spektra zúčastněných stran, včetně žen a zranitelných skupin	Možné nedostatečné zapojení zúčastněných stran, včetně žen a zranitelných skupin.	V případě, že se během výstavby najde předmět významný pro kulturní dědictví, zajistí zapojení zúčastněných stran, včetně žen a zranitelných skupin.			3	K	Popis nutného postupu bude součástí zpracování ESMP

Požadavek / č. mezery	Název požadavku	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
PR8.2	Procedura náhodných nálezů	SŽ mají praxi týkající se náhodných nálezů, která odpovídá národním standardům a hlavní inženýr každého úseku je zodpovědný za její provedení. Tato praxe však není zachycena v dokumentovaném postupu s rolemi a odpovědnostmi přidělenými různým subjektům během přípravy a realizace projektů, včetně externích stran, jako jsou dodavatelé a subdodavatelé. Ve vzorech smluv SŽ rovněž nebylo zjištěno žádné relevantní školení pracovníků projektů, včetně pracovníků dodavatele a subdodavatele, o postupech, které je třeba dodržovat v případě náhodných nálezů.	SŽ vypracuje proceduru pro náhodné nálezy v rámci celého PPP Projektu, který bude zahrnovat přípravnou i realizační fázi a bude odpovídat vnitrostátním právním předpisům a obecným zásadám, včetně školení pracovníků o náhodných nálezech a zvláštních ustanovení ve všech příslušných smlouvách a dílčích smlouvách. SŽ požádá o odbornou podporu při vypracování tohoto postupu a školení o jeho obsahu. Tento postup by měl být integrován do budoucího podnikového nebo projektového systému environmentálního a sociálního managementu (ESMS).		OP3		SŽ k následné konzultaci a dohodě s koncesionářem Podmínky plynoucí z ESMS je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	Součást zpracování ESMS
8	Informování a zveřejňování informací a zapojení zúčastněných stran (EBRD PR 10)							
PR.10.1	Identifikace a analýza zainteresovaných stran	Absence procesu identifikace a analýzy zainteresovaných stran na korporátní úrovni ani specificky pro PPP Projekt nebo jeho části.	SŽ provede analýzu všech relevantních zúčastněných stran s přihlédnutím k těm, které mohou být PPP Projektem ovlivněny, mají na něj vliv nebo se o něj zajímají. Po identifikaci SŽ analyzuje		OP1	1	SŽ	Součást zpracování Plánu zapojení zainteresovaných stran (viz PR10.2)

Požadavek / č. mezery	Název požadavku	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
			požadavky na zapojení zainteresovaných stran v závislosti na povaze jejich vazby na PPP Projekt a podle toho naplánuje metody a četnost zapojení.					
PR.10.2	Plán zapojení zainteresovaných stran	Absence plánu zapojení zainteresovaných stran na úrovni společnosti/PPP Projektu.	SŽ vypracuje Plán zapojení zainteresovaných stran (PZZS) do PPP Projektu v souladu s dobrou mezinárodní praxí, který identifikuje zainteresované strany, popíše, jak bylo zapojení doposud provedeno a jak bude probíhat v průběhu celého životního cyklu PPP Projektu, včetně načasování a metod zapojení a informací, které mají být zveřejněny, a záznamu všech plánovaných činností zapojení do budoucna.		OP1		SŽ	Časová náročnost zpracování Plánu v max. v nižších jednotkách měsíců
PR.10.3	Posouzení způsobu aktivního zpřístupnění informací dotčeným nebo zúčastněným stranám	Absence jednotného řízení zveřejňování informací o PPP Projektu na korporátní úrovni.	SŽ provede v rámci vypracování PZZS zaměřeného na PPP Projekt posouzení, jakým způsobem lze aktivně zpřístupnit informace dotčeným nebo zainteresovaným stranám. Mělo by být provedeno posouzení toho, jaké informace by měly být sdíleny a jakým způsobem by měly být zveřejněny.		OK2		SŽ	Součást zpracování Plánu zapojení zainteresovaných stran (viz PR10.2)

Požadavek / č. mezery	Název požadavku	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
			Jedná se o součást širšího požadavku na zajištění průběžného zapojení a konzultací.					
PR.10.4	Smysluplná konzultace	Existující nedostatky, včetně: (a) zúčastněné strany mohou poskytnout zpětnou vazbu pouze přímo ve formě připomínek, které nemusí být řešeny nebo zohledněny při plánování PPP Projektu; b) mimo povolovací proces nejsou konzultace plánovány, a proto neprobíhají průběžně; c) oznámení o konzultacích ne vždy umožňuje širokou účast; d) konzultace není povinná zohlednit zpětnou vazbu nebo na ni reagovat, pokud dotazy nepředloží odpovědný orgán; e) není vyvíjeno úsilí o zajištění přístupu znevýhodněných nebo zranitelných skupin; a f) konzultace nejsou vždy dokumentovány.	SŽ odstraní uvedené zjištěné nedostatky vypracováním PZZS pro PPP Projekt, který stanoví požadavky na smysluplné konzultace.		OP1		SŽ	Součást zpracování Plánu zapojení zainteresovaných stran (viz PR10.2)
PR.10.5	Mechanismus podávání stížností	Připomínky a stížnosti lze zasílat SŽ, ale neexistuje žádný systém pro evidenci a systematické podávání	SŽ vyvine Mechanismus pro podávání stížností jako rozšíření stávajícího postupu dle Zákona o svobodném		OK2 OP2		SŽ k následné konzultaci a dohodě s koncesionářem	Součást zpracování ESMS

Požadavek / č. mezery	Název požadavku	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
		zpráv o stížnostech nebo reagování na ně, s výjimkou stížností, které požadují konkrétní informace způsobilé podle Zákona o svobodném přístupu k informacím.	přístup k informacím, který bude splňovat požadavky PR 10 na včasnou reakci na obavy zúčastněných stran související s PPP Projektem. To bude zahrnovat a) závazek řešit obavy rychle a účinně; b) zúčastněné strany budou o mechanismu pro podávání stížností informovány během činností zapojení a pravidelně jim budou podávány zprávy o provádění; c) mechanismus umožní podávat a řešit anonymní stížnosti d) mechanismus pro podávání stížností bude zahrnovat monitorování provádění a analýzu trendů.				Podmínky související s podáváním stížností je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	
PR.10.6	Zapojení a podávání zpráv zúčastněným stranám během provádění a provozu	Absence závazku k průběžnému podávání zpráv příslušným zúčastněným stranám během realizace PPP Projektu a jeho provozu.	SŽ v rámci PZZS vypracuje Plán zapojení a podávání zpráv zúčastněným stranám během realizace a provozu. To bude získávání zpětné vazby od zúčastněných stran ohledně opatření ke zmírnění dopadů a průběžného monitorování.		OK2 OP2		SŽ k následné konzultaci a dohodě s koncesionářem Podmínky související s Plánem je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	Součást zpracování Plánu zapojení zainteresovaných stran (viz PR10.2)
9	Zmírňování změny klimatu a přizpůsobování se této změně							
CC.1	Analýzy nákladů a přínosů	Analýzy nákladů a přínosů bez spolehlivého a aktualizovaného	SŽ vypracuje analýzy nákladů a přínosů v souladu s příslušnými metodikami	1		1	SŽ	Součást projektové přípravy, je nutné zajistit

Požadavek / č. mezery	Název požadavku	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
		metodického přístupu, <i>mimo jiné</i> k výpočtu emisí skleníkových plynů a stínových cen uhlíku.	stanovenými v Technických pokynech ke klimatickému prověřování a Technických pokynů k prověřování udržitelnosti.					soulad s metodikami EIB a EK
CC.2	Posouzení odolnosti vůči klimatu	Absence posouzení odolnosti vůči klimatu nebo nedostatečná kvalita pro prokázání odolnosti PPP Projektu.	SŽ provede posouzení odolnosti vůči klimatu pro každou část PPP Projektu plně v souladu s dobrou mezinárodní praxí, včetně Technických pokynů ke klimatickému prověřování.	1		1	SŽ	Součástí projektové přípravy, je nutné zajistit soulad s metodikami EIB a EK
CC.3	Výpočet emisí skleníkových plynů	Absence výpočtu emisí skleníkových plynů PPP Projektu.	SŽ provede komplexní výpočet emisí skleníkových plynů, který zohlední všechny případné změny v PPP Projektu (včetně dalších opatření v agendě pozitivního vlivu na klima) podle nejnovější metodiky, včetně Vademecum EK, a prokáže čistý pozitivní efekt z hlediska snížení emisí skleníkových plynů.			1	SŽ	Součástí projektové přípravy, je nutné zajistit soulad s metodikami EIB a EK

Požadavky EIB

Přehled možných hlavních mezer PPP Projektu s požadavky EIB v oblasti ESG

Pozn.: V posledním pravém sloupci je uvedena kategorizace způsobu řešení a jeho priorita dle následujícího klíče:

Kategorizace způsobu řešení:

- T: Řešení mezery může mít dopad na technické řešení projektu
- O: Řešení mezery vyžaduje organizační změny na korporátní úrovni (OK) nebo projektové úrovni (OP)
- A: Řešení mezery vyžaduje zpracování analýz či studií, pravděpodobně bez dopadu na technické řešení projektu
- ?: Existuje potenciální možnost dopadů na technické řešení projektu, nicméně s vysokou nejistotou (v závislosti na zjištěních dané analýzy)

Priorita:

- 1 = vysoká priorita
- 2 = střední priorita
- 3 = nízká priorita

Odst. (dle členění EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
Standard 1 - Environmentální a sociální dopady a rizika								
Obecné požadavky								
6	Toto posouzení může být koordinováno a/nebo doplněno jakýmkoliv platnými požadavky a/nebo jedním či více z následujících posouzení: a. Současně vyplývající z platných právních předpisů EU: vhodné posouzení podle nařízení o stanovištích a směrnice o ptácích, posouzení podle rámcové směrnice o vodě (WFD) a rámcové směrnice o strategii pro mořské prostředí; a/nebo, b. Týkající se specifických témat, která mohou vyžadovat zvláštní pozornost: biologická rozmanitost a ekosystémové služby, změna klimatu, kulturní dědictví, sociální dopady, pokud to EIB považuje za nutné.	Možná absence posouzení týkající se klimatu a zranitelnosti vůči změně klimatu a posouzení podle Rámcové směrnice o vodě. Absence studie sociálních dopadů v rámci standardní EIA	SŽ provede posouzení podle Rámcové směrnice o vodách pro všechny úseky v rámci PPP Projektu. Klimatické prověření bude provedeno. SŽ provede plnohodnotné posouzení sociálních dopadů (SIA) v souladu s požadavky EIB v sociální oblasti, tj. včetně sběru základních údajů o výchozím stavu (baseline), úplné posouzení sociálních rizik a dopadů a vypracování souboru zmírňujících opatření k předcházení, minimalizaci a zmírnění zjištěných rizik.	?		1	SŽ Podmínky plynoucí z nutnosti realizace zmírňujících opatření může být nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	Z analytického hlediska může být náročnost zpracování SIA blízka EIA. Česká praxe v této oblasti prakticky neexistuje, bude nutné respektovat mezinárodní metodiky a přístupy dle konzultací technickými experty EBRD.

Odst. (dle členění EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost	
				T	O	A			
7	<p>Všechny projekty umístěné v ostatních částech světa musí být v souladu s platnými vnitrostátními právními předpisy a se základními zásadami a základními procesními prvky stanovenými právními předpisy EU, které EIB považuje za relevantní pro posuzování a řízení dopadů a rizik na životní prostředí, klima a/nebo sociální oblast, zejména s těmi, které jsou obsaženy ve směrnici EIA a které jsou uvedeny v odstavcích 14-31 a v přílohách tohoto standardu. Například ty projekty, u nichž je pravděpodobné, že budou mít významné environmentální, klimatické a/nebo sociální dopady, podléhají procesu posuzování environmentálních a/nebo sociálních dopadů (ESIA). Posouzení veškerých sociálních aspektů je plně začleněno do tohoto procesu a mělo by zahrnovat úvahy o možných rizicích pro lidská práva.</p>	<p>Zajištění dodržování lidských práv začleněním dopadů a rizik v oblasti lidských práv do systému. procesu posuzování dopadů, jak je popsáno v tomto standardu; Systematické sledování a monitorování provádění dohodnuté prevence, a v případě potřeby nápravných/kompenzačních opatření, jakož i opatření k dalšímu snížení rizika. zlepšení environmentální, klimatické a sociální výkonnosti projektů. včetně zajištění souladu se zásadou "Nepopůsobit významnou újmu" (DNSH) a zásadami a požadavky "minimálních bezpečnostních opatření" (MS), jak jsou definovány v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/852 ze dne 18. června 2020 o zavedení taxonomie EU. rámce pro usnadnění udržitelných investic a o změně nařízení (EU) 2019/2088 - https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2020/852/oj.</p>	<p>Viz výše</p> <p>SŽ vypracuje plán environmentálního a sociálního řízení (ESMP) pro PPP Projekt v souladu se standardy EIB se seznamem environmentálních a sociálních dopadů, příslušnými cíli a ukazateli výkonnosti, opatřeními definovanými k řízení těchto dopadů během všech fází PPP Projektu a odpovědností za provádění těchto opatření. Ty budou shrnuty v Environmentálním a sociálním akčním plánu PPP Projektu.</p> <p>SŽ vypracuje Plán environmentálního a sociálního monitorování v souladu se standardy EIB, ideálně jako součást ESMP pro PPP Projekt nebo jako samostatný dokument.</p> <p>Zajištění souladu se zásadou "Nepůsobit významnou újmu" (DNSH) a zásadami a požadavky "minimálních bezpečnostních opatření" (MS), jak jsou definovány v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/852 ze dne 18. června 2020 o zavedení taxonomie EU.</p> <p>SŽ vyvine, zavede a implementuje klíčové součásti (postupy) celopodnikového systému environmentálního a sociálního managementu (ESMS) a systému řízení bezpečnosti a ochrany</p>				<p>OP1</p> <p>OK1</p>	<p>SŽ k následné konzultaci a dohodě s koncesionářem</p> <p>Podmínky plynoucí z ESMP je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře</p>	<p>Cca 3 – 6 měsíců, je nutné vycházet ze závěrů EIA a SIA, a shromáždit všechny podmínky z jednotlivých stanovisek z jednotlivých povolenacích řízení. Příprava ESMP bude také zahrnovat konzultace s příslušnými úřady.</p>

Odst. (dle členění EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
			zdraví při práci (BOZP) s cílem certifikace podle norem ISO 9001, ISO 14001 a ISO 45001 nebo podobných, včetně: <ul style="list-style-type: none"> · Podnikových zásad E&S; · Hodnocení rizik; · Plánování a · Monitorování a podávání zpráv. 					
8	Považuje-li to EIB na základě povahy projektu a kontextu země za nezbytné, může být posouzení provedené v rámci procesu ESIA koordinováno a/nebo doplněno jakýmkoli platnými požadavky a/nebo posouzeními/studiiemi týkajícími se specifických oblastí, které mohou vyžadovat zvláštní pozornost, je-li to relevantní. V takovém případě musí proces posuzování zohlednit také veškerá doporučení uvedená v příslušných pokynech EU a mezinárodních osvědčených postupech týkajících se posuzování a řízení dopadů a rizik v oblasti životního prostředí, klimatu, sociální oblasti a/nebo lidských práv.	Dtto	dtto					dtto
Standard 1 - Environmentální a sociální dopady a rizika								

Odst. (dle členění EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
Specifické požadavky								
29	Zřizovatel zavede integrovaný systém environmentálního a sociálního řízení (ESMS) nebo rovnocenný systém jako dynamický, adaptivní a kontinuální proces, který odpovídá velikosti a povaze dopadů a rizik dané činnosti. ESMS může být schválen vedením a případně náležitě interně i externě komunikován.	Absence korporátního ESMS	SZ vyvine, zavede a implementuje klíčové součásti (postupy) celopodnikového systému environmentálního a sociálního managementu (ESMS) a systému řízení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP) s cílem certifikace podle norem ISO 9001, ISO 14001 a ISO 45001 nebo podobných, včetně: <ul style="list-style-type: none"> Podnikových zásad E&S; Hodnocení rizik; Plánování a Monitorování a podávání zpráv. 	OK2			SŽ/K Podmínky související s E&S reportingem je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	Vyžaduje především interní zdroje s možnou externí podporou
30	ESMS popisuje soubor řídicích procesů a postupů, které navrhovateli umožňují zajistit soulad s příslušným právním rámcem v oblasti životního prostředí, klimatu a sociální oblasti, mezinárodními osvědčenými postupy a případně požadavky EIB. ESMS může být předmětem externích auditů, pokud	Absence korporátního ESMS	dtto				dtto	dtto

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	je to relevantní a pokud to EIB považuje za nezbytné.							
31	Zřizovatel vytvoří, udržuje a podle potřeby posiluje organizační strukturu, která jasně definuje role a odpovědnosti za provádění a monitorování účinnosti systému ESMS. Zřizovatel zajistí, aby byly průběžně poskytovány odpovídající lidské a finanční zdroje k dosažení účinného a neustálého zlepšování výkonnosti ESMS.	Absence korporátního ESMS	dtto				dtto	dtto
Standard 2 - Zapojení zúčastněných stran								
Obecné požadavky								
7	Všechny projekty v EU, zemích ESVO, kandidátských a potenciálních kandidátských zemích musí být v souladu s platnými vnitrostátními právními předpisy a právními předpisy EU. Všechny projekty nacházející se v ostatních zemích světa musí být v souladu s platnými vnitrostátními právními předpisy a tímto standardem, který odráží	Tento standard se vztahuje také na vysídlení osob bez formálního, tradičního nebo, uznaných užívacích práv, které obývají nebo užívají půdu před rozhodným datem.						

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	základní zásady a základní procesní prvky stanovené právními předpisy EU, které EIB považuje za relevantní pro zapojení zúčastněných stran, jak je definováno v odstavcích 15-44 tohoto standardu.							
8	Zřizovatel se zapojí do rozhodovacího procesu se zúčastněnými stranami již v jeho počáteční fázi, kdy jsou ještě všechny možnosti otevřené, aby umožnil jejich smysluplný příspěvek a zajistil, že jejich názory, zájmy a obavy budou zohledněny v zájmu dosažení optimálního výsledku.	Zapojení se zúčastněnými stranami probíhá v souladu s požadavky vnitrostátního práva, které není plně v souladu se standardem 2 EIB, kdy konzultace obvykle probíhají v omezeném kontextu během procesu územního plánování a plánování s možností vznášet připomínky a námítky. Smysluplná konzultace není podle právních předpisů vyžadována ve vztahu k plánování, realizaci, monitorování nebo hodnocení.	SŽ vypracuje a následně zrealizuje smysluplné konzultace s dotčenými osobami a komunitami v průběhu celého procesu plánování a realizace přesídlení. To má zahrnovat požadavky stanovené ve standardu 2 EIB, jako jsou: sdílení relevantních informací a smysluplné konzultace s dotčenými osobami a komunitami, o přesídlení a zlepšení nebo obnově zdrojů obživy, konzultace se zranitelnými skupinami a dokumentované konzultace o realizaci a monitorování.		OP1		SŽ	Vyžaduje zpracování a následné implementaci plánu konzultací zprávy, časová náročnost zpracování v týdnech max. v nižších jednotkách měsíců, časová náročnost implementace plánu v jednotkách měsíců
10	Zapojení musí zohledňovat rovnost žen a mužů, být inkluzivní, bez diskriminace a v případě potřeby	Genderové aspekty nejsou řešeny.	SŽ shromáždí v rámci posouzení sociálních dopadů (SIA) v souladu s požadavky EIB socioekonomické informace o dotčených	?	2	2	SŽ	Součást zpracování SIA, respektive

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	zohledňovat různé potřeby a možné překážky, kterým čelí různé zúčastněné strany, aby byla zajištěna jejich spravedlivá účast, včetně potřeb a překážek týkajících se zranitelných, marginalizovaných a/nebo diskriminovaných skupin, jakož i těch, které jsou tradičně vyloučeny nebo potřebují zvláštní pomoc. (Norma 7 stanoví požadavky týkající se zranitelných, marginalizovaných a/nebo diskriminovaných skupin, jakož i požadavky týkající se procesu svobodného, předchozího a informovaného souhlasu (FPIC) pro projekty, které se týkají původního obyvatelstva.)	Nejsou standardně analyzovány zranitelné skupiny, respektive možnost jejich ovlivnění realizací PPP Projektu.	domácnostech, aby bylo možné určit povahu a rozsah dopadu na úrovni domácností a určit, jak přesídlení ovlivní zranitelné skupiny a případné rozdílné dopady na ženy a muže. Na podporu shromažďování informací se doporučují konzultace se ženami prostřednictvím smysluplné účasti. V závislosti na dopadech na úrovni domácností by měla být provedena analýza rozdílů mezi dopady na muže a ženy a vypracována opatření zaměřená na dopady na ženy. Tato analýza má zahrnovat způsob, jakým bude poskytování kompenzací zohledňovat genderové otázky a potenciál pro obnovu zdrojů obživy.					následně je nutné zpracování Plánu přesídlení v rámci ESMP
Standard 2 - Zapojení zúčastněných stran								
Specifické požadavky								
14	Zřizovatel doplní formální proces zapojení prováděný příslušnými orgány nebo jinak potřebný v souvislosti s požadavky stanovenými v ostatních environmentálních a	Zapojení se zúčastněnými stranami probíhá v souladu s požadavky vnitrostátního práva, které není plně v souladu se standardem 2 EIB, kdy konzultace obvykle probíhají v	SŽ vypracuje a následně zrealizuje smysluplné konzultace s dotčenými osobami a komunitami v průběhu celého procesu plánování a realizace přesídlení. To má zahrnovat požadavky stanovené ve standardu 2 EIB, jako jsou: sdílení		OP1		SŽ	Vyžaduje zpracování a následné implementaci plánu

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	sociálních standardech EIB, kdykoli je to vhodné, o jakákoli opatření uvedená v odstavcích 15-44 tohoto standardu, pokud to EIB považuje za nezbytné.	omezeném kontextu během procesu územního plánování a plánování s možností vznášet připomínky a námítky. Smysluplná konzultace není podle právních předpisů vyžadována ve vztahu k plánování, realizaci, monitorování nebo hodnocení.	relevantních informací a smysluplné konzultace s dotčenými osobami a komunitami, o přesídlení a zlepšení nebo obnově zdrojů obživy, konzultace se zranitelnými skupinami a dokumentované. konzultace o realizaci a monitorování.					konzultací zprávy, časová náročnost zpracování v týdnech max. v nižších jednotkách měsíců, časová náročnost implementace plánu v jednotkách měsíců
Standard 3 - Účinné využívání zdrojů a prevence znečištění								
Obecné požadavky								
Standard 3 - Účinné využívání zdrojů a prevence znečištění								
Specifické požadavky								
8	Předkladatel posuzuje účinnost a efektivitu využívání materiálů a přírodních zdrojů (např. půdy, půdy, vody, biologické rozmanitosti), jakož i energie, zejména ve výrobních procesech, a dopady na životní prostředí vyplývající z využívání zdrojů po celou dobu trvání projektu	Chybějící posouzení příležitostí a alternativ souvisejících s účinným využíváním zdrojů a chybějící rámec pro monitorování a podávání zpráv, který by umožnil systematickou identifikaci příležitostí a využití dalších opatření pro účinné	SŽ připraví specializované posouzení možností účinného využívání zdrojů (včetně porovnání s referenčními údaji, pokud je to možné) a zavede systematický mechanismus monitorování a podávání zpráv, nejlépe jako součást celkového plánu ESMP Projektu.		2		SŽ/K	Vyžaduje zpracování samostatného posouzení, časová náročnost max. v nižších jednotkách

Odst. (dle členění EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	a životního cyklu všech vyrobených produktů. Na základě výsledku takového posouzení životního cyklu předkladatel v rámci nejlepšího možného úsilí přijímá preventivní a zmírňující opatření na ochranu přírodních zdrojů a zamezení jakýchkoli významných škod, aby byla zachována jejich dlouhodobá dostupnost pro lidskou činnost. Tato opatření zahrnují mimo jiné následující: a. snižovat neefektivitu při používání materiálů a látek nebo při přímém či nepřímém využívání přírodních zdrojů, jako jsou neobnovitelné zdroje energie, suroviny, voda a půda, v jedné nebo více fázích životního cyklu výrobků a aktiv, a to i z hlediska trvanlivosti, opětovné použitelnosti, modernizovatelnosti, opravitelnosti, recyklovatelnosti nebo případně snadné demontovatelnosti a přizpůsobivosti výrobků a aktiv; b. podporovat předcházení vzniku odpadů, opětovné použití a recyklaci v souladu s hierarchií nakládání s odpady; c. vyhnout se činností,	využívání zdrojů v průběhu realizace PPP Projektu.					měsíců, výstupy je nutné zpracovat do ESMP	

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	<p>kteřé by vedly k významnému zvýšení produkce, spalování nebo odstraňování odpadů.</p>							
14	<p>Zřizovatel musí být připraven reagovat na jakoukoli událost, nehodu nebo mimořádnou událost zavedením účinných systémů řízení a prováděním kontrolních opatření pro zajištění prevence, připravenosti a odpovídající reakce na závažné havárie v souladu s platným právním rámcem a mezinárodními osvědčenými postupy.</p>	<p>Absence integrovaného ESMS, kdy kromě řady provozních pokynů není jasné, jak jsou zavedeny postupy připravenosti a reakce na mimořádné události a jak budou aplikovány pro PPP Projekt.</p>	<p>SŽ začlení aktuální postupy a praktiky týkající se připravenosti a reakce na mimořádné události do korporátního a projektového ESMS tak, aby bylo zajištěno odpovídající monitorování a podávání zpráv.</p>		OK2 OP2		<p>SŽ k následné konzultaci a dohodě s koncesionářem</p> <p>Podmínky plynoucí z ESMS je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře</p>	<p>Součást zpracování a zavedení ESMS,</p>
15	<p>Celkové systémy environmentálního a sociálního řízení zřizovatele (jak je uvedeno ve standardu 1 a odpovídajícím způsobem sděleno EIB) v příslušných případech stanoví: a. politiku prevence závažných havárií a systém řízení bezpečnosti, který má být zaveden pro její provádění; b. pohotovostní plán (Jak je definováno v Sendajském rámci pro snižování rizika katastrof 2015-2030:</p>	dtto	dtto				dtto	dtto

Odst. (dle členění EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	https://www.preventionweb.net/files/43291_sendaiframeworkfordren.pdf .) který analyzuje rizika katastrof a předem stanoví opatření umožňující včasnou, účinnou a vhodnou reakci, včetně opatření zajišťujících testování, revizi a provádění těchto plánů.							
16	Zřizovatel hraje aktivní roli a podporuje příslušné orgány při vypracovávání vnějších havarijních plánů, které by měly být řádně konzultovány s potenciálně dotčenými osobami a komunitami, jakož i s dalšími zainteresovanými stranami, zejména pokud je jejich účast a spolupráce nezbytná pro zajištění účinné reakce.	dtto	dtto				dtto	dtto
20	Zřizovatel usiluje o zamezení, snížení nebo vyloučení používání a skladování nebezpečných látek a materiálů vzbuzujících obavy a zvažuje jejich nahrazení méně nebezpečnými náhradami, pokud jsou k dispozici vhodné ekonomicky a technicky proveditelné alternativy. Kromě toho je navrhovatel rovněž	Absence posouzení rizik souvisejících s používáním nebezpečných látek a materiálů.	SŽ provede vyhodnocení rizik souvisejících s používáním nebezpečných látek a materiálů ve fázi dokumentace pro stavební povolení a úsekových plánů organizace výstavby. Tato posouzení rizik by mělo být nejlépe součástí konsolidovaného ESMP.		OP2		SŽ/K	Součástí projektové přípravy, výstupy je nutné zohlednit v ESMP

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	vybízen k tomu, aby vypracovával projekty, které povedou k inovativnímu vývoji a používání udržitelných náhrad.							
21	Pokud není možné se vyhnout nebezpečným látkám nebo je nahradit, musí navrhovatel zvážit bezpečné používání a skladování nebezpečných látek a materiálů tím, že bude přísně uplatňovat požadavky horizontálních právních předpisů EU o chemických látkách nebo se k nim přizpůsobí. (Nařízení (ES) č. 1907/2006 o registraci, hodnocení, povolování a omezování chemických látek (REACH) a nařízení (ES) č. 1272/2008 o klasifikaci, označování a balení látek a směsí.) a mezinárodních osvědčených postupů. Přitom předkladatel určí a uplatní vhodná opatření k řízení rizik s cílem minimalizovat a/nebo kontrolovat expozici/uvolňování nebezpečných látek a materiálů vzbuzujících mimořádné obavy.	dtto	dtto				dtto	dtto
Standard 4 - Biodiverzita a ekosystémy								

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
Obecné požadavky								
Standard 4 - Biodiverzita a ekosystémy								
Specifické požadavky								
12	Na základě výsledků posouzení potenciálních příležitostí, nepříznivých dopadů a rizik pro biologickou rozmanitost a ekosystémy vypracuje navrhovatel plán řízení biologické rozmanitosti nebo jeho ekvivalent. V tomto plánu budou podrobně popsána vhodná zmírňující a řídicí opatření, která zabrání ztrátám biologické rozmanitosti a minimalizují je a poskytnou příležitosti k jejímu posílení.	Samostatný "Plán řízení biologické rozmanitosti" není standardně připravován	SŽ vypracuje Plán řízení biologické rozmanitosti" pro PPP Projekt v souladu se standardy EIB a začlení jej do celkového ESMP	?	2	2	SŽ Podmínky plynoucí z ESMS je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	Součást zpracování a implementace ESMP
13	Vzhledem ke složitosti předvídání dopadů projektu na biologickou rozmanitost a ekosystémy v dlouhodobém horizontu by měl předkladatel přijmout praxi adaptivního řízení, při níž provádění zmírňujících a řídicích opatření reaguje na měnící se podmínky (např. návrh projektu, nepředvídané	dtto	dtto				dtto	dtto

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	přírodní události, nepříznivé dopady změny klimatu) a výsledky monitorování v průběhu celého životního cyklu projektu. Plán řízení biologické rozmanitosti proto musí umožňovat určitou míru flexibility, aby bylo možné opatření upravovat s ohledem na nová zjištění a výsledky monitorování.							
14	Provádění a monitorování plánu řízení biologické rozmanitosti může být řízeno prostřednictvím systému environmentálního a sociálního řízení navrhovatele, jehož prvky jsou uvedeny ve standardu 1.	dtto	SŽ vypracuje Plán environmentálního a sociálního monitorování v souladu e standardy EIB , ideálně jako součást ESMP pro PPP Projekt nebo jako samostatný dokument.		OK2 OP2		SŽ/K Závazky stran monitoringu je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	Součást zpracování ESMP
15	Pokud posouzení podle odstavců 6 a 10 zjistí, že by projekt mohl mít významný, nepříznivý a nevratný dopad na biologickou rozmanitost vysoké hodnoty, předkladatel nesmí provádět žádné činnosti související s projektem, pokud: a. je prokázáno, že neexistují žádné jiné životaschopné	Není relevantní. Standardy EIB v rámci EU nejdou nad úroveň environmentální legislativy (směrnice 92/43/EHS o stanovištích apod.) a její transpozice do českého prostředí.						

Odst. (dle členění EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	alternativy pro rozvoj projektu v oblastech s nižší hodnotou biologické rozmanitosti; b. projekt je povolen v souladu s platnými právními předpisy v oblasti životního prostředí a uznává prvky biologické rozmanitosti, které jsou důležité pro ochranu přírody; c. byly provedeny smysluplné konzultace s příslušnými odborníky a zúčastněnými stranami a d. byla zavedena vhodná opatření s použitím hierarchie zmírňujících opatření, aby se zajistilo, že nedojde ke ztrátě, a pokud je to nutné, aby byl zajištěn čistý pozitivní dopad na prvky biologické rozmanitosti a stanoviště, která je podporují, aby se dosáhlo pozitivních měřitelných výsledků ochrany							
16	Kritické stanoviště je nejcitlivější z vysoce hodnotných prvků biologické rozmanitosti a je definováno jako jedno z následujících: a. Vysoce ohrožený a/nebo jedinečný ekosystém; b. Stanoviště prioritního a/nebo významného významu pro kriticky ohrožené, ohrožené nebo	Není relevantní. Standardy EIB v rámci EU nejdou nad úroveň environmentální legislativy (směrnice 92/43/EHS o stanovištích apod.) a její transpozice do českého prostředí.						

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	<p>zranitelné druhy, jak je definováno v Červeném seznamu ohrožených druhů IUCN13 a v příslušných vnitrostátních právních předpisech; c. Stanoviště prioritního a/nebo významného významu pro populaci, areál nebo rozšíření endemických druhů nebo druhů s omezeným výskytem nebo vysoce charakteristických společenstev druhů; d. Stanoviště nezbytné pro přežití stěhovavých a/nebo shromažďujících se druhů; e. Biodiverzita a/nebo ekosystém, který má pro místní komunity a domorodé skupiny významný sociální, ekonomický nebo kulturní význam; f. Stanoviště s klíčovou vědeckou hodnotou a/nebo spojené s klíčovými evolučními procesy.</p>							
17	<p>V oblastech kritických stanovišť nesmí navrhovatel provádět žádné projektové činnosti, pokud nejsou splněny všechny následující podmínky: a. Neexistují žádné jiné životaschopné alternativy projektu</p>	<p>Není relevantní. Standardy EIB v rámci EU nejdou nad úroveň environmentální legislativy (směrnice 92/43/EHS o stanovištích apod.) a její transpozice do českého prostředí.</p>						

Odst. (dle členění EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	<p>ani z hlediska umístění, ani z hlediska návrhu a existuje důkladné odůvodnění převažujícího veřejného zájmu založeného na úvahách o lidském zdraví, veřejné bezpečnosti a/nebo příznivých důsledcích prvořadého významu pro životní prostředí; b. Projekt nevede k měřitelným nepříznivým dopadům, které by měly za následek jakýkoli škodlivý účinek na ekologický stav a stav ochrany kritického stanoviště, a dopadům se v maximální možné míře předchází a minimalizují se prostřednictvím změn v ploše nebo návrhu; c. Projekt nepovede k čistému snížení populace žádného zranitelného, ohroženého nebo kriticky ohroženého druhu v přiměřeném časovém období, d. Konzultace se zúčastněnými stranami probíhají v souladu se standardy 2 a 7, jak je definováno v odstavci 11; e. Pozitivní výsledky ochrany přírody (čistý pozitivní dopad) a zachování ekologické funkčnosti jsou dosaženy prostřednictvím vhodných kompenzačních opatření za zbytkové</p>							

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	dopady, které by jinak nastaly navzdory opatřením na zamezení, minimalizaci a obnovu dopadů, a f. Do programu adaptivního řízení navrhovatele je začleněn důkladný, vhodně navržený a dlouhodobý program monitorování a hodnocení biologické rozmanitosti zaměřený na posouzení stavu kritického stanoviště.							
18	Kromě toho v zemích EU, ESVO, kandidátských a potenciálních kandidátských zemích, kde se posouzení týká živočišných a rostlinných druhů v zájmu Unie, na které se vztahuje režim přísné ochrany podle směrnice o stanovištích (začleněný do definice kritického stanoviště), předloží předkladatel EIB доклад o jakékoli výjimce z tohoto režimu vydaný příslušným orgánem.	Mezera se nepředpokládá	Předložit EIB schválené výjimky z ochranných podmínek ohrožených zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů.			1	SŽ	Součástí povolovacího procesu.
19	V krajním případě a v reakci na zbytkové dopady mohou být provedena kompenzační opatření, aby se dosáhlo minimálně nulové ztráty biologické rozmanitosti. Pokud	Vyhodnocení účinnosti kompenzačního opatření bude mít jinou metodiku pro EIB (minimálně nulové ztráty biologické	Kompenzační opatření musí být odpovídajícím způsobem projednána s EC a národními orgány. Musí být připraven plán monitoringu a vyhodnocení účinnosti opatření, to vše v rámci		OP2		SŽ k následné konzultaci a dohodě s koncesionářem	Časová náročnost zpracování plánu v max. v nižších

Odst. (dle členění EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	projekt probíhá v oblasti kritického stanoviště, musí být dosaženo čistého pozitivního dopadu na biologickou rozmanitost a ekosystémové služby. Kompenzace nebo kompenzace nesmí být použity jako mechanismus k dosažení nulové ztráty nebo čistého pozitivního dopadu, dokud nebudou v maximální možné míře provedeny jiné formy zmírnění	rozmanitosti) a jinou pro EC (zajištění ochrany celkové soudržnosti sítě NATURA 2000)	„Plánu řízení biologické rozmanitosti“ a celkového ESMP.				Požadavky na management a monitoring kompenzačních opatření je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	jednotkách a měsících. Management a monitoring kompenzačních opatření po dobu životnosti projektu.
20	Pokud se očekává, že projekt bude mít dopady, které by ohrozily životaschopnost kritického stanoviště a/nebo stanoviště s vysokou hodnotou pro biologickou rozmanitost nebo s nimi spojených prvků bez ohledu na jakoukoli navrhovanou kompenzaci nebo vyrovnání, navrhovatel se zaváže přepracovat projekt tak, aby se vyhnul potřebě takové kompenzace nebo vyrovnání.	Není relevantní. Standardy EIB v rámci EU nejdou nad úroveň environmentální legislativy (směrnice 92/43/EHS o stanovištích apod.) a její transpozice do českého prostředí.						
21	Musí být vypracován plán provádění a řízení kompenzací, který poskytne odůvodnění a související důkazní základnu pro kompenzace nebo	Vyhodnocení účinnosti kompenzačního opatření bude mít jinou metodiku pro EIB (minimálně	Kompenzační opatření musí být odpovídajícím způsobem projednána s EC a národními orgány. Musí být připraven plán monitoringu a		OP2		SŽ k následné konzultaci a dohodě s koncesionářem	Časová náročnost zpracování plánu v max. v

Odst. (dle členění EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	<p>kompenzace v souladu se zásadou "rovnocennosti nebo lepší". Stanoví opatření, která mají být přijata k provádění kompenzačních opatření a monitorování jejich výsledků. Plán by se měl zabývat nejen potenciálním negativním dopadem ztráty biologické rozmanitosti a / nebo degradace ekosystémů na živobytí lidí, ale také potenciálním negativním dopadem kompenzačních opatření a případně kompenzací na místní komunitu a jejich živobytí. Plán by měl rovněž obsahovat ustanovení o všech nezbytných finančních a institucionálních opatřeních potřebných k dosažení účinných kompenzací v souladu s cíli a k jejich podpoře po dobu trvání dopadů, které mají kompenzovat.</p>	<p>nulové ztráty biologické rozmanitosti) a jinou pro EC (zajištění ochrany celkové soudržnosti sítě NATURA 2000)</p>	<p>vyhodnocení účinnosti opatření, to vše v rámci „Plánu řízení biologické rozmanitosti“ a celkového ESMP.</p>				<p>Požadavky na management a monitoring kompenzačních opatření je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře</p>	<p>nižších jednotkách měsíců. Management a monitoring kompenzačních opatření po dobu životnosti projektu.</p>
22	<p>V případě kompenzací určených k řešení zbytkových dopadů na vysoce hodnotnou biologickou rozmanitost a/nebo kritická stanoviště může být po dohodě s EIB vyžadováno externí přezkoumání plánu řízení kvalifikovanou, uznávanou a</p>	<p>Není relevantní. Standardy EIB v rámci EU nejdou nad úroveň environmentální legislativy (směrnice 92/43/EHS o stanovištích apod.) a její transpozice do českého prostředí. Legislativní závazky budou naplněny.</p>						

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	nezávislou organizací nebo odborníkem v dané oblasti, který má znalosti o navrhování a provádění kompenzací v oblasti biologické rozmanitosti.							
30	Předkladatel zohlední rizika spojená s náhodným nebo záměrným zavlečením invazních cizích druhů v průběhu celého životního cyklu projektu a zohlední tato rizika při posuzování dopadů na biologickou rozmanitost a ekosystémy a v plánu řízení biologické rozmanitosti.	Samostatný "Plán řízení biologické rozmanitosti" není standardně připravován.	SŽ vypracuje Plán řízení biologické rozmanitosti" pro PPP Projekt v souladu se standardy EIB a začlení jej do celkového ESMP. Součástí tohoto plánu bude i návrh plánu, monitoringu a opatření pro nakládání s invazními druhy.		OP2	2	SŽ Podmínky plynoucí z ESMS je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	Součást zpracování a implementace ESMP
31	Navrhovatel by měl posoudit riziko náhodného přenosu a uvolnění cizích druhů a potenciální dopady na místní biologickou rozmanitost, ekosystémy a související služby.	Samostatný "Plán řízení biologické rozmanitosti" není standardně připravován.	SŽ vypracuje Plán řízení biologické rozmanitosti" pro PPP Projekt v souladu se standardy EIB a začlení jej do celkového ESMP. Součástí tohoto plánu bude i návrh plánu, monitoringu a opatření pro nakládání s invazními druhy.		OP2	2	SŽ Podmínky plynoucí z ESMS je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	Součást zpracování a implementace ESMP
32	Záměrné vysazování cizích druhů do oblastí, kde se běžně nevyskytují, lze	Mezera se nepředpokládá	SŽ vypracuje Plán řízení biologické rozmanitosti" pro PPP Projekt v souladu se standardy EIB a		OP2	2	SŽ	Součást zpracování a

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	provádět pouze v souladu s mezinárodním, unijním a/nebo vnitrostátním regulačním rámcem. Druhy, o nichž je známo, že jsou invazní, nelze zavádět za žádných okolností.		začlenění jej do celkového ESMP. Součástí tohoto plánu bude i návrh plánu, monitoringu a opatření pro nakládání s invazními druhy.				Podmínky plynoucí z ESMS je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	implementace ESMP
33	Navrhovatel určí zmírňující opatření, která kontrolují nebo se snaží kontrolovat šíření invazních druhů do oblastí, kde se v současné době nevyskytují. V oblastech, nad nimiž má navrhovatel kontrolu hospodaření, by měla být provedena opatření k omezení šíření invazních druhů, nebo pokud možno k jejich eliminaci	Samostatný "Plán řízení biologické rozmanitosti" není standardně připravován.	SŽ vypracuje Plán řízení biologické rozmanitosti" pro PPP Projekt v souladu se standardy EIB a začlenění jej do celkového ESMP. Součástí tohoto plánu bude i návrh plánu, monitoringu a opatření pro nakládání s invazními druhy.		OP2	2	SŽ Podmínky plynoucí z ESMS je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	Součást zpracování a implementace ESMP
34	Identifikace dopadů a rizik projektu, které ovlivňují ekosystémové služby, by měla být v rámci procesu EIA/ESIA popsáno ve standardu 1 provedena předkladatelem ve spolupráci s příslušnými zúčastněnými stranami a místními komunitami a domorodými obyvateli, kteří jsou na těchto službách závislí. Tam, kde je to	Není relevantní. Standardy EIB v rámci EU nejdou nad úroveň environmentální legislativy (směrnice 92/43/EHS o stanovištích apod.) a její transpozice do českého prostředí. Legislativní závazky budou naplněny.						

Odst. (dle členění EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	možné, by měl být uplatněn přístup zohledňující rovnost pohlaví, přičemž by se mělo vzít v úvahu, že muži a ženy mohou ekosystémům přikládat rozdílnou hodnotu a mít z nich rozdílný užitek. Pokud je to praktické a proveditelné, mělo by být součástí procesu posuzování i zjišťování míry závislosti na těchto službách. Měly by být rovněž identifikovány ekosystémové služby, které jsou kritické pro životaschopnost navrhovaného projektu.							
36	Je-li to praktické a proveditelné a s cílem účinně vyvážit ochranu a zachování biologické rozmanitosti s potenciálem využití jejích různých hospodářských, sociálních a kulturních hodnot a přínosů, měl by navrhovatel provést socioekonomické posouzení biologické rozmanitosti a ekosystémových služeb poskytovaných lokalitou a širším regionem, do něhož je začleněna, které určí zúčastněné strany, jež jsou příjemci, a vyčíslí přínosy plynoucí z	Není relevantní. Standardy EIB v rámci EU nejdou nad úroveň environmentální legislativy (směrnice 92/43/EHS o stanovištích apod.) a její transpozice do českého prostředí. Legislativní závazky budou naplněny.						

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	ekosystémových služeb s peněžním oceněním těchto přínosů.							
37	Zřizovatel identifikuje a posoudí dopady a rizika ovlivňující biologickou rozmanitost a ekosystémy, které způsobují jeho primární dodavatelé jako součást dodavatelského řetězce, v souladu se zásadami uvedenými v odstavcích 39-41 níže. Veškerá zmírňující opatření zjištěná na základě posouzení by měla zajistit udržitelné výsledky.	Aspekty související s biologickou rozmanitostí (zejména komodity z přírodních zdrojů) nejsou součástí řízení dodavatelského řetězce ze strany SŽ.	SŽ vypracuje procedury a postupy ověřování na korporátní a projektové úrovni týkající se komodit přírodních zdrojů, které budou: <ul style="list-style-type: none"> · Určovat původ zdrojů a typ stanoviště zdrojových oblastí; · Zamezovat zadávání zakázek dodavatelům, kteří přispívají k významné přeměně nebo degradaci prioritních prvků biologické rozmanitosti, kritických stanovišť a/nebo chráněných oblastí; a · Zajišťovat průběžný přezkum hlavních dodavatelů SŽ. 		OK2 OP2		SŽ/K	Součást zpracování ESMP
38	Pokud navrhovatel nakupuje komodity z živých přírodních zdrojů, jako jsou potraviny, dřevo a vláknina, o nichž je známo, že jsou produkovány v regionech, kde existuje riziko významné přeměny nebo degradace vysoce hodnotné biologické rozmanitosti a/nebo kritických stanovišť, uzavře navrhovatel smlouvu se společnostmi/dodavateli v daném odvětví, kteří dodržují uznávané	dtto	dtto		OK2 OP2		SŽ/K	Součást zpracování ESMP

Odst. (dle členění EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	normy nebo případně certifikační systémy pro udržitelné hospodaření.							
39	Pokud neexistuje důvěryhodná a uznávaná norma, zaváže se zřizovatel k uplatňování osvědčených mezinárodních průmyslových provozních zásad, postupů řízení a technologií, které budou dohodnuty s EIB. Lze nakupovat pouze živé přírodní zdroje legálního a udržitelného původu, přičemž jejich získávání je monitorováno a dokumentováno, aby bylo zajištěno, že toto získávání nemá nepříznivý dopad na základní ekologické funkce vysoce cenných a/nebo kritických stanovišť.	dtto	dtto		OK2 OP2		SŽ/K	Součást zpracování ESMP
40	U komodit jiných než živé přírodní zdroje by se měli organizátoři zapojení do nákupu, zpracování nebo obchodování s těmito komoditami snažit identifikovat rizika svého dodavatelského řetězce v souvislosti s nepříznivými dopady na vysoce hodnotnou biologickou rozmanitost a/nebo kritická stanoviště a posoudit svou provozní expozici a expozici své	dtto	dtto		OK2 OP2		SŽ/K	Součást zpracování ESMP

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	pověsti vůči těmto rizikům. V situacích, kdy jsou takové obavy zjištěny, by měli navrhovatelé najít řešení, aby je řešili způsobem odpovídajícím míře jejich kontroly a vlivu a v souladu s požadavky tohoto standardu.							
Standard 5 - Změna klimatu								
Obecné požadavky								
9	Všechny projekty musí být v souladu s rámcem EIB pro přizpůsobení, jak je stanoveno v plánu skupiny EIB pro oblast klimatu (CBR), včetně zajištění souladu se zásadou "nepůsobit významnou újmu" cílům zmírňování změny klimatu nebo přizpůsobení se této změně, jak je definováno v nařízení EU o taxonomii.	Absence vyhodnocení souladu s požadavky EIB v oblasti klimatu a souladu se zásadou DNSH a EU taxonomií	SŽ vypracuje analýzy nákladů a přínosů v souladu s příslušnými metodikami stanovenými v Technických pokynech ke klimatickému prověřování a Technických pokynů k prověřování udržitelnosti. Dále bude vyhodnocen soulad s DNSH a kritérii EU taxonomie	1		1	SŽ	Součást projektové přípravy, je nutné zajistit soulad s metodikami EIB a EK
10	Předkladatel poskytne EIB informace, které stanoví dopad projektu na emise skleníkových plynů a jeho zranitelnost vůči	Absence komplexní aktualizace výpočtu emisí skleníkových plynů Projektu.	SŽ provede komplexní aktualizovaný výpočet emisí skleníkových plynů, který zohlední všechny změny v Projektu (včetně dalších opatření v agendě pozitivního vlivu na klima)			1	SŽ	Součást projektové přípravy, je nutné zajistit

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	fyzickým rizikům změny klimatu, jakož i jeho soulad s příslušnými nízkouhlíkovými a klimaticky odolnými cestami.	Absence posouzení odolnosti vůči klimatu nebo nedostatečná kvalita pro prokázání odolnosti Projektu.	podle nejnovější metodiky, včetně Vademecum EK, a prokáže čistý pozitivní efekt z hlediska snížení emisí skleníkových plynů. SŽ provede posouzení odolnosti vůči klimatu pro každou část Projektu plně v souladu s GIP (dobrou mezinárodní praxí), včetně Technických pokynů ke klimatickému prověřování.					soulad s metodikami EIB a EK
Standard 5 - Změna klimatu								
Specifické požadavky								
15	Předkladatel projektu poskytne EIB veškeré relevantní informace o povaze a rozsahu emisí skleníkových plynů a/nebo sekvestrace skleníkových plynů v rámci projektu, které EIB požaduje pro provedení posouzení v souladu s metodikou EIB a určit soulad projektu s plánem skupiny EIB pro oblast klimatu (CBR), včetně souladu se zásadou "nepůsobit významnou škodu" pro cíle zmírňování změny klimatu, jak je	Absence komplexní aktualizace výpočtu emisí skleníkových plynů Projektu.	SŽ provede komplexní aktualizovaný výpočet emisí skleníkových plynů, který zohlední všechny změny v Projektu (včetně dalších opatření v agendě pozitivního vlivu na klima) podle nejnovější metodiky, včetně Vademecum EK, a prokáže čistý pozitivní efekt z hlediska snížení emisí skleníkových plynů.			1	SŽ	Součást projektové přípravy, je nutné zajistit soulad s metodikami EIB a EK

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	stanoveno v nařízení EU o taxonomii.							
16	Předkladatel na požádání prokáže, že řádně zvážil alternativy k minimalizaci emisí skleníkových plynů souvisejících s projektem. Tato opatření mohou mimo jiné zahrnovat: použití nejlepších dostupných technik (BAT) a/nebo jakýchkoli nových technik, energetickou účinnost, účinné využívání zdrojů, zavádění méně uhlíkově náročných nebo obnovitelných zdrojů energie nebo snižování fugitivních emisí.	Mezera se nepředpokládá, vzhledem k věcnému zaměření projektu.						
17	Předkladatel projektu poskytne EIB veškeré relevantní informace týkající se fyzických klimatických rizik spojených s projektem, které EIB požaduje za účelem stanovení souladu projektu s plánem skupiny EIB pro oblast klimatu (CBR), včetně souladu se zásadou "nepůsobit významnou škodu" pro cíle	Absence posouzení odolnosti vůči klimatu nebo nedostatečná kvalita pro prokázání odolnosti Projektu.	SŽ provede posouzení odolnosti vůči klimatu pro každou část Projektu plně v souladu s GIP (dobrou mezinárodní praxí), včetně Technických pokynů ke klimatickému prověřování.			1	SŽ	Součást projektové přípravy, je nutné zajistit soulad s metodikami EIB a EK

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	přizpůsobení se změně klimatu, jak je stanoveno v nařízení EU o taxonomii.							
18	Pokud EIB určí, že projekt je ohrožen fyzickými klimatickými riziky, provede předkladatel posouzení klimatických rizik a zranitelnosti (CRVA) v souladu s přístupem přijatým EIB a dalšími příslušnými standardy EIB. CRVA i) posoudí, jak může změna klimatu ovlivnit projekt a systém, v němž se projekt uskutečňuje, včetně přírodního prostředí a potenciálně postižených osob, a ii) určí přiměřená adaptační opatření ke snížení rizik, která změna klimatu představuje pro projekt a systém, v němž se projekt uskutečňuje.	dtto	dtto			1	SŽ	Součást projektové přípravy, je nutné zajistit soulad s metodikami EIB a EK
20	Zřizovatel na požádání poskytne EIB informace týkající se klimatu, které jsou důležité pro posouzení ekonomického případu projektu. Tyto informace mohou zahrnovat: Aspekty zmírňování změny klimatu: i) objem emisí skleníkových plynů za příslušné časové období s projektem	Zastaralé analýzy nákladů a přínosů bez spolehlivého a aktualizovaného metodického přístupu, mimo jiné k výpočtu emisí skleníkových plynů a stínových cen uhlíku.	SŽ vypracuje aktualizované analýzy nákladů a přínosů v souladu s příslušnými metodikami stanovenými v Technických pokynech ke klimatickému prověřování a Technických pokynů k prověřování udržitelnosti.			1	SŽ	Součást projektové přípravy, je nutné zajistit soulad s metodikami EIB a EK

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	a bez projektu a ii) jednotková hodnota a koncepční základ pro náklady na emise uhlíku; Aspekty přizpůsobení se změně klimatu: i) změna expozice fyzikálnímu riziku změny klimatu za příslušné časové období s adaptačními opatřeními projektu a bez nich a ii) ekonomické ocenění této změny rizika; U projektů motivovaných především klimatickými aspekty by ekonomická analýza měla, pokud je to praktické a proveditelné, zahrnovat posouzení dopadů projektu souvisejících s klimatem na různé skupiny obyvatelstva, se zvláštním důrazem na zranitelné skupiny.							
21	Pro všechny projekty (v zemích EU, ESVO, kandidátských a potenciálních kandidátských zemích) uvedené v příloze I směrnice EIA (posuzování vlivů na životní prostředí), a u těch, které jsou uvedeny v příloze II a u nichž příslušné orgány dospěly k závěru, že je nutné provést posouzení EIA, musí	Posouzení zmírnění změny klimatu a přizpůsobení se této změně není v rozsahu odpovídajícím standardům EIB v ČR v procesu EIA aplikováno	SŽ provede komplexní aktualizovaný výpočet emisí skleníkových plynů, který zohlední všechny změny v Projektu (včetně dalších opatření v agendě pozitivního vlivu na klima) podle nejnovější metodiky, včetně Vademecum EK, a prokáže čistý pozitivní efekt z hlediska snížení emisí skleníkových plynů.			1	SŽ	Součást projektové přípravy, je nutné zajistit soulad s metodikami EIB a EK

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	předkladatel zajistit, aby informace relevantní pro posouzení zmírnění změny klimatu a přizpůsobení se této změně a jeho závěry byly ve zprávě EIA jasně rozlišitelné a identifikovatelné.		SŽ provede posouzení odolnosti vůči klimatu pro každou část Projektu plně v souladu s GIP (dobrou mezinárodní praxí), včetně Technických pokynů ke klimatickému prověřování.					
Standard 6 - Nedobrovolné přesídlení								
Obecné požadavky								
13	U projektů, které vyžadují vysídlení osob, jako jsou obyvatelé slumů nebo squatteři, kteří obývají pozemky nebo majetek bez formálního právního titulu, musí předkladatel připravit a provést plán v souladu s tímto standardem.	Do procesu odškodnění jsou zahrnuty pouze osoby, které mají formální právní nárok k pozemkům. Na osoby bez formálních práv se nebere žádný ohled.	SŽ zahrne do sčítání postižených osob a soupisu majetku, jakož i do procesu odškodnění a dávek osoby, které nemají uznatelná práva k pozemkům podle právních předpisů, ale v době sčítání ji užívají.			1	SŽ	Součást zpracování SIA, respektive následně je nutné zpracování Plánu přesídlení v rámci ESMP
Standard 6 - Nedobrovolné přesídlení								
Specifické požadavky								
16	Předkladatel zváží a zdokumentuje proveditelné alternativní projekty, návrhy projektů	Předcházení nucenému vystěhování se praktikuje prostřednictvím vyjednávání s vlastníky pozemků.	SŽ přesídlí vystěhované domácnosti, které nemají zákonná práva k pozemkům, které			1	SŽ	Součást zpracování SIA, respektive

Odst. (dle členění EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	a/nebo místa, aby se vyhnul fyzickému a/nebo ekonomickému vysídlení a/nebo je minimalizoval.		obývají, v souladu s požadavky tohoto standardu EIB					následně je nutné zpracování Plánu přesídlení v rámci ESMP
17	Předkladatel omezí velikost ochranných pásem nebo práv k cestám (např. silničních nebo železničních rezerv), aby se vyhnul přesídlování nebo je minimalizoval s ohledem na bezpečnost pro užívání nebo pobyt lidí.	Mezera se nepředpokládá, podle relevantní legislativy (např. zákon o dráhách, zákon o pozemních komunikacích nebo zákon o ochraně přírody a krajiny) mohou příslušné správní orgány v odůvodněných případech omezit nebo zakázat určité činnosti v ochranných pásmech, což umožňuje přizpůsobit rozsah ochranných pásem tak, aby byla zachována bezpečnost, ale zároveň nedocházelo k nadměrnému omezování využití pozemků.	Možná nutnost omezení ochranných pásem musí být analyzována v rámci SIA.			3	SŽ	Součást zpracování SIA, respektive následně je nutné zpracování Plánu přesídlení v rámci ESMP
18	Všechny vysídlené osoby nebo osoby dotčené projektem (PAP) mají nárok na určité typy zmírňujících opatření. Mohou být klasifikovány jako: a. Osoby s formálními zákonnými právy	Nejsou standardně analyzovány zranitelné skupiny, respektive možnost jejich ovlivnění realizací PPP Projektu.	SŽ shromáždí v rámci procesu přesídlování v souladu se Standardem 6 socioekonomické informace o dotčených domácnostech, aby bylo možné určit povahu a rozsah dopadu na úrovni domácností a určit zranitelné nebo	?	OP3		SŽ	Součást zpracování SIA, respektive následně je nutné

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	na půdu nebo majetek (včetně zvykových a tradičních práv uznaných vnitrostátními zákony); b. Osoby, které nemají formální zákonná práva na půdu a/nebo majetek, ale mají nároky na půdu nebo majetek, které jsou uznány nebo uznatelné podle vnitrostátních právních předpisů nebo zvykových a tradičních práv; c. Osoby, které obývají/užívají pozemky a/nebo majetek, ale nemají na ně žádná uznatelná zákonná práva nebo nároky.		znevýhodněné skupiny. Jakmile bude toto dokončeno, měly by být provedeny konzultace se zranitelnými skupinami a pomoc by měla být měřena na míru jejich potřebám podle požadavků Standardu 6 EIB.					zpracování Plánu přesídlení v rámci ESMP
19	Navrhovatel provede sčítání lidu a základní socioekonomický průzkum, aby identifikoval všechny osoby, které budou fyzicky nebo ekonomicky vysídleny a mají nárok na odškodnění a/nebo pomoc.	Vnitrostátní právní předpisy ČR nevyžadují sčítání postižených osob, inventarizaci majetku ani datum uzávěrky (konečné datum pro účely nabývání pozemků). Pozemky a budovy jsou oceňovány úředním odhadcem podle právních předpisů, přičemž kompenzace vychází z tržní hodnoty a prodejů v dotčeném místě. SŽ (prostřednictvím svého dodavatele) následně určí způsobilost pro odškodnění z katastru nemovitostí.	SŽ zpracuje sčítání postižených osob za účelem stanovení způsobilosti v rámci procesu přesídlení sladěného se Standardem 6 EIB. To má zahrnovat jak vlastníky, tak i uživatele pozemků a majetku dotčeného akvizicí. Má být proveden soupis majetku pozemků, staveb, plodin, komunálního vybavení a přírodních zdrojů, které mají být akvizicí dotčeny. Po shromáždění informací se doporučuje stanovit konečné datum pro nabývání pozemků v souladu s požadavky stanovenými ve Standardu 6.			1	SŽ	Součást zpracování SIA, respektive následně je nutné zpracování Plánu přesídlení v rámci ESMP

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
20	Sčítání se týká všech obyvatel PAP a zahrnuje soupis všech ztrát (majetku, podnikání, přístupu k přírodním nebo kulturním zdrojům nebo službám atd.). Sčítání zahrnuje i sezónní uživatele zdrojů, kteří nejsou v době sčítání přítomni, ale mají na pozemek oprávněný nárok	dtto	dtto			1	SŽ	Součást zpracování SIA, respektive následně je nutné zpracování Plánu přesídlení v rámci ESMP
21	Základní socioekonomický průzkum zahrnuje: (i) současný socioekonomický profil obyvatelstva; (ii) posouzení zranitelnosti a potřeby přijmout zvláštní opatření a iii) stupně, druhy a charakter dopadů. Údaje musí být členěny podle pohlaví a dalších relevantních parametrů. Kromě toho může základní socioekonomický průzkum vyžadovat analýzy uvnitř domácností v případech, kdy jsou živobytí různých členů domácnosti (např. žen a mužů) ovlivněno odlišně.	dtto	dtto			1	SŽ	Součást zpracování SIA, respektive následně je nutné zpracování Plánu přesídlení v rámci ESMP
22	V souvislosti se sčítáním stanoví zřizovatel datum uzávěrky pro	dtto	dtto			1	SŽ	Součást zpracování SIA,

Odst. (dle členění EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	způsobilost. Konečný termín musí být dobře zdokumentován a účinně rozšířen v celé oblasti projektu.							respektive následně je nutné zpracování Plánu přesídlení v rámci ESMP
23	Konečné datum bude platit: i) po dobu stanovenou vnitrostátními právními předpisy; nebo ii) po dobu stanovenou v dokumentech o plánování přesídlení; nebo iii) po přiměřenou dobu od datum sčítání nebo inventury. Po uplynutí této doby je třeba sčítání, socioekonomickou základnu a výsledné ocenění aktualizovat.	dtto	dtto			1	SŽ	Součást zpracování SIA, respektive následně je nutné zpracování Plánu přesídlení v rámci ESMP
24	Předkladatel není povinen poskytnout náhradu nebo pomoc osobám, které zasáhnou do oblasti projektu po datu ukončení projektu (nebo jeho aktualizaci v souladu s odstavcem 23).	dtto	dtto			1	SŽ	Součást zpracování SIA, respektive následně je nutné zpracování Plánu

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
						1		přesídlení v rámci ESMP
25	Kdykoli je to možné, nabídne navrhovatel všem osobám s omezenou schopností pohybu a orientace informovanou volbu buď věcného odškodnění (pozemek za pozemek, dům za dům, obchod za obchod), nebo peněžního odškodnění v plné výši náhradních nákladů. Navrhovatel musí respektovat volbu, kterou PAPS uvedli.	Ocenění provádějí kvalifikovaní odhadci, ačkoli ocenění není zcela v souladu s metodikou stanovenou v PR 5, vzhledem ke zvýšeným cenám pozemků a staveb (1,5x u staveb a 8x u zemědělské půdy) nabízí více než pokrytí reprodukčních nákladů na pozemky a stavby. Vlastníkům pozemků a budov se nabízí náhrada za pozemky a budovy. Náhrada se neposkytuje za plodiny, stromy, přírodní zdroje nebo jiný majetek a ti, kteří nemají formální práva, na ni nemají nárok. Pomoc a další dávky se nenabízejí.	SŽ plně zahrne plodiny, stromy, přírodní zdroje a další majetek do procesu oceňování tak, aby bylo provedeno v souladu se Standardem 6. SŽ uvede do souladu se Standardem 6, aby postiženým osobám byla nabídnuta kompenzace v plné výši náhradních nákladů, jakož i další pomoc, která jim může pomoci zlepšit nebo alespoň obnovit jejich životní úroveň a živobytí. Odškodnění má být poskytnuto před vysídlením nebo omezením užívání pozemků. Pokud jsou osoby postiženy ekonomickým vysídlením, měla by jim být poskytnuta pomoc při zajištění živobytí.			1	SŽ	Součást zpracování SIA, respektive následně je nutné zpracování Plánu přesídlení v rámci ESMP
26	Pokud je zdroj obživy PAP založen na půdě nebo pokud je půda v kolektivním vlastnictví, navrhovatel upřednostní kompenzaci "půda za půdu". Pokud tato možnost není k dispozici, musí předkladatel EIB	dtto	dtto					

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	dostatečně zdůvodnit, proč tato možnost není proveditelná, včetně zdůvodnění, že nevýměna pozemků nemá vliv na zdroje obživy.							
27	Všichni PAP popsaní v odstavci 18 obdrží kompenzaci za stavby, které vlastní a obývají, a/nebo opatření na obnovu zdrojů obživy a/nebo jinou pomoc/kompenzaci v souladu s následujícími odstavci.	dtto	dtto					
28	Osoby, na které se vztahuje odstavec 18 písm. a) a b), obdrží náhradu za pozemky. Pokud jde o pozemky, obdrží PAP podle odst. 18 písm. c) minimálně dostatečnou pomoc při znovuosídlení, aby si mohli obnovit a případně zlepšit své živobytí a/nebo bydlení na jiném místě.	dtto	dtto					
29	V případě fyzického přemístění: a. Pokud je nabízeno náhradní bydlení, měla by se hodnota nového bydliště rovnat stejná nebo vyšší než v podmínkách předchozího projektu, s rovnocennými nebo lepšími vlastnostmi, výhodami a polohou. V	dtto	dtto					

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	případě osob s omezenou schopností pohybu a orientace podle odstavce 18 písm. c) navrhovatel zajistí opatření, která jim umožní získat odpovídající bydlení a usilovat o jistotu vlastnictví; b. Pokud je nabízena peněžní náhrada, musí být veškerý dotčený majetek oceněn na plnou reprodukční cenu; c. Pokud jsou nájemníci vystěhováni, musí být přijata opatření, která jim pomohou zajistit náhradní bydlení.							
30	V případech ekonomického vysídlení: a. Náhradní pozemek musí být stejné nebo vyšší kvality a musí se nacházet co nejbližší původnímu místu nebo současnému místu bydliště; b. Pokud jsou dotčeny společné zdroje komunity, musí být provedena opatření, která umožní trvalý přístup k dotčeným zdrojům nebo zajistí přístup k rovnocenným zdrojům, přičemž se v případě potřeby zohlední i kulturní aspekty spojené s těmito společnými zdroji. Pokud to není možné, musí předkladatel EIB	dtto	dtto					

Odst. (dle členění EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	<p>dostatečně zdůvodnit, proč tomu tak není, a poskytnout pomoc na kompenzaci ztráty přístupu ke ztraceným zdrojům nebo nedostatečného přístupu k alternativním zdrojům. To může mít podobu iniciativ, které zvýší produktivitu zbývajících zdrojů, k nimž má komunita přístup, a/nebo věcné/peněžní kompenzace; c. V případě peněžní náhrady za veškerý postižený majetek (včetně plodin, zavlažovací infrastruktury a dalších zlepšení provedených na půdě) se ocenění provádí v plné výši reprodukčních nákladů; d. Ekonomicky vysídleným osobám, jejichž živobytí nebo úroveň příjmů jsou nepříznivě ovlivněny, se kromě odškodnění za ztracený majetek poskytne také cílená pomoc a přechodná podpora, aby se alespoň obnovily jejich zdroje obživy. Přechodná podpora může</p>							

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	<p>spočívat v peněžích, pracovních příležitostech, školení, právní pomoci nebo jiných formách podpory. Musí být stanovena po konzultaci s dotčenými osobami;</p> <p>e. V případě komerčních staveb se při odškodnění postiženého majitele podniku zohlední také náklady na obnovení komerční činnosti na jiném místě a případně náklady na přemístění a opětovnou instalaci veškerého vybavení. Postižení zaměstnanci obdrží pomoc za dočasnou ztrátu mzdy a v případě potřeby pomoc při hledání alternativních pracovních příležitostí.</p>							
31	<p>V případě potřeby poskytne navrhovatel rovněž pomoc při přesídlení odpovídající potřebám každé skupiny vysídlených osob, přičemž zvláštní pozornost věnuje zranitelným osobám a/nebo skupinám osob. Pomoc při přesídlení může spočívat v právní pomoci, příspěvcích na stěhování, psychologickém a sociálním</p>	Dtto						

Odst. (dle členění EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	poradenství nebo jiných formách podpory. Určí se po konzultaci s PAPs.							
32	Náhradní pozemek/bydlení/podnik musí být poskytnut před jakýmkoli přemístěním nebo omezením přístupu k pozemkům nebo přírodním zdrojům	Dtto						
33	V případě peněžního odškodnění provede navrhovatel platbu před vlastním přesídlením, aby si obyvatelé mohli najít vhodnou náhradu. Navrhovatel věnuje náležitou pozornost místnímu kontextu a osobním ohledům, aby v souladu s postiženou osobou zvolil nejvhodnější způsob platby (tj. šek, bankovní převod, hotovost atd.).	Dtto						
34	Je-li to možné, vydává se věcné nebo peněžní odškodnění na jméno hlavy domácnosti i jejího partnera.	Dtto						
35	V některých případech může dojít k užívání nebo omezení přístupu na pozemek pouze na přechodnou dobu. V takových případech mají	Dtto						

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	přednost volné pozemky a dobrovolné transakce s pozemky od PAP (např. pronájem nebo leasing). Pokud je dočasné ekonomické nebo fyzické přesídlení nevyhnutelné, navrhovatel poskytne PAPs kompenzaci buď v naturáliích, nebo v hotovosti, aby si mohli během období omezení užívání pozemku zachovat svou životní úroveň a/nebo živobytí.							
36	V případech, kdy je získána pouze část pozemku nebo majetku a zbývající pozemek není rezidenčně nebo ekonomicky životaschopný, nabídne zřizovatel možnost získat celý pozemek. Pokud existuje spor ohledně obytné nebo ekonomické životaschopnosti zbývajícího pozemku, měl by navrhovatel angažovat nezávislého znalce, který jej ocení	Dtto						
37	Veškerá dotčená komunální zařízení, inženýrské sítě nebo veřejná vybavenost musí být nahrazeny tak, aby poskytovaly podobnou nebo lepší	Dtto						

Odst. (dle členění EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	úroveň služeb. Náhrada by měla být provedena na základě konzultací s komunitou, které se projekt týká, a příslušnými zúčastněnými stranami z řad státní správy.							
38	Pokud je to možné, navrhovatel ve spolupráci s příslušným orgánem rovněž zlepší sociální a veřejnou infrastrukturu s cílem přispět k udržitelnému a inkluzivnímu socioekonomickému rozvoji dotčených a hostitelských komunit.	Dtto						
39	Zřizovatel provádí kompenzační opatření a opatření na obnovu zdrojů obživy bez diskriminace osob a/nebo skupin, které jsou zranitelné, marginalizované, diskriminované nebo vyloučené na základě svých socioekonomických charakteristik.	Dtto						
40	V případech, kdy budou poskytnuty lokality pro přemístění, musí navrhovatel konzultovat výběr lokalit s osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, a to jak s ženami, tak s muži, a pokud možno jim	Dtto						

Odst. (dle členění EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	nabídnout možnost výběru mezi lokalitami.							
41	Místa přemístění musí splňovat minimálně tyto podmínky: a. Neleží na znečištěném území ani v bezprostřední blízkosti zdrojů znečištění, které ohrožují duševní a fyzické zdraví obyvatel; b. Nejsou umístěny v zónách náchylných k přírodním katastrofám nebo v zónách, které byly identifikovány jako potenciálně ohrožené přírodními katastrofami; c. Zajišťují jistotu vlastnictví bez hrozby vystěhování; d. Nejsou na pozemcích využívaných komunitami, které byly vysídleny v důsledku násilí nebo konfliktu; e. Postižené i hostitelské komunity je považují za kulturně vhodné; f. Jsou k dispozici a mají kapacitu absorbovat příliv přesídlených osob v přijatelné hustotě, zejména pokud jde o: dostupnost služeb, zařízení a infrastruktury (např. zdravotnictví a školství); Příležitosti pro místní zaměstnanost, dostupnost přírodních	Dtto						

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	zdrojů a zabezpečení potravin a vody. g. Zahrnují opatření ke zmírnění dopadu na hostitelské komunity, včetně odpovídající modernizace veřejných zařízení, pokud je to opodstatněné, a konzultací s hostitelskými komunitami a místními samosprávami							
42	Přemísťovací místa jsou považována za nedílnou součást projektu, a proto musí být jejich vývoj prováděn v souladu se všemi environmentálními a sociálními standardy EIB, je-li to relevantní.	Dtto						
43	Požizovatel identifikuje všechny dotčené osoby, muže i ženy, hostitelské komunity a další relevantní zúčastněné strany a pravidelně s nimi transparentním způsobem spolupracuje během plánování, provádění, monitorování a hodnocení přesídlení. V tomto ohledu musí navrhovatel dodržovat požadavky na zapojení zúčastněných stran a zveřejňování informací	Zapojení se zúčastněnými stranami probíhá v souladu s požadavky vnitrostátního práva, které není plně v souladu se standardy EIB, kdy konzultace obvykle probíhají v omezeném kontextu během procesu územního plánování a plánování s možností vznášet připomínky a námítky. Smysluplná konzultace není podle právních předpisů vyžadována ve vztahu k	SŽ vypracuje a následně zrealizuje smysluplné konzultace s dotčenými osobami a komunitami v průběhu celého procesu plánování a realizace přesídlení. To má zahrnovat požadavky stanovené v Stadardech EIB0, jako jsou: sdílení relevantních informací a smysluplné konzultace s dotčenými osobami a komunitami, o přesídlení a zlepšení nebo obnově zdrojů obživy, konzultace se zranitelnými skupinami a dokumentované konzultace o realizaci a monitorování.		OP1		SŽ	Vyžaduje zpracování a následné implementaci plánu konzultací zprávy, časová náročnost zpracování v týdnech max. v nižších

Odst. (dle členění EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	uvedené ve standardu 2 a dokumentovat tento proces	plánování, realizaci, monitorování nebo hodnocení.						jednotkách měsíců, časová náročnost implementace plánu v jednotkách měsíců
46	Zřizovatel co nejdříve zřídí mechanismus pro podávání stížností v souladu s požadavky stanovenými ve standardu 2. Tento mechanismus musí být sociálně vhodný a snadno dostupný bez ohledu na pohlaví nebo jiné socioekonomické charakteristiky	V současné době neexistuje žádný mechanismus nápravy stížností zaměřený na PPP Projekt nebo přesídlení, stížnosti se řeší prostřednictvím vnitrostátních soudních/právních postupů.	SŽ vypracuje Mechanismus pro řešení stížností v rámci celého PPP Projektu a pro konkrétní přesídlení, který bude v souladu s požadavky stanovenými v PR 5 a PR 10.		OP2		SŽ	Součást zpracování Plánu přesídlení v rámci ESMP
47	Tento mechanismus musí neprodleně řešit obavy a stížnosti týkající se procesu nedobrovolného přesídlení (například nároky, přístup k informacím, odškodnění nebo přemístění), které vnesou osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, hostitelské komunity nebo jiné osoby. Kromě toho musí mechanismus zahrnovat opravný postup pro nestranné řešení	dtto	dtto		OP2		SŽ	Součást zpracování Plánu přesídlení v rámci ESMP

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	případných sporů. Mechanismus by neměl bránit přístupu k soudním nebo správním opravným prostředkům v zemi.							
48	Nucené vystěhování znamená nucené vystěhování jednotlivců, skupin a komunit z jejich domovů, pozemků a/nebo společných majetkových zdrojů (ať už legálně vlastněných nebo neformálně obsazených) bez poskytnutí a přístupu k vhodným formám právní a jiné ochrany nebo bez dodržení základních požadavků definovaných v tomto standardu.	Předcházení nucenému vystěhování se praktikuje prostřednictvím vyjednávání s vlastníky pozemků.	SŽ přesídlí vystěhované domácnosti, které nemají zákonná práva k pozemkům, které obývají, v souladu s požadavky PR 5. Nucenému vystěhování bude zamezeno.	?	OP3		SŽ	Náklady a časovou náročnost nelze odhadnout, je nutné nejprve zpracovat Plán přesídlení,
49	Nucené vystěhování je hrubým porušením lidských práv a EIB je netoleruje.	dtto	dtto				dtto	dtto
50	Vystěhování lze provést ve výjimečných případech, pokud je plně v souladu s: (i) ustanovení mezinárodních nástrojů v oblasti lidských práv; a ii) vnitrostátními právními předpisy. V takových případech zřizovatel zajistí, aby: a. Ve	dtto	dtto				dtto	dtto

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	všech fázích procesu jsou dodržována práva na informace, smysluplné konzultace a účast; b. Právní a jiné opravné prostředky jsou k dispozici vždy; c. Vystěhování nevede k bezdomovectví; d. Před vystěhováním je poskytnuta přiměřená náhrada.							
51	Před vystěhováním informuje zřizovatel EIB. K tomuto oznámení musí být přiloženo doložené prohlášení, že výše uvedené podmínky byly a jsou splněny.	dtto	dtto				dtto	dtto
52	Během procesu konzultací, plánování a provádění přesídlení musí navrhovatel věnovat zvláštní pozornost jednotlivcům a skupinám, které jsou zranitelné, marginalizované, systematicky diskriminované nebo vyloučené na základě svých socioekonomických charakteristik. Posouzení zranitelnosti musí být specifické pro daný kontext a musí být provedeno v souladu se standardem 7.	Nejsou standardně analyzovány zranitelné skupiny, respektive možnost jejich ovlivnění realizací PPP Projektů.	SŽ shromáždí v rámci procesu přesídlování v souladu se Standardem 6 socioekonomické informace o dotčených domácnostech, aby bylo možné určit povahu a rozsah dopadu na úrovni domácností a určit zranitelné nebo znevýhodněné skupiny. Jakmile bude toto dokončeno, měly by být provedeny konzultace se zranitelnými skupinami a pomoc by měla být měřena na míru jejich potřebám podle požadavků Standardu 6.	?	OP3		SŽ	Součástí zpracování SIA, respektive následně je nutné zpracování Plánu přesídlení v rámci ESMP

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
53	Navrhovatel musí věnovat pozornost specifickému genderovému rozměru nedobrovolného přesídlení, zejména pokud jde o zapojení zúčastněných stran, sčítání, oceňování, vyplácení kompenzací a obnovu zdrojů obživy. Předkladatel zavede podle potřeby specifická opatření, aby se ve všech aspektech plánování a provádění přesídlení zohledňovaly perspektivy a zájmy žen. Navrhovatel zváží proveditelná opatření, aby ženy získaly jistotu vlastnictví a obdržely peněžní nebo věcné odškodnění za stejných podmínek jako muži.	Genderové aspekty nejsou řešeny.	SŽ shromáždí v rámci procesu přesídlování v souladu se Standardem 6 socioekonomické informace o dotčených domácnostech, aby bylo možné určit povahu a rozsah dopadu na úrovni domácností a určit, jak přesídlení ovlivní rozdílně ženy a muže. Na podporu shromažďování informací se doporučují konzultace se ženami prostřednictvím smysluplné účasti. V závislosti na dopadech na úrovni domácností by měla být provedena analýza rozdílů mezi dopady na muže a ženy a vypracována opatření zaměřená na dopady na ženy. Tato analýza má zahrnovat způsob, jakým bude poskytování kompenzací zohledňovat genderové otázky a potenciál pro obnovu zdrojů obživy.	?	OP3		SŽ	Součást zpracování SIA, respektive následně je nutné zpracování Plánu přesídlení v rámci ESMP
55	Pokud projekt vede k nedobrovolnému přesídlení, musí být připravena plánovací dokumentace, která odpovídá rozsahu a stupni dopadů, rozsahu fyzického a ekonomické vysídlení a zranitelnost postižených osob. Cílem těchto dokumentů je vypracovat a zavést opatření k řešení a zmírnění dopadů na vysídlené osoby v souladu s touto normou. Za tímto účelem	SŽ nemá žádnou plánovací dokumentaci pro přesídlení.	SŽ vypracuje Plán přesídlení, který bude koncipován tak, aby bylo možné zmírnit negativní dopady vysídlení a v odůvodněných případech identifikovat možnosti rozvoje. Plán by měl zahrnovat rozpočet na přesídlení a harmonogram provádění, stanovit nároky všech kategorií dotčených osob (včetně hostitelských komunit) a zahrnout opatření pro monitorování účinnosti fyzického přesídlení a opatření pro zajištění obživy během provádění, jakož i hodnocení po dokončení provádění. Zvláštní		OP2		SŽ	Součást zpracování ESMP, je nutné zohlednit závěry SIA a závěry konzultací provedených v rámci Plánu konzultací

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	plánovací dokumenty porovnávají místní legislativu a tento standard a podrobně popisují, jak překlenout případné mezery mezi nimi.		pozornost je třeba věnovat genderovým aspektům a potřebám zranitelných osob. SŽ zdokumentuje všechny transakce k získání práv k pozemkům, poskytnutí kompenzací a další pomoci spojené s přemístěním. Plán přesídlení bude obsahovat prvky uvedené v definici standardu 6 EIB					
56	Předkladatel je odpovědný za zajištění přípravy, provádění a monitorování příslušných dokumentů plánování přesídlení v souladu s tímto standardem. Za tímto účelem musí být v průběhu celého procesu přesídlování vyčleněny odpovídající finanční prostředky a zdroje (včetně příslušných odborných znalostí v oblasti přesídlování podle potřeby).	dtto	dtto		OP2		SŽ	Součást zpracování ESMP, je nutné zohlednit závěry SIA a závěry konzultací provedených v rámci Plánu konzultací
57	Plánování přesídlení včetně opatření ke zmírnění dopadů musí být v co největší míře začleněno do celkového procesu ESIA podle standardu 1.	dtto	dtto					
58	Přílohy 1a a 1b této normy definují minimální požadavky na hlavní plánovací dokumenty o přesídlení, a	dtto	dtto		OP2		SŽ	Součást zpracování ESMP, je nutné

Odst. (dle členění EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	<p>to: a. Rámec pro přesídlování, obvykle nazývaný rámec politiky přesídlování (RPF), je vyžadován u projektů, jejichž přesná podoba, rozloha a související dopady (lokality a počet PAP) nebyly stanoveny, nebo u programů a plánů, kde jednotlivé složky projektu teprve budou vypracovány. Jakmile je návrh projektu upřesněn a jsou k dispozici potřebné informace o dopadech projektu, je třeba rámcový dokument dále vypracovat. b. Plán přesídlení, obvykle nazývaný akční plán přesídlení (Resettlement Action Plan, RAP), je vyžadován u projektů, které vedou k významnému fyzickému přesídlení. Předkladatel musí vypracovat RAP zahrnující minimálně příslušné požadavky tohoto standardu. c. Plán obnovy zdrojů obživy (LRP) je vyžadován u projektů, které vedou k ekonomickému vysídlení (ovlivňují zdroje obživy nebo tvorbu příjmů). Předkladatel musí vypracovat LRP s cílem zlepšit nebo</p>							zohlednit závěry SIA a závěry konzultací provedených v rámci Plánu konzultací

Odst. (dle členění EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	alespoň obnovit zdroje obživy postižených osob. LRP může být vypracován jako samostatný dokument nebo začleněn do RAP v případech, kdy projekt vede k fyzickému i ekonomickému vysídlení.							
59	Před prováděním činností spojených se znovuusídlením se EIB, navrhovatel a jakýkoli odpovědný subjekt zapojený do činností spojených se znovuusídlením formálně dohodnou na obsahu plánovacích dokumentů týkajících se znovuusídlení. Předkladatel zpřístupní dohodnuté dokumenty o plánování znovuusídlení veřejnosti.	dtto	dtto		OP2		SŽ	Součást zpracování ESMP, je nutné zohlednit závěry SIA a závěry konzultací provedených v rámci Plánu konzultací
60	Pokud jsou činnosti v oblasti znovuusídlení v době, kdy navrhovatel žádá EIB o financování, již v plném proudu nebo jsou dokončeny, může EIB navrhovatele požádat, aby vypracoval a provedl doplňující/nápravný akční plán, pokud dokumenty týkající se plánování znovuusídlení a/nebo	dtto	dtto		OP2		SŽ	Součást zpracování ESMP, je nutné zohlednit závěry SIA a závěry konzultací provedených

Odst. (dle členění EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	činnosti v oblasti znovuúsídlení nejsou v souladu s požadavky tohoto standardu.							v rámci Plánu konzultací
61	Zřizovatel nemusí být přímo odpovědný za přípravu a realizaci přesídlení. I v takovém případě musí projekt splňovat všechny požadavky uvedené v tomto standardu a předkladatel musí zajistit, aby osoby odpovědné za nedobrovolné přesídlení v souvislosti s projektem tento standard dodržovaly.	dtto	dtto		OP2		SŽ	Součást zpracování ESMP, je nutné zohlednit závěry SIA a závěry konzultací provedených v rámci Plánu konzultací
62	Proto v případech, kdy za získání půdy a/nebo přesídlení nesou odpovědnost subjekty třetích stran, musí zřizovatel: a. co nejdříve se spojit s odpovědným subjektem, abyste jej informovali o případných rozdílech mezi vnitrostátními právními předpisy/postupy a tímto standardem; b. Pokud to odpovědný subjekt povolí, účastnit se plánování, provádění a monitorování přesídlení a podporovat je;c. Pokud vnitrostátní	dtto	dtto		OP2		SŽ	dtto

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	postupy nejsou v souladu s tímto standardem, převezme zřizovatel odpovědnost za odstranění těchto nedostatků způsobem, který je přijatelný pro odpovědný subjekt a EIB, a d. Pokud je to možné, podepište dohodu, která jasně definuje role a povinnosti každého subjektu v souladu s tímto standardem.							
63	Zřizovatel vytvoří monitorovací systém (tj. zdroje, personál a postupy), který bude odpovídat rozsahu přesídlení a souvisejícím rizikům. Zřizovatel předkládá EIB monitorovací zprávy jako součást požadavků na podávání zpráv, včetně informací o stížnostech a způsobu jejich řešení. V případě významných dopadů nedobrovolného přesídlení je navrhovatel povinen zapojit externí stranu, která provede monitorování nebo střednědobý přezkum/audit přesídlení. Monitorování musí mimo jiné posoudit přiměřenost nároků a	V současné době neexistuje požadavky či plány na provádění monitorování a hodnocení po dokončení výkupu pozemků.	SŽ uvede postupy do souladu s požadavky Standardu 6 prostřednictvím stanovení postupů pro monitorování a hodnocení provádění Plánu přesídlení. To bude v případě potřeby zahrnovat přijetí nápravných opatření v průběhu realizace tak, aby bylo dosaženo cílů Standardu EIB. Monitorování procesu získávání půdy, přesídlování a zlepšování či obnovy zdrojů obživy bude prováděno jako součást širšího ESMS Projektu a bude zahrnovat účast klíčových zúčastněných stran, včetně dotčených komunit. Ten by měl být vypracován jako součást širšího procesu plánování přesídlování, který bude pokračovat po celou dobu realizace přesídlování a přiměřenou dobu poté.		OP2		SŽ k následné konzultaci a dohodě s koncesionářem Podmínky plynoucí z ESMS je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	Součást zpracování Plánu přesídlení

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	pomoci ke kompenzaci všech ztrát a dopadů							
64	Po dokončení všech činností spojených se znovuosídlením, které jsou podrobně popsány v příslušných plánech, předloží předkladatel EIB zprávu o auditu. Zpráva posoudí, zda došlo ke zlepšení nebo alespoň obnovení životních podmínek a životní úrovně, a případně navrhne nápravná opatření ke splnění dosud nedosažených cílů. Pokud jsou dopady přesídlení významné, provede hodnocení externí strana.	dtto	dtto		OP2		SŽ k následné konzultaci a dohodě s koncesionářem Podmínky plynoucí z ESMS je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	Součást zpracování Plánu přesídlení
65	Zřizovatel zavede doplňková opatření, která byla zjištěna a/nebo považována za nezbytná během monitorování přesídlení a/nebo závěrečného auditu v souladu s ustanoveními uvedenými v této normě.	dtto	dtto				dtto	dtto
66	Přesídlení se považuje za dokončené, pokud byly nepříznivé dopady přesídlení vyřešeny způsobem, který je v souladu s touto normou.	dtto	dtto				dtto	dtto

Odst. (dle členění EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
Standard 7 - Zranitelné skupiny, původní obyvatelstvo a rovnost pohlaví								
Obecné požadavky								
15	Předkladatel přijme nezbytná opatření k identifikaci a zamezení potenciálních rizik a dopadů projektu, které by mohly ovlivnit život a živobytí zranitelných, marginalizovaných nebo diskriminovaných osob a skupin a původních obyvatel, nebo pokud není možné se jim vyhnout, k omezení, minimalizaci, zmírnění nebo účinné kompenzaci/nápravě těchto dopadů. Za tímto účelem se předkladatel v případě potřeby snaží posílit jejich adaptační kapacitu a poskytnout jim rovnou příležitost vyjádřit se k navrhovaným činnostem projektu a zmírňujícím opatřením, která by je mohla ovlivnit, v souladu s požadavky stanovenými ve standardu 2 i v tomto standardu.	Nejsou standardně analyzovány zranitelné skupiny, respektive možnost jejich ovlivnění realizací PPP Projektu.	SŽ shromáždí v rámci analýzy socioekonomické situace informace o dotčených domácnostech, aby bylo možné určit povahu a rozsah dopadu na úrovni domácností a určit zranitelné nebo znevýhodněné skupiny. Jakmile bude toto dokončeno, měly by být provedeny konzultace se zranitelnými skupinami a pomoc by měla být měřena na míru jejich potřebám podle požadavků Standardu 7.	?	OP3		SŽ	Součást zpracování SIA, respektive následně je nutné zpracování Plánu přesídlení v rámci ESMP

Odst. (dle členění EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
16	Zřizovatel přijme genderově citlivý přístup k identifikaci, řízení a monitorování environmentálních a sociálních dopadů a rizik, který zohlední práva a zájmy žen a dívek, mužů a chlapců a nebinárních a genderově nekonformních osob, včetně zvláštní pozornosti věnované rozdílné zátěži, překážkám a dopadům, s nimiž se mohou setkat, včetně násilí a obtěžování na základě pohlaví.	Genderové aspekty nejsou řešeny.	SŽ shromáždí v rámci procesu přesídlování v souladu se Standardem 6 socioekonomické informace o dotčených domácnostech, aby bylo možné určit povahu a rozsah dopadu na úrovni domácností a určit, jak přesídlení ovlivní rozdílně ženy a muže. Na podporu shromažďování informací se doporučují konzultace se ženami prostřednictvím smysluplné účasti. V závislosti na dopadech na úrovni domácností by měla být provedena analýza rozdílů mezi dopady na muže a ženy a vypracována opatření zaměřená na dopady na ženy dle požadavků Standardu 7	?	OP3		SŽ	Součást zpracování SIA, respektive následně je nutné zpracování Plánu přesídlení v rámci ESMP
Standard 7 - Zranitelné skupiny, původní obyvatelstvo a rovnost pohlaví								
Specifické požadavky								
17	V rámci procesu EIA musí předkladatel posoudit, zda existují zranitelné skupiny osob, které by mohly být projektem nepřiměřeně ovlivněny, nebo zda je pravděpodobné, že projekt ovlivní zdraví nebo blahobyt lidí nebo komunity. Aspekty, které je třeba zvážit, mohou mimo jiné zahrnovat práva menšin, kulturní identitu a	Analýzy zranitelných skupin nejsou v EIA standardně prováděny	SŽ provede plnohodnotné posouzení sociálních dopadů (SIA) v souladu s požadavky EIB v sociální oblasti, tj. včetně sběru základních údajů o výchozím stavu (baseline), úplné posouzení sociálních rizik a dopadů (včetně dopadů na zranitelné skupiny) a vypracování souboru zmírňujících opatření k předcházení, minimalizaci a zmírnění zjištěných rizik.	?		1	SŽ Podmínky plynoucí z nutnosti realizace zmírňujících opatření může být nutné zařadit do podmínek	Z analytického hlediska může být náročnost zpracování SIA blízka EIA. Česká praxe v této oblasti prakticky neexistuje, bude nutné

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	sdružení, sociální instituce nebo soudržnost a identitu komunity. Veškeré takové dopady musí být řízeny a zmírňovány prostřednictvím vhodných zmírňujících a/nebo kompenzačních opatření v souladu s cíli tohoto standardu.						výběrového řízení na koncesionáře	respektovat mezinárodní metodiky a přístupy dle konzultací technickými experty EIB
18	Pokud předkladatel nebo EIB zjistí pravděpodobnost nepřiměřených nepříznivých dopadů a rizik, které se týkají zranitelných, marginalizovaných a/nebo diskriminovaných skupin a jednotlivců, na něž se proces EIA nemusí vztahovat, doplní předkladatel své posouzení o veškerá opatření, která EIB určí a/nebo považuje za nezbytná, v souladu s ustanoveními uvedenými ve zbývajících částech tohoto standardu.	dtto	dtto				dtto	dtto
Standard 8 - Pracovní práva								
Obecné požadavky								
Standard 8 - Pracovní práva								
Specifické požadavky								

Odst. (dle členění EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
9	Předkladatel věnuje zvláštní pozornost identifikaci pravděpodobnosti rizik dětské práce, nucené práce, diskriminace a nerovného zacházení s migrujícími pracovníky nebo pracovníky, kteří nejsou jeho státními příslušníky, diskriminace a/nebo omezení svobody sdružování nebo jiných rizik porušování základních pracovních práv v důsledku kontextu země, odvětví, dodavatele nebo dodavatelského řetězce	Analýza rizik, zejména diskriminace a nerovného zacházení s migrujícími pracovníky nebo pracovníky, kteří nejsou jeho státními příslušníky, diskriminace a/nebo omezení svobody sdružování nebo jiných rizik porušování základních pracovních práv není prováděna. Lze dále předpokládat, že SŽ nemá nastaveny mechanismy na korporátní úrovni tak, aby bylo možné dílčí aspekty zachytit a následně řešit.	Je nutné zajistit zpracování příslušných analýz a zavést korporátní systém, který umožní dílčí aspekty zachytit a následně řešit. Zároveň je nutné zachytit relevantní aspekty ve smluvní dokumentaci mezi SŽ, respektive koncesionářem, a dodavateli, která musí mimo jiné zakotvit dodatečné kontrolní, resp. sankční mechanismy ve vztahu k těmto aspektům.		OK2	2	SŽ k následné konzultaci a dohodě s koncesionářem Podmínky plynoucí z analýz nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	Vyžaduje především interní zdroje s možnou externí podporou, je navázáno na zavedení ESMS
10	Pokud jde o pracovníky dodavatelského řetězce, musí zřizovatel uplatňovat požadavky odstavců 56 až 59 této normy.	Viz níže						
11	Na požádání poskytne zřizovatel bance příslušné politiky a systémy nebo postupy řízení lidských zdrojů, jakož i příslušné zprávy o práci vypracované národním inspektorátem práce nebo Evropským úřadem práce, jsou-li k dispozici, aby bylo možné posoudit,	SŽ v současné době nemá ESMS ani integrovaný systém pro monitorování a podávání zpráv o práci a pracovních podmínkách.	SŽ vyvine a zavede systém monitorování a podávání zpráv, který bude sledovat pokrok v oblasti sladování práce a pracovních postupů se stávajícími zásadami a postupy jako součást celopodnikového systému ESMS.		OK2		SŽ k následné konzultaci a dohodě s koncesionářem Podmínky plynoucí z ESMS je nutné zařadit	Vyžaduje především interní zdroje s možnou externí podporou, je navázáno na zavedení ESMS

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	zda jsou dodržovány příslušné právní předpisy. Po zřizovateli může být požadováno, aby doplnil své hodnocení a zásady a postupy v souladu s právními předpisy EU a ustanoveními uvedenými v této normě.						do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	
56	Předkladatel vynaloží přiměřené úsilí, aby posoudil, zda existují pracovní rizika spojená s primárními dodavateli zboží a materiálů, které jsou nezbytné pro hlavní funkce projektu. Pokud může návrhové ovlivnit své primární dodavatele, musí se snažit zajistit, aby uplatňovali požadavky tohoto standardu. Pokud posouzení rizik odhalí přítomnost nebo významné riziko dětské práce, nucené práce nebo sexuálního vykořisťování či zneužívání u primárního dodavatele nebo pokud jsou známa nebo byla nahlášena rizika na nižších úrovních dodavatelského řetězce, uchýlí se předkladatel k primárnímu	Analýza rizik, zejména diskriminace a nerovného zacházení s migrujícími pracovníky nebo pracovníky, kteří nejsou jeho státními příslušníky, diskriminace a/nebo omezení svobody sdružování nebo jiných rizik porušování základních pracovních práv není prováděna. Lze dále předpokládat, že SŽ nemá nastaveny mechanismy na korporátní úrovni tak, aby bylo možné dílčí aspekty zachytit a následně řešit.	Je nutné zajistit zpracování příslušných analýz a zavést korporátní systém, který umožní dílčí aspekty zachytit a následně řešit. Zároveň je nutné zachytit relevantní aspekty ve smluvní dokumentaci mezi SŽ, respektive koncesionářem, a dodavateli, která musí mimo jiné zakotvit dodatečné kontrolní, resp. sankční mechanismy ve vztahu k těmto aspektům.		OK2	2	SŽ k následné konzultaci a dohodě s koncesionářem Podmínky plynoucí z analýz nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	Vyžaduje především interní zdroje s možnou externí podporou, je navázáno na zavedení ESMS

Odst. (dle členění EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	dodavatel, který může prokázat, že dodržuje tento standard.							
57	Pokud je u stávajícího primárního dodavatele zjištěna přítomnost nebo významné riziko dětské práce, nucené práce nebo sexuálního vykořisťování či zneužívání, nebo pokud jsou známa nebo nahlášena rizika na nižších úrovních dodavatelského řetězce, musí organizátor spolupracovat s příslušným primárním dodavatelem, aby přijal vhodná opatření k nápravě a odstranění těchto praktik uspokojivým a přiměřeně rychlým způsobem. V tomto procesu závisí schopnost promotéra přimět primárního dodavatele k řešení těchto rizik na úrovni vlivu a kontroly promotéra nad jeho primárními dodavateli	Dtto	Dtto		OK2	2	Dtto	Dtto
58	Zřizovatel pravidelně podle dohody s EIB podává EIB zprávu o pokroku, kterého primární dodavatel dosáhl při nápravě nebo zmírňování výše	Není zaveden systém podávání zpráv.	SŽ vyvine a zavede systém podávání zpráv o E&S aspektech nebo musí být úkol podávání zpráv přidělen soukromému partnerovi PPP.		OP2		SŽ/K Podmínky související s E&S	Vyžaduje především interní zdroje s možnou

Odst. (dle členění EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	uvedených rizik. Pokud dojde ke změnám v dodavatelském řetězci primárního dodavatele, bude navrhovatel nadále sledovat primárního dodavatele, aby zjistil případná nová významná rizika dětské práce, nucené práce a/nebo sexuálního vykořisťování či zneužívání.						reportingem je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	externí podporou, je navázáno na implementaci ESMP
59	Pokud navrhovatel neobdrží důkaz o nápravě nebo pokud se ukáže, že náprava není možná, obrátí se navrhovatel v přiměřeně krátké lhůtě dohodnuté s EIB s ohledem na stávající smluvní vztahy na jiné primární dodavatele, kteří mohou prokázat, že splňují požadavky stanovené v tomto standardu.	Není zaveden systém podávání zpráv.	SŽ vyvine a zavede systém podávání zpráv o E&S aspektech nebo musí být úkol podávání zpráv přidělen soukromému partnerovi PPP.		OP2		SŽ/K Podmínky související s E&S reportingem je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	Vyžaduje především interní zdroje s možnou externí podporou, je navázáno na implementaci ESMP
Standard 9 - Zdraví, bezpečnost a ochrana								
Obecné požadavky								
Standard 9 - Zdraví, bezpečnost a ochrana								
Specifické požadavky								

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
12	Předkladatel musí projekt navrhnout a provozovat v souladu s požadavky na řízení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci uvedenými v odstavcích 15 až 23.	SŽ má podrobné pokyny a postupy týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví pracovníků a obyvatelstva, které zahrnují osobní ochranné prostředky, školení, používání zařízení, role a odpovědnosti, předcházení rizikům, informování různých zúčastněných stran o rizicích atd. Neexistuje však žádný systém ESMS na úrovni podniku nebo PPP Projektu, a není jasné, jak jsou tyto zásady a postupy uplatňovány, respektive jak budou uplatňovány pro PPP Projekt.	SZ zprovozní všechny politiky a postupy a začlení je do korporátního a projektového ESMS, které budou zajišťovat průběžné a koordinované monitorování a podávání zpráv v oblasti zdraví, bezpečnosti a bezpečí týkající se komunit a na pracovišti.		OK2		SŽ k následné konzultaci a dohodě s koncesionářem Podmínky plynoucí z ESMS je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	Vyžaduje především interní zdroje s možnou externí podporou, je navázáno na zavedení ESMS
13	Pokud jde o pracovníky dodavatelského řetězce, musí zřizovatel uplatňovat požadavky odstavců 68 až 69 této normy.	Současný korporátní systém SŽ vůči třetím stranám plně nepokrývá všechny relevantní environmentální a sociální aspekty.	SŽ vyvine a zavede: · jednotná politika dodavatelského řetězce zahrnující etiku, BOZP, pracovní a environmentální aspekty; a · Jednotný postup pro zadávání veřejných zakázek, který odráží požadavky na ochranu životního prostředí a bezpečnosti, a harmonizace stávajících postupů přidružených provozovatelů.		OK2		SŽ/K	Vyžaduje především interní zdroje s možnou externí podporou
14	Na vyžádání poskytne zřizovatel bance příslušné plány a postupy řízení bezpečnosti a ochrany zdraví	SŽ má podrobné pokyny a postupy týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví pracovníků a obyvatelstva,	SZ zprovozní všechny politiky a postupy a začlení je do korporátního a projektového ESMS, které budou zajišťovat průběžné a koordinované		OK2		SŽ k následné konzultaci a	Vyžaduje především interní zdroje

Odst. (dle členění EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	při práci a také, pokud jsou k dispozici, příslušné zprávy o práci vydané národním inspektorátem práce. EIB může po zřizovateli požadovat, aby doplnil své posouzení a své plány a postupy řízení v souladu s právními předpisy EU a požadavky uvedenými v tomto standardu.	kteřé zahrnují osobní ochranné prostředky, školení, používání zařízení, role a odpovědnosti, předcházení rizikům, informování různých zúčastněných stran o rizicích atd. Neexistuje však žádný systém ESMS na úrovni podniku nebo PPP Projektu, a není jasné, jak jsou tyto zásady a postupy uplatňovány, respektive jak budou uplatňovány pro PPP Projekt.	monitorování a podávání zpráv v oblasti zdraví, bezpečnosti a bezpečí týkající se komunit a na pracovišti.				dohodě s koncesionářem Podmínky plynoucí z ESMS je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	s možnou externí podporou, je navázáno na zavedení ESMS
15	Projekt musí být navržen a provozován v souladu s požadavky odstavců 15 až 67.	Viz níže						
16	Zřizovatel poskytne EIB dostatečné důkazy a informace o svých postupech (a případně o postupech svých dodavatelů a zhotovitelů), a to jak ve fázi hodnocení projektu, tak prostřednictvím pravidelného monitorování v souladu se smluvními závazky a na požádání.	SŽ má podrobné pokyny a postupy týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví pracovníků a obyvatelstva, které zahrnují osobní ochranné prostředky, školení, používání zařízení, role a odpovědnosti, předcházení rizikům, informování různých zúčastněných stran o rizicích atd. Neexistuje však žádný systém ESMS na úrovni podniku nebo PPP Projektu, a není jasné, jak	SZ zprovozní všechny politiky a postupy a začlení je do korporátního a projektového ESMS, které budou zajišťovat průběžné a koordinované monitorování a podávání zpráv v oblasti zdraví, bezpečnosti a bezpečí týkající se komunit a na pracovišti, a zajistí jejich zohlednění ve smluvních závazcích pro jednotlivé dodavatele.		OK2		SŽ k následné konzultaci a dohodě s koncesionářem Podmínky plynoucí z ESMS je nutné zařadit do podmínek výběrového	Vyžaduje především interní zdroje s možnou externí podporou, je navázáno na zavedení ESMS

Odst. (dle členění EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
		jsou tyto zásady a postupy uplatňovány, respektive jak budou uplatňovány pro PPP Projekt a to zejména z hlediska postupů u jednotlivých dodavatelů.					řízení na koncesionáře	
17	Předkladatel zavede dobře definovaný systém řízení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (HSMS) odpovídající rizikům projektu pro řízení bezpečnosti, ochrany zdraví a bezpečnosti na pracovišti a pro veřejnost, včetně plánu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (HSMP) nebo jeho ekvivalentu, který zohlední nebezpečí, rizika a dopady projektu, jakož i osvědčené mezinárodní postupy, jako jsou pokyny MOP pro systémy řízení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (ILO OSH 2001).	Dtto						
18	HSMS musí mít k dispozici odpovídající zdroje a odborné znalosti. V závislosti na povaze práce a velikosti pracovní síly musí zřizovatel a/nebo zhotovitel pro výše uvedené úkoly vyčlenit	Možné nedostatečné personální zajištění.	Je nutné v rámci SŽ, respektive v organizaci koncesionáře, zajistit dostatečné personální zdroje pro oblast HSMS			OP2	SŽ k následné konzultaci a dohodě s koncesionářem	Vyžaduje především interní zdroje s možnou externí podporou, je

Odst. (dle členění EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	specializovaný útvar nebo tým s odpovídající úrovní nadřízenosti.						Podmínky plynoucí z ESMS je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	navázáno na zavedení ESMS
19	Již ve fázi předběžného návrhu musí předkladatel identifikovat a posoudit rizika a dopady na zdraví a bezpečnost při práci a pro veřejnost (včetně sexuálního obtěžování, zneužívání a vykořisťování), které přímo nebo nepřímo vyplývají z projektu kdykoli během jeho životního cyklu, včetně používání a skladování nebezpečných materiálů. Předkladatel zajistí, aby byla věnována odpovídající pozornost osobám a skupinám, které mohou být těmto rizikům zvláště vystaveny nebo zranitelné na základě jejich socioekonomických charakteristik.	SŽ má podrobné pokyny a postupy týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví pracovníků a obyvatelstva, které zahrnují osobní ochranné prostředky, školení, používání zařízení, role a odpovědnosti, předcházení rizikům, informování různých zúčastněných stran o rizicích atd. Neexistuje však žádný systém ESMS na úrovni podniku nebo PPP Projektu, a není jasné, jak jsou tyto zásady a postupy uplatňovány, respektive jak budou uplatňovány pro PPP Projekt a to zejména z hlediska postupů u jednotlivých dodavatelů.	SZ zprovozní všechny politiky a postupy a začlení je do korporátního a projektového ESMS, které budou zajišťovat průběžné a koordinované monitorování a podávání zpráv v oblasti zdraví, bezpečnosti a bezpečí týkající se komunit a na pracovišti, a zajistí jejich zohlednění ve smluvních závazcích pro jednotlivé dodavatele.		OK2		SŽ k následné konzultaci a dohodě s koncesionářem Podmínky plynoucí z ESMS je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	Vyžaduje především interní zdroje s možnou externí podporou, je navázáno na zavedení ESMS
20	Na základě tohoto posouzení navrhovatel vypracuje a zavede	Dtto						

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	nezbytné plány udržitelné městské mobility, systémy řízení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci nebo rovnocenné systémy, které se zaměří na ochranu zdraví a bezpečnost při práci i na veřejnost. Navrhovatelé vyberou kontroly, které jsou nejlépe proveditelné, nejúčinnější a nejtrvalejší, a vyberou kontroly na základě hierarchie kontroly rizik: eliminace, náhrada, technické kontroly, administrativní kontroly a nakonec osobní ochranné prostředky (OOP).							
21	Tyto plány udržitelné městské mobility případně řádně zohledňují rizika související s klimatem, včetně možnosti extrémních povětrnostních jevů, a to na základě osvědčených mezinárodních postupů a s ohledem na lokalitu a odvětví/průmysl projektu.	Dtto						
22	Předkladatel přijme preventivní přístup a použije postupy adaptivního řízení, při nichž provádění	Dtto						

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	zmírňujících a řídicích opatření reaguje na měnící se podmínky a výsledky monitorování projektu v průběhu jeho životního cyklu (pro který může být vyžadováno posouzení rizik). Přijatá opatření musí odpovídat povaze a rozsahu zjištěných rizik a dopadů a musí být uplatňována bez diskriminace, s přihlédnutím k rozdílům v expozici rizikům a k potřebě chránit zvláště citlivé rizikové skupiny před nebezpečími, která se jich specificky týkají.							
23	Předkladatel projektu poskytne pracovníkům projektu, jakož i lidem a komunitám, kterých se projekt týká, příslušné informace, pokyny a školení v přístupném formátu. Při poskytování těchto informací, pokynů a školení zahrne navrhovatel do projektu i jednotlivce nebo skupiny pracovníků nebo komunit, které jsou tradičně vyloučené nebo diskriminované kvůli svým socioekonomickým charakteristikám.	Dtto						

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
68	Předkladatel vynaloží přiměřené úsilí, aby posoudil, zda existují významná zdravotní a bezpečnostní rizika spojená s pracovníky hlavního dodavatele zboží a materiálů, které jsou pro hlavní funkce projektu klíčové. Pokud existují významná zdravotní a bezpečnostní rizika spojená s pracovníky dodavatelského řetězce, uchýlí se předkladatel k primárnímu dodavateli, který prokáže, že je v souladu s touto normou. Předkladatel musí od příslušného primárního dodavatele požadovat, aby zavedl postupy a opatření ke zmírnění těchto rizik. Navrhovatel pravidelně sleduje a přezkoumává účinnost těchto postupů a zmírňujících opatření.	Dtto						
69	Pokud jsou rizika pro zdraví a bezpečnost zjištěna v souvislosti se stávajícím primárním dodavatelem, musí navrhovatel spolupracovat s příslušným primárním dodavatelem, aby přijal vhodná opatření k nápravě a odstranění těchto praktik	Dtto						

Odst. (dle členení EIB E&S Policy, 2022)	Požadavek	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	<p>uspokojivým způsobem a v přiměřené lhůtě. V tomto procesu závisí schopnost zřizovatele přiměřet primárního dodavatele k řešení těchto rizik na míře vlivu a kontroly zřizovatele nad jeho primárními dodavateli. Pokud navrhovatel neobdrží důkazy o nápravě nebo pokud se náprava ukáže jako nemožná, navrhovatel se v přiměřené lhůtě dohodnuté s EIB s ohledem na stávající smluvní vztahy uchýlí k jiným primárním dodavatelům, kteří mohou prokázat, že splňují požadavky stanovené v tomto standardu</p>							
Standard 10 - Kulturní dědictví								
Není relevantní								
Standard 11 - Zprostředkované financování								
Není relevantní								

Požadavky Taxonomie EU

Přehled možných hlavních mezer PPP Projektu s požadavky fondu InvestEU v oblasti ESG

Pozn.: V posledním pravém sloupci je uvedena kategorizace způsobu řešení a jeho priorita dle následujícího klíče:

Kategorizace způsobu řešení:

- T: Řešení mezery může mít dopad na technické řešení projektu
- O: Řešení mezery vyžaduje organizační změny na korporátní úrovni (OK) nebo projektové úrovni (OP)
- A: Řešení mezery vyžaduje zpracování analýz či studií, pravděpodobně bez dopadu na technické řešení projektu
- ?: Existuje potenciální možnost dopadů na technické řešení projektu, nicméně s vysokou nejistotou (v závislosti na zjištěních dané analýzy)

Priorita:

- 1 = vysoká priorita
- 2 = střední priorita
- 3 = nízká priorita

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
Kontrolní seznamy – Klimatický rozměr								
CLIM.0.1.1	Je operace součástí plánu/programu/strategie na místní, regionální nebo vnitrostátní úrovni?	Mezera se nepředpokládá						
CLIM.0.1.2	Pokud ano, byl u tohoto plánu/programu či u této strategie posouzen vliv na životní prostředí podle směrnice 2001/42/EU o strategickém posuzování vlivů na životní prostředí?	Mezera se nepředpokládá						
Kontrolní seznamy – Klimatický rozměr								
Fáze ověřování								
CLIM.1.1.1	Je v poskytnutých informacích vysvětleno, ve kterých fázích vývoje projektu a jakým způsobem byly posouzeny otázky přizpůsobování se změně klimatu / odolnosti vůči změně klimatu?	Klimatické posouzení je součástí zadání přípravy projektové dokumentace nicméně není ještě k dispozici. Není zřejmé, zda příprava probíhá zcela v souladu s příslušnými metodikami stanovenými v Technických pokynech ke klimatickému prověřování.	Zajistit vypracování klimatického posouzení v souladu s Technickými pokyny EU pro klimatické prověřování (Technical guidance on the climate proofing of infrastructure in the period 2021-2027 (2021/C 373/01)	1		1	SŽ	Součást projektové přípravy, je nutné zajistit soulad s metodikami EIB a EK

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
CLIM.1.1.2	Obsahují informace popis metodiky, která byla použita pro hodnocení zranitelnosti a posuzování rizik, a jeví se tato metodika jako logická a úplná a v konečném důsledku v souladu s pokyny k prověřování udržitelnosti?	dtto	dtto					
CLIM.1.1.3	Jsou uvedeny odkazy na příslušné klimatické prognózy a zdroje dat týkající se současného i budoucího klimatu? Jsou v případě potřeby zahrnuty krátkodobé i dlouhodobé scénáře (tedy scénáře pro celou dobu životnosti projektu a/nebo analyzované období)?	dtto	dtto					
CLIM.1.1.4	Byla zohledněna všechna příslušná nebezpečí (faktory změny klimatu)?	dtto	dtto					
CLIM.1.1.5	Byla vyhodnocena zranitelnost projektu (a jeho složek) (podle druhu projektu a jeho umístění)?	dtto	dtto					
Fáze prověřování								
CLIM.1.2.1	Pokud se při vyhodnocení projektu dospělo k závěru, že projekt je zranitelný určitými klimatickými faktory (tj. ve fázi ověřování byla zjištěna existence potenciálních rizik souvisejících s klimatem), bylo provedeno posouzení rizik (posouzení pravděpodobnosti	dtto	dtto					

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	rizik souvisejících s přizpůsobováním se změně klimatu i posouzení jejich dopadu)?							
CLIM.1.2.2	Byla u projektu zjištěna významná rizika související s přizpůsobováním se změně klimatu?	dtto	dtto					
CLIM.1.2.3	Pokud ano, byla do projektu začleněna příslušná opatření (byla zapracována do návrhu a/nebo začleněna do provozu a údržby)?	dtto	dtto					
CLIM.1.2.4	Je prokázáno, že daná opatření snižují rizika na přijatelnou úroveň?	dtto	dtto					
CLIM.1.2.5	Uveďte podrobné závěry posouzení rizik souvisejících s klimatem.	dtto	dtto					
CLIM.1.2.6	Byl ověřen a potvrzen soulad s příslušnými unijními, vnitrostátními, regionálními a místními strategiemi a plány pro přizpůsobení se změně klimatu a s ostatními strategickými a plánovacími dokumenty?	dtto	dtto					
Kontrolní seznamy – Klimatický rozměr								
Fáze ověřování								
CLIM.2.1.1	Spadá projekt do jedné z kategorií projektů s omezenými očekávanými úrovněmi emisí, pro	Projekt nespadá do kategorie, u níž není vyžadováno posouzení uhlíkové stopy.						

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	něž NEBUDE vyžadováno posouzení uhlíkové stopy?							
CLIM.2.1.2	Očekává se, že absolutní a/nebo relativní emise budou nižší než 20 000 tun ekvivalentu CO2 ročně (pozitivní nebo negativní)?	Nelze jednoznačně stanovit. Aktualizované výpočty emisí dosud nejsou k dispozici, z povahy projektu lze předpokládat, že kritérium 20 tis tun ekvivalentu CO2 ročně bude naplněno (překročeno)						
Soulad s cíli EU v oblasti klimatu a výpočet uhlíkové stopy								
CLIM.2.2.1	Je projekt slučitelný s cíli EU v oblasti klimatické neutrality na základě použití kritérií taxonomie podle zásady „významně nepoškozovat“ nebo podle jiné mezinárodně uznávané metodiky? Popište metodiku, která byla použita k potvrzení slučitelnosti, a dosažené závěry.	Klimatické posouzení je součástí zadání přípravy projektové dokumentace nicméně není ještě k dispozici. Není zřejmé, zda příprava probíhá zcela v souladu s příslušnými metodikami stanovenými v Technických pokynech ke klimatickému prověřování.	Zajistit vypracování klimatického posouzení v souladu s Technickými pokyny EU pro klimatické prověřování (Technical guidance on the climate proofing of infrastructure in the period 2021-2027 (2021/C 373/01) SŽ provede komplexní aktualizovaný výpočet emisí skleníkových plynů, který zohlední všechny změny v Projektu (včetně dalších opatření v agendě	1		1	SŽ	Součástí projektové přípravy, je nutné zajistit soulad s metodikami EIB a EK

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
			pozitivního vlivu na klima) podle nejnovější metodiky dle "Technických pokynů ke klimatickému prověřování.", včetně Vademecum EK, a prokáže čistý pozitivní efekt z hlediska snížení emisí skleníkových plynů.					
CLIM.2.2.2	Jsou emise skleníkových plynů z projektu vypočítány v souladu s mezinárodně uznávanou metodikou? Poskytněte údaje podle požadavků uvedených v pokynech k prověřování udržitelnosti.	dtto	dtto					
CLIM.2.2.3	Jsou uvedeny odhadované roční emise skleníkových plynů z projektu ve standardním (nebo průměrném) roce provozu, a to a) absolutně i b) relativně (tj. ve srovnání se základním scénářem „bez projektu“), v tunách ekvivalentu CO2 ročně?	dtto	dtto					
CLIM.2.2.4	Jsou přírůstkové emise skleníkových plynů spojené s projektem vyjádřeny peněžně (pomocí standardní stínové ceny uhlíku) a	dtto	dtto					

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
	zahrnutý do ekonomického hodnocení nebo analýzy nákladů a přínosů?							
CLIM.2.2.5	Vede projekt ke zvýšení nebo ke snížení emisí skleníkových plynů? Popište.	dtto	dtto					
CLIM.2.2.6	Je ověřena a potvrzena slučitelnost projektu s důvěryhodným směřováním k celkovým cílům snížení emisí stanoveným pro roky 2030 a 2050? V případě infrastruktury, jejíž životnost bude pokračovat po roce 2050, uveďte, zda je ověřena a potvrzena slučitelnost operace z hlediska provozu, údržby a vyřazení z provozu s podmínkami klimatické neutrality.	dtto	dtto					
Fáze prověřování								
CLIM.2.3.1	Je projekt zranitelný?	dtto	dtto					
CLIM.2.3.2	Klimatická neutralita – zmírňování změny klimatu	dtto	dtto					
CLIM.2.3.3	Fáze ověřování	dtto	dtto					
CLIM.2.3.4	Spadá projekt do jedné z kategorií projektů s omezenými očekávanými úrovněmi emisí, pro něž NEBUDE vyžadováno posouzení uhlíkové stopy?	dtto	dtto					

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
CLIM.2.3.5	Očekává se, že absolutní a/nebo relativní emise budou nižší než 20 000 tun ekvivalentu CO2 ročně (pozitivní nebo negativní)?	dtto	dtto					
CLIM.2.3.6	Uveďte podrobné závěry prověřování a podrobně odůvodněte, proč jste se rozhodli: a) zastavit postup prověřování, b) přejít k odhadu a peněžnímu vyjádření emisí skleníkových plynů.	dtto	dtto					
Kontrolní seznamy – Klimatický rozměr								
Pozitivní program – mitigace								
CLIM.3.1.1	Prosím, zde vypište případnou další akce jako součást pozitivního programu na mitigaci	Nelze v této fázi vyhodnotit	Doporučujeme vyhodnotit na základě podrobného návrhu projektu a souvisejících hodnocení a zvážit možnost začlenění relevantních pozitivních opatření do projektu	1		1	SŽ	Součást projektové přípravy, je nutné zajistit soulad s metodikami EIB a EK
Pozitivní program – adaptace								
CLIM.3.2.1	Prosím, zde vypište případnou další akce jako součást pozitivního programu na adaptace	Nelze v této fázi vyhodnotit	Doporučujeme vyhodnotit na základě podrobného návrhu projektu a souvisejících hodnocení a zvážit možnost začlenění relevantních	1		1	SŽ	Součást projektové přípravy, je nutné zajistit soulad s metodikami EIB a EK

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
			pozitivních patření do projektu					

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
Kontrolní seznamy – Environmentální rozměr								
ENVI.0.1.1	Je operace součástí plánu/programu/strategie na místní, regionální nebo vnitrostátní úrovni?	Mezera se nepředpokládá	Předložit strategické dokumenty					
ENVI.0.1.2	Pokud ano, byl u tohoto plánu/programu či u této strategie posouzen vliv na životní prostředí podle směrnice 2001/42/EU o strategickém posuzování vlivů na životní prostředí?	Mezera se nepředpokládá	Předložit SEA ke strategickým dokumentům					
ENV2: Použití směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU („směrnice o EIA“) v platném znění								
ENVI.0.2.1	Je operace uvedena na seznamech v přílohách směrnice o EIA:							
ENVI.0.2.1.1	v příloze I směrnice o EIA (přejděte na otázku ENV.2.2)	Výstavba dálkových železničních tratí a letišť (2) se základní rozjezdovou a přístávací dráhou o délce 2 100 m a více;						
ENVI.0.2.1.2	v příloze II směrnice o EIA (přejděte na otázku ENV.2.3)	není relevantní						

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.0.2.1.3	Žádné z těchto dvou příloh (přejděte na otázku ENV.2.4)	není relevantní						
ENVI.0.2.2	Pokud se na operaci vztahuje příloha I směrnice o EIA, poskytněte zprávu o posuzování vlivů na životní prostředí, obecné shrnutí a rozhodnutí příslušného orgánu, kterým se ukončuje proces EIA (1), a pro doplňující informace a vysvětlení použijte níže uvedené textové pole:	Mezera se nepředpokládá. Dokumentace EIA se postupně připravuje pro všechny úseky.	Předložit dokumentaci					
ENVI.0.2.2.1	Byla zpráva o posuzování vlivů na životní prostředí vypracována podle čl. 5 odst. 1 a přílohy IV směrnice o EIA?	Mezera se nepředpokládá. Dokumentace EIA je zpracována dle transponované národní legislativy.	dtto					
ENVI.0.2.2.2	Bylo projednávání s úřady životního prostředí, úřady s regionální a místní pravomocí, kterých se projekt týká, s veřejností a případně s jinými členskými státy, provedeno v souladu s články 6 a 7 směrnice o EIA?	Mezera se nepředpokládá. Dokumentace EIA je zpracována dle transponované národní legislativy.	dtto					

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.0.2.2.3	Bylo rozhodnutí příslušného orgánu (pokud již bylo přijato) zpřístupněno veřejnosti?	Mezera se nepředpokládá. Dokumentace EIA se postupně připravuje pro všechny úseky a je konzultována s veřejností.	dtto					
ENVI.0.2.3	Pokud se na operaci vztahuje příloha II směrnice o EIA:	není relevantní						
ENVI.0.2.3.1	Pokud bylo provedeno posouzení EIA, poskytněte potřebné dokumenty uvedené v bodě ENV2.2	není relevantní						
ENVI.0.2.3.2	Pokud nebylo posouzení EIA provedeno, poskytněte určení požadované v čl. 4 odst. 5 písm. b) (2) směrnice o EIA (často označované jako „rozhodnutí o ověření EIA“) a potvrďte, že určení bylo zpřístupněno veřejnosti a byla zohledněna kritéria podle přílohy III.	není relevantní						
ENVI.0.2.3.3	Pokud určení nebylo provedeno, uveďte prahové hodnoty nebo kritéria použita podle vnitrostátního práva a podle čl. 4 odst. 2 písm. b) směrnice o EIA.	není relevantní						

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.0.2.4	Pokud se na operaci nevztahují přílohy směrnice o EIA, poskytněte stavební povolení (nebo jiné příslušné povolení), je-li k dispozici.	není relevantní						
ENV3: Použití směrnice 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (1) („směrnice o ochraně přírodních stanovišť a volně žijících ptáků“): posouzení vlivů na lokality sítě Natura 2000								
ENVI.0.3.1	Byla operace posouzena podle čl. 6 odst. 3 (3) směrnice o ochraně přírodních stanovišť?	relevantní pro úseky Brno-Modřice-Rakvice; Prosenice-Ostrava-Svinov						
ENVI.0.3.2	V případě kladné odpovědi na otázku ENV.3.1 poskytněte:							
ENVI.0.3.2.1	příslušné posouzení provedené podle čl. 6 odst. 3 směrnice o ochraně přírodních stanovišť;	Mezera se nepředpokládá	doložit hodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000					
ENVI.0.3.2.2	případně kopii standardního oznamovacího formuláře „Informace pro Evropskou komisi podle čl. 6 odst. 4 směrnice o ochraně přírodních stanovišť“ zaslaného Komisi (GŘ pro životní prostředí) a/nebo	Mezera se nepředpokládá	doložit formulář, případně jednání s GŘ pro životní prostředí					

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.0.3.2.3	stanovisko Komise podle čl. 6 odst. 4 směrnice o ochraně přírodních stanovišť v případě projektů, které mají významný dopad na prioritní typy přírodních stanovišť a/nebo prioritní druhy a jsou odůvodněny jinými naléhavými důvody převažujícího veřejného zájmu než důvody souvisejícími s ochranou lidského zdraví a veřejné bezpečnosti nebo příznivými důsledky s mimořádným významem pro životní prostředí.	Mezera se nepředpokládá						
ENVI.0.3.3	V případě záporné odpovědi na otázku ENV.3.1 poskytněte:							
ENVI.0.3.3.1	odůvodnění, proč nebylo příslušné posouzení považováno za nutné (v rámci rozhodnutí EIA nebo jako samostatný dokument)	Mezera se nepředpokládá	stanovisko k vlivu záměru na soustavu Natura 2000					
ENVI.0.3.3.2	mapu (v měřítku 1:100 000 nebo v nejbližším možném měřítku) označující umístění dané operace a příslušných lokalit Natura 2 000.	Mezera se nepředpokládá	vypracovat mapu záměru v kontextu lokalit Natura 2000					

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENV4: Použití směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES („rámcové směrnice o vodě“): posouzení vlivů na vodní útvary								
ENVI.0.4.1	Zhorší operace stav vodního útvaru nebo bude mít za následek nedosažení dobrého stavu/potenciálu vod?	Mezera se nepředpokládá, směrnice transponována mimo jiné do zákona č. 254/2001 Sb., o vodách. Posouzení vlivu na vody je součástí EIA.	ověřit vliv na jednotlivé vodní útvary					
ENVI.0.4.1.1	V případě kladné odpovědi na otázku A.4.1 (4) poskytněte posouzení a podrobné vysvětlení, jak jsou/budou splněny všechny podmínky stanovené v čl. 4 odst. 7 rámcové směrnice o vodě.	dtto						

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.0.4.1.2	Je-li odpověď na otázku A.4.1 záporná, uveďte prosím odůvodnění, proč se použití výjimek podle čl. 4 odst. 7 nepovažuje za nezbytné (např. všechny potenciální účinky operace se z hlediska rámcové směrnice o vodě ukázaly v rozsahu daného vodního útvaru jako dočasné nebo nevýznamné a nebyly zjištěny žádné možné kombinované vlivy či žádný zbytkový dopad na vodní útvar, pokud budou provedena určená zmírňující opatření atd.).	dtto						
ENV5: Informace o souladu s jinými směrnici týkajícími se životního prostředí, je-li to relevantní								
ENVI.0.5.1	Použití směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/75/EU („směrnice o průmyslových emisích“) –	není relevantní						

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.0.5.1.1	vysvětlete, jak projekt splňuje požadavky směrnice 2010/75/EU, zejména povinnost použít nejlepší dostupné techniky a v relevantních případech povinnost dodržet emisní limity stanovené v dané směrnici.	dtto						
ENVI.0.5.2	Veškeré ostatní relevantní směrnice pro oblast životního prostředí (vysvětlete níže)	dtto						
Kontrolní seznamy – Environmentální rozměr								
Environmentální rozměr – Ověřování environmentálních prvků – Kontrolní seznam 1								
ENVI.1.1.1.1	Bude mít projekt/operace dopad na kvalitu ovzduší, např. kvůli emisím prachu, spotřebě energie, emisím z výrobních procesů nebo významným změnám druhů dopravy nebo infrastruktury?	Mezera se nepředpokládá, vliv na ovzduší je součástí EIA						
ENVI.1.1.1.2	Nachází se projekt/provoz v zóně kvality ovzduší, která nespĺňuje cíle stanovené v regionálním/národním plánu kvality ovzduší? Týkaly by se emise z projektu stejných cílů?	Mezera se nepředpokládá, vliv na ovzduší je součástí EIA						

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.1.1.3	Existují nějaké další faktory, které je třeba vzít v úvahu, například následný vývoj, který by mohl mít vliv na kvalitu ovzduší, nebo potenciální kumulativní dopady s jinými existujícími nebo plánovanými aktivitami v dané lokalitě (např. kvůli zvýšení další průmyslové výrobní činnosti při vzniku výrobního klastru)?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na ovzduší je součástí EIA						
ENVI.1.1.4	Budou kvůli projektu zapotřebí další činnosti, které by mohly vést k nárůstu emisí do ovzduší?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na ovzduší je součástí EIA						
Kontrolní seznam ke zjištění potenciálně významných negativních vlivů na vodní prostředí								
ENVI.1.2.1	Bude mít projekt dopad na povrchové, podzemní nebo mořské vody (dočasně nebo trvale)?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na vody je součástí EIA						

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.1.2.2	Vznikne kvůli projektu riziko znečištění vodního prostředí vypouštěním znečišťujících látek do povrchových, podzemních, pobřežních vod nebo do moře? Povede projekt k významnému odvodu vod do čistíren odpadních vod?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na vody je součástí EIA						
ENVI.1.2.3	Budou se při projektu používat, skladovat, přepravovat, manipulovat nebo vyrábět látky/směsi, které by mohly být škodlivé pro vodní prostředí (včetně biocidních přípravků a pesticidů)? V odpovědi na tuto otázku zohledněte klasifikaci nebezpečnosti těchto látek/směsí i jakoukoli jinou klasifikaci podle nařízení REACH (např. jako SVHC kvůli vlastnostem PBT/ vPvB nebo působení jako endokrinní disruptor.)	není relevantní						

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.1.2.4	Existují nějaké další faktory, které je třeba vzít v úvahu, například následný vývoj, který by mohl mít vliv na kvalitu vod, nebo potenciální kumulativní dopady s jinými existujícími nebo plánovanými aktivitami v dané lokalitě (např. kvůli zvýšení další průmyslové výrobní činnosti při vzniku výrobního klastru)?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na vody je součástí EIA						
ENVI.1.2.5	Existují v dané lokalitě nebo v jejím okolí nějaké oblasti, které by mohly být projektem ovlivněny a již jsou vystaveny znečištění nebo poškození životního prostředí, např. zde dochází k překročení stávajících zákonných norem v oblasti životního prostředí?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na vody je součástí EIA						
ENVI.1.2.6	Je lokalita, v níž je projekt umístěn, náchylná k erozi, záplavám nebo suchu, což by mohlo mít dopad na vodní prostředí?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na vody je součástí EIA						
Kontrolní seznam ke zjištění potenciálně významných negativních vlivů na pozemky a půdu								

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.1.3.1	Může projekt/operace způsobit erozi?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na půdu je součástí EIA						
ENVI.1.3.2	Může projekt/operace vést k úbytku organické hmoty v půdě?	není relevantní						
ENVI.1.3.3	Může projekt/operace vést ke zhutnění půdy?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na půdu je součástí EIA						
ENVI.1.3.4	Může projekt/operace způsobit zasolování?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na půdu je součástí EIA						
ENVI.1.3.5	Může projekt/operace způsobit sesuvy půdy?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na půdu je součástí EIA						
ENVI.1.3.6	Může projekt/operace způsobit kontaminaci půdy?	dtto						
ENVI.1.3.7	Může projekt/operace způsobit nepropustnost půdy?	dtto						

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.1.3.8	Existují v dané lokalitě nebo v jejím okolí oblasti nebo prvky historického nebo kulturního významu, které by mohl projekt ovlivnit?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na kulturní dědictví je součástí EIA						
ENVI.1.3.9	Ovlivňuje projekt využívání přírodních zdrojů komunitami nebo přístup komunit k přírodním zdrojům?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na přírodní zdroje je součástí EIA						
ENVI.1.3.10	Existují nějaké další faktory, které je třeba vzít v úvahu, například následný vývoj, který by mohl vést k záborům půdy, a potenciál kumulativních dopadů s jinými existujícími nebo plánovanými aktivitami v dané lokalitě (např. kvůli zvýšení další průmyslové výrobní činnosti při vzniku výrobního klastru)?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na přírodní zdroje je součástí EIA						
ENVI.1.3.11	Budou v důsledku projektu zapotřebí další činnosti, které by mohly vést k využití pozemků a půdy?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na půdu je součástí EIA						
Kontrolní seznam ke zjištění potenciálně významných negativních vlivů na biologickou rozmanitost								

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.1.4.1	Mohly by projekt ovlivnit některé vyhlášené lokality?	relevantní pro úseky Brno-Modřice-Rakvice; Prosenice-Ostrava-Svinov						
ENVI.1.4.2	Bude výstavba nebo vyřazení projektu z provozu zahrnovat činnosti, které by mohly mít dočasný vliv na vyhlášenou lokalitu nebo přírodní ekosystém?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na soustavu Natura 2000 je součástí EIA.						
ENVI.1.4.3	Bude výstavba nebo vyřazení projektu z provozu zahrnovat činnosti, které budou mít vliv na chráněné lokality nebo lokality důležité v místním kontextu nebo přírodní ekosystémy?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na ZVCHÚ je součástí EIA						
ENVI.1.4.4	Mohl by mít samotný projekt během své provozní fáze vliv na vyhlášenou lokalitu nebo lokalitu důležitou v místním kontextu nebo přírodní ekosystém?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na ZVCHÚ je součástí EIA						

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.1.4.5	Vznikne kvůli projektu riziko kontaminace vyhlášených lokalit nebo přírodních ekosystémů?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na ZVCHÚ a soustavu Natura 2000 je součástí EIA						
ENVI.1.4.6	Budou se při projektu používat, skladovat, přepravovat, manipulovat nebo vyrábět látky/směsi, které by mohly být škodlivé pro floru a faunu (včetně biocidních přípravků a pesticidů)?	Mezera se nepředpokládá, nakládání s biocidy posuzuje EIA a případně vylučuje oblasti, kde není možné je využívat, například pro regulaci náletu na tělese.	Dodržování podmínek uvedených ve stanovisku EIA, případně v navazujících dokumentech, je nutné ověřovat ve fázi stavby i provozu záměru.					
ENVI.1.4.7	Existují v místě projektu nebo v jeho okolí další oblasti, které jsou důležité nebo citlivé z důvodu své ekologie (včetně výskytu ohrožených druhů), a mohly by být projektem ovlivněny?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na ZVCHÚ a ZCHD je součástí EIA						
ENVI.1.4.8	Existují nějaká přírodní stanoviště nebo přírodní ekosystémy, které jsou důležité (např. pro hnízdění) nebo citlivé, které nebyly vyhlášeny, ale mohly by být projektem ovlivněny?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na ZCHD je součástí EIA						

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.1.4.9	Existují nějaké další faktory, které by se měly zohlednit, například následný vývoj, který by mohl mít vliv na okolní biologickou rozmanitost?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na biodiverzitu obecně je součástí EIA						
ENVI.1.4.10	Existují v místě projektu nebo jeho okolí vyhlášené oblasti nebo přírodní stanoviště nebo přírodní ekosystémy, které mají význam v místním kontextu a již jsou vystaveny znečištění nebo poškození životního prostředí, např. zde dochází k překročení stávajících zákonných norem v oblasti životního prostředí, a mohly by být projektem ovlivněny?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na ZVCHÚ a soustavu Natura 2000 je součástí EIA						
Kontrolní seznam ke zjištění potenciálně významných negativních vlivů souvisejících s hlukem								

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.1.5.1	Bude projekt/operace zahrnovat činnosti, které by mohly vést k hladinám hluku a vibrací přesahujícím úrovně, které obtěžují nebo mají účinky na zdraví? Vezměte prosím v úvahu situaci ve dne i v noci.	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení hlukové zátěže je součástí EIA						
ENVI.1.5.2	Bude se projekt nacházet v urbanizované nebo rezidenční oblasti a povede během svého provozu k významnému nárůstu úrovně denního nebo nočního hluku?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení hlukové zátěže je součástí EIA						
ENVI.1.5.3	Pokud projekt zahrnuje změny týkající se dopravní infrastruktury nebo kolejových vozidel, byly otázky hluku a vibrací posouzeny v rámci návrhu projektu nebo návrhu zařízení?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení hlukové zátěže a vibrací je součástí EIA						

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.1.5.4	Existují v lokalitě nebo jejím okolí dopravní trasy, na nichž bývá hustý provoz nebo jsou přetížené, nebo trasy, které jsou zdrojem problémů souvisejících s hlukem ve venkovním prostředí, a které by mohly být projektem ovlivněny?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení hlukové zátěže související se železnicí je součástí EIA	Bylo by vhodné ověřit možné ovlivnění souvisejících dopravních tras výstavbou a provozem záměru.					
ENVI.1.5.5	Existují nějaké další faktory, které je třeba vzít v úvahu, například následný vývoj, který by mohl vést k potenciálnímu kumulování dopadů s jinými existujícími nebo plánovanými aktivitami v dané lokalitě (např. nárůstem dopravního provozu nebo jiné průmyslové výrobní činnosti při vzniku výrobního klastru)?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení hlukové zátěže je součástí EIA, včetně kumulativních a synergických vlivů.						

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.1.5.6	Existují v lokalitě nebo jejím okolí oblasti s využitím, které je citlivé na hluk, např. nemocnice, školy, bohoslužebné prostory, komunitní zařízení, a projekt by je mohl ovlivnit? Existují v dané lokalitě nebo v jejím okolí oblasti, které již jsou vystaveny nadměrnému hlukovému znečištění nebo dopadům souvisejícím s vibracemi, např. zde není dosahováno cílů EU, a které by mohly být projektem ovlivněny?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení hlukové zátěže je součástí EIA						
Kontrolní seznam ke zjištění potenciálně významných negativních vlivů souvisejících se zápachem								
ENVI.1.6.1	Povede provoz projektu k intenzivně zapáchajícím emisím?	není relevantní						
ENVI.1.6.2	Je možné, že emise budou takové povahy a intenzity, že by mohly obtěžovat nebo mít negativní dopad na zdraví?	dtto						

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.1.6.3	Bude se lokalita nacházet v oblasti, v níž mohou být s ohledem na směr větru atd. ovlivněny rezidenční oblasti a jiné zranitelné populace jakožto receptory?	dtto						
ENVI.1.6.4	Existují nějaké další faktory, které je třeba vzít v úvahu, například následný vývoj, který by mohl vést k potenciálním kumulativním dopadům s jinými existujícími nebo plánovanými aktivitami v dané lokalitě (např. při nárůstu činnosti v rámci klastru)?	dtto						
Kontrolní seznamy – Environmentální rozměr								
Kontrolní seznam ke zjištění potenciálně významných negativních vlivů na ovzduší								
ENVI.2.1.1	Bude mít projekt/operace dopad na kvalitu ovzduší, např. kvůli emisím prachu, spotřebě energie, emisím z výrobních procesů nebo významným změnám druhů dopravy nebo infrastruktury?	Mezera se nepředpokládá, vliv na ovzduší je součástí EIA						

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.2.1.2	Nachází se projekt/provoz v zóně kvality ovzduší, která nesplňuje cíle stanovené v regionálním/národním plánu kvality ovzduší? Týkaly by se emise z projektu stejných cílů?	Mezera se nepředpokládá, vliv na ovzduší je součástí EIA						
ENVI.2.1.3	Existují nějaké další faktory, které je třeba vzít v úvahu, například následný vývoj, který by mohl mít vliv na kvalitu ovzduší, nebo potenciální kumulativní dopady s jinými existujícími nebo plánovanými aktivitami v dané lokalitě (např. kvůli zvýšení další průmyslové výrobní činnosti při vzniku výrobního klastru)?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na ovzduší je součástí EIA						
ENVI.2.1.4	Budou kvůli projektu zapotřebí další činnosti, které by mohly vést k nárůstu emisí do ovzduší?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na ovzduší je součástí EIA						
Kontrolní seznam ke zjištění potenciálně významných negativních vlivů na vodní prostředí								

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.2.2.1	Bude mít projekt dopad na povrchové, podzemní nebo mořské vody (dočasně nebo trvale)?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na vody je součástí EIA						
ENVI.2.2.2	Vznikne kvůli projektu riziko znečištění vodního prostředí vypouštěním znečišťujících látek do povrchových, podzemních, pobřežních vod nebo do moře? Povede projekt k významnému odvodu vod do čistíren odpadních vod?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na vody je součástí EIA						
ENVI.2.2.3	Budou se při projektu používat, skladovat, přepravovat, manipulovat nebo vyrábět látky/směsi, které by mohly být škodlivé pro vodní prostředí (včetně biocidních přípravků a pesticidů)? V odpovědi na tuto otázku zohledněte klasifikaci nebezpečnosti těchto látek/směsí i jakoukoli jinou klasifikaci podle nařízení REACH (např. jako SVHC kvůli vlastnostem PBT/ vPvB nebo působení jako endokrinní disruptor.)	není relevantní						

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.2.2.4	Existují nějaké další faktory, které je třeba vzít v úvahu, například následný vývoj, který by mohl mít vliv na kvalitu vod, nebo potenciální kumulativní dopady s jinými existujícími nebo plánovanými aktivitami v dané lokalitě (např. kvůli zvýšení další průmyslové výrobní činnosti při vzniku výrobního klastru)?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na vody je součástí EIA						
ENVI.2.2.5	Existují v dané lokalitě nebo v jejím okolí nějaké oblasti, které by mohly být projektem ovlivněny a již jsou vystaveny znečištění nebo poškození životního prostředí, např. zde dochází k překročení stávajících zákonných norem v oblasti životního prostředí?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na vody je součástí EIA						
ENVI.2.2.6	Je lokalita, v níž je projekt umístěn, náchylná k erozi, záplavám nebo suchu, což by mohlo mít dopad na vodní prostředí?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na vody je součástí EIA						
Kontrolní seznam ke zjištění potenciálně významných negativních vlivů na pozemky a půdu								

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.2.3.1	Může projekt/operace způsobit erozi?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na půdu je součástí EIA						
ENVI.2.3.2	Může projekt/operace vést k úbytku organické hmoty v půdě?	není relevantní						
ENVI.2.3.3	Může projekt/operace vést ke zhutnění půdy?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na půdu je součástí EIA						
ENVI.2.3.4	Může projekt/operace způsobit zasolování?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na půdu je součástí EIA						
ENVI.2.3.5	Může projekt/operace způsobit sesuvy půdy?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na půdu je součástí EIA						
ENVI.2.3.6	Může projekt/operace způsobit kontaminaci půdy?	dtto						
ENVI.2.3.7	Může projekt/operace způsobit nepropustnost půdy?	dtto						

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.2.3.8	Existují v dané lokalitě nebo v jejím okolí oblasti nebo prvky historického nebo kulturního významu, které by mohl projekt ovlivnit?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na kulturní dědictví je součástí EIA						
ENVI.2.3.9	Ovlivňuje projekt využívání přírodních zdrojů komunitami nebo přístup komunit k přírodním zdrojům?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na přírodní zdroje je součástí EIA						
ENVI.2.3.10	Existují nějaké další faktory, které je třeba vzít v úvahu, například následný vývoj, který by mohl vést k záborům půdy, a potenciál kumulativních dopadů s jinými existujícími nebo plánovanými aktivitami v dané lokalitě (např. kvůli zvýšení další průmyslové výrobní činnosti při vzniku výrobního klastru)?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na přírodní zdroje je součástí EIA						
ENVI.2.3.11	Budou v důsledku projektu zapotřebí další činnosti, které by mohly vést k využití pozemků a půdy?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na půdu je součástí EIA						
Kontrolní seznam ke zjištění potenciálně významných negativních vlivů na biologickou rozmanitost								

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.2.4.1	Mohly by projekt ovlivnit některé vyhlášené lokality?	relevantní pro úseky Brno-Modřice-Rakvice; Prosenice-Ostrava-Svinov						
ENVI.2.4.2	Bude výstavba nebo vyřazení projektu z provozu zahrnovat činnosti, které by mohly mít dočasný vliv na vyhlášenou lokalitu nebo přírodní ekosystém?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na soustavu Natura 2000 je součástí EIA.						
ENVI.2.4.3	Bude výstavba nebo vyřazení projektu z provozu zahrnovat činnosti, které budou mít vliv na chráněné lokality nebo lokality důležité v místním kontextu nebo přírodní ekosystémy?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na ZVCHÚ je součástí EIA						
ENVI.2.4.4	Mohl by mít samotný projekt během své provozní fáze vliv na vyhlášenou lokalitu nebo lokalitu důležitou v místním kontextu nebo přírodní ekosystém?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na ZVCHÚ je součástí EIA						

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.2.4.5	Vznikne kvůli projektu riziko kontaminace vyhlášených lokalit nebo přírodních ekosystémů?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na ZVCHÚ a soustavu Natura 2000 je součástí EIA						
ENVI.2.4.6	Budou se při projektu používat, skladovat, přepravovat, manipulovat nebo vyrábět látky/směsi, které by mohly být škodlivé pro floru a faunu (včetně biocidních přípravků a pesticidů)?	Mezera se nepředpokládá, nakládání s biocidy posuzuje EIA a případně vylučuje oblasti, kde není možné je využívat, například pro regulaci náletu na tělese.	Dodržování podmínek uvedených ve stanovisku EIA, případně v navazujících dokumentech, je nutné ověřovat ve fázi stavby i provozu záměru.					
ENVI.2.4.7	Existují v místě projektu nebo v jeho okolí další oblasti, které jsou důležité nebo citlivé z důvodu své ekologie (včetně výskytu ohrožených druhů), a mohly by být projektem ovlivněny?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na ZVCHÚ a ZCHD je součástí EIA						
ENVI.2.4.8	Existují nějaká přírodní stanoviště nebo přírodní ekosystémy, které jsou důležité (např. pro hnízdění) nebo citlivé, které nebyly vyhlášeny, ale mohly by být projektem ovlivněny?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na ZCHD je součástí EIA						

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.2.4.9	Existují nějaké další faktory, které by se měly zohlednit, například následný vývoj, který by mohl mít vliv na okolní biologickou rozmanitost?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na biodiverzitu obecně je součástí EIA						
ENVI.2.4.10	Existují v místě projektu nebo jeho okolí vyhlášené oblasti nebo přírodní stanoviště nebo přírodní ekosystémy, které mají význam v místním kontextu a již jsou vystaveny znečištění nebo poškození životního prostředí, např. zde dochází k překročení stávajících zákonných norem v oblasti životního prostředí, a mohly by být projektem ovlivněny?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení vlivu na ZVCHÚ a soustavu Natura 2000 je součástí EIA						
Kontrolní seznam ke zjištění potenciálně významných negativních vlivů souvisejících s hlukem								

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.2.5.1	Bude projekt/operace zahrnovat činnosti, které by mohly vést k hladinám hluku a vibrací přesahujícím úrovně, které obtěžují nebo mají účinky na zdraví? Vezměte prosím v úvahu situaci ve dne i v noci.	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení hlukové zátěže je součástí EIA						
ENVI.2.5.2	Bude se projekt nacházet v urbanizované nebo rezidenční oblasti a povede během svého provozu k významnému nárůstu úrovně denního nebo nočního hluku?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení hlukové zátěže je součástí EIA						
ENVI.2.5.3	Pokud projekt zahrnuje změny týkající se dopravní infrastruktury nebo kolejových vozidel, byly otázky hluku a vibrací posouzeny v rámci návrhu projektu nebo návrhu zařízení?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení hlukové zátěže a vibrací je součástí EIA						

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.2.5.4	Existují v lokalitě nebo jejím okolí dopravní trasy, na nichž bývá hustý provoz nebo jsou přetížené, nebo trasy, které jsou zdrojem problémů souvisejících s hlukem ve venkovním prostředí, a které by mohly být projektem ovlivněny?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení hlukové zátěže související se železnicí je součástí EIA	Bylo by vhodné ověřit možné ovlivnění souvisejících dopravních tras výstavbou a provozem záměru.					
ENVI.2.5.5	Existují nějaké další faktory, které je třeba vzít v úvahu, například následný vývoj, který by mohl vést k potenciálnímu kumulování dopadů s jinými existujícími nebo plánovanými aktivitami v dané lokalitě (např. nárůstem dopravního provozu nebo jiné průmyslové výrobní činnosti při vzniku výrobního klastru)?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení hlukové zátěže je součástí EIA, včetně kumulativních a synergických vlivů.						

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.2.5.6	Existují v lokalitě nebo jejím okolí oblasti s využitím, které je citlivé na hluk, např. nemocnice, školy, bohoslužebné prostory, komunitní zařízení, a projekt by je mohl ovlivnit? Existují v dané lokalitě nebo v jejím okolí oblasti, které již jsou vystaveny nadměrnému hlukovému znečištění nebo dopadům souvisejícím s vibracemi, např. zde není dosahováno cílů EU, a které by mohly být projektem ovlivněny?	Mezera se nepředpokládá, vyhodnocení hlukové zátěže je součástí EIA						
Kontrolní seznam ke zjištění potenciálně významných negativních vlivů souvisejících se zápachem								
ENVI.2.6.1	Povede provoz projektu k intenzivně zapáchajícím emisím?	není relevantní						
ENVI.2.6.2	Je možné, že emise budou takové povahy a intenzity, že by mohly obtěžovat nebo mít negativní dopad na zdraví?	dtto						

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.2.6.3	Bude se lokalita nacházet v oblasti, v níž mohou být s ohledem na směr větru atd. ovlivněny rezidenční oblasti a jiné zranitelné populace jakožto receptory?	dtto						
ENVI.2.6.4	Existují nějaké další faktory, které je třeba vzít v úvahu, například následný vývoj, který by mohl vést k potenciálním kumulativním dopadům s jinými existujícími nebo plánovanými aktivitami v dané lokalitě (např. při nárůstu činnosti v rámci klastru)?	dtto						
Kontrolní seznamy – Environmentální rozměr								
Pozitivní program – kvalita ovzduší								

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.3.1.1	Povede projekt ke zlepšení energetické účinnosti? V důsledku: – snížené energetické náročnosti výrobních činností – snížené energetické náročnosti přepravních požadavků – snížené poptávky po dopravě / energii – atd.	Nelze v této fázi vyhodnotit	Doporučujeme vyhodnotit na základě podrobného návrhu projektu a souvisejících hodnocení a zvážit možnost začlenění relevantních pozitivních opatření do projektu			2	SŽ/K	Vyžaduje zpracování samostatného posouzení, časová náročnost max. v nižších jednotkách měsíců, výstupy je nutné zpracovat do ESMP
ENVI.3.1.2	Povede projekt k využití obnovitelných zdrojů energie?	Nelze v této fázi vyhodnotit	Doporučujeme vyhodnotit na základě podrobného návrhu projektu a souvisejících hodnocení a zvážit možnost začlenění relevantních pozitivních opatření do projektu			2	SŽ/K	Vyžaduje zpracování samostatného posouzení, časová náročnost max. v nižších jednotkách měsíců, výstupy je nutné zpracovat do ESMP
ENVI.3.1.3	Bude projekt zahrnovat využívání energie v odpadních materiálech?	dtto	dtto					
ENVI.3.1.4	Zvýší projekt potenciál pro opětovné použití nebo recyklaci konečných výrobků, a tím sníží spotřebu energie spojenou s výrobou původních materiálů?	dtto	dtto					

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.3.1.5	Byly výrobní technologie zvoleny tak, aby se minimalizoval potenciál emisí do ovzduší u zdroje?	dtto	dtto					
ENVI.3.1.6	Byly výrobní technologie zvoleny v souladu se směrnicí o ekodesignu a nařízením o energetických štítcích?	dtto	dtto					
ENVI.3.1.7	Byly výrobní technologie a chemické vstupy zvoleny tak, aby se minimalizovalo použití nebezpečných látek, které by byly emitovány do ovzduší v odpadních plynech nebo prostřednictvím emisí z procesů?	dtto	dtto					
ENVI.3.1.8	Byla v rámci návrhu projektu přijata jiná opatření k omezení emisí do ovzduší?	dtto	dtto					
ENVI.3.1.9	Existují jiné aspekty, které prokazují osvědčené postupy v oblasti životního prostředí při provozu a realizaci projektu? Např. zvýšení povědomí obyvatel a dalších podniků, využití příležitosti v rostoucím ekologickém sektoru?	dtto	dtto					

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
Pozitivní program – vodní prostředí								
ENVI.3.2.1	Povede projekt ke zlepšení účinnosti využití vody? V důsledku: – změn výrobních technologií na efektivnější, – zavedení jiných opatření na úsporu vody, – zvýšeného opětovného použití nebo recyklace vody?	Nelze v této fázi vyhodnotit	Doporučujeme vyhodnotit na základě podrobného návrhu projektu a souvisejících hodnocení a zvážit možnost začlenění relevantních pozitivních opatření do projektu			1	SŽ/K	Vyžaduje zpracování samostatného posouzení, časová náročnost max. v nižších jednotkách měsíců, výstupy je nutné zpracovat do ESMP
ENVI.3.2.2	Povede projekt k omezení odběrů vody z vodního prostředí v oblastech trpících nadměrným odběrem (sezónně nebo celo ročně)? Např. výstavba zimní retenční nádrže.	Nelze v této fázi vyhodnotit	Doporučujeme vyhodnotit na základě podrobného návrhu projektu a souvisejících hodnocení a zvážit možnost začlenění relevantních pozitivních opatření do projektu			1	SŽ/K	Relevantní vyhodnocení by měla poskytnout EIA, případná opatření je nutné zpracovat do projektu a/nebo ESMP
ENVI.3.2.3	Povede projekt ke snížení objemů vypouštění do vodního prostředí, ať už kanalizací nebo přímo?	dtto	dtto					

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.3.2.4	Zvýší projekt potenciál pro opětovné použití nebo recyklaci konečných výrobků, a tím sníží poptávku po původních materiálech náročných na vodu?	dtto	dtto					
ENVI.3.2.5	Byly výrobní technologie a vstupy chemických látek zvoleny tak, aby se minimalizoval potenciál úniku nebezpečných látek do vodního prostředí?	dtto	dtto					
ENVI.3.2.6	Byla v rámci návrhu projektu přijata jiná opatření k omezení dopadů na vodní prostředí?	dtto	dtto					
ENVI.3.2.7	Existují jiné aspekty, které prokazují osvědčené postupy v oblasti životního prostředí při provozu a realizaci projektu? Např. zvýšení povědomí obyvatel a dalších podniků, využití příležitosti v rostoucím ekologickém sektoru?	dtto	dtto					
Pozitivní program – Pozemky/půda								

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.3.3.1	Přispěje projekt k zastavení eroze? V důsledku: - opětovného zalesňování?	Nelze v této fázi vyhodnotit	Doporučujeme vyhodnotit na základě podrobného návrhu projektu a souvisejících hodnocení a zvážit možnost začlenění relevantních pozitivních opatření do projektu			1	SŽ/K	Relevantní vyhodnocení by měla poskytnout EIA, případná opatření je nutné zapracovat do projektu a/nebo ESMP
ENVI.3.3.4	Sníží projekt hydrogeologické riziko?	Nelze v této fázi vyhodnotit	Doporučujeme vyhodnotit na základě podrobného návrhu projektu a souvisejících hodnocení a zvážit možnost začlenění relevantních pozitivních opatření do projektu			1	SŽ/K	Relevantní vyhodnocení by měla poskytnout EIA, případná opatření je nutné zapracovat do projektu a/nebo ESMP
ENVI.3.3.5	Přispěje projekt k sanaci kontaminovaných lokalit?	Nelze v této fázi vyhodnotit	Doporučujeme vyhodnotit na základě podrobného návrhu projektu a souvisejících hodnocení a zvážit možnost začlenění relevantních pozitivních opatření do projektu			1	SŽ/K	Relevantní vyhodnocení by měla poskytnout EIA, případná opatření je nutné zapracovat do projektu a/nebo ESMP

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.3.3.6	Zajistí projekt rekultivaci průmyslových/městských lokalit na přírodní lokality?	není relevantní						
ENVI.3.3.7	Obohatí projekt biologickou rozmanitost půdy?	není relevantní						
ENVI.3.3.8	Přispěje projekt k vysoké krajinné nebo scenerické hodnotě lokality nebo okolí lokality?	není relevantní						
ENVI.3.3.9	Projekt v lokalitě nebo v jejím okolí vytvoří nebo ochrání trasy nebo zařízení, které veřejnost využívá k rekreaci?	Nelze v této fázi vyhodnotit	Doporučujeme vyhodnotit na základě podrobného návrhu projektu a souvisejících hodnocení a zvážit možnost začlenění relevantních pozitivních opatření do projektu			1	SŽ/K	Relevantní vyhodnocení by měla poskytnout EIA, případná opatření je nutné zapracovat do projektu a/nebo ESMP
ENVI.3.3.10	Bude projekt ve své lokalitě nebo v jejím okolí chránit oblasti nebo prvky historického nebo kulturního významu?	není relevantní						

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.3.3.11	Zlepší projekt kvalitu nebo zvýší množství omezených zdrojů, např. podzemních vod, povrchových vod, zdrojů pro lesnictví, zemědělství, rybolov?	není relevantní						
ENVI.3.3.12	Zlepší projekt kvalitu ovzduší nebo přispěje ke splnění národních emisních stropů pro látky znečišťující ovzduší?	Nelze v této fázi vyhodnotit	Doporučujeme vyhodnotit na základě podrobného návrhu projektu a souvisejících hodnocení a zvážit možnost začlenění relevantních pozitivních opatření do projektu			2	SŽ/K	Relevantní vyhodnocení by měla poskytnout EIA, případná opatření je nutné zapracovat do projektu a/nebo ESMP
Positivní program – Biologická rozmanitost								
ENVI.3.4.1.1	Povede projekt k fyzickým změnám lokality, které pomohou při kontrole nebo eliminaci nepůvodních druhů?	Nelze v této fázi vyhodnotit	Doporučujeme vyhodnotit na základě podrobného návrhu projektu a souvisejících hodnocení a zvážit možnost začlenění relevantních pozitivních opatření do projektu			1	SŽ/K	Relevantní vyhodnocení by měla poskytnout EIA, případná opatření je nutné zapracovat do projektu a/nebo ESMP

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.3.4.1.2	Povede projekt k fyzickým změnám lokality, které pomohou při ochraně původních druhů nebo genetické diverzity?	Nelze v této fázi vyhodnotit	Doporučujeme vyhodnotit na základě podrobného návrhu projektu a souvisejících hodnocení a zvážit možnost začlenění relevantních pozitivních opatření do projektu			1	SŽ/K	Relevantní vyhodnocení by měla poskytnout EIA, případná opatření je nutné zapracovat do projektu a/nebo ESMP
ENVI.3.4.1.3	Povede projekt k fyzickým změnám lokality, které pomohou při ochraně oblastí s velkou biodiverzitou a/nebo chráněných oblastí a/nebo volně žijících původních druhů, zejména chráněných a/nebo ohrožených druhů?	Nelze v této fázi vyhodnotit	Doporučujeme vyhodnotit na základě podrobného návrhu projektu a souvisejících hodnocení a zvážit možnost začlenění relevantních pozitivních opatření do projektu			1	SŽ/K	Relevantní vyhodnocení by měla poskytnout EIA, případná opatření je nutné zapracovat do projektu a/nebo ESMP
ENVI.3.4.1.4	Povede projekt k fyzickým změnám lokality, které pomohou při vytváření chráněné oblasti?	není relevantní						
ENVI.3.4.1.5	Povede projekt k fyzickým změnám lokality, které pomohou při obnově přírodních ekosystémů?	není relevantní						

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.3.4.2	Povede projekt k novým procesům/systemům, při nichž bude sníženo nebo zamezeno používání látek nebo materiálů, které jsou nebezpečné nebo toxické pro životní prostředí (flóru, faunu)?	Nelze v této fázi vyhodnotit	Doporučujeme vyhodnotit na základě podrobného návrhu projektu a souvisejících hodnocení a zvážit možnost začlenění relevantních pozitivních opatření do projektu			1	SŽ/K	Relevantní vyhodnocení by měla poskytnout EIA, případná opatření je nutné zapracovat do projektu a/nebo ESMP
ENVI.3.4.4	Sníží projekt riziko kontaminace chráněných lokalit nebo oblastí s velkou biologickou rozmanitostí nebo přírodních ekosystémů znečišťujícími látkami?	Nelze v této fázi vyhodnotit	Doporučujeme vyhodnotit na základě podrobného návrhu projektu a souvisejících hodnocení a zvážit možnost začlenění relevantních pozitivních opatření do projektu			1	SŽ/K	Relevantní vyhodnocení by měla poskytnout EIA, případná opatření je nutné zapracovat do projektu a/nebo ESMP
ENVI.3.4.5	Byla v rámci návrhu projektu přijata jiná opatření k omezení vlivů na biologickou rozmanitost?	Nelze v této fázi vyhodnotit	Doporučujeme vyhodnotit na základě podrobného návrhu projektu a souvisejících hodnocení a zvážit možnost začlenění relevantních pozitivních opatření do projektu			1	SŽ/K	Relevantní vyhodnocení by měla poskytnout EIA, případná opatření je nutné zapracovat do projektu a/nebo ESMP

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.3.4.6	Jsou do návrhu projektu začleněna řešení založená na přírodě? (např. zelené střechy, zelené stěny atd.)	Nelze v této fázi vyhodnotit	Doporučujeme vyhodnotit na základě podrobného návrhu projektu a souvisejících hodnocení a zvážit možnost začlenění relevantních pozitivních opatření do projektu			1	SŽ/K	Relevantní vyhodnocení by měla poskytnout EIA, případná opatření je nutné zapracovat do projektu a/nebo ESMP
ENVI.3.4.7	Existují jiné aspekty, které prokazují osvědčené postupy v oblasti životního prostředí při provozu a realizaci projektu? Např. zvýšení povědomí obyvatel a dalších podniků, využití příležitosti v rostoucím ekologickém sektoru?	Nelze v této fázi vyhodnotit	Doporučujeme vyhodnotit na základě podrobného návrhu projektu a souvisejících hodnocení a zvážit možnost začlenění relevantních pozitivních opatření do projektu			1	SŽ/K	Relevantní vyhodnocení by měla poskytnout EIA, případná opatření je nutné zapracovat do projektu a/nebo ESMP
Pozitivní agenda – související se snížením hluku, vibrací a zápachu								
Otázky pro zjištění pozitivních vlivů na snížení hluku nebo vibrací								

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.3.5.1	Povede projekt ke snížení vlivů souvisejících s hlukem a/nebo vibracemi? V důsledku: – konkrétních opatření ke snížení hluku a vibrací; – nepřímého snížení hluku v noci nebo ve dne díky změně činností, – zlepšení infrastruktury, které vede ke snížení vlivů souvisejících s vibracemi	Nelze v této fázi vyhodnotit	Doporučujeme vyhodnotit na základě podrobného návrhu projektu a souvisejících hodnocení a zvážit možnost začlenění relevantních pozitivních opatření do projektu			2	SŽ/K	Relevantní vyhodnocení by měla poskytnout EIA, případná opatření je nutné zapracovat do projektu a/nebo ESMP
ENVI.3.5.2	Povede projekt k přesunu činností generujících hluk z obytné oblasti nebo dále od lokality, v níž se nacházejí zranitelné populace, např. k přesunu dál od nemocnice?	Nelze v této fázi vyhodnotit	Doporučujeme vyhodnotit na základě podrobného návrhu projektu a souvisejících hodnocení a zvážit možnost začlenění relevantních pozitivních opatření do projektu			2	SŽ/K	Relevantní vyhodnocení by měla poskytnout EIA, případná opatření je nutné zapracovat do projektu a/nebo ESMP
ENVI.3.5.3	Bude projekt zahrnovat konkrétní opatření ke snížení hluku nebo vibrací?	Nelze v této fázi vyhodnotit	Doporučujeme vyhodnotit na základě podrobného návrhu projektu a souvisejících hodnocení a zvážit možnost začlenění relevantních pozitivních opatření do projektu			2	SŽ/K	Relevantní vyhodnocení by měla poskytnout EIA, případná opatření je nutné zapracovat do projektu a/nebo ESMP

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.3.5.4	Byly výrobní technologie zvoleny tak, aby se minimalizovaly potenciální vlivy u zdroje?	Nelze v této fázi vyhodnotit	Doporučujeme vyhodnotit na základě podrobného návrhu projektu a souvisejících hodnocení a zvážit možnost začlenění relevantních pozitivních opatření do projektu			2	SŽ/K	Relevantní vyhodnocení by měla poskytnout EIA, případná opatření je nutné zapracovat do projektu a/nebo ESMP
ENVI.3.5.5	Byla v rámci umístění a/nebo návrhu projektu přijata jiná opatření k omezení vlivů?	Nelze v této fázi vyhodnotit	Doporučujeme vyhodnotit na základě podrobného návrhu projektu a souvisejících hodnocení a zvážit možnost začlenění relevantních pozitivních opatření do projektu			2	SŽ/K	Relevantní vyhodnocení by měla poskytnout EIA, případná opatření je nutné zapracovat do projektu a/nebo ESMP
Otázky pro zjištění pozitivních vlivů na snížení zápachu								
ENVI.3.6.1	Povede projekt k omezení zápachajících emisí instalací nového zařízení?	není relevantní						
ENVI.3.6.2	Pokud ano, ovlivnilo by to povahu, četnost nebo trvání zápachu atd.?	není relevantní						

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
ENVI.3.6.3	Povede projekt k přesunu činností generujících zápach z obytné oblasti nebo dále od lokality s velkou, citlivou a/nebo zranitelnou populací?	není relevantní						
ENVI.3.6.4	Bude projekt zahrnovat konkrétní opatření ke snížení zapáchajících emisí?	není relevantní						
ENVI.3.6.5	Byly výrobní technologie zvoleny tak, aby se minimalizovaly potenciální vlivy u zdroje?	není relevantní						
ENVI.3.6.6	Byla v rámci umístění a/nebo návrhu projektu přijata jiná opatření k omezení vlivů, např. využití systémů místního odvětrávání spolu s metodami čištění odváděných plynů?	není relevantní						

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
Kontrolní seznamy – Sociální rozměr								
Podmínky zaměstnání a pracovní podmínky								
SOC.1.1.1	Existují zjevné možné problémy související s dodržováním platných unijních a vnitrostátních právních předpisů uvedených výše v rámci pro dodržování právních předpisů, například ve vztahu k pracovněprávním vztahům a odměňování zaměstnanců?	Mezera se nepředpokládá						
SOC.1.1.2	Nese projekt rizika dětské práce, nucené práce, diskriminace a/nebo omezení svobody sdružování nebo jiná rizika porušování základních práv pracovníků z důvodu situace konkrétní země, odvětví, předkladatele, zhotovitele nebo dodavatelského řetězce?	Mezera se nepředpokládá						
SOC.1.1.3	Pokud jsou v této oblasti zjištěna rizika, má předkladatel projektu kapacitu v oblasti řízení, která odpovídá pracovním silám a velikosti projektu a je v souladu s vnitrostátními právními předpisy?	Mezera se nepředpokládá						
Zdraví při práci a veřejné zdraví, bezpečnost a ochrana								

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
SOC.1.2.1	Je pravděpodobné, že projekt bude mít významný dopad (přímý/nepřímý) na zdraví zaměstnanců, bezpečnost a ochranu?	Mezera se nepředpokládá						
SOC.1.2.2	Je pravděpodobné, že projekt bude mít významný dopad (přímý/nepřímý) na komunitní a veřejné zdraví, bezpečnost a ochranu?	Mezera se nepředpokládá, vlivy projektu na veřejné zdraví jsou hodnoceny v rámci EIA (významné vlivy na veřejné zdraví mohou nastat, v takovém případě EIA stanoví příslušná zmiřující a/nebo kompenzační opatření)						
SOC.1.2.3	Pokud jsou zjištěny dopady, má předkladatel projektu odpovídající kapacitu v oblasti zdraví zaměstnanců, bezpečnosti a/nebo ochrany úměrnou pravděpodobným dopadům projektu?	V případě zjištění významných vlivů na veřejné zdraví jsou realizována příslušná opatření dle závěrů EIA a příslušných povolovacích procesů. Není však jasné, zda SŽ zavedla vhodné systémy řízení kvality, aby zajistila, že železniční služby nepředstavují riziko pro pracovníky nebo komunity v oblasti zdraví, bezpečnosti a bezpečí, a informace o tom, jak jsou politiky uplatňovány, nebyly sdíleny.	SŽ začlení hodnocení rizik pro pracovníky a komunity v oblasti zdraví, bezpečnosti a bezpečí do korporátního a projektového ESMS.		OK2		SŽ k následné konzultaci a dohodě s koncesionářem Podmínky plynoucí z ESMS je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	Vyžaduje především interní zdroje s možnou externí podporou, je navázáno na zavedení ESMS
Ochrana a začleňování zranitelných osob a/nebo skupin								

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
SOC.1.3.1	Je pravděpodobné, že projekt bude mít nepříznivé dopady na zranitelné osoby a/nebo skupiny, včetně osob se zdravotním postižením (např. tím, že prohloubí nerovnosti, protože ovlivní dostupnost, cenu a kvalitu služeb a bydlení, včetně energie, vzdělávání a zdravotnictví)?	Vyhodnocení vlivů na zranitelné osoby a/nebo skupiny není součástí běžné praxe v ČR.	SŽ zajistí plnohodnotné posouzení sociálních dopadů (SIA) včetně sběru základních údajů o výchozím stavu (baseline), a posouzení sociálních rizik a dopadů včetně dopadů na zranitelné osoby a skupiny a vypracování souboru zmírňujících opatření k předcházení, minimalizaci a zmírnění zjištěných rizik.	?		1	SŽ Podmínky plynoucí z nutnosti realizace zmírňujících opatření může být nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	Z analytického hlediska může být náročnost zpracování SIA blízka EIA. Česká praxe v této oblasti prakticky neexistuje, bude nutné respektovat mezinárodní metodiky a přístupy dle konzultací technickými experty EBRD.
SOC.1.3.2	Zahrnuje projekt prvky, které by mohly řešit překážky v přístupu lidí se zdravotním postižením ke službám? Pokud ano, má předkladatel kapacitu k jejich provedení?	Nelze v této fázi vyhodnotit	SŽ zajistí plnohodnotné posouzení sociálních dopadů (SIA) včetně sběru základních údajů o výchozím stavu (baseline), a posouzení sociálních rizik a dopadů včetně dopadů na osoby se zdravotním postižením a vypracování souboru zmírňujících opatření k předcházení, minimalizaci a zmírnění zjištěných rizik	?		1	SŽ Podmínky plynoucí z nutnosti realizace zmírňujících opatření může být nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	Z analytického hlediska může být náročnost zpracování SIA blízka EIA. Česká praxe v této oblasti prakticky neexistuje, bude nutné respektovat mezinárodní metodiky a přístupy dle konzultací technickými experty EBRD.

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
SOC.1.3.3	Je zajištěn přístup osob se zdravotním postižením k předmětu projektu?	Dtto						
SOC.1.3.4	Je pravděpodobné, že projekt bude mít dopady na skupinu původních obyvatel (např. dopady na jejich půdu, obydlí, obživu nebo kulturní dědictví)?	Nerelevantní						
SOC.1.3.5	Pokud jsou zjištěny dopady, má předkladatel projektu odpovídající kapacitu, aby je mohl přiměřeně řešit?	Nerelevantní						
Rovnost žen a mužů								
SOC.1.4.1	Je při návrhu, provádění, řízení a hodnocení projektu zohledněna genderová perspektiva, včetně údajů rozdělených podle pohlaví?	Genderové aspekty nejsou v rámci běžné praxe v ČR řešeny	SŽ zajistí plnohodnotné posouzení sociálních dopadů (SIA) včetně sběru základních údajů o výchozím stavu (baseline), a posouzení sociálních rizik a dopadů včetně genderových perspektiv a vypracování souboru zmírňujících opatření k předcházení, minimalizaci a zmírnění zjištěných rizik.	?		1	SŽ Podmínky plynoucí z nutnosti realizace zmírňujících opatření může být nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	Z analytického hlediska může být náročnost zpracování SIA blízka EIA. Česká praxe v této oblasti prakticky neexistuje, bude nutné respektovat mezinárodní metodiky a přístupy dle konzultací technickými experty EBRD.

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
SOC.1.4.2	Je pravděpodobné, že projekt bude mít významné dopady, jež se podle očekávání neúměrně dotknou žen a dívek? Je projekt spojen se zvláštními genderovými riziky nebo genderově podmíněnými diskriminačními sociálními normami?	Dtto						
SOC.1.4.3	Je pravděpodobné, že projekt bude mít významná rizika spojená s diskriminací na základě pohlaví a/nebo genderově podmíněným násilím a obtěžováním (včetně například minulých stížností týkajících se těchto aspektů, negativních informací o projektu a/nebo předkladateli projektu ve sdělovacích prostředcích nebo od nevládních organizací)?	Dtto						
SOC.1.4.4	Pokud jsou zjištěna rizika, má předkladatel projektu kapacitu pro zmírnění těchto rizik?	Není zřejmé, zda SŽ disponuje kapacitami na řešení genderových aspektů, souvisejících s projektem.	SŽ začlení relevantní genderové aspekty do korporátního a projektového ESMS, které budou zajišťovat průběžné a koordinované monitorování a podávání zpráv.		OK2		SŽ/K	Vyžaduje především interní zdroje s možnou externí podporou

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
SOC.1.4.5	Je předkladatel projektu schopný zajistit rovný přístup k přínosům projektu pro muže i ženy (s výjimkou projektů zaměřených speciálně na ženy)?	Dtto						
Ochrana kulturního dědictví								
SOC.1.5.1	Je pravděpodobné, že projekt nepříznivě ovlivní jedinečné kulturní dědictví (např. archeologické, historické nebo náboženské lokality), lokality s jedinečnou přírodní hodnotou nebo nehmotné kulturní dědictví (např. společenské praktiky, rituály a slavnosti)? Pokud ano, je k dispozici stanovisko příslušného orgánu odpovědného za kulturní dědictví?	Mezera se nepředpokládá, případné vlivy na kulturní dědictví jsou řešeny v rámci běžných postupů včetně konzultací s příslušnými orgány odpovědnými za kulturní dědictví.						
SOC.1.5.2	Pokud jsou zjištěna rizika, má projekt kapacitu zvládnout případné zjištěné dopady na kulturní dědictví?	Mezera se nepředpokládá.						
Nabývání a vyvlastňování pozemků a změna využívání půdy								

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
SOC.1.6.1	Bude projekt vyžadovat nabytí pozemků, vyvlastnění pozemků a změnu využívání půdy?	Projekt může vyžadovat nabytí pozemků, vyvlastnění pozemků a změnu využívání půdy. Vnitrostátní právní předpisy ČR nevyžadují sčítání postižených osob, inventarizaci majetku ani datum uzávěrky (konečné datum pro účely nabývání pozemků). Pozemky a budovy jsou oceňovány úředním odhadcem podle právních předpisů, přičemž kompenzace vychází z tržní hodnoty a prodejů v dotčeném místě. SŽ (prostřednictvím svého dodavatele) následně určí způsobilost pro odškodnění z katastru nemovitostí.	SŽ provede socioekonomický průzkum s cílem zjistit výchozí situaci dotčených osob v případech, kdy PPP Projekt může znamenat fyzické nebo ekonomické vysídlení. Průzkum bude využívat kombinaci kvantitativních a kvalitativních metod a bude navržen tak, aby usnadnil další sociální a ekonomické monitorování situace dotčených osob.			1	SŽ	Součást zpracování SIA

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
SOC.1.6.2	Je pravděpodobné, že projekt bude vyžadovat vysídlení osob, které drží nebo užívají půdu bez formálního oprávnění, nebo jiné omezení nebo ukončení jejich přístupu k využívání půdy?	Projekt může vyžadovat vysídlení osob, které drží nebo užívají půdu bez formálního oprávnění, nebo jiné omezení nebo ukončení jejich přístupu k využívání půdy. Do procesu odškodnění jsou zahrnuty pouze osoby, které mají formální právní nárok k pozemkům. Na osoby bez formálních práv se nebere žádný ohled.	SŽ zahrne do sčítání postižených osob a soupisu majetku, jakož i do procesu odškodnění a dávek osoby, které nemají uznatelná práva k pozemkům podle právních předpisů, ale v době sčítání ji užívají.			1	SŽ	Součást zpracování SIA
Zapojení zúčastněných stran								
SOC.1.7.1	Je pravděpodobné, že projekt bude spojen s významnými riziky poškození dobré pověsti námitkami místních komunit nebo problémy z minulosti (mezi něž mohou patřit probíhající nebo očekávané soudní řízení, vyšetřování, stížnost nebo stížnosti, protest a/nebo posuzování organizacemi občanské společnosti)?	Nelze v této fázi vyhodnotit, nicméně lze předpokládat námitky ze strany místních komunit či organizací občanské společnosti (spojené např. s vlivy na hlukovou situaci apod.).	SŽ vypracuje Mechanismus pro řešení stížností a námitek.		OP2		SŽ	Součást zpracování Plánu přesídlení v rámci ESMP

SOC.1.7.2	Má předkladatel projektu kapacitu zajistit náležité zapojení zúčastněných stran, je-li to relevantní, a/nebo podpořit příslušné orgány při provádění procesu účasti veřejnosti?	Absence procesu identifikace a analýzy zainteresovaných stran na korporátní úrovni ani specificky pro projekt nebo jeho části, respektive absence plánu zapojení zainteresovaných stran na úrovni korporátní a úrovni projektu.	SŽ provede analýzu všech relevantních zúčastněných stran s přihlédnutím k těm, které mohou být Projektem ovlivněny, mají na něj vliv nebo se o něj zajímají. Po identifikaci SŽ analyzuje požadavky na zapojení zainteresovaných stran v závislosti na povaze jejich vazby na projekt a podle toho naplánuje metody a četnost zapojení. Následně SŽ vypracuje Plán zapojení zainteresovaných stran (PZZS) do projektu v souladu s dobrou mezinárodní praxí, který identifikuje zainteresované strany, popíše, jak bylo zapojení doposud provedeno a jak bude probíhat v průběhu celého životního cyklu projektu, včetně načasování a metod zapojení a informací, které mají být zveřejněny, a záznamu všech plánovaných činností zapojení do budoucna.	OP1		SŽ	Vyžaduje zpracování a následné implementaci Plán zapojení zainteresovaných stran (PZZS), časová náročnost zpracování v týdnech max. v nižších jednotkách měsíců, časová náročnost implementace plánu v jednotkách měsíců
Ostatní související aspekty							

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
SOC.1.8.1	Má předkladatel projektu v environmentální a sociální oblasti dostatečnou celkovou kapacitu/výkonost pro uspokojivé řízení environmentálních a sociálních otázek?	Mezerou je (částečná) absence celkových systémů řízení kvality v oblasti životního prostředí a sociální oblasti na korporátní úrovni a nedostatek kapacit v těchto oblastech.	<p>SŽ vyvine, zavede a implementuje klíčové součásti (postupy) celopodnikového systému environmentálního a sociálního managementu (ESMS) a systému řízení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP) s cílem certifikace podle norem ISO 9001, ISO 14001 a ISO 45001 nebo podobných, včetně:</p> <ul style="list-style-type: none"> Podnikových zásad E&S; Hodnocení rizik; Plánování, monitorování a podávání zpráv. <p>Tento korporátní ESMS by měl jasně prokázat schopnost SŽ koordinovat environmentální a sociální řízení a monitorování projektu.</p>		OK2		SŽ/K	Vyžaduje především interní zdroje s možnou externí podporou

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
SOC.1.8.2	Má předkladatel zaveden vhodný a účinný systém řízení?	SŽ nemá na korporátní úrovni zaveden celkový systémů řízení kvality v oblasti životního prostředí a sociální oblasti.	SŽ vyvine, zavede a implementuje klíčové součásti (postupy) celopodnikového systému environmentálního a sociálního managementu (ESMS) a systému řízení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP) s cílem certifikace podle norem ISO 9001, ISO 14001 a ISO 45001 nebo podobných, včetně: <ul style="list-style-type: none"> Podnikových zásad E&S; Hodnocení rizik; Plánování, monitorování a podávání zpráv. Tento korporátní ESMS by měl jasně prokázat schopnost SŽ koordinovat environmentální a sociální řízení a monitorování projektu.		OK2		SŽ/K	Vyžaduje především interní zdroje s možnou externí podporou

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
SOC.1.8.3	Byl (podobný) projekt nebo překladatel projektu v minulosti kritizován sdělovacími prostředky nebo nevládními organizacemi kvůli sociálnímu aspektu (sociálním aspektům) nebo na něj byly kvůli tomu podány stížnosti? Pokud ano, vysvětlete, jaký byl důvod a jak byla situace řešena (zmírnění, kompenzace, jiné).	Nutné doplnění ze strany SŽ						
Kontrolní seznamy – Sociální rozměr								
Pozitivní program – investice do sociálních ekonomických aktivit								
SOC.3.1.1	Zahrnuje projekt přímo či nepřímo investice do hospodářské činnosti, která přispívá k sociálnímu cíli, zejména investice, které přispívají k podpoře zranitelných osob nebo skupin, k odstraňování nerovností, k podpoře rovnosti žen a mužů, ke zlepšení postavení žen, sociální soudržnosti, sociální integrace a vztahů mezi sociálními partnery se zaměřením na: a) rovnost žen a mužů a posílení ekonomických práv žen; b) sociální začleňování; a/nebo c) zvyšování odolnosti?	Nelze v této fázi vyhodnotit	Je nutné, aby relevantní sociální aspekty byly explicitně začleněny do návrhu projektu a jeho realizace. SŽ provede plnohodnotné posouzení sociálních dopadů (SIA).	?		1	SŽ Podmínky plynoucí z nutnosti realizace zmírňujících opatření může být nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	Z analytického hlediska může být náročnost zpracování SIA blízka EIA. Česká praxe v této oblasti prakticky neexistuje, bude nutné respektovat mezinárodní metodiky a přístupy dle konzultací technickými experty EBRD.
Pozitivní program – investice do jiných vybraných sociálních hodnot								

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
SOC.3.2.1	Zahrnuje projekt přímo či nepřímo investice do lidského kapitálu či ekonomicky nebo sociálně znevýhodněných komunit se zaměřením na: a) rovnost žen a mužů a posílení ekonomických práv žen; b) sociální začleňování; a/nebo c) zvyšování odolnosti?	Nelze v této fázi vyhodnotit	Je nutné, aby relevantní sociální aspekty byly explicitně začleněny do návrhu projektu a jeho realizace. SŽ provede plnohodnotné posouzení sociálních dopadů (SIA).	?		1	SŽ Podmínky plynoucí z nutnosti realizace zmírňujících opatření může být nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	Z analytického hlediska může být náročnost zpracování SIA blízka EIA. Česká praxe v této oblasti prakticky neexistuje, bude nutné respektovat mezinárodní metodiky a přístupy dle konzultací technickými experty EBRD.

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení					
Kontrolní seznam pro posouzení souladu s EU Taxonomií – Životní prostředí								
TAX.E.1.1	Uveďte prosím odkaz na oddíly (číslo a název) technických kritérií prověřování podle delegovaných nařízení Komise, které se týkají hospodářských činností v Projektu?	Projekt je kategorizován jako "Infrastruktura pro železniční dopravu" tj. <i>Výstavba, modernizace, provoz a údržba železnic a podzemních drah a rovněž mostů a tunelů, nádraží, terminálů, zařízení železničních služeb (541), bezpečnostních systémů a systémů řízení dopravy, včetně poskytování architektonických služeb, inženýrských služeb, projektových služeb, služeb stavebního dozoru a geodetických, kartografických a podobných služeb, jakož i provádění fyzikálních, chemických a jiných analytických zkoušek všech druhů materiálů a výrobků</i> (bod 6.14 přílohy II Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2021/2139)						
TAX.E.1.2	Uveďte prosím informace o hospodářských činnostech v Projektu, které nepodléhají žádným technickým kritériím prověřování podle Delegovaných nařízení Komise?	-						
TAX.E.1.3	Hospodářská činnost č. 1							

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení					
TAX.E.1.3.1	Poskytněte prosím informace, zdali je hospodářská činnost v souladu se zásadou významného příspěvku?							
TAX.E.1.3.1.1	a) zmírňování změny klimatu	Mezera se nepředpokládá, charakter projekt naplňuje požadavky na významný příspěvek						
TAX.E.1.3.1.2	b) přizpůsobování se změně klimatu	Mezera se nepředpokládá, v případě provedení příslušného posouzení projekt naplňuje požadavky na významný příspěvek	Je nutné zajistit vypracování klimatického posouzení v souladu s Technickými pokyny EU pro klimatické prověřování (Technical guidance on the climate proofing of infrastructure in the period 2021-2027 (2021/C 373/01))	1		1	SŽ	Součást projektové přípravy, je nutné zajistit soulad s metodikami EIB a EK
TAX.E.1.3.1.3	c) udržitelné využívání a ochrana vodních a mořských zdrojů	Mezera se nepředpokládá						
TAX.E.1.3.1.4	d) přechod na oběhové hospodářství	Mezera se nepředpokládá						
TAX.E.1.3.1.5	e) prevence a omezování znečištění	Mezera se nepředpokládá						
TAX.E.1.3.1.6	f) ochrana a obnova biologické rozmanitosti a ekosystémů	Mezera se nepředpokládá						
TAX.E.1.3.2	Poskytněte prosím informace, zdali je hospodářská činnost v souladu se zásadou 'významně nepoškozovat'?							

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení					
TAX.E.1.3.2.1	a) zmírňování změny klimatu	Mezera se nepředpokládá, budovaná infrastruktura není určena pro přepravu nebo skladování fosilních paliv.	SŽ provede komplexní aktualizovaný výpočet emisí skleníkových plynů, který zohlední všechny změny v Projektu (včetně dalších opatření v agendě pozitivního vlivu na klima) podle nejnovější metodiky dle "Technických pokynů ke klimatickému prověřování.", včetně Vademecum EK, a prokáže čistý pozitivní efekt z hlediska snížení emisí skleníkových plynů.					
TAX.E.1.3.2.2	b) přizpůsobování se změně klimatu	Mezera se nepředpokládá	Je nutné zajistit vypracování klimatického posouzení v souladu s Technickými pokyny EU pro klimatické prověřování (Technical guidance on the climate proofing of infrastructure in the period 2021-2027 (2021/C 373/01)					
TAX.E.1.3.2.3	c) udržitelné využívání a ochrana vodních a mořských zdrojů	Mezera se nepředpokládá	Je nutné (v rámci EIA) zajistit vyhodnocení vlivů na vodní zdroje v souladu s požadavky Rámcové směrnice o vodách.					

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení					
TAX.E.1.3.2.4	d) přechod na oběhové hospodářství	Mezera se nepředpokládá	<p>Při výstavbě (a demolici) je nutné omezit vznik odpadů v procesech souvisejících se stavbou a demolicí a zohlednit nejlepší dostupné techniky. Je nutné zajistit, aby nejméně 70 % (hmotnostních) stavebního a demoličního odpadu, který není nebezpečný a který vzniká na staveništi, bylo připraveno k opětovnému použití, recyklaci a jinému materiálovému využití, včetně zasypávání s využitím odpadu jako náhrady jiných materiálů, v souladu s hierarchií nakládání s odpady a protokolem EU o nakládání se stavebním a demoličním odpadem, je nutné použít selektivní demolice, aby bylo možné odstranění nebezpečných látek a bezpečné nakládání s nimi a usnadněno opětovné použití a kvalitní recyklace.</p>					

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení					
TAX.E.1.3.2.5	e) prevence a omezování znečištění	Mezera se nepředpokládá	Je nutné zajisti, tam, kde je to vhodné vzhledem k citlivosti dotčené oblasti, zejména z hlediska počtu dotčených obyvatel, aby hluk a vibrace z používání infrastruktury byly zmírněny zavedením otevřených příkopů, stěnových bariér nebo jiných opatření a tyto byly v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí.					

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení					
TAX.E.1.3.2.6	f) ochrana a obnova biologické rozmanitosti a ekosystémů	Možná mezera při významných negativních vlivech na lokality soustavy Natura 2000	Je nutné zajistit, aby projekt neměl významný negativní vliv na lokality Natura 2000 z hlediska cílů jejich ochrany na základě příslušného posouzení provedeného v souladu s čl. 6 odst. 3 směrnice Rady 92/43/EHS, a dále aby projekt nebyl škodlivý pro obnovu nebo zachování populací druhů chráněných podle směrnice 92/43/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/147/ES, ve stavu příznivém z hlediska ochrany. Projekt rovněž nesmí ohrožovat obnovu nebo zachování příznivého stavu z hlediska ochrany dotčených typů přírodních stanovišť chráněných podle směrnice 92/43/EHS.			1	SŽ/K	Je nutné – na základě hodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000 – v případě zjištění významných negativních vlivů navrhnout příslušná zmírňující a kompenzační opatření, jejich návrh konzultovat s EK a následně implementovat.
TAX.E.1.3.3	Poskytněte prosím informace, zdali je hospodářská činnost v souladu s 'technickými screeningovými kritériemi'?							

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení					
TAX.E.1.3.3.1	a) zmírňování změny klimatu	Mezera se nepředpokládá, budovaná infrastruktura není určena pro přepravu nebo skladování fosilních paliv.	SŽ provede komplexní aktualizovaný výpočet emisí skleníkových plynů, který zohlední všechny změny v Projektu (včetně dalších opatření v agendě pozitivního vlivu na klima) podle nejnovější metodiky dle "Technických pokynů ke klimatickému prověřování.", včetně Vademecum EK, a prokáže čistý pozitivní efekt z hlediska snížení emisí skleníkových plynů.					
TAX.E.1.3.3.2	b) přizpůsobování se změně klimatu	Mezera se nepředpokládá	Je nutné zajistit vypracování klimatického posouzení v souladu s Technickými pokyny EU pro klimatické prověřování (Technical guidance on the climate proofing of infrastructure in the period 2021-2027 (2021/C 373/01)					
TAX.E.1.3.3.3	c) udržitelné využívání a ochrana vodních a mořských zdrojů	Mezera se nepředpokládá	Je nutné (v rámci EIA) zajistit vyhodnocení vlivů na vodní zdroje v souladu s požadavky Rámcové směrnice o vodách.					

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení					
TAX.E.1.3.3.4	d) přechod na oběhové hospodářství	Mezera se nepředpokládá	<p>Při výstavbě (a demolici) je nutné omezit vznik odpadů v procesech souvisejících se stavbou a demolicí a zohlednit nejlepší dostupné techniky. Je nutné zajistit, aby nejméně 70 % (hmotnostních) stavebního a demoličního odpadu, který není nebezpečný a který vzniká na staveništi, bylo připraveno k opětovnému použití, recyklaci a jinému materiálovému využití, včetně zasypávání s využitím odpadu jako náhrady jiných materiálů, v souladu s hierarchií nakládání s odpady a protokolem EU o nakládání se stavebním a demoličním odpadem, je nutné použít selektivní demolice, aby bylo možné odstranění nebezpečných látek a bezpečné nakládání s nimi a usnadněno opětovné použití a kvalitní recyklace.</p>					

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení					
TAX.E.1.3.3.5	e) prevence a omezování znečištění	Mezera se nepředpokládá	Je nutné zajisti, tam, kde je to vhodné vzhledem k citlivosti dotčené oblasti, zejména z hlediska počtu dotčených obyvatel, aby hluk a vibrace z používání infrastruktury byly zmírněny zavedením otevřených příkopů, stěnových bariér nebo jiných opatření a tyto byly v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí.					

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení					
TAX.E.1.3.3.6	f) ochrana a obnova biologické rozmanitosti a ekosystémů	Možná mezera při významných negativních vlivech na lokality soustavy Natura 2000	Je nutné zajistit, aby projekt neměl významný negativní vliv na lokality Natura 2000 z hlediska cílů jejich ochrany na základě příslušného posouzení provedeného v souladu s čl. 6 odst. 3 směrnice Rady 92/43/EHS, a dále aby projekt nebyl škodlivý pro obnovu nebo zachování populací druhů chráněných podle směrnice 92/43/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/147/ES, ve stavu příznivém z hlediska ochrany. Projekt rovněž nesmí ohrožovat obnovu nebo zachování příznivého stavu z hlediska ochrany dotčených typů přírodních stanovišť chráněných podle směrnice 92/43/EHS.			1	SŽ/K	Je nutné – na základě hodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000 – v případě zjištění významných negativních vlivů navrhnout příslušná zmírňující a kompenzační opatření, jejich návrh konzultovat s EK a následně implementovat.
Kontrolní seznam pro posouzení souladu s EU Taxonomií – Minimální záruky (Čl.18 Nařízení o EU Taxonomií)								

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení					
TAX.S.1	Poskytněte prosím informace o souladu se Směrnicí OECD pro nadnárodní podniky (NNP).	<p>Mezera se nepřepokládá.</p> <p>Obecně lze konstatovat, že součástí českého právního řádu jsou veškeré odkazované mezinárodněprávní instrumenty, viz následující řádky. Většina oblastí je upravena v českém zákoníku práce, nicméně základní principy jsou samozřejmě i součástí právního řádu i v ústavněprávní rovině (tzn. Ústava a Listina základních práv a svobod).</p> <p>Pro Projekt Rychlých spojení je v rámci SŽ je klíčové naplňování jednotlivých pravidel na úrovni interních pravidel apod., zejména např. na úrovni subdodavatelské.</p>						
TAX.S.1.1	1. Lidská práva	Dtto						
TAX.S.1.2	2. Zaměstnanost a pracovněprávní vztahy	Dtto						
TAX.S.1.3	3. Životní prostředí	Dtto						
TAX.S.1.4	4. Boj s úplatkářstvím, požadováním úplatků a vydíráním	Dtto						
TAX.S.1.5	5. Zájmy spotřebitelů	Dtto						

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení					
TAX.S.1.6	6. Věda a technologie	Dtto						
TAX.S.1.7	7. Spravedlivá hospodářská soutěž	Dtto						
TAX.S.1.8	8. Daně	Dtto						
TAX.S.2	Poskytněte prosím informace o souladu s Obecnými zásadami OSN v oblasti podnikání a lidských práv (UNGPs).							
TAX.S.2.1	1. Závazek respektovat lidská práva a začlenění tohoto závazku do činnosti a obchodních vztahů	Dtto						
TAX.S.2.2	2. Identifikace a posuzování skutečných i potenciálních negativních dopadů na lidská práva, včetně angažování s potenciálně ovlivněnými zainteresovanými stranami	Dtto						
TAX.S.2.3	3. Systematické zamezování a řešení rizik a dopadů na lidská práva	Dtto						
TAX.S.2.4	4. Sledovat účinnost svého přístupu v oblasti due diligence	Dtto						
TAX.S.2.5	5. Vnější komunikace ohledně toho, jak jsou dopady na lidská práva řešeny a reportovat o jakýchkoliv vážných rizicích týkajících se lidských práv	Dtto						

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení					
TAX.S.2.6	6. Zjednat nápravu, jestliže způsobily skutečné či potenciální nepříznivé dopady na lidská práva nebo k nim přispěly a vytvořit stížnostní mechanismy na provozní úrovni	Dtto						
TAX.S.3	Poskytněte prosím informace o souladu s jádrovými úmluvami MOP.							
TAX.S.3.1	1. Úmluva o svobodě sdružování a ochraně práva odborově se organizovat, 1948 (č. 87)	Dtto						
TAX.S.3.2	2. Úmluva o právu organizovat se a kolektivně vyjednávat, 1949 (č. 98)	Dtto						
TAX.S.3.3	3. Úmluva o nucené práci, 1930 (č. 29) (a její Protokol z roku 2014)	Dtto						
TAX.S.3.4	4. Úmluva o odstranění nucené práce, 1957 (č.105)	Dtto						
TAX.S.3.5	5. Úmluva o nejnižším věku pro vstup do zaměstnání, 1973 (No. 138)	Dtto						
TAX.S.3.6	6. Úmluva o nejhorsích formách dětské práce, 1999 (čl. 182)	Dtto						
TAX.S.3.7	7. Úmluva o rovném odměňování, 1951 (č. 100)	Dtto						
TAX.S.3.8	8. Úmluva o diskriminaci (zaměstnání a povolání), 1958 (č. 111)	Dtto						

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení					
TAX.S.4	Poskytněte prosím informace o souladu s Mezinárodní listinou lidských práv.							
TAX.S.4.1	1. Všeobecná deklarace lidských práv (1948)	Dtto						
TAX.S.4.2	2. Mezinárodní pakt o občanských a politických právech (1966)	Dtto						
TAX.S.4.3	3. Mezinárodní pakt o hospodářských, sociálních a kulturních právech (1966)	Dtto						
Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení	Priorita a kategorizace způsobu řešení			Odpovědnost SŽ a/nebo koncesionář (K)	Náklady a časová náročnost
				T	O	A		
Kontrolní seznamy – Horizontální aspekty								

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení					
HOR.1.1	Zavedl předkladatel projektu postupy a systémy pro řešení otázek udržitelnosti?	Mezerou je (částečná) absence celkových systémů řízení kvality v oblasti životního prostředí a sociální oblasti na korporátní úrovni a nedostatek kapacit v těchto oblastech. V rámci SŽ existuje řídicí tým a pracovní skupina odpovědná za zavádění nefinančního reportingu v oblasti ESG, který zahrnuje systematickou analýzu a reporting dopadů činností a investic SŽ v oblasti životního prostředí, udržitelnosti, sociálních vztahů a odpovědnosti podniků. Systém ESG se teprve zavádí, ale pracovní skupina ESG je koordinována oddělením koncepce a strategie a schází se každý měsíc.	SŽ vyvine, zavede a implementuje klíčové součásti (postupy) celopodnikového systému environmentálního a sociálního managementu (ESMS) a systému řízení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP) s cílem certifikace podle norem ISO 9001, ISO 14001 a ISO 45001 nebo podobných, včetně: <ul style="list-style-type: none"> Podnikových zásad E&S; Hodnocení rizik; Plánování a Monitorování a podávání zpráv. Tento korporátní ESMS by měl jasně prokázat schopnost SŽ koordinovat environmentální a sociální řízení a monitorování projektu.		OK2		SŽ/K	Vyžaduje především interní zdroje s možnou externí podporou
HOR.1.2	Zavazuje se předkladatel projektu jednoznačně k účinnému využívání přírodních zdrojů, dodržování lidských práv, rovnému zacházení a jiným sociálním aspektům? /	Mezera se nepředpokládá						

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení				
HOR.1.3	Má předkladatel projektu nějaké cíle v tomto ohledu?	Mezera se nepředpokládá, SŽ má zpracovávána Strategii udržitelného rozvoje Správy železnic (součást zpráv o udržitelnosti), která definuje strategické cíle v ESG oblasti a také strategické cíle, související se zavedením taxonomie EU.					
HOR.1.4	Je zapojeno představenstvo předkladatele do řešení těchto cílů?	Mezerou je (částečná) absence celkových systémů řízení kvality v oblasti životního prostředí a sociální oblasti na korporátní úrovni a nedostatek kapacit v těchto oblastech. V rámci SŽ existuje řídicí tým a pracovní skupina odpovědná za zavádění nefinančního reportingu v oblasti ESG, který zahrnuje systematickou analýzu a reporting dopadů činností a investic SŽ v oblasti životního prostředí, udržitelnosti, sociálních vztahů a odpovědnosti podniků. Systém ESG se teprve zavádí, ale pracovní skupina ESG je koordinována oddělením koncepce a strategie a schází se každý měsíc.	SŽ vyvine, zavede a implementuje klíčové součásti (postupy) celopodnikového systému environmentálního a sociálního managementu (ESMS) a systému řízení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP) s cílem certifikace podle norem ISO 9001, ISO 14001 a ISO 45001 nebo podobných, včetně: <ul style="list-style-type: none"> Podnikových zásad E&S; <ul style="list-style-type: none"> Hodnocení rizik; <ul style="list-style-type: none"> Plánování a Monitorování a podávání zpráv. Tento korporátní ESMS by měl jasně prokázat schopnost SŽ koordinovat environmentální a sociální řízení a monitorování projektu.		OK2	SŽ/K	Vyžaduje především interní zdroje s možnou externí podporou

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení				
HOR.1.5	Jak jsou na úrovni organizace uznány závazky v této oblasti?	Mezera se nepředpokládá, SŽ má zpracovávána Strategii udržitelného rozvoje Správy železnic (součást zpráv o udržitelnosti), která definuje strategické cíle v ESG oblasti a také strategické cíle, související se zavedením taxonomie EU.					
HOR.1.6	Má předkladatel projektu k dispozici vhodné nástroje pro plnění závazků?	Mezerou je (částečná) absence celkových systémů řízení kvality v oblasti životního prostředí a sociální oblasti na korporátní úrovni a nedostatek kapacit v těchto oblastech. V rámci SŽ existuje řídicí tým a pracovní skupina odpovědná za zavádění nefinančního reportingu v oblasti ESG, který zahrnuje systematickou analýzu a reporting dopadů činností a investic SŽ v oblasti životního prostředí, udržitelnosti, sociálních vztahů a odpovědnosti podniků. Systém ESG se teprve zavádí, ale pracovní skupina ESG je koordinována oddělením koncepce a strategie a schází se každý měsíc.	SŽ vyvine, zavede a implementuje klíčové součásti (postupy) celopodnikového systému environmentálního a sociálního managementu (ESMS) a systému řízení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP) s cílem certifikace podle norem ISO 9001, ISO 14001 a ISO 45001 nebo podobných, včetně: <ul style="list-style-type: none"> Podnikových zásad E&S; Hodnocení rizik; Plánování a Monitorování a podávání zpráv. Tento korporátní ESMS by měl jasně prokázat schopnost SŽ koordinovat environmentální a sociální řízení a monitorování projektu.		OK2	SŽ/K	Vyžaduje především interní zdroje s možnou externí podporou

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení					
HOR.1.7	Má předkladatel projektu k dispozici vhodné metody a nástroje pro posuzování různých dopadů?	Existující a používané metody a nástroje v ČR umožňují vyhodnocení vlivů pro environmentální oblasti a klima. Možné mezery mohou nastat při hodnocení sociálních aspektů (viz sociální rozměr)	Je nutné zajistit hodnocení relevantních sociálních aspektů – SIA (viz sociální rozměr)	?		1	SŽ Podmínky plynoucí z nutnosti realizace zmírňujících opatření může být nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	Z analytického hlediska může být náročnost zpracování SIA blízka EIA. Česká praxe v této oblasti prakticky neexistuje, bude nutné respektovat mezinárodní metodiky a přístupy dle konzultací technickými experty EBRD.
HOR.1.8	Je předkladatel projektu schopen jednat na základě zjištění, provádět monitorování a podávat zprávy?	SŽ nemá zkušenosti s vykazováním E&S aspektů.	SŽ vyvine a zavede systém podávání zpráv o E&S aspektech nebo musí být úkol podávání zpráv přidělen soukromému partnerovi PPP projektu		OK2		SŽ/K Podmínky související s E&S reportingem je nutné zařadit do podmínek výběrového řízení na koncesionáře	Vyžaduje především interní zdroje s možnou externí podporou, je navázáno na implementaci ESMP

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení					
HOR.1.9	Má předkladatel projektu zaveden systém environmentálního a sociálního řízení (ESMS) nebo rovnocenný systém, který je v souladu s EMAS nebo normou ISO 14001, ISO 45001 či rovnocennou normou nebo certifikován podle těchto norem, zda je systém ESMS podroben auditu?	Mezerou je (částečná) absence celkových systémů řízení kvality v oblasti životního prostředí a sociální oblasti na korporátní úrovni a nedostatek kapacit v těchto oblastech.	SŽ vyvine, zavede a implementuje klíčové součásti (postupy) celopodnikového systému environmentálního a sociálního managementu (ESMS) a systému řízení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP) s cílem certifikace podle norem ISO 9001, ISO 14001 a ISO 45001 nebo podobných, včetně: <ul style="list-style-type: none"> • Podnikových zásad E&S; • Hodnocení rizik; • Plánování, monitorování a podávání zpráv. Tento korporátní ESMS by měl jasně prokázat schopnost SŽ koordinovat environmentální a sociální řízení a monitorování projektu.		OK2		SŽ/K	Vyžaduje především interní zdroje s možnou externí podporou
HOR.1.10	Existují u předkladatele projektu dostatečné personální a finanční zdroje pro řešení otázek udržitelnosti?	Mezerou je nedostatečná kapacita pro řešení udržitelnosti, zejména v sociální oblasti.	SŽ posílí interní personální a finanční kapacity pro řešení relevantních aspektů udržitelnosti.		OK2		SŽ/K	Vyžaduje především interní zdroje s možnou externí podporou
HOR.1.11	Jaké jsou výsledky předkladatele projektu při řešení aspektů udržitelnosti a jednání s prováděcím partnerem?	Nelze v této fázi vyhodnotit						
Požadavky na smluvní zajištění								

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení					
HOR.2.1	Mají se vůči předkladateli projektu zavést smluvní doložky a podmínky, jejichž cílem je zajistit, aby byla vhodná opatření pro udržitelnost skutečně zavedena a aby byly ukládány sankce za nedodržení nebo neprovedení:	Nelze v této fázi vyhodnotit						
HOR.2.1.1	a) podmínění podpisu, což znamená, že by zbývající aspekty měly být dokončeny před podpisem smlouvy o financování?	Nelze v této fázi vyhodnotit						
HOR.2.1.2	b) podmínky pro výplatu, což znamená, že výplatu prostředků lze provést pouze při splnění určitých podmínek?	Nelze v této fázi vyhodnotit						
HOR.2.1.2	c) zvláštní podmínky, což znamená, že nedodržení zvláštních závazků by mohlo vést k uložení určitých sankcí a v krajních případech dokonce ke zrušení financování?	Nelze v této fázi vyhodnotit						

Číslo	Otázka	Možné mezery	Způsob řešení					
HOR.2.2	Mají být vůči předkladateli projektu zavedeny požadavky na monitorování a podávání zpráv o projektu (např. provedení preventivních, nápravných, zmírňujících a kompenzačních opatření, jejichž prostřednictvím byly sníženy/vyloučeny/vyrovnány negativní dopady, zprávy o pokroku při provádění jednotlivých opatření a o udržitelnosti operace, informace o soudních sporech atd.)?	Nelze v této fázi vyhodnotit						

PŘÍLOHA 7 – Finanční model

Finanční model je připraven v samostatném souboru typu MS Excel, je nedílnou součástí této Studie proveditelnosti PPP, z praktických důvodů je však dodán odděleně od tohoto dokumentu.

PŘÍLOHA 8 – Dopis CER

Průběh a realizace Projektu Rychlých spojení byly vysoce oceněny i v dopise CER:

CER letter to Mr Svoboda

Brussels, 13 May 2024



Mr. Jiří SVOBODA
Director General
Správa železnic
Praha 1
110 00
Czech Republic

Alberto Mazzola
Executive Director

Dear Mr. Svoboda,

I would like to express my support for the Czech railway infrastructure manager, Správa železnic, which has been reliably managing one of the densest railway networks in the world for more than 20 years (there are 120 km of railways per 1,000 square kilometres, which puts the Czech Republic in the first place among EU countries). Since the 1990s, investments have been made in the previously significantly underfunded Czech transport infrastructure and Správa železnic itself, since its establishment in 2003, has significantly modernised almost 2,000 km of existing railway lines, renovated more than 300 station buildings serving passengers and continuously maintains a total of 9,400 km of railway lines.

I would like to support two important investment projects that will further strengthen the position of the railway in the transport market in line with the goals established by the EU Sustainable and Smart Mobility Strategy and the new TEN-T Guidelines which promote the development of a European High Speed network connecting EU Capitals and major cities and, where possible, the major airports. These are the project for a modern connection of Prague Airport to the Prague railway junction and the ambitious programme for the development of high-speed railway lines (HSL) in the Czech Republic. Both to provide a transport infrastructure needed to achieve better connected Europe for its citizens and the economy.

The large-scale PRAK Project is entering its final phase of preparation. It is one of the most important missing part of the TEN-T network in Prague, connecting its international airport (Václav Havel Airport Prague) and the railway station located in the city centre (Praha Masarykovo nádraží). All three existing underground lines will be transferable from the new line. The line will also connect the city of Kladno, the largest city in the Central Bohemia Region. One of the stations will serve as a multimodal hub close to the Prague ring road to allow transfers between individual transport, regional buses and trains to the city centre. This project is a considerable example of a well-prepared multimodal project eliminating the negative impacts of road traffic, especially the individual one. Správa železnic requested the EBRD for assistance in implementing selected sections of the PRAK Project via a PPP model, that should reach the market in Q4/2024. EBRD also helps with the diversification of the financial sources or with financial guarantees.

After completing the modernisation of most of the main lines, the Czech Republic has started to prepare the implementation of high-speed railway lines as part of the TEN-T Core Network. The implementation of the TEN-T regulation is important for the

interconnection of rail routes across European countries, with three corridors of its Core Network passing through the Czech Republic:

- **Baltic-Adriatic corridor** (section Katowice – Ostrava – Brno – Vienna),
- **Orient/East-Med corridor** (section Dresden – Ústí nad Labem – Mělník/Prague – Kolín – Pardubice – Brno – Vienna),
- **Rhine-Danube corridor** (Munich/Nürnberg – Prague – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – Ukrainian border branch).

With the new TEN-T revision, the European Transport Corridors (ETC) Baltic-Adriatic and Rhine-Danube will be routed through the Czech Republic.

The Czech HSL project is also connected through Poland to the Rail Baltica HSL project, where the Czech Republic could become a direct link between Finland, the Baltic States, Poland and the rest of Europe (including the possibility of a future fast connection to Ukraine via Polish territory). HSL project is in line with the European zero-emission targets in line with ESG (Environmental, Social, and Corporate Governance) principles and the EU's climate change adaptation strategy, that includes its binding law. Správa železnic has commissioned feasibility studies covering the most important parts of HSL project, which predict savings of up to 152,443 tonnes of CO₂ per year. Such HSL project is also part of the master plan for high-speed rail network connecting all EU capitals and major cities, which is expected to deliver a net positive benefit in the range of €750 billion to society.

Thanks to its unique location in Europe, the Czech Republic can become a crossroads for the free movement of EU citizens within the Member States. Moreover, it is one of the countries with the lowest debt levels in the EU and has broad political support for transport infrastructure projects across the political spectrum.

All of the above demonstrates the need and necessity for investment in Czech rail transport, including high-speed lines, and has my personal full support for its development using a variety of financial options, including the participation of multilateral financial institutions.

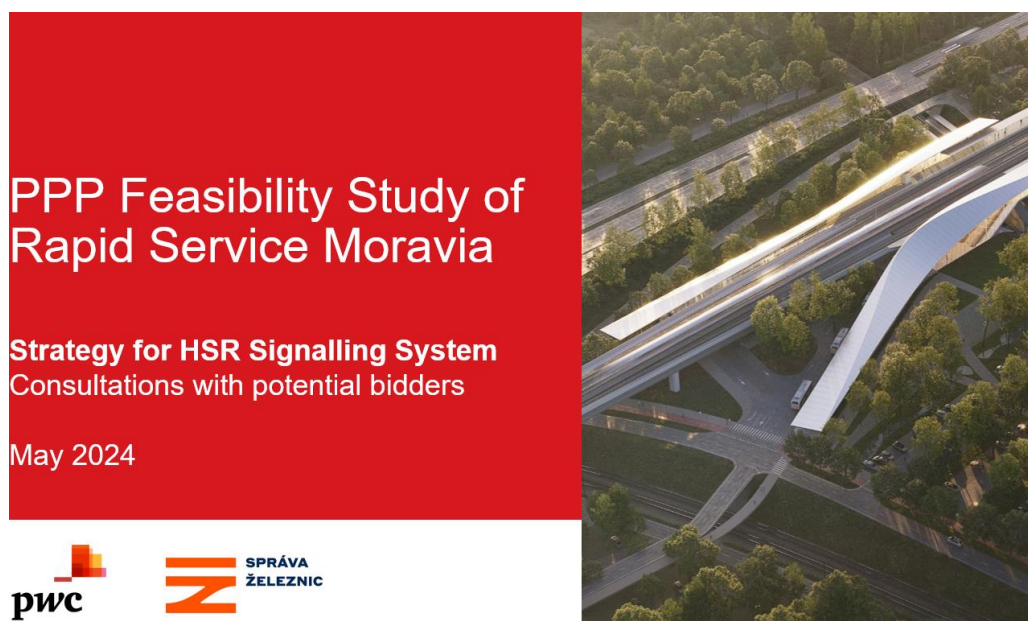
I believe that you can use the above information to support the mentioned important investment projects of Správa železnic.

Best regards,



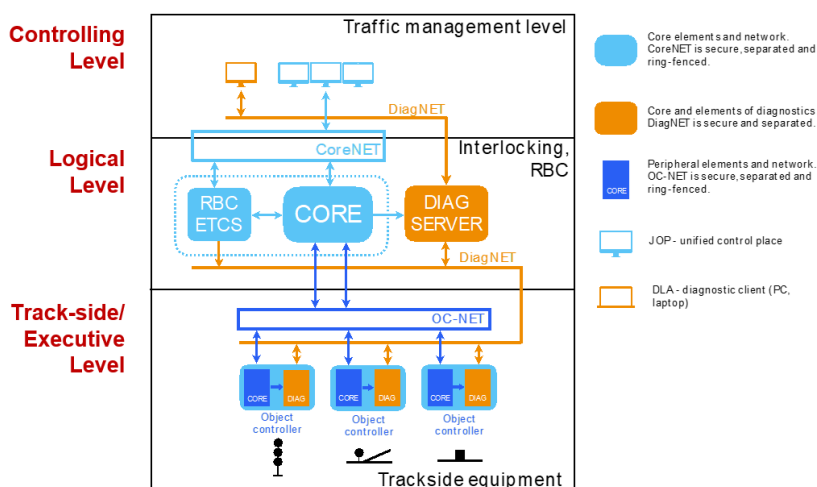
PŘÍLOHA 9 – Scénáře zajištění zabezpečovacího systému

Způsob zajištění zabezpečovacího systému Projektu Rychlých spojení je zvažován v šesti scénářích, které jsou prezentovány níže tak, jak byly diskutovány v rámci tržní konzultace (včetně jazykové mutace), ve které jsme relevantní respondenty žádali o vyjádření k akceptovatelnosti těchto jednotlivých scénářů v kombinaci s Projekty PPP.



Slide 1

HSR Signalling System scheme (simplified for discussion purposes)



Slide 2

HSR Signalling System levels *(simplified for discussion purposes)*

Level	Description
Controlling	It contains the dispatchers' workplaces and necessary accessories, especially CTC (<i>Centralized Traffic Centre</i>). The data exchange between CTC of individual sections will be the responsibility of the Railway Infrastructure Administration.
Logical	It is not associated with any particular location. It addresses the logic of traffic and its safety . It is mainly the central computer and ETCS L2 RBC . The data exchange between the logical and control level will be according to the European standard EULYNX .
Track-side / Executive	It is located within the perimeter of the HSR and includes all facilities located on or near the track. This includes ETCS L2 packages, signals, ETCS stop signs and axle computers, detectors and other elements in the track. The data exchange between the executive and logical levels will follow the European standard EULYNX .
Fiber	There are two kinds of fiber-optics: - Tack-aligned connecting equipment within a HSR line perimeter; and - Long-distance connecting a HSR line with a Control Centre

Slide 3

HSR Signalling System related activities

Activity	Description
Design (D)	Responsibility for solution design and selection of the technology supplier.
Build (B)	Responsibility for implementation (construction or installation).
Maintain (M)	Responsibility for maintenance and lifetime renewal of technology.
Operate (O)	Responsibility for the operation of the signalling system, including in particular its operation and control via CTC.

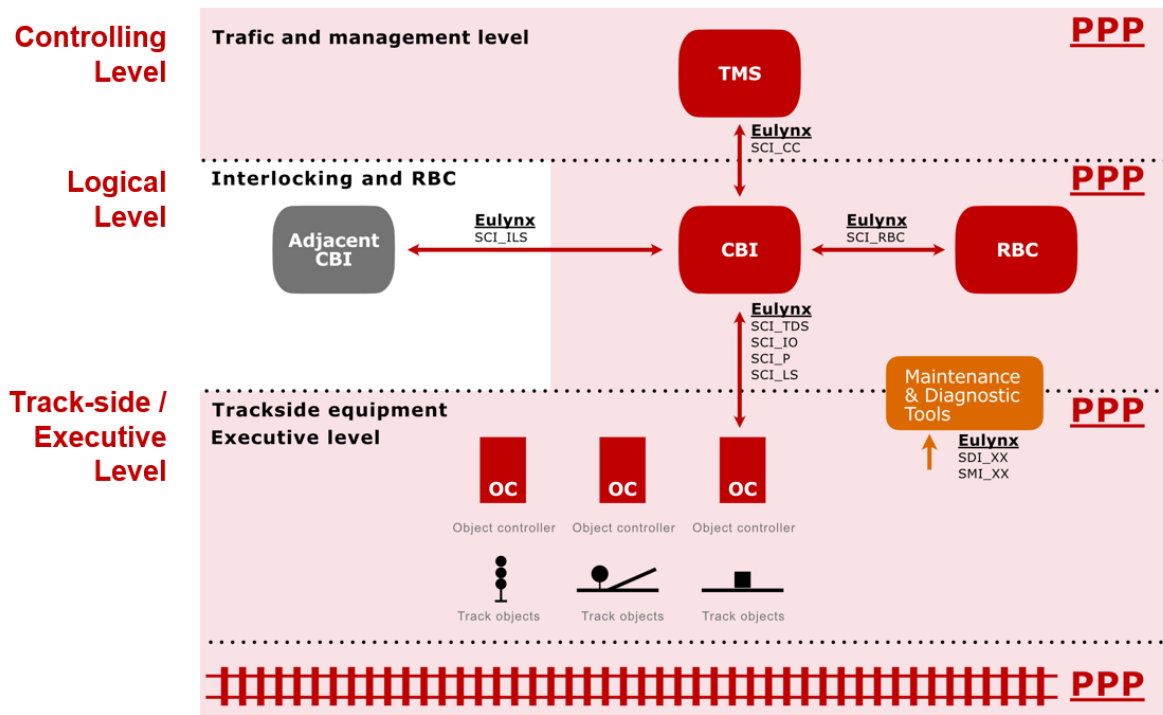
Slide 4

HSR Signalling System | Scenario 1

Level	Concessionaire	SŽ
Controlling	DBM selects solutions and suppliers for the PPP project, including the delivery of the CTC	Operate
Logical	DBM selects solutions and suppliers for the PPP project	Operate
Track-side / Executive	DBM selects solutions and suppliers for the PPP project	Operate
Fiber track-aligned	DBM selects solutions and suppliers for the PPP project	Operate
Fiber long-distance	DBM selects solutions and suppliers for the PPP project	Operate

Slide 5

HSR Signalling System | Scenario 1



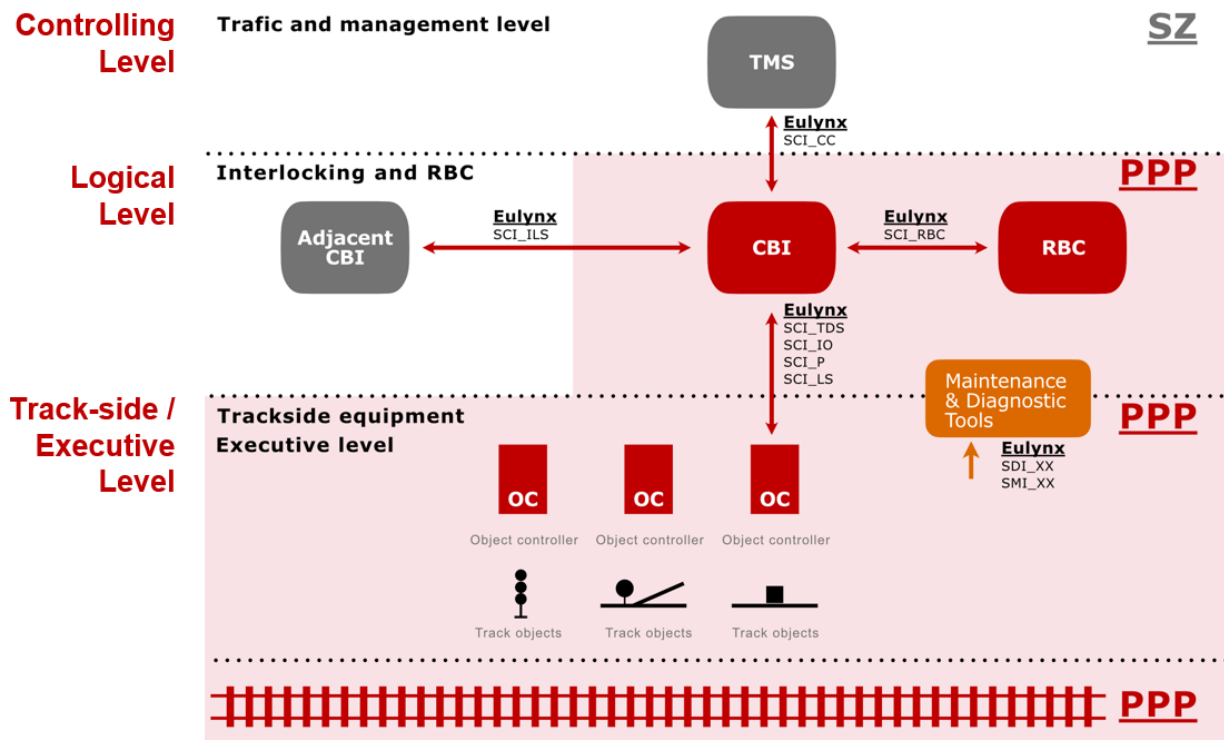
Slide 6

HSR Signalling System | Scenario 2

Level	Concessionaire	SŽ
Controlling	-	DBMO selects solutions and suppliers for the entire HSR network
Logical	DBM selects solutions and suppliers for the PPP project	Operate
Track-side / Executive	DBM selects solutions and suppliers for the PPP project	Operate
Fiber track-aligned	DBM selects solutions and suppliers for the PPP project	Operate
Fiber long-distance	-	DBMO selects solutions and suppliers for the entire HSR network

Slide 7

HSR Signalling System | Scenario 2



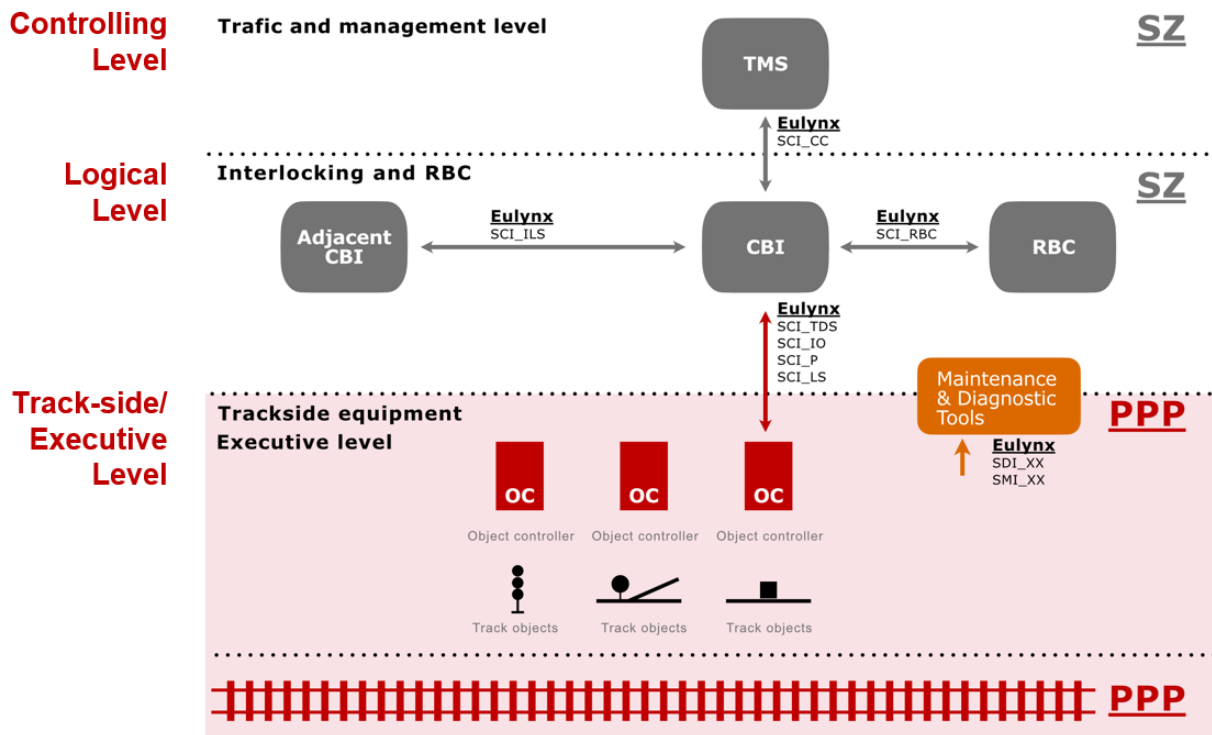
Slide 8

HSR Signalling System | Scenario 3

Level	Concessionaire	SŽ
Controlling	-	DBMO selects solutions and suppliers for the entire HSR network
Logical	-	DBMO selects solutions and suppliers for the entire HSR network
Track-side / Executive	DBM selects solutions and suppliers for the PPP project	Operate
Fiber track-aligned	DBM selects solutions and suppliers for the PPP project	Operate
Fiber long-distance	-	DBMO selects solutions and suppliers for the entire HSR network

Slide 9

HSR Signalling System | Scenario 3



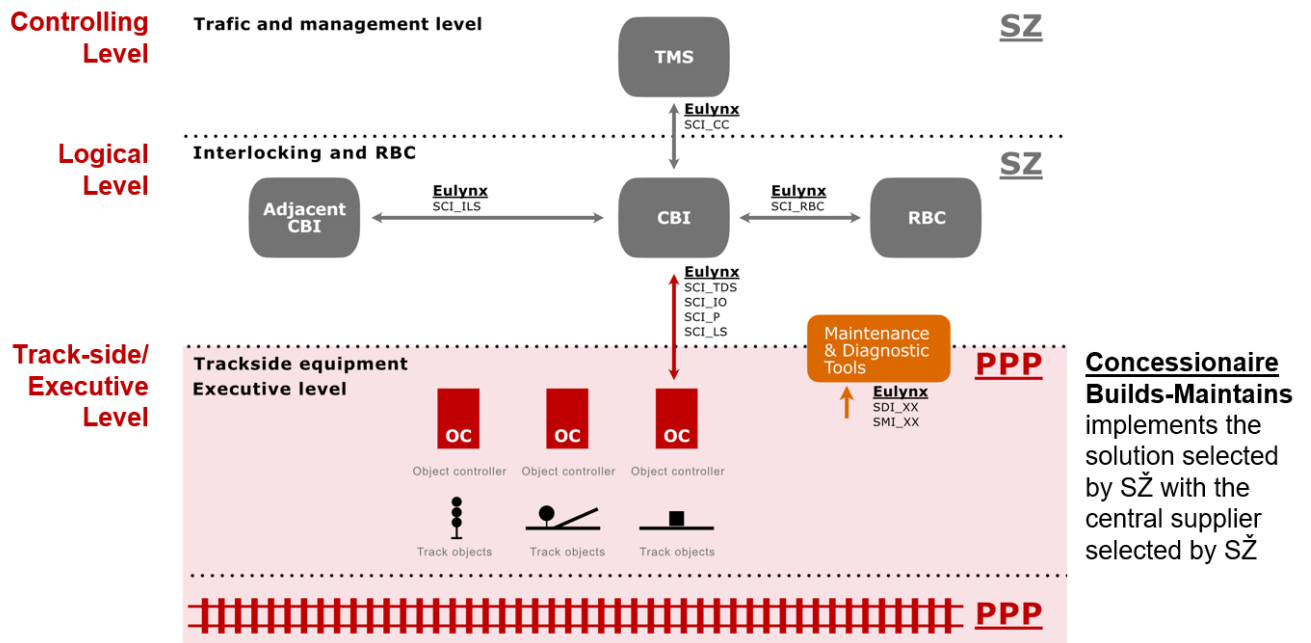
Slide 10

HSR Signalling System | Scenario 4

Level	Concessionaire	SŽ
Controlling	-	DBMO selects solutions and suppliers for the entire HSR network
Logical	-	DBMO selects solutions and suppliers for the entire HSR network
Track-side / Executive	BM implements the solution selected by SŽ with the central supplier selected by SŽ	DO selects solutions and suppliers for the entire HSR network
Fiber track-aligned	BM implements the solution selected by SŽ with the central supplier selected by SŽ	DO selects solutions and suppliers for the entire HSR network
Fiber long-distance	-	DBMO selects solutions and suppliers for the entire HSR network

Slide 11

HSR Signalling System | Scenario 4



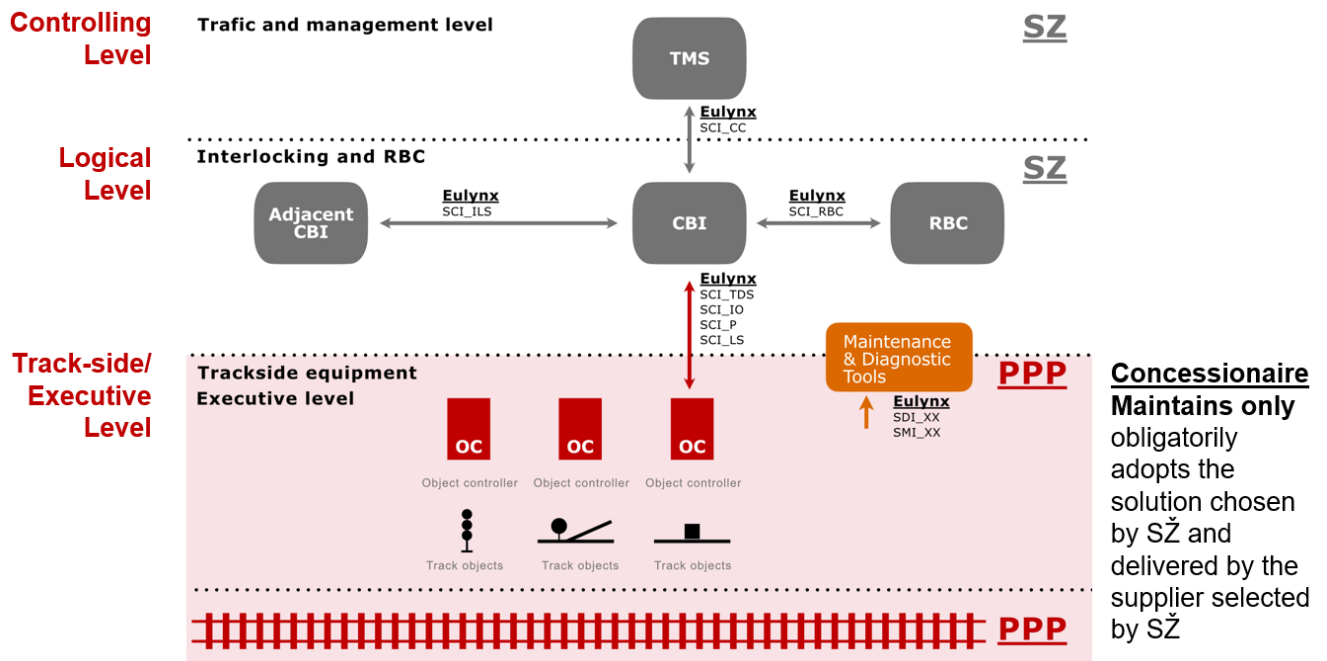
Slide 12

HSR Signalling System | Scenario 5

Level	Concessionaire	SŽ
Controlling	-	DBMO selects solutions and suppliers for the entire HSR network
Logical	-	DBMO selects solutions and suppliers for the entire HSR network
Track-side / Executive	M obligatorily adopts the solution chosen by SŽ and delivered by the supplier selected by SŽ	DBO chooses solutions and suppliers for the entire HSR network; is responsible for implementation on HSR, hands over for maintenance to PPP
Fiber track-aligned	M obligatorily adopts the solution chosen by SŽ and delivered by the supplier selected by SŽ	DBO chooses solutions and suppliers for the entire HSR network; is responsible for implementation on HSR, hands over for maintenance to PPP
Fiber long-distance	-	DBMO selects solutions and suppliers for the entire HSR network

Slide 13

HSR Signalling System | Scenario 5



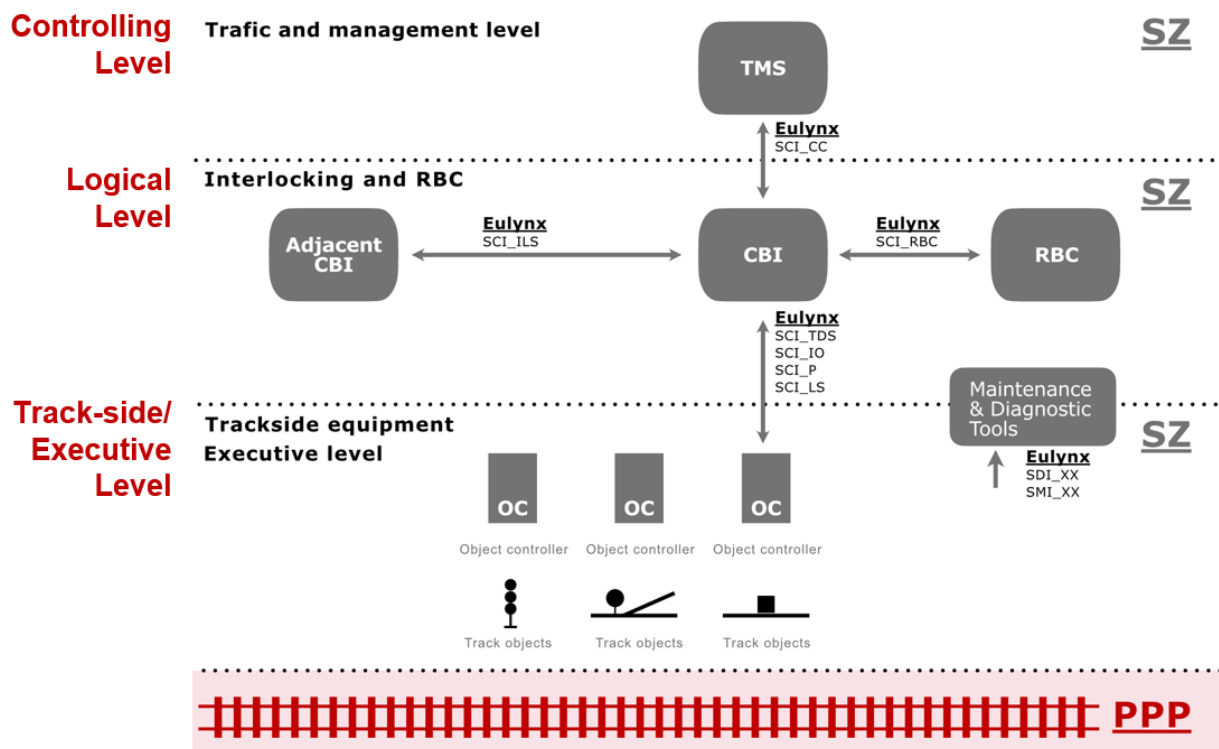
Slide 14

HSR Signalling System | Scenario 6

Level	Concessionaire	SŽ
Controlling	-	DBMO selects solutions and suppliers for the entire HSR network
Logical	-	DBMO selects solutions and suppliers for the entire HSR network
Track-side / Executive	-	DBMO selects solutions and suppliers for the entire HSR network
Fiber track-aligned	-	DBMO selects solutions and suppliers for the entire HSR network
Fiber long-distance	-	DBMO selects solutions and suppliers for the entire HSR network

Slide 15

HSR Signalling System | Scenario 6



Shrnutí klíčových závěrů a komentářů z jednotlivých tržních konzultací je uvedeno níže:

Typ	Stavební společnost 1	Stavební společnost 2	Stavební společnost 3
Forma	online jednání	online jednání	online jednání/dotazník
Scénář 1	Preferovaný	Realizovatelný, ale nedoporučený	Realizovatelný, ale nedoporučený
Scénář 2	Přijatelný	Preferovaný	Preferovaný
Scénář 3	Přijatelný	Přijatelný	Přijatelný
Scénář 4	Ne	Ne	Přijatelný
Scénář 5	Ne	Ne	Ne
Scénář 6	Realizovatelný, ale nedoporučený	Ne	Ne

Hlavní komentáře

Scénář 1	<ul style="list-style-type: none"> • Preferovaný scénář • Nutná součinnost SŽ pro integraci CDP se stávajícími technologiemi SŽ • Nutné jasné rozdělení odpovědností na úrovni Controllingu 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizovatelný, ale nedoporučujeme • Funguje pouze při jednom PPP projektu, ale není nevhodný pro SŽ z pohledu unifikace řešení • Jednotlivé PPP projekty dodají odlišná řešení, proto doporučujeme úroveň Controllingu dodat unifikovaně SŽ 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizovatelný, ale nedoporučujeme • Příliš velké riziko rozhraní a konzistentního řešení na síti VRT. Odpovědnost by měla být na straně SŽ
Scénář 2	<ul style="list-style-type: none"> • Přijatelný scénář 	<ul style="list-style-type: none"> • Preferovaný scénář • Vlastní PPP projekt(y) s podobnou alokací odpovědností 	<ul style="list-style-type: none"> • Preferovaný scénář • Vlastní PPP projekt(y) s podobnou alokací odpovědností • Tento scénář je využitý ve Francii a úspěšný a efektivní • Nejlepší scénář koncesionáře pro dosažení globální dostupnosti trati • RBC a Interlocking má mít koncesionář pod kontrolou jako součást infrastruktury. Při oddělení může být obtížnější, aby koncesionář zajistil dostupnost
Scénář 3	<ul style="list-style-type: none"> • Přijatelný scénář, nejjednodušší pro PPP • Vysoký počet rozhraní zvyšuje riziko funkčnosti systému 	<ul style="list-style-type: none"> • Přijatelný scénář 	<ul style="list-style-type: none"> • Přijatelný scénář • Koncesionář není odpovědný za celý hodnotový řetězec zabezpečovacího systému, mohou nastávat problémy s určením odpovědnosti za chyby systému • Vyšší riziko nedostatečné údržby ba rozhraní, RBC je součástí infrastruktury
Scénář 4	<ul style="list-style-type: none"> • Neakceptovatelný scénář • Problematický, pokud D není spojeno s M, pak je nerealizovatelný • Kdo bude odpovědný, pokud zvolené řešení nebude funkční? • Omezuje konkurenceschopnost nabídek • Vede k dražšímu řešení pro SŽ • Časově delší výstavba 	<ul style="list-style-type: none"> • Neakceptovatelný scénář • Bez odpovědnosti za Design, není možné nést odpovědnost za funkčnost řešení • Obtížné vyhodnotitelné při nefunkčnosti vybraného řešení. Kdo ponese odpovědnost? 	<ul style="list-style-type: none"> • Přijatelný scénář • Bez odpovědnosti za Design, je obtížné nést odpovědnost za funkčnost řešení. To bude v odpovědnosti SŽ.
Scénář 5	<ul style="list-style-type: none"> • Stejně jako scénář 4 	<ul style="list-style-type: none"> • Stejně jako scénář 4 	<ul style="list-style-type: none"> • Stejně jako scénář 4
Scénář 6	<ul style="list-style-type: none"> • Technicky realizovatelný scénář, ale nese značná rizika rozhraní při výstavbě i správě • Časově delší výstavba, do dokončení výstavby nebude možný vstup na trať pro další strany • Nejistota při odděleném testování provozuschopnosti dráhy - patrně není možné řešit jedním povolením Drážního úřadu 	<ul style="list-style-type: none"> • Technicky realizovatelný scénář, ale není akceptovatelný • Nelze jednoznačně vymezit odpovědnost při nedostupnosti trati • Zkušenost z PPP projektu SEA: 40-50 % každodenních problémů je spojeno se zabezpečovacím systémem, nutná každodenní rychlá reakce a součinnost na trati - při dvou odpovědných subjektech je toto prakticky neřešitelné • Nejasné rozdělení odpovědnosti bude neakceptovatelné pro financující banky 	<ul style="list-style-type: none"> • Neakceptovatelný scénář • Obtížné vyhodnotitelné při nedostupnosti trati z důvodu nefunkčnosti zabezpečovacího systému. • Velké riziko jasného vymezení rozhraní mezi dvěma subjekty a identifikace důvodů nedostupnosti trati. • Velmi komplikovaná koordinace dvou subjektů na trati.
Další komentáře	<ul style="list-style-type: none"> • Všechny scénáře jsou technicky realizovatelné, hlavní rozdíl je v projektovém řízení a možnosti jasného rozdělení odpovědností • Kdo navrhuje řešení (D), měl by být odpovědný za správu (M). Nelze oddělit odpovědnosti. 	<ul style="list-style-type: none"> • Všechny scénáře jsou technicky realizovatelné, ale je důležité scénáře vyhodnotit z pohledu výhodnosti a rizik pro SŽ • SŽ musí definovat celkovou strategii zohledňující kompatibilitu s "onboard" jednotkami 	<ul style="list-style-type: none"> • SŽ musí být schopna sjednotit potenciálně odlišné přístupy více koncesionářů tím, že si předem formuluje celkovou strategii pro zabezpečovací systém na VRT.

Typ	Technologická společnost 1	Technologická společnost 2
Forma	online jednání	online jednání
Scénář 1	Preferovaný	Preferovaný
Scénář 2	Preferovaný	Přijatelný
Scénář 3	Realizovatelný, ale nedoporučený	Realizovatelný, ale nedoporučený
Scénář 4	Ne	Ne
Scénář 5	Ne	Ne
Scénář 6	NE pro PPP, ale zájem o VZ na ZABZAŘ	Málo informací, nelze odpovědět

Hlavní komentáře

Scénář 1	<ul style="list-style-type: none"> • Preferovaný scénář • Dokáže navrhnout, dodat technologie a udržovat je pro všechny úrovně • Preference maximálně integrovat odpovědnost a tím snižovat riziko rozhraní 	<ul style="list-style-type: none"> • Preferovaný scénář • Hodnota za peníze pro SŽ • Nejlepší scénář pro SŽ a nejjednodušší pro koncesionáře, přináší hodnotu za peníze • Má nejjasnější rozdělení rizik a možnosti jejich řízení pro obě strany - minimalizuje prostor pro chyby a selhání
Scénář 2	<ul style="list-style-type: none"> • Preferovaný scénář • Logická úroveň musí být spolu, včetně zařízení na Trackside/Výkonné úrovni • Mají zkušenosti s propojením vlastní technologie na Logické úrovni (CBR+RBC) s cizími technologiemi na Kontrolní úrovni (TMS) • Protokol komunikace mezi úrovněmi musí být definován SŽ (např. EULYNX) 	<ul style="list-style-type: none"> • Přijatelný scénář, ale nepřináší hodnotu za peníze pro SŽ • Ve Španělsku komunikační protokol mezi Řídící-Logickou úrovní (TMS-CBI) definoval ADIF. Stejně tak musí SŽ. • Ve Španělsku mezi Logickou a Výkonnou úrovní (CBI-RBC) se užívají proprietární protokoly jednotlivých dodavatelů – všechna zařízení na Logické a Výkonné úrovni se zadávají a dodávají v jednom balíku od konsorcia dodavatelů s vlastním protokolem
Scénář 3	<ul style="list-style-type: none"> • Technicky je realizovatelný, ale nedoporučený, nepřináší hodnotu za peníze pro stát • Riziko rozhraní mezi technologiemi na úrovni Logické a Výkonné 	<ul style="list-style-type: none"> • Není zájem, nedoporučují • Nepřináší hodnotu za peníze pro stát • Technicky realizovatelný na papíře, ale v praxi bude velmi obtížné dodat • Vysoké riziko na rozhraní mezi jednotlivými prvky s velmi obtížně určitelnou odpovědností na selhání
Scénář 4	<ul style="list-style-type: none"> • Neakceptovatelný scénář • Ponesou odpovědnost pozue za vlastní Design a vlastní technologie 	<ul style="list-style-type: none"> • Neakceptovatelný scénář
Scénář 5	<ul style="list-style-type: none"> • Stejně jako scénář 4 	<ul style="list-style-type: none"> • Stejně jako scénář 4
Scénář 6	<ul style="list-style-type: none"> • Neakceptovatelné účastnit se PPP na infrastrukturu • Zájem se účastnit VZ na globálního dodavatele zabezpečovacího systému na VRT • Problematické na rozdělení odpovědnosti • Pravděpodobně nastane problém pro financující subjekty s jasným rozdělením rizik 	<ul style="list-style-type: none"> • Technicky realizovatelné, znají odborné projekty (tramvaje a metra), ale ne v kombinaci s PPP na infrastrukturu. Bylo by velmi obtížné dodatelné. • Kvůli nedostatku informací o struktuře projektu a nejasném rozdělení rizik CAF nevyjádřil své preference.

Další komentáře

	<ul style="list-style-type: none"> • Alstom je součástí přípravy EULYNX, jeho technologie jsou v souladu. Protokol se bude neustále vyvíjet, proto bude nutné definovat výchozí úroveň a očekávání SŽ v případě vývoje standardu • Logická úroveň (CBR+RBC) musí být spolu, včetně zařízení na Trackside/Výkonné úrovni 	<ul style="list-style-type: none"> • Mají bohaté zkušenosti s integrací technologií různých dodavatelů zabezpečovacích zařízení • Vzhledem k tomu, že technologie/zařízení mají různou životnost, doporučují, aby se celý systém dodával jako jeden celek, jinak nastanou problémy na rozhraní díky změnám technologií • CAF je součástí pracovních skupiny EULYNX
--	---	---

Typ	Technologická společnost 3	Technologická společnost 4
Forma	osobní jednání	online jednání
Scénář 1	Preferovaný	Ochota účasti na každém scénáři
Scénář 2	Přijatelný	Ochota účasti na každém scénáři
Scénář 3	Realizovatelný, ale nedoporučený	Ochota účasti na každém scénáři
Scénář 4	NE pro PPP, ale zájem o VZ na ZABZAŘ	Ochota účasti na každém scénáři
Scénář 5	NE pro PPP, ale zájem o VZ na ZABZAŘ	Ochota účasti na každém scénáři
Scénář 6	NE pro PPP, ale zájem o VZ na ZABZAŘ	Ochota účasti na každém scénáři

Hlavní komentáře

Scénář 1	<ul style="list-style-type: none"> • Preferovaný scénář v případě účasti v PPP • Nejjednodušší pro koncesionáře a dodavatele technologií • Přináší hodnotu za peníze pro SŽ • Koncesionáři nabízí volnost výběru komunikačních protokolů, ale SŽ musí jasně sjednotit komunikaci mezi CDP • Doporučuje SŽ vytvořit tzv. Super řídicí úroveň nad všemi CDP pro VRT, RS a konvenční síť 	• Bez komentáře
Scénář 2	<ul style="list-style-type: none"> • Přijatelný scénář v případě účasti v PPP projektu • SŽ musí definovat komunikační protokol mezi řídicí a logickou úrovní • Není problém, aby si každý koncesionář dodal své vlastní RBC pro svůj úsek 	• Bez komentáře
Scénář 3	<ul style="list-style-type: none"> • Není preferovaný, z pohledu dodavatele technologií není zajímavý • Velmi pravděpodobně dražší řešení, nepřináší hodnotu za peníze pro SŽ • Má mnohem více rizik a bude problematické jasně identifikovat původ chyb 	• Bez komentáře
Scénář 4	<ul style="list-style-type: none"> • Výrazně rizikovější, pro koncesionáře patrně nedosažitelný scénář • Není zájem o účast v PPP • Zájem z pozice technologického dodavatele pro SŽ 	• Bez komentáře
Scénář 5	• Stejně jako scénář 4	• Bez komentáře
Scénář 6	<ul style="list-style-type: none"> • Není zájem o účast v PPP • Problematický scénář v kombinaci s PPP, může nastat problém s jasnou identifikací problémů • Může být výhodnější pro SŽ si ponechat hlavní rizika spojená se zabezpečovacím systémem • Zájem účastnit se VZ na globálního dodavatele zabezpečovacího systému pro VRT 	• Bez komentáře

Další komentáře	<ul style="list-style-type: none"> • Jsou součástí přípravy EULYNX • Nemají zkušenosti s PPP, ale realizují Turn-Key projekty (s komplexní dodávkou na klíč) • EULYNX protokoly budou patrně příliš obecné, než aby mohly být návodné a závazné pro všechny dodavatele 	<ul style="list-style-type: none"> • Akceptují a budou se podílet na jakémkoliv scénáři, ale zároveň odmítní možnost vyjádřit názor a doporučení k jednotlivým scénářům v rámci diskuze s tím, že ani jeden z navržených scénářů není správný • Disponují technologií pro VRT • Doporučují, aby odpovědnost a rizika návrhu a funkčnosti zabezpečovacího a sdělovacího systému na VRT nesl stát • Doporučují, aby koncepce VRT prošla posouzením rizik významné změny systému tak, jak je předepsáno evropskou směrnicí
------------------------	---	---

Typ	Finanční investor 1	Finanční investor 2
Forma	online jednání/dotazník	online jednání
Scénář 1	Ne	Realizovatelný, ale nedoporučený
Scénář 2	Přijatelný	Preferovaný
Scénář 3	Preferovaný	Realizovatelný, ale nedoporučený
Scénář 4	Ne	Ne
Scénář 5	Ne	Ne
Scénář 6	Realizovatelný, ale nedoporučený	Ne

Hlavní komentáře

Scénář 1	<ul style="list-style-type: none"> • Neakceptovatelný scénář • Úroveň Controlling má být jednoznačně v odpovědnosti SŽ 	<ul style="list-style-type: none"> • Technicky realizovatelný scénář, ale nedoporučujeme • Odpovědnost za úroveň Controllingu má být na straně SŽ
Scénář 2	<ul style="list-style-type: none"> • Přijatelný scénář • Scénář musí být akceptovatelný pro partnerskou stavební společnost v konsorciu 	<ul style="list-style-type: none"> • Preferovaný scénář • Vlastní PPP projekt(y) s podobnou alokací odpovědností
Scénář 3	<ul style="list-style-type: none"> • Preferovaný scénář • Jednoznačné rozdělení rizik a odpovědnost za zařízení v perimetru trati • Scénář musí být akceptovatelný pro partnerskou stavební společnost v konsorciu 	<ul style="list-style-type: none"> • Technicky realizovatelný scénář, ale mezi úrovní Logickou a Výkonnou je velké množství rozhraní mezi zařízeními, které mezi sebou neustále komunikují. Bude velmi problematické rozdělit jasnou odpovědnost za funkčnost systému.
Scénář 4	<ul style="list-style-type: none"> • Neakceptovatelný scénář • Bez odpovědnosti za Design, není možné nést odpovědnost za funkčnost řešení • Obtížně vyhodnotitelné při nefunkčnosti vybraného řešení. Kdo ponese odpovědnost? • Scénář musí být akceptovatelný pro partnerskou stavební společnost v konsorciu 	<ul style="list-style-type: none"> • Neakceptovatelný scénář • Obtížně vyhodnotitelné při nedostupnosti trati z důvodu nefunkčnosti zabezpečovacího systému. • Pokud si nevybereme svého dodavatele a řešení, nemůžeme nést odpovědnost za funkčnost systému.
Scénář 5	<ul style="list-style-type: none"> • Stejně jako scénář 4 • Navíc nastává problematická koordinace přístupu další strany na trať 	<ul style="list-style-type: none"> • Stejně jako scénář 4
Scénář 6	<ul style="list-style-type: none"> • Technicky realizovatelný scénář, ale pouze za podmínky, že bude možné zcela jednoznačně a neprůstředně vymezit rozdělení rizik dostupnosti z pohledu funkčnosti zabezpečovacího systému • Scénář musí být akceptovatelný pro partnerskou stavební společnost v konsorciu 	<ul style="list-style-type: none"> • Neakceptovatelný scénář • Obtížně vyhodnotitelné při nedostupnosti trati z důvodu nefunkčnosti zabezpečovacího systému. • Velké riziko jasného vymezení rozhraní mezi dvěma subjekty a identifikace důvodů nedostupnosti trati. • Velmi komplikovaná koordinace dvou subjektů na trati.

Další komentáře

	<ul style="list-style-type: none"> • Jako finanční investor bude vždy posuzovat vliv rizik a schopnost svých partnerů/ dodavatelů dlouhodobě tato rizika řídit • Chybné rozdělení rizik má vliv na financovatelnost a zájem financierů. Jsou příklady takových PPP projektů o které není na trhu dostatečný zájem 	<ul style="list-style-type: none"> • Velmi doporučují <u>nevybírat konkrétní scénář</u> před zahájením zadávacího řízení na koncesionáře. To by limitovalo možnost hledání optimálního řešení v soutěžním dialogu a neslo velké riziko rušení VZ při nemožnosti nalezení akceptovatelného řešení. • Bude nutné koordinovat požadavky včetně těch od financujících stran.
--	---	--

PŘÍLOHA 10 – Hodnocení ekonomické efektivnosti projektu Rychlá spojení Morava

Úvod

Prvotní hodnocení ekonomické efektivnosti provedené analýzou nákladů a přínosů (dále jen "CBA") pro projekt Rychlá spojení Morava zpracovala pro úsek Praha-Brno-Břeclav¹⁴⁹ (2020) společnost SUDOP Praha, pro úsek Přerov – Ostrava (2021) společnost SUDOP Praha společně se společností EGIS a pro úsek Brno – Přerov (2015) společnost Moravia Consult Olomouc se společností SUDOP Brno jako součást komplexních studií proveditelnosti v rámci Projektu Rychlých spojení (dále jen "SP PRS"). CBA byly zpracovány pro jednotlivé úseky projektu Rychlá spojení Morava samostatně¹⁵⁰.

CBA analýzy byly (kromě úseku Brno-Přerov) vypracovány podle verze Rezortní metodiky z roku 2017. CBA úseků Praha-Brno-Břeclav a Přerov – Ostrava vychází z cenové úrovně roku 2020, CBA úseku Brno – Přerov z cenové úrovně roku 2015.

Novela Rezortní metodiky z roku 2022 aktualizovala tabulky indexů, které se použijí pro indexaci základní cenové hladiny pro rok 2017 a dále, a rovněž změnila přístup k indexaci dopadu CO₂.

Rezortní metodika – stručný popis

Příprava CBA se řídí Rezortní metodikou hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb, která slouží jako základní metodický návod a byla vypracována a vydána SFDI a schválena MD ČR.

Současná verze byla vydána 31. října 2017 a od té doby byly vydány dvě její aktualizace (v roce 2022 se změnami odrážejícími jednak pokyny dle "Economic Appraisal Vademecum 2021-2027", jednak "Technické pokyny k prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu v období 2021–2027, Evropská komise 2021/C 373/01" a v roce 2023 se změnou příloh Rezortní metodiky), stejně jako tři aktualizace doprovodných tabulek k modelu CBA, které byly dosud vydány (2019, 2021 a 2022).

Podle Rezortní metodiky musí být CBA připravena v následujících fázích přípravy a realizace projektů:

¹⁴⁹ Není tedy počítána zvlášť pro VRT Vysočina I a VRT Jižní Morava.

¹⁵⁰ S výjimkou úseků VRT Vysočina I a VRT Jižní Morava, pro které byla vypracovaná společná SP PRS.

Tabulka 97: Požadavek na vypracování CBA v průběhu všech fází životního cyklu projektů

Fáze	Dokumentace	Vyžaduje se CBA?
Koncepce	Identifikační studie	Ne
	Předběžná studie proveditelnosti	Ne
	Studie proveditelnosti	Ano
Práce na přípravě územního rozhodnutí	Dokumentace EIA	Ne
	Záměr projektu	Ano
	Dokumentace pro územní rozhodnutí	Ne
Přípravné stavební práce	Dokumentace pro povolení záměru	Ne
	Žádost o spolufinancování (EU)	Ano
Stavba	Dokumentace skutečné realizace projektu	Ne
Provoz	Monitorování a následné hodnocení	Ex post pro vybrané projekty ve stanovených obdobích

Zdroj: Rezortní metodika v aktuálním znění

Přehled současného stavu CBA ve vztahu k projektu Rychlá spojení Morava

Pro účely Studie proveditelnosti PPP jako takové aktualizace CBA **není vyžadována** a je zde uveden pouze odkaz na výsledky poslední verze analýzy CBA, jak je popsáno výše. Prvotní vypracované analýzy CBA byly již v některých případech aktualizovány a stávající stav je následující:

Tabulka 98: Verze CBA projektu Rychlá spojení Morava

Úseky	Koncepce	Aktualizace (záměr projektu)	Aktualizace (spolufinancování EU)
A VRT Moravská brána	2/2021	-	-
B VRT Jižní Morava	12/2020	-	-
D RS Střední Morava	4/2015	2021: ZP 2/2024: Technické úpravy podúseku 1	5/2022: Podúsek 4 (žádost o grant CEF2)
C VRT Vysočina I	12/2020	-	-

Zdroj: SŽ, 2024

Předmětem aktualizace CBA úseku RS Střední Morava zpracované v únoru 2024 je zpracování ekonomického hodnocení zahrnující zejména rozšíření stavby o 4. traťovou kolej a nové řešení zast. Brno-Černovická terasa z původních 2 stranových a 1 ostrovního nástupiště na nově 2 ostrovní nástupiště vč. dopadu do ostatních profesí. Současně je ekonomické hodnocení zpracováno podle aktualizované Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb (06/2023).

Výstupy CBA Projektu Rychlých spojení

Tabulka 99 shrnuje výstupy posledních vypracovaných verzí CBA preferovaných variant jednotlivých úseků:

Tabulka 99: Výsledky CBA – stav k datu poslední vypracované verze příslušného dokumentu

Termín	VRT Moravská brána	VRT Jižní Morava	RS Střední Morava	VRT Vysočina I
Verze	SP PRS PrO-350s	SP PRS SK4-320	ZP 2/2024 M2*	SP PRS SK4-320
EIRR (%)	11,49 %	7,71 %	6,68 %	7,71 %
ENPV (mln. Kč)	92,13	71,01	35,15	71,01
Přínosy v poměru k nákladům	2,659x	1,402x	1,680x	1,402x

Zdroj: SP PRS, ZP | Pozn.: varianta vycházející z původní schválené varianty z SP PRS, SP – studie proveditelnosti, ZP – záměr projektu

Výsledky CBA úseků VRT Moravská brána, VRT Jižní Morava a VRT Vysočina I ukazují, že prahová hodnota EIRR ve výši 5 % (tehdy požadovaná Rezortní metodikou) byla dosažena a překročena a generuje tak kladnou ekonomickou hodnotu v podobě ČSH.

Výsledky CBA úseku RS Střední Morava ukazují, že prahová hodnota EIRR ve výši 3 % (v současnosti požadovaná Rezortní metodikou) je dosažena a překročena a generuje tak kladnou ekonomickou hodnotu v podobě ČSH. Výsledkem aktualizace CBA vypracované pro potřeby žádosti o grant CEF2 v roce 2022 byla EIRR ve výši 5,62 % (při tehdejší požadované prahové hodnotě 5 %).

CBA analýza provedená pro potřeby Projektu Rychlých spojení jako jedna z klíčových metrik realizovatelnosti a tím i samotné podpory projektu ukazuje, že prahová hodnota EIRR požadovaná Rezortní metodikou byla ve všech případech úseků Rychlá spojení Morava dosažena a překročena a v tomto pohledu tak generuje kladnou ekonomickou hodnotu v podobě ČSH. V tomto smyslu CBA analýza podporuje realizaci všech jednotlivých ramen projektu Rychlá spojení Morava. Z hlediska dosahované výše přínosů (EIRR) pro jednotlivé úseky by také mohla být použita také jako jedno z vodítek při určení prioritizace výstavby jednotlivých Projektů PPP v čase (nebo preference jeho kombinací).

Zároveň je nutné říci, že s ohledem na dílčí charakter jednotlivých úseků projektu Rychlá spojení Morava (tzn. tvořících pouze část většího celku Projektu Rychlých spojení) bude maximálních přínosů dosaženo, jen pokud budou dokončena všechna ramena projektu Rychlá spojení Morava a také ostatní ramena Projektu Rychlých spojení jako celku.

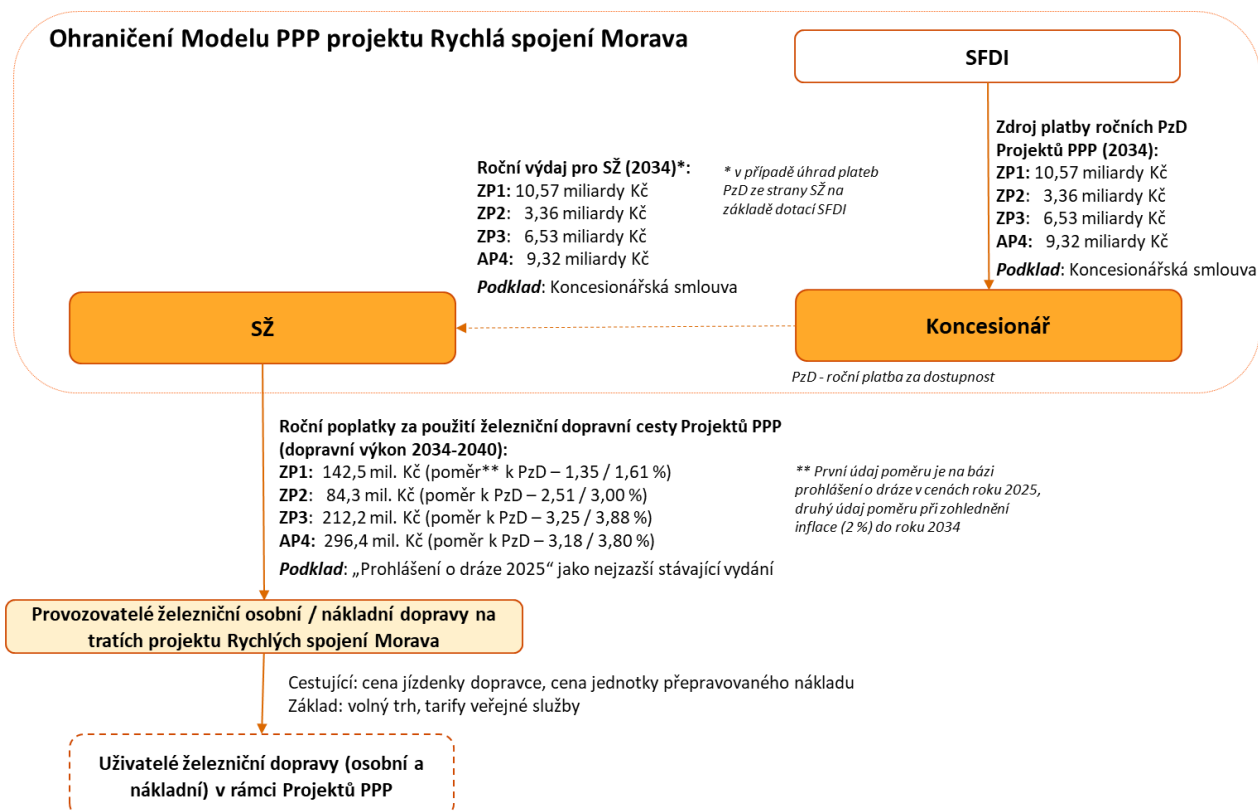
Je tedy na SŽ, aby hledala takový model realizace, který ve své kombinaci zajistí nejlepší a nejrychlejší cestu k dokončení jak projektu Rychlá spojení Morava, tak obecně Projektu Rychlých spojení jako celku a zohlední podmínky pro jeho proveditelnou a financovatelnou realizaci (zejména tam, kde by byl využit model PPP).

Cenová dostupnost projektu Rychlá spojení Morava pro jeho uživatele a analýza jejich bonity

V této kapitole popisujeme dopad nákladů na implementaci projektu Rychlá spojení Morava na jeho uživatele, a tedy, zda je projekt Rychlá spojení Morava pro jeho uživatele cenově dostupný.

Základní vztahy mezi klíčovými zúčastněnými stranami projektu Rychlá spojení Morava, na které má projekt dopad, jsou znázorněny na obrázku 19:

Obrázek 19: Finanční vztahy příslušných zúčastněných stran v rámci projektu Rychlá spojení Morava



Zdroj: SŽ, Analýza Poradce, 2024

Jak je z obrázku patrné, mezi ročními náklady jednotlivých Projektů PPP vyplývajícími z jejich realizace a výší poplatků za využití železniční dopravní cesty, které by SŽ mohla účtovat provozovatelům drážní dopravy neexistuje žádný ekonomický vztah, a to bez ohledu na použitý model. Při použití Modelu PPP dosahuje výše očekávaných ročních poplatků za využití železniční dopravní cesty méně než 5 % roční platby za dostupnost.

Poplatky za využití železniční dopravní cesty, jak také vyplývá z obrázku 19, nemohou ze své povahy a stanovené výše skutečné náklady na realizaci projektu pokrýt. To činí (a také z dalších důvodů popsaných dále) financování realizace projektu Rychlá spojení Morava (zejména z hlediska modelu PPP) "zcela oddělené" od samotného provozování železniční dopravy¹⁵¹. Alternativní

¹⁵¹ Stejný model je u dálnic, kde dálniční známky a výběr mýtného představují pouze zlomek celkových investic a údržby dálniční sítě a celková ekonomika se hledá prostřednictvím jiných ekonomických a sociálních přínosů.

přístup by musel spočívat v organickém spojení investice do infrastruktury s provozováním železniční dopravy (tzn. Koncesionář by na základě rizika poptávky zajišťoval jak infrastrukturu, tak provozování drážní dopravy a tím „propojil“ ekonomiky obou oblastí), nicméně takový přístup není pro účely Projektů PPP uvažován a jeho analýza je mimo zadání této Studie proveditelnosti PPP¹⁵².

Na budoucí provozovatele drážní dopravy využívající infrastrukturu projektu Rychlá spojení Morava k poskytování služeb v oblasti drážní dopravy budou mít dopad zejména (1) poplatky za využití železniční dopravní cesty účtované SŽ, (2) náklady na jejich investice do kolejových vozidel využívaných v rámci projektu Rychlá spojení Morava a (3) jejich vlastní provozní náklady, které v souhrnu nesouvisí s náklady na realizovanou infrastrukturu v rámci projektu Rychlá spojení Morava.

Cena jízdenky, kterou budou provozovatelé drážní dopravy účtovat, bude tedy záviset na dvou klíčových faktorech: (1) ekonomické výhodnosti poskytování služeb na úsecích projektu Rychlá spojení Morava ze strany provozovatelů drážní dopravy a (2) strategie prodeje jízdenek, neboť projekt Rychlá spojení Morava bude představovat důležitý prvek systému dálkové osobní dopravy, zejména na meziregionální, národní a mezinárodní úrovni a bude tedy součástí širšího přístupu k cenotvorbě zohledňující tyto úrovně.

Finanční dostupnost realizace infrastruktury projektu Rychlá spojení Morava je tedy nutné posuzovat především v rámci fiskálního dopadu (viz kapitola 2.3) a proti schopnosti vlády najít na realizaci dostatečné finanční prostředky.

¹⁵² Nemluvě o tom, že vzhledem k celkovým nákladům Projektů PPP a obecné současné kupní síle v České republice by takový přístup nebyl v žádném případě financovatelný ze strany komerčních věřitelů.

PŘÍLOHA 11 – Studie příležitostí vedení dálkových vysokokapacitních elektrických přenosových linek a vysokokapacitních datových přenosových linek

Studie HVDC je mj. z hlediska potenciálu řešení a implementace HVDC nedílnou součástí této Studie proveditelnosti PPP, je však předložena jako separátní dokument vedle této Studie proveditelnosti PPP.