

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, O.P.S., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**KOMPARATIVNÍ ANALÝZA VYBRANÝCH PPP
PROJEKTŮ V ČR A RAKOUSKU**

Autor práce: Libuše Ječmínková
Studijní obor: Regionální studia
Forma studia: Kombinovaná
Vedoucí práce: Ing. Jiří Dušek, Ph.D.
Katedra: Katedra společenských věd

2014

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v této práci.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna v souladu s § 47b zákona č.111/1998 Sb. v platném znění.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Ing. Jiřímu Duškovi, Ph.D. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce. Také bych tímto chtěla poděkovat RNDr. Janu Žufanovi, Ph.D., MBA, za vstřícnost, trpělivost, cenné rady a zapůjčení zdrojové literatury. Velké poděkování a obdiv za neuvěřitelnou trpělivost patří i mému manželovi a synovi.

ABSTRAKT

JEČMÍNKOVÁ, L. *Komparativní analýza vybraných PPP projektů v ČR a Rakousku : bakalářská práce.* České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, o.p.s., 2014. 67 s. Vedoucí bakalářské práce : Ing. Jiří Dušek, Ph.D.

Klíčová slova: financování veřejně prospěšných investic, infrastruktura, PPP projekty, veřejný sektor, spolupráce soukromého a veřejného sektoru

Cílem této práce je analýza vybraných public private partnership projektů a porovnání podmínek pro jejich realizaci v České republice a Rakouské republice. Vedlejším cílem je navrhnout konkrétní projekty, které by mohly být v rámci public private partnership projektů realizovány na území Jihočeského kraje.

V teoretické části práce je nastíněna základní problematika, vymezení veřejného a soukromého sektoru a jejich vzájemná kooperace, je představen termín PPP, jeho historie, charakteristické znaky, formy, výhody a nevýhody. V praktické části se práce věnuje realizovaným i nerealizovaným PPP projektům v České republice. Je zde nastíněna i situace v oblasti PPP projektů v Rakouské republice. Následně se práce zaměřuje i na komparaci podmínek pro realizaci PPP projektů v České republice a Rakousku. V závěrečné části se pak práce zabývá návrhy konkrétních projektů, které by mohly být realizovány na území Jihočeského kraje.

ABSTRACT

JEČMÍNKOVÁ, L. *Comparison Analysis of Selected PPP Projects in the Czech Republic and Austria : Bachelor thesis*. České Budějovice : The College of European and Regional Studies, 2014. 67 p. Supervisor : Ing. Jiří Dušek, Ph.D.

Key words: cooperation between the private and public sectors, funding community investments, infrastructure, PPP projects, public sector

The aim of this thesis is an analysis of selected public private partnership projects. Conditions for their implementation in the Czech Republic and the Republic of Austria will be examined and compared. The secondary objective is to design specific projects that could be created under the public private partnership projects implemented in the South Bohemian Region.

The theoretical part of thesis outlines the core issue, the definition of public and private sector and their mutual cooperation, the term PPP is introduced, along with its history, characteristics, forms, advantages and disadvantages. The practical part of this thesis deals with PPP projects in the Czech Republic, both realized and unrealized. It describes the situation in the area of PPP projects in the Republic of Austria. Subsequently, the work is devoted to the comparison of conditions for the implementation of PPP projects in the Czech Republic and Austria. The final part of this thesis deals with some proposals for specific projects that could be implemented in the South Bohemian Region.

OBSAH

ÚVOD	8
1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE	9
2 VEŘEJNÝ A SOUKROMÝ SEKTOR	11
2.1 Veřejný sektor	11
2.2 Funkce veřejného sektoru	12
2.3 Financování veřejného sektoru	13
2.4 Veřejná správa	15
2.5 Veřejné statky	16
2.6 Soukromý sektor	17
2.7 Spolupráce veřejného a soukromého sektoru	17
3 DEFINICE A HISTORIE PPP, VÝHODY, NEVÝHODY A CHARAKTERISTICKÉ ZNAKY PPP, INSTITUCIONÁLNÍ RÁMEC PPP V ČR	19
3.1 Definice PPP	19
3.2 Rozdíl mezi outsourcingem a PPP	20
3.3 Historie PPP	21
3.4 Charakteristické znaky, formy, výhody a nevýhody PPP, instituce v PPP	25
4 POKUSY O PPP V ČESKÉ REPUBLICE ZA POSLEDNÍCH DVACET LET.	31
4.1 Stav vybraných pilotních projektů	34
4.2 Realizované projekty	44
5 PPP V RAKOUSKU	47

5.1	Modely PPP využívané v Rakousku	48
5.2	Realizované projekty	49
5.3	Specifikace vybraných realizovaných projektů	52
6	KOMPARACE PODMÍNEK PRO REALIZACI PPP PROJEKTŮ V ČR	
	A RAKOUSKU	57
	ZÁVĚR.....	61
	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	63
	SEZNAM TABULEK	67

Úvod

Bakalářská práce *Komparativní analýza vybraných PPP projektů v ČR a Rakousku* se dotýká velmi aktuálního tématu. Otázka jak financovat potřeby veřejného sektoru však není, jak by se zdálo, jen otázkou současnou, vyvolanou mimo jiné i stávající ekonomickou krizí a tím tedy i nedostatkem prostředků na investice do veřejného sektoru.

Potřeba zapojit soukromý kapitál do budování veřejné infrastruktury se objevila již v 19. století, kdy státy vydávaly soukromým společnostem časově omezené koncese na dopravní stavby (zejména průplavy a železnice) s tím, že podnikatel tuto stavbu na své náklady vybuduje a po stanovenou dobu bude provozovat. V případech, kdy bylo zjevné, že výnos z provozu nebude pokrývat náklady, resp. vytvářet zisk, byla součástí koncese i garance tohoto zisku (místní dráhy garantované Zemským výborem Království českého a další). Ve 20. století došlo, zpravidla po vypršení koncesí, k převzetí těchto podniků státem a další rozvoj infrastruktury se odehrával výhradně na náklady státu.

Přibližně v posledních dvaceti letech došlo ve střední Evropě k oživení myšlenky zapojení soukromého kapitálu do financování výstavby a provozu veřejných staveb formou partnerství veřejného a privátního sektoru (tzv. PPP). V rámci České republiky bylo vybráno několik projektů, které měly být tzv. pilotní a na kterých měly být ověřeny zejména legislativní podmínky a schopnost obou sektorů spolupracovat v této oblasti. Jedním z těchto pilotních projektů měla být i dálnice D3 mezi Prahou a Českými Budějovicemi. Do současné doby však žádné z PPP nepokročily do realizační fáze a zůstávají spíše ve stádiu úvah a předběžných jednání.

Naproti tomu v sousedním Rakousku již řada PPP realizována byla, i když ne zcela bez problémů. Jedním z důsledků zkušeností s PPP bylo rozhodnutí o ukončení těchto projektů na spolkové úrovni a jejich ponechání v kompetenci jednotlivých ministerstev a spolkových zemí. Velké infrastrukturní projekty pak jsou realizovány za pomoci „soukromého partnera“, kterým je společnost založená a plně vlastněná státem.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Hlavním cílem bakalářské práce je analýza vybraných PPP projektů a porovnání podmínek pro jejich realizaci v České republice a v Rakouské republice. Vedlejším cílem bakalářské práce je návrh konkrétních projektů, které by mohly být v rámci PPP realizovány na území Jihočeského kraje.

Tato bakalářská práce je obsahově rozdělena do šesti kapitol, které na sebe logicky navazují. Teoretická část, tj. první tři kapitoly, seznamuje obecně s existencí a činnostmi veřejného sektoru, jeho funkcemi a způsobem financování, s problematikou spolupráce veřejného a soukromého sektoru a objasňuje pojem PPP.

Úvodní kapitola „Cíl a metodika bakalářské práce“ charakterizuje cíl a metodický postup práce.

Druhá kapitola této práce se zabývá funkcemi a vymezením veřejného a soukromého sektoru, funkcemi veřejného a soukromého sektoru a jejich vzájemnou interakcí s ohledem na téma práce.

Třetí kapitola mapuje historii spolupráce soukromého a veřejného sektoru na území České republiky, věnuje se definici pojmu PPP, jeho formám, výhodám a nevýhodám.

Praktická část seznamuje ve třech kapitolách s pokusy o financování veřejných projektů formou PPP v České republice za poledních dvacet let a analyzuje vybrané, tzv. pilotní projekty. Analyzuje projekty podle zadavatele a úspěšnosti jejich realizace.

V páté kapitole se věnuje fungování modelu PPP v sousedním Rakousku. Pojednává o tamním legislativním nastavení a o historii a zkušenostech s PPP projekty. Vybrané projekty analyzuje.

V kapitole šesté „Komparace podmínek pro realizaci PPP projektů v ČR a Rakousku“ se autorka zaměřuje na porovnání podmínek ve zmiňovaných státech a porovnává i množství projektů, jejich objem a úspěšnost či neúspěšnost realizace.

Závěr práce hodnotí vhodnost využívání PPP v podmínkách České republiky a Rakouska, zamýšlí se nad možnými projekty, pro které by tato forma financování byla nejvýhodnější a navrhuje několik projektů, které by mohly být realizovány na území Jihočeského kraje.

Při řešení bakalářské práce se autorka setkala s několika zásadními problémy. V obou státech je situace kolem PPP velmi nepřehledná, ani v jednom neexistuje plně funkční a veřejnosti přístupný centrální registr projektů, přestože se jedná o veřejné zakázky a tedy povinně zveřejňované skutečnosti. Ani na úrovni Evropské unie, která prostřednictvím Evropské centrální banky PPP projekty podporuje a pomocí European PPP Expertise Centre je monitoruje, hodnotí je a poskytuje jim mimo jiné legislativní podporu, nejsou k dispozici žádná ucelená data jednotlivých států EU. Získání dat potřebných pro zpracování praktické části práce bylo velmi komplikované a v některých případech se data nepodařilo získat vůbec.

Tématu PPP projektů je sice věnován dostatek literatury, jedná se však vždy o teoretické informace. Proto byly při práci využity i interní materiály poskytnuté magistrátem Statutárního města České Budějovice či, rakouskými ministerstvy: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, a Bundesministerium für Finanzen.

V průběhu zpracování bakalářské práce bylo využito několika základních metod. V teoretické části práce byla využita metoda popisná. Je nastíněna základní charakteristika veřejného a soukromého sektoru a jejich vzájemná interakce. Dále pak práce konkrétněji seznamuje s pojmem PPP, jeho historií i současností, jeho formami, výhodami a nevýhodami.

V druhé části práce je využito metody analyticko-statistické. Práce přináší podnětné závěry týkající se pokusů o PPP v posledních dvaceti letech na území České republiky a Rakouska a věnuje se vybraným projektům v obou státech.

Je použita i metoda komparativní, která se věnuje především srovnání výše uvedeného v obou státech.

2 Veřejný a soukromý sektor

2.1 Veřejný sektor

V každém státě je veřejný sektor jedinečnou a významnou součástí národního hospodářství. Veřejný sektor můžeme také vyjádřit představením všech služeb včetně veřejné správy, které jsou financovány z veřejných rozpočtů. Je to část ekonomiky, ve které je jedním z účastníků stát. Veřejný sektor se od soukromého sektoru liší zejména svým posláním: „Veřejný sektor se snaží předcházet důsledkům selhání trhu a v případě, že těmto selháním není možné zabránit, pak se veřejný sektor snaží řešit důsledky selhání trhu.“¹

Úkolem veřejného sektoru je zajistit potřebné veřejné statky za efektivního alokování finančních prostředků a vytváření podmínek pro fungování soukromého sektoru. Ve smíšené ekonomice se soužití veřejného a soukromého sektoru charakterizuje vzájemně prospěšným soužitím. Oba sektory se vzájemně podmiňují a doplňují. Veřejný sektor bývá zpravidla neziskový, soukromý sektor naopak ziskový. V případě, že jeden ze sektorů selhává při vytváření statků, převezme úlohu druhý. Selhání soukromého sektoru vede k rozvoji sektoru veřejného.²

Ve veřejném sektoru se na rozdíl od soukromého sektoru neuplatňuje mechanismus tržní, ale veřejný. Ten v tomto případě rozhoduje o tom, co se bude vyrábět, pro koho se bude vyrábět a kolik se bude vyrábět. Tato rozhodnutí uskutečňují ve veřejném zájmu volení zastupitelé. Veřejná politika stanoví funkce veřejného sektoru, úkoly a priority.³ Smyslem a účelem existence a fungování veřejného sektoru je naplňování veřejného zájmu a správa veřejných záležitostí. Realizuje se prostřednictvím veřejné politiky státu a ta se zpravidla odehrává v prostoru smíšené ekonomiky.

Jako ukazatel rozsahu veřejného sektoru se nejčastěji využívá ukazatel podílu veřejných výdajů na veřejný sektor k hrubému domácímu produktu v procentech. Díky tomuto ukazateli je možno učinit i mezinárodní srovnání. U České republiky se jedná přibližně o 46 %. Je obtížné určit, zda je toto číslo vysoké či nikoli. Optimální velikost veřejného sektoru určit nelze, ovlivňuje jej celá řada faktorů. Jedná se o faktory ekonomické, historické a geopolitické, demografické, kulturně-náboženské a politické.

¹ TOMÁŠKOVÁ, E. *Veřejné finance*. Brno : Masarykova univerzita, 2006. s. 15.

² PEKOVÁ, J. *Veřejné finance, úvod do problematiky*. Praha : ASPI, 2008. s. 35 – 37.

³ PAVLÁK, M. *Nauka o veřejné správě*. 2. vyd. Plzeň : Západočeská universita TYPOS, 2005. s. 28.

Dochází-li k růstu objemu veřejného sektoru, je důležité, aby se nesnížila jeho efektivita.

2.2 Funkce veřejného sektoru

Vymezení podstaty a funkce veřejného sektoru úzce souvisí s vymezením úlohy a funkce státu a úlohy a funkce samosprávných orgánů jako ekonomických subjektů. Veřejný sektor je produktem, efektem veřejné politiky uskutečňované státem a municipalitami, jejíž potřeba je objektivně dána různými faktory politickými, sociálními, ekonomickými, kulturními apod.⁴

Veřejný sektor realizuje činnosti, které mají veřejný charakter, jsou úzce spojeny se životem občanů a jejich úlohou je uspokojovat veřejné potřeby občanů, prosazovat a realizovat veřejný zájem. Posláním veřejného sektoru je předcházet tržnímu selhání a řešit důsledky selhávání trhů, které se projevují v ekonomickém a sociálním rozvoji. Aby mohl veřejný sektor tyto úkoly zabezpečovat, musí tomu odpovídat i jeho struktura funkcí a jejich obsah. S přihlédnutím k oblastem, kde se selhávání tržního mechanismu projevuje nejmarkantněji, plní veřejný sektor následující čtyři funkce:

- **ekonomická:** produkce čistých a smíšených kolektivních statků, podpora produkce soukromých statků, dotace cen, redistribuce příjmů a bohatství, snižuje nezaměstnanost různými rekvalifikacemi, přispívá k tvorbě HDP,
- **sociální:** tvoří podmínky pro kvalitu lidského života, má charitativní úlohu, vytváří sociální klima,
- **etická:** dodržování etických zásad a standardní morálky,
- **politická:** rozvoj demokratických prvků ve společnosti, rozvoj občanské společnosti, řešení problému ekonomické globalizace.

Někdy bývá uvedeno i jiné rozdělení funkcí např. alokační, nedistribuční, stabilizační, obranná, ochranná, legislativní, organizačně správní apod.).

Mezi jednotlivými funkcemi existuje vzájemná propojenost a podmíněnost. Na jedné straně veřejný sektor zabezpečuje produkci určitých statků, přičemž prostředky nezbytné pro tuto produkci plynou z veřejných prostředků, na straně druhé pak pomocí transferů vyplácí sociální podpory jednotlivcům či sociálním skupinám, na které nenávratně plynou prostředky z veřejných rozpočtů.

⁴ DUŠEK, J. *Veřejná ekonomika*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2007. s. 6, 7, 37.

Tabulka 1: Funkce státu⁵

Minimální	Zabezpečení veřejných statků: Obrana Zákony a pořádek Zabezpečení vlastnických práv Makroekonomická stabilizace Veřejné zdravotnictví		Ochrana chudých Programy: <ul style="list-style-type: none"> • proti chudobě • pomoci při katastrofách apod. 	
Střední	Základní vzdělání Péče o životní prostředí Externality	Regulace Antimonopolní politika	Sociální zabezpečení (péče o zdraví, sociální výpomoc, důchodové zabezpečení)	Sociální redistribuce Redistribuční transfery, pomoc rodině, pomoc a dávky v nezaměstnanosti
Maximální	Koordinace soukromých aktivit		Redistribuce majetku, důchodů	

2.3 Financování veřejného sektoru

Veřejný sektor je financován prostřednictvím veřejných financí. Pojem veřejné finance je relativně nový. Užívá se k definování specifických finančních vztahů a operací, které se v ekonomickém systému uskutečňují mezi orgány a institucemi veřejné správy a ostatními subjekty figurujícími v ekonomice (tj. zejména domácnosti, firmy, neziskové organizace, atd.). V minulosti se užíval spíše pojem státní a municipální nebo také místní finance. Změna názvosloví souvisí zejména s přesunem kompetencí ze státní správy na územní správu či samosprávu.

Počátek rozvoje teorie veřejných financí se datuje od konce 19. století a ve století následujícím dochází k jejímu dalšímu rozpracovávání. Důvodem jsou zejména měnící se úkoly a postavení států a zavádění nových hospodářských mechanismů do společnosti a ekonomiky. Hlavním smyslem veřejných financí je snaha o nalezení nejefektivnějšího způsobu, kterým by bylo možno alokovat zdroje za účelem dosažení maximálního užitku. V žádném konkrétním známém ekonomickém systému se však

⁵ PEKOVÁ, J. *Veřejné finance, úvod do problematiky*. Praha : ASPI, 2008. s. 31.

takto efektivní alokace zdrojů docílit nepodařilo. Rozlišujeme čtyři základní ekonomické systémy a ty jsou: zvykový, příkazový, tržní a smíšený. Nejvíce se osvědčil tržní systém založený na vzájemném působení nabídky a poptávky, které vytváří cenu, a tento systém je dále doplněný o regulační prvky ze strany státu. S tímto modelem přerozdělování se můžeme setkat ve většině zemí světa, a tedy i v České republice.⁶

Teorie veřejných financí vymezuje tři základní funkce veřejných financí, někdy se hovoří nepřesně o tzv. fiskálních funkcích. Jsou to funkce:⁷

- alokační - souvisí s nutností zabezpečovat veřejné statky a řeší externality v důsledku selhání trhu, podstata spočívá v co nejefektivnější alokaci zdrojů,
- redistribuční - cílem je zmírnění nerovnosti mezi subjekty a je výsledkem solidarity. Redistribuce je zajištěna zejména:
 - nepřímou - prostřednictvím progresivních daní, vyšším zdaněním některého zboží, případně dotováním ceny zboží,
 - přímo - prostřednictvím adresných sociálních peněžních transferů,
- stabilizační - tvorba, rozdělení a použití peněžních fondů ke stabilizaci ekonomiky (zejména hospodářský růst, zaměstnanost).

Veřejné finance se zabývají získáváním potřebných finančních prostředků a tím, jak je co nejefektivněji přerozdělit při financování státních zájmů a záležitostí. Vychází z principů:⁸

- nenávratnosti,
- neekvivalentnosti - neexistuje přímá vazba mezi příjmy, které jsou do nich přijaty od různých subjektů, nejčastěji formou daní, a výdaji, které jsou těmto subjektům vypláceny,
- nedobrovolnosti - jedná se o zákonnou povinnost platit daně.

⁶ HAMERNÍKOVÁ, B., KUBÁTOVÁ, K. *Veřejné finance – učebnice*. Praha : Eurolex Bohemia, 2004. s. 17 - 24.

⁷ PEKOVÁ, J. *Veřejné finance, úvod do problematiky*. Praha : ASPI, 2008. s. 80.

⁸ DUŠEK, J. *Veřejná ekonomika*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2007. s. 132.

2.4 Veřejná správa

Správa je obvykle vymezována jako:⁹

- záměrná činnost nebo soubor takových činností, které sledují dosažení určitého cíle. Jsou zaměřeny k dosažení tohoto cíle a současně jde o zajištění těch procesů, jimiž se správa uskutečňuje,
- institucionalizovaná činnost, vykonávaná v určitém relativně trvalém organizačním systému a zaměřená na regulaci tohoto systému,
- správa, která se zaměřuje na oblast veřejných záležitostí, na oblast veřejných potřeb, zájmů a hodnot, je pak označována jako veřejná správa.

Pojem veřejná správa

Veřejná správa je záměrně a cílevědomě vytvořený sociální subjekt, zabezpečující uspořádání společenského života, regulaci a řízení společenských vztahů a činností. Zahrnuje komplex určených činností, které produkují orgány státní správy, samosprávy a veřejnoprávní korporace. Je to proces, při kterém dochází k regulování, usměrňování a spravování veřejných zájmů. Jejím základním cílem a funkcí a činností je realizace veřejných zájmů. Veřejná správa jako správa veřejných záležitostí je správou ve veřejném zájmu. Veřejný zájem je takovým druhem zájmu, který má nadindividuální charakter. Jeho nositelem (garantem, realizátorem) je sociální subjekt (např. veřejná správa jako instituce), který svou činnost zaměřuje prostřednictvím veřejného zájmu.

Veřejná správa je realizovaná jako projev výkonné moci ve státě. Pro tuto výkonnou moc je přitom charakteristické, že se jedná především o veřejnou moc, jíž je nadán v první řadě sám stát, a dále touto mocí disponují jím aprobované subjekty dále povolané ke správě veřejných záležitostí. Veřejnou správu představují, jakožto subjekty jejího primárního výkonu, především stát prostřednictvím vlastních orgánů, a dále tzv. další veřejnoprávní subjekty jako představitelé a nositelé veřejné moci.

Veřejná správa realizuje výkonnou moc ve státě prostřednictvím následujících činností:

- podzákoně (je vázána zákony, je vykonávaná podle zákonů a v zákonech je dáno zmocnění k této činnosti),

⁹ ERNEKER, J., KRYBUSOVÁ, M., PÁNA, L. *Systémové aspekty veřejné správy*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2011. s. 10.

- výkonné (zabezpečuje vykonávání právních norem),
- nařizovací (nadřazené – vrchnostenské postavení orgánů veřejné správy).

2.5 Veřejné statky

Pojmem statek označujeme předměty, které slouží k uspokojování lidských potřeb. Základní členění je podle původu na statky volné a ekonomické.¹⁰ Volný statek je všem bez omezení dostupný, patří sem například voda v přírodě nebo vzduch. Za ekonomický statek považujeme předmět, který je třeba nejprve vyrobit a následně se v distribuci stane zbožím. V některých případech se může volný statek stát ekonomickým, například balená pitná voda. Ekonomické statky lze dále třídit podle mnoha hledisek. Můžeme je třídit například z hlediska spotřeby, z institucionálního nebo ekonomického hlediska, z hlediska vzájemných vztahů, atd.

Další možností členění je podle způsobu rozhodování o výrobě nebo spotřebě statků a jejich financování. Zde se statky dělí na soukromé, kde rozhodují soukromé subjekty, a veřejné. U veřejných statků je o výrobě a spotřebě rozhodováno veřejnou volbou prostřednictvím politických hlasů v rámci daného společenství a toto společenství je také dále spotřebovává. K jejich financování slouží finanční prostředky, které se soustředí ve veřejných rozpočtech. Produkce veřejných statků zpravidla zvýhodňuje určitou skupinu obyvatelstva, a proto jsou spjaté s problematikou spravedlnosti přerozdělování. Často je efektivní, jsou-li zabezpečovány veřejnou správou. Veřejné statky dále můžeme dělit na čisté a smíšené. U smíšeného veřejného statku lze určit podíl jednotlivce na spotřebě, kvalita však není dělitelná a přístup ke smíšenému statku je buď dobrovolný, nebo státem přikázaný.

Pro čisté veřejné statky je naopak charakteristická:¹¹

- nedělitelnost - jednotlivci nelze zabránit ve spotřebovávání statku a nevylučitelnost je spjata s nesoutěživostí,
- nekvantifikovatelnost podílu jednotlivce na spotřebě - tuto spotřebu nelze vyčíslit cenou, jde například o využívání veřejných komunikací nebo veřejného osvětlení,

¹⁰ PEKOVÁ, J. *Veřejné finance, úvod do problematiky*. Praha : ASPI, 2008. s. 37-39.

¹¹ DUŠEK, J. *Veřejná ekonomika*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2007. s. 54.

- spotřeba jednoho neubere jinému – při nadměrné spotřebě však hrozí úbytek kvality, například při zvýšeném provozu na komunikaci, se mohou tvořit zácpy a sníží se komfort průjezdnosti.

2.6 Soukromý sektor

Je to ta část ekonomiky, které se účastní soukromé subjekty (firmy, společnosti) apod. Stát pouze vytváří podmínky pro existenci soukromého sektoru formou legislativních úprav. Soukromý sektor je motivován možností dlouhodobých příjmů, které však získává pouze při dodržování smluvních podmínek dohodnutých v rámci projektu.¹² Soukromý sektor se v obecné rovině vyznačuje jednoznačně definovaným vlastnickým právem fyzické nebo právnické osoby, která má právo se svým vlastnictvím nakládat, spravovat je. Musí však také nést důsledky vyplývající z tohoto vlastnictví. Má tedy s vlastnictvím související práva a povinnosti.¹³ Soukromý sektor je součástí takzvané smíšené ekonomiky, je tedy nucen koexistovat se sektorem veřejným. Soukromý sektor svou existencí prvotně sleduje odlišné zájmy než sektor veřejný, jeho hlavním cílem je provádět soustavnou činnost za účelem vytvoření zisku.

2.7 Spolupráce veřejného a soukromého sektoru

Úvodní pohnutkou po navázání spolupráce veřejného a soukromého sektoru při zajišťování veřejných služeb byl prudký nárůst veřejného dluhu, který měl za následek snížení finančních zdrojů pro veřejné investice. Bylo tedy nezbytné hledat nové zdroje a možnosti financování veřejných potřeb. Hlavním motivačním bodem pro spolupráci veřejného a soukromého sektoru je snaha zajistit a uspokojit veřejné potřeby, a to způsobem přesně definovaným, v maximální možné kvalitě a v co nejširším rozsahu. Zároveň tato spolupráce umožňuje občanům poskytnutí takových služeb, které by jim veřejný sektor vůbec neposkytoval, protože se nenajdou volné finanční prostředky, zdroje a kapacity.

Předpokládá se rovněž, že pokud službu poskytne soukromý subjekt, bude tato poskytnuta ekonomicky výhodněji právě důvodu, že hlavním znakem soukromého sektoru je snaha generovat zisk, tedy kontrolovat, resp. trvale snižovat náklady. Důvodem pro využívání institutu veřejných zakázek je předpoklad, že soukromý sektor

¹² LAJTKEROVÁ, E. *Veřejné finance*, 2 vyd. Brno : Cerm, 2007. s. 12.

¹³ OSTŘÍŽEK, J., et al. *Public private partnership: příležitost a výzva*. 1. vyd. Praha : C.H. Beck, 2007. s. 4.

dokáže v důsledku existence ziskového motivu produkovat zboží a služby levněji než sektor veřejný, který tak může dosáhnout úspor v oblasti veřejných výdajů. Předpokladem pro využití všech výhod veřejných zakázek je ale existence transparentního a bezkorupčního prostředí.

Z hlediska veřejného sektoru je tu zájem na rozšiřování přístupnosti veřejných služeb, na zvyšování jejich kvality za přiměřených cenových podmínek.¹⁴ Veřejný sektor má proto zájem na rozvoji a zkvalitňování infrastruktury z hlediska uspokojování veřejného zájmu. Kvalitní infrastruktura je teda pro oba sektory stejně významná.

¹⁴ LOUDA, T., et al. *Partnerství veřejného a soukromého sektoru: právní a ekonomické aspekty*. Praha : Ústav státu a práva AV ČR, 2010. s. 39.

3 Definice a historie PPP, výhody, nevýhody a charakteristické znaky PPP, institucionální rámec PPP v ČR

Pojem public private partnership (PPP) je v současnosti často zmiňován zejména v oblasti zajišťování veřejných služeb. Můžeme též říci, že PPP je vyjádřením snahy zapojit soukromý kapitál do budování veřejných statků (infrastruktury) jiným než dodavatelským způsobem, resp. zapojit jej do jejich výstavby, provozu a údržby ve vymezeném časovém období.

Public private partnership je smluvně upravené partnerství veřejného a soukromého sektoru vedoucí k zajištění veřejné infrastruktury a služeb a využívající schopností obou partnerů pomocí nejvhodnější možné alokace zdrojů, odpovědnosti a rizik a tomu odpovídajících příjmů.¹⁵

Cílem PPP projektů je dosáhnout efektivnosti při budování a provozu dle záměrů projektu.¹⁶ Výhoda efektivity se dosahuje integrací funkcí plánování, výstavby, provozu a financování. Při omezených rozpočtových prostředcích poskytuje financování PPP investici prostřednictvím soukromého partnera možnost projekty rychleji realizovat. Projekty PPP jsou považovány za alternativní nebo doplňkové formy financování veřejných služeb a veřejné infrastruktury. Své uplatnění tyto projekty nalézají při budování a provozu dopravních infrastruktur. Typickými příklady jejich úspěšného uplatnění jsou silnice, dálnice, dálniční mosty, tunely, rychlodráhy či letiště. PPP projekty se rovněž úspěšně uplatnily i ve zdravotnictví, školství, ekologii, v oblasti vězeňství, soudnictví, kultuře, sportu.

3.1 Definice PPP

Zkratka PPP pochází z anglického public private partnership, který označuje podíl soukromého sektoru na zajišťování veřejných služeb. I v českém prostředí se používá pro označování tzv. partnerství veřejného a soukromého sektoru. Ve Velké Británii, která je považována za kolébkou iniciativ skrývajících se pod uvedeným názvem a zkratkou, je možné se také setkat také s výrazem private finance initiative (PFI).

¹⁵ OSTŘÍŽEK, J., et al. *Public private partnership: příležitost a výzva*. 1. vyd. Praha : C.H. Beck, 2007.s. 2.

¹⁶ LOUDA, T., et al. *Partnerství veřejného a soukromého sektoru: právní a ekonomické aspekty*. Praha : Ústav státu a práva AV ČR, 2010. s. 19.

V německy mluvících zemích se pak setkáváme s označením ÖPP (öffentlich-privat Partnerschaft).

Pro účely této práce autorka vychází z takzvané *Zelené knihy Komise Evropských společenství o partnerství veřejného a soukromého sektoru a právu Společenství o veřejných zakázkách a koncesích*¹⁷ ze dne 30. 4. 2004. Zde se pojmem partnerství veřejného a soukromého sektoru („PPP“) označují formy spolupráce mezi orgány veřejné správy a podnikatelským sektorem za účelem zajištění financování, výstavby, obnovy, správy či údržby veřejné infrastruktury nebo poskytování veřejné služby.

Jedná se o specifický smluvní vztah, kdy soukromý sektor zajišťuje infrastrukturu a s ní spojené služby, které jsou jinak tradičně obstarávány veřejným sektorem. Jako příklad můžeme uvést vybudování a provoz obecní kanalizace, výstavbu a provoz veřejného osvětlení, či výstavbu, provoz a údržbu dálnic.¹⁸

Zjednodušeně je možné popsat princip PPP tímto způsobem: investici či společensky potřebnou veřejnou službu vyplývající z veřejného zájmu nevybuduje, neprovozuje/neposkytuje přímo veřejný sektor, který tuto službu obstarával tradičně, ale soukromý sektor. Soukromý investor a stát se v takovém případě stávají rovnocennými partnery. Soukromý investor vloží finanční prostředky do vytvoření veřejně prospěšné služby/vybudování stavby a tu následně provozuje/spravuje. Stát soukromému investorovi platí za tyto služby předem sjednanou cenu, popřípadě získává prostředky přímo od koncových uživatelů, například výběrem mýtného.

3.2 Rozdíl mezi outsourcingem a PPP

Je potřeba také uvést rozdíl mezi formou spolupráce, kterou nazýváme PPP a outsourcingem. Výraz „outsourcing“ pochází z anglického termínu *Outside Resource Using*, což v doslovném překladu znamená použití externích zdrojů. Z tohoto také vychází základní definice outsourcingu v nejzákladnější podobě. Organizace pro ekonomickou spolupráci a rozvoj (OECD) vymezuje pojem outsourcing jako: „přenesení části aktivit na externího dodavatele“.¹⁹

¹⁷ *Zelená kniha o partnerství veřejného a soukromého sektoru a právu společenství o veřejných zakázkách a koncesích*. Brusel : Komise Evropských společenství, 2004. s. 3.

¹⁸ LOUDA, T., et al. *Partnerství veřejného a soukromého sektoru: právní a ekonomické aspekty*. Praha : Ústav státu a práva AV ČR, 2010. s. 19.

¹⁹ *Glossary of statistical terms Heslo „outsourcing“* [online]. Paříž : Organizace pro evropskou spolupráci a rozvoj, 2013 [cit. 2014-03-16]. Dostupné z WWW: <<http://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=4950>>.

Outsourcing je využívání externích služeb. Rizika zůstávají na straně zadavatele. Veřejně soukromé partnerství je založeno na smluvní spolupráci mezi subjektem veřejného a soukromého sektoru. Dochází při něm k přesunu rizik na soukromý sektor, tj. na subjekty, které mají obecně lepší schopnost řízení, a tím dochází k omezení celkových rizik při zajišťování služby veřejného zájmu.

Můžeme tedy říci, že zatímco PPP by se dalo ve zkratce vystihnout jako „postav a provozuj“, outsourcing pak slovy „převezmi za nás provozu částečně nebo zcela“. Běžně se s tímto způsobem spolupráce můžeme setkat například u školních jídelen, které zřídí město, ale samotnou činnost přípravy stravy a jejího vydávání strávnickům, stejně jako celý objednávkový systém, realizuje prostřednictvím externí společnosti, která k tomuto využívá již stávajících prostor a zařízení a za tuto činnost inkasuje platby podle smlouvy.

3.3 Historie PPP

Za rok vzniku PPP se obecně považuje rok 1992, kdy vláda Spojeného království Velké Británie a Severního Irska vyhlásila první program PFI, jehož podstatou bylo budování, případně obnova, veřejné infrastruktury (zejména komunikací), poskytování veřejných služeb (zdravotnictví). Podstatou tohoto partnerství je skutečnost, že zhotovitel (privátní společnost či konsorcium) nedostane za zhotovení stavby od státu nebo územního celku (veřejný sektor) zaplacení hned, ale jeho investice se mu vrací po předem stanované době. Zároveň pak zpravidla po tuto dobu zajišťuje i správu a údržbu dané komunikace (veřejného osvětlení apod.). Po uplynutí stanované doby a zaplacení všech splátek přechází komunikace do správy majitele – veřejného sektoru. Obdobný postup platí např. pro zdravotnictví, kde soukromý účastník partnerství postaví a provozuje např. nemocnici (po technické stránce, nikoliv medicínské) a po jejím splacení majitelem (veřejná část partnerství) ji předá majiteli k dalšímu provozování v jeho režii.

Rozdíl od klasické dodavatelské činnosti je v tom, že financování stavby se přesouvá z objednatele na dodavatele, který fakticky veřejný sektor úvěruje s tím, že ve splátkách inkasuje jak svoje přímé náklady a marži, tak i náklady spojené s úvěrem, který získal od banky nebo z jiných zdrojů.

Za významnou výhodu tohoto způsobu pořizování investic, které plní roli veřejných statků, se považuje především to, že soukromý partner je zainteresován na včasném provedení. Při správně nastavené smlouvě začíná totiž inkasovat svoje splátky

teprve po dokončení díla a jeho zprovoznění. Předpokládají se nižší náklady na údržbu a provoz vycházející z představy, že soukromý provozovatel se chová hospodárněji než veřejný. Další z výhod je menší administrativní zatížení veřejného sektoru, lepší podmínky při úvěrování ze strany bank a další.

Jak již bylo uvedeno, za zemi vzniku PPP je považována Velká Británie devadesátých let minulého století. Myšlenka zapojení soukromého kapitálu do stavby a provozování veřejně prospěšných staveb však není nová. Již v dávné minulosti států existovaly stavby, které vybudoval soukromý podnikatel a následně je věnoval nebo za více či méně symbolickou cenu přenechal státu nebo obci. Zůstaneme-li však v oblasti dopravní infrastruktury a území bývalého Rakousko-Uherska, do kterého patřily i Země Koruny české, nynější Česká republika, pak ekvivalent PPP můžeme najít především v období budování železnic na našem území. Výstavba těchto významných dopravních staveb od roku 1824, kdy bylo 7. září profesoru vídeňské polytechniky Františku Antonínu Gerstnerovi uděleno povolení zřídit koněpřežnou dráhu z Českých Budějovic do Mauthausenu²⁰, probíhala až do roku 1918 s výjimkou krátkých údobí v režii soukromého kapitálu, avšak pod silným politickým a ekonomickým vlivem státu, případně zemských orgánů Království českého a ve spolupráci těchto dvou sektorů.

První železnice, které na území Čech a Moravy vznikaly, byly zpravidla po úvodních nesnázích silné podniky s dobrými hospodářskými výsledky vycházejícími především z hromadné dopravy velkých komodit jako je sůl, uhlí, dřevo, obilí, aj., jejichž spotřeba rostla především ve městech, jako byla Vídeň, Praha nebo Brno. Bylo to daleko od míst těžby nebo produkce, přičemž dosavadní prostředky dopravy již nevyhovovaly z důvodu kapacity, rychlosti, spolehlivosti a tím i ceny. Sekundární záležitostí z tohoto pohledu byla přeprava osob, která však také rychle narůstala a zájmy státu – např. potřeba rychlé přepravy vojska (viz události kolem války rakousko-pruské 1866²¹). Spolu s tlakem samospráv regionů, které nedisponovaly investičně zajímavým přírodním bohatstvím, jež by významněji přitahovalo pozornost železničních společností. I přes tento nedostatek si však tyto lokality slibovaly od železničního spojení s „okolním světem“ svoje hospodářské povznesení a blahobyty. Za těchto okolností musel podnikatelský sektor najít společně se státem řešení, které by umožňovalo naplňovat společenskou poptávku a zároveň se negativně neprojevoval na hospodaření soukromých společností. Zároveň by toto řešení umožnilo svou existenci

²⁰ ŠTĚPÁN, M. *Přehledné dějiny československých železnic 1824-1948*. 1. vyd. Praha : Dopravní nakladatelství, 1958. s. 31.

²¹ RAVIK, S. *Tam u Králového Hradce....* 1. vyd. Praha : Regia, 2001. s. 47.

těmto společnostem vytvářet další zisk a sekundárně podporovat finanční rozvoj státu pravidelným odvodem daní.

V prvním období zakládání železnic na našem území, ve kterém byla vybudována síť převážně hlavních drah, uděloval stát na jejich budování tzv. koncese. Tyto koncese povolovaly výstavu a provoz drah, stanovovaly železničním společnostem podmínky pro jejich existenci. Typicky se jednalo například o prodloužení dráhy na hranice se sousedním státem nebo o závazek dráhy přepravovat přednostně některé druhy nákladů, mimo jiné udržovat mobilizační zálohy vojsk, případně přepravovat jakýkoliv potřebný vojenský materiál nebo techniku. Příkladem může být Dráha Císaře Františka Josefa (KFJB) z Vídně do Chebu s odbočkou z Českých Velenic do Prahy (jednotlivé úseky otevřeny v letech 1868 – 1874), kde tato, z tehdejšího pohledu méně významná odbočka, byla podmínkou udělení koncese.²² Dalším příkladem je Dráha plzeňsko-březenská z roku 1873, jejíž vynucenou odbočkou bylo prodloužení opačným směrem z Plzně do Železné Rudy – Alžbětína (Bayerische Eisentein) v letech 1876 – 1877. Tímto prodloužením realizovaným na základě koncesních podmínek a na přímý pokyn rakouské vlády byla naplněna státní smlouva rakousko-bavorská „o přechodní stanici“²³. Kompenzací za to byla dlouhá doba „výhradního a privilegovaného postavení“ příslušné železnice (obvykle 50 let), která umožňovala účinně se bránit případnému vzniku konkurence na daném teritoriu a zároveň poskytovala významné daňové úlevy. V tomto období se tedy nejedná ještě o přímé finanční zainteresování státu ve smyslu PPP, i když v ojedinělých případech stát finančně kompenzoval ztráty, které železniční společnosti utrpěly v důsledku plnění koncesních omezení.

Po rakouském státním bankrotu, kdy se výstavba nových drah fakticky zastavila a dokončovaly se jen již dříve povolené a rozestavěné projekty, kam spadají i výše uvedené příklady, hledala vídeňská vláda a především Zemský výbor Království českého a jeho dopravní odbor způsoby, jak přivést železnici do chudších částí země a samozřejmě zároveň podpořit stavební firmy a obecně místní ekonomiku. Řešením se staly tzv. tratě nižšího řádu neboli tratě lokální. Jejich vznik a vytvoření jedné z nejhustších sítí v Evropě byl podmíněn přijetím dvou zákonů. Prvním byl zákon o poskytování výhod místním drahám z 25. 5. 1880, který zmocnil vládu osvobodit příslušné železniční společnosti až na dobu 30 let od daně z příjmu, daně z kuponových poplatků a jakékoli další budoucí daně. Všechny smlouvy a listiny předkládané státním

²² KREJČÍŘÍK, M. *Po stopách našich železnic*. Vyd. 1. Praha : Nadas, 1991. s. 80, 96, 263.

²³ ŠTĚPÁN, M. *Přehledné dějiny československých železnic 1824 - 1948*. 1. vyd. Praha : Dopravní nakladatelství, 1958. s. 118.

orgánům až do konce prvního provozního roku nepodléhaly kolkovnému. Navazující nařízení ministerstva obchodu č. 57 říšského zákoníku (dále také jen „ř. z.“) z 29. 5. 1880 pro místní dráhy zjednodušilo projektovou přípravu a poskytlo úlevy z povinného technického vybavení, čímž snížilo jak náklady na výstavbu, tak i provoz, čímž ovšem založilo budoucí nekonkurenceschopnost těchto tratí v důsledku nízkých cestovních rychlostí. Tyto právní normy znamenaly kodifikaci státních podpor a úlev, avšak projednání, stavba i provoz se v zásadě řídily koncesním zákonem č. 238 ř. z., z 27. 9. 1854 a provozním řádem č.1/1852 ř. z., z 16. 11. 1851. Koncese byla udělena na dobu 90 let zvláštním právním aktem, jehož výsledkem byla koncesní listina. Po této době měla dráha přejít do vlastnictví státu.²⁴ Ukázkou koncesních podmínek lze nalézt např. v koncesi udělené císařem Františkem Josefem I. Knížeti Auerspergovi a jeho společníkovi dne 16. 12. 1881.

Nejdůležitějším nástrojem financování místních drah v Čechách byla hypotekární půjčka od některého finančního ústavu, jejíž splácení bylo zaručeno zemí nebo státem, kteří zde vystupovali jako ručitelé. Království české reprezentované zemským sněmem ručilo za hypotéky poskytované Zemskou bankou Království českého. Tato veřejnoprávní banka byla založena Zemí českou roku 1889 a její kapitál byl garantován zemským majetkem (tedy majetkem samosprávy – té také patřily výnosy veškerých přímých daní v zemi). Banka sloužila k poskytování úvěrů pro investiční výstavbu obcí a samosprávy vůbec. Vydávala i vlastní cenné papíry a železniční dluhopisy. Kromě úvěrů přejímala banka akcie místních drah převzaté zemí. Zřejmě po vzoru zemských bank založil rakouský stát s podporou Dolnorakouské eskontní banky soukromý Rakouský úvěrní ústav pro dopravní podnikání a veřejné půjčky. Tato instituce, řízená vládou, zajišťovala hlavně železniční úvěry státem garantované a přejímala do své správy akcie místních drah převzaté státem. Úvěry státem či zemí garantované byly úročeny 4 % s dobou umoření 75 až 83 let. I přes takovéto „skleníkové“ podmínky se nedařilo u místních drah úvěry splácet z provozních výnosů, takže platit musel nakonec ručitel, tj. stát nebo země. Kromě záruk za splácení úvěru podpořil od roku 1892 stát výstavbu několika vedlejších železnic (např. Strakonice-Vimperk²⁵) zárukou za zúročení a umoření prioritních obligací. V několika případech buď garantoval čistý roční výnos provozu dráhy, nebo rovnou přispíval investiční dotací

²⁴ *Zákoník říšský pro království a země v říšské radě zastoupené, částka IV* [online]. Wien : Österreichische Nationalbibliothek, 2011 [cit. 2013-12-01]. Dostupné z WWW: <<http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=rbo&datum=1892&page=77&size=45>>.

²⁵ *Zákon č. 11 ř. z., ze dne 8. 1. 1892 o stavbě železnice ze Strakonice do Vimperka* [online]. Wien : Österreichische Nationalbibliothek, 2011 [cit. 2013-12-01]. Dostupné z WWW: <<http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=rbo&datum=1892&size=45&page=84>>.

(v případě dráhy z Volar přes Černý Kříž do Bavorska to bylo v letech 1908-1909 celých 440 000 rakouských zlatých vyplacených Zemským výborem Království českého).²⁶ V důsledku uplatňování státních a zemských záruk a koncesních podmínek docházelo - vzhledem k obvykle nepřilíš úspěšnému hospodaření místních drah - k jejich přebírání státem dlouho před uplynutím lhůt stanovených v koncesích. Tím se fakticky naplňoval princip současného PPP - výstavba a provoz financovaný privátním vlastníkem po dohodě se státem/samosprávou a jeho zárukami a následné převzetí vybudované železniční trati do majetku státu.

3.4 Charakteristické znaky, formy, výhody a nevýhody PPP, instituce v PPP

U PPP projektů nelze zcela jednoznačně a s obecnou platností označit a pojmenovat jejich výhody a nevýhody, protože každá zainteresovaná instituce přistupuje k těmto projektům jinak, z jiného, sobě specifického pohledu. V této části jsou dle autorky popsány pouze nejčastěji uváděné výhody a nevýhody z jejich neuzavřeného výčtu.

Charakteristické znaky PPP

PPP jsou obvykle charakterizovány následujícími prvky:²⁷

- zadavatelem je vždy veřejný subjekt, který definuje požadavky na veřejnou službu a také zůstává odpovědný za její zajištění,
- rolí soukromého partnera je co nejefektivněji zajistit veřejnou infrastrukturu a/nebo službu dle zadání zadavatele,
- zadavatel přenáší na soukromého partnera některá rizika, která obvykle při realizaci veřejné zakázky nese sám (tzn. např. riziko poptávky, dostupnosti a stavební riziko),
- v řadě projektů soukromý partner infrastrukturu vybuduje, provozuje, udržuje a sám financuje. Toto umožňuje kontrolu a jednodušší plánování celoživotních nákladů projektu,
- zadavatel soukromému partnerovi v průběhu projektu platí pravidelné částky, či umožňuje koncesionáři využívat infrastrukturu nebo službu (výběr úhrad od

²⁶ BREITNER, K. *Jubileum tratě Volary-Černý Kříž-Nové Údolí*, in *Svět železnice 2(34)*. Praha : Corona, 2010. s. 54.

²⁷ *Metodika k zákonu 139/2006 Sb. o koncesních smlouvách a koncesním řízení*. Praha : Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2006. s. 13.

uživatelů) nebo obojí, existuje řada platebních mechanismů, které je možné využít,

- projekt se obvykle realizuje pomocí účelově založené společnosti,
- projekty se vyznačují relativně dlouhodobým trváním vztahu týkajícího se spolupráce mezi veřejnoprávním a soukromým partnerem na různých aspektech plánovaného projektu, koncesní smlouvy bývají zpravidla uzavírány na 25-30 let,
- metodou financování projektu, částečně soukromým sektorem, někdy prostřednictvím složitých dohod mezi různými stranami, které vymezují míru přenosu rizik a zodpovědnosti mezi jednotlivými partnery,
- významnou úlohou ekonomického provozovatele, který se účastní různých fází projektu (návrh, vyhotovení, provedení, financování). Veřejnoprávní partner se soustředí hlavně na definování cílů, které je nutné z hlediska veřejného zájmu, kvality poskytovaných služeb a cenové politiky dosáhnout, a přebírá odpovědnost za dohled nad jejich dodržením.,
- rozdělením rizik mezi veřejnoprávního partnera a soukromého partnera, na něhož jsou přenesena rizika obvykle nesená veřejným sektorem. PPP však nemusí nutně znamenat, že by soukromý partner nesl veškerá rizika spojená s projektem či jejich podstatnou část. Konkrétní rozdělení rizika se určuje případ od případu podle možnosti zúčastněných stran toto riziko vyhodnotit, kontrolovat jej a vyrovnat se s ním.²⁸

Oblasti využití PPP projektů

- dopravní infrastruktura - projekty silniční infrastruktury zahrnující výstavbu pozemních komunikací, mostů, tunelů, systémy kolejové dopravy, letiště, centra pro nákladní dopravu, překladiště a přístavy,
- administrativa a státní správa - budovy úřadů, justiční areály, administrativní budovy krajů a měst.
- školství a vzdělávání - zařízení předškolní péče a péče o děti ve věku do tří let, ubytovací kapacity (internáty, koleje), jiná vědecká zařízení (vědecké parky, knihovny),
- zdravotnictví - nemocnice, rehabilitační a lázeňská zařízení, laboratoře,

²⁸ *Public private partnership-partnerství soukromého a veřejného sektoru* [online]. Praha : ASPI, 2003 [cit. 2014-01-17]. Dostupné z WWW: <<http://www.asociaceppp.cz/cnt/ppp/>>.

- obrana a bezpečnost - speciální infrastrukturní projekty pro armádu, vězeňská zařízení, hasičské stanice,
- kultura sport a volný čas - sportovní areály, cyklostezky, plavecké bazény, stadiony, hřiště,
- ubytovací kapacity a sociální péče, domovy pro seniory, sociální bydlení, léčebny dlouhodobě nemocných, dětské domovy,
- životní prostředí a ekologie, vodovody a kanalizace, odvoz, likvidace a recyklace odpadu, čističky odpadních vod, kalové hospodářství.

Formy PPP projektů

V praxi existuje nepřehledné množství různých forem smluvního uspořádání v rámci PPP projektů. Liší se hlavně formou rozvržení rizik mezi soukromým a veřejným subjektem. A rozvržením rozdělení benefitů vzniklých v rámci spolupráce. Pro další účely práce je nezbytné uvést alespoň v bodech členění PPP projektů podle typu a formy, tak jak je člení Evropská komise:²⁹

- DBB (Design-Bid-Build) - navrhni-nabídni-postav,
- OM (Operation and Maintenance) - správa a údržba,
- BOT (Build-Operate-Transfer) - postav-spravuj-převeď,
- DBFO (Design.Build-Finance-Operate) - navrhni-postav-financuj-spravuj,
- BOO (Build-Own-Operate) - postav-vlastni-spravuj.

Výhody PPP projektů³⁰

- kalkulace nákladů životního cyklu soukromým partnerem,
- motivace a schopnost soukromého partnera dodržet rozpočet a plánovaný časový harmonogram (platby až v okamžiku poskytování služby),
- zkušenosti a know-how soukromého partnera s dlouhodobými a kvalitními řešeními (inovace, realizace úspor),
- komplexnost PPP (jednání s jedním partnerem),
- v rámci projektu přenos rizik, která neumí veřejný sektor efektivně řídit, na soukromého partnera,
- pouze jeden partner za celou dobu životnosti projektu,
- hodnocení projektu přes celoživotní náklady,

²⁹ *Guidelines for succesful Public-Private Partnership* [online]. Luxembourg : European Commision, 2003 [cit. 2013-12-21]. Dostupné z WWW: <http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/ppp_en.pdf/>.

³⁰ *PPP versus veřejná zakázka* [online]. Praha : APRI, 2008 [cit. 2013-12-21]. Dostupné z WWW: <http://www.asociaceppp.cz/cnt/sektorove_studie/?page=0&action=vfile_cs&id=3&disp=inline>.

- hodnota za peníze – zákon stanovuje povinnost provést srovnání výhodnosti PPP řešení oproti standardní veřejné zakázce,
- rozložení plateb v čase, nedochází k jednorázovému zatížení rozpočtu zadavatele,
- inovativní přístup soukromého partnera k projektu, za účelem maximální efektivity investovaných prostředků, nejedná se zde jen o prostředky finanční, ale například také o časovou investici na zpracování projektu.

Rizika a nevýhody PPP

Rizika

Realizace PPP projektů s sebou přináší velké množství rizik. Eurostat zjednodušil a zpřehlednil posuzování těchto rizik a to, zda se projekt zahrne do státního rozpočtu či nikoliv, závisí na analýze následujících třech:³¹

- riziko výstavby (construction risk),
- riziko dostupnosti (availability risk),
- riziko poptávky (demand risk).

Nevýhody

- nedostatek zkušeností, relativně málo realizovaných projektů,
- cena, vyšší náklady spojené s přípravou, naopak některé náklady se vůbec nevyskytují (projekt),
- časový faktor, délka trvání studie, schvalovací proces,
- vznik budoucího zadlužení, vznik mandatorních výdajů,
- dlouhodobý vztah, riziko změn projektu,
- politická rizika, u některých projektů je možné, že banky nebo investoři budou požadovat vystavení záruk,
- nevhodnost využití pro určité druhy projektů, kapitálově nenáročné projekty.

Na základě průzkumu provedeného mezi zástupci municipalit byl sestaven ještě další pohled na nevýhody PPP projektů. Výhrady k PPP projektů je možno specifikovat takto:³²

- časově velmi náročná příprava projektů a z hlediska municipalit velmi složitě sladitelná s běžným volebním cyklem, volenému komunálnímu politikovi tedy

³¹ *PPP a Slovensko* [online]. Bratislava : Municipalia, 2013 [cit. 2014-03-17]. Dostupné z WWW: <www.p3.sk/domain/flox/files/download/MUNICIPALIA_publicacia.pdf>.

³² LOUDA, T., et al. *Partnerství veřejného a soukromého sektoru: právní a ekonomické aspekty*. Praha : Ústav státu a práva AV ČR, 2010. s. 19-22.

nepřináší volební bonus, ale spíše komplikace. Je pro ně velmi těžko přijatelné začít ve volebním období s projektem s rizikem, že ho v případě volebního neúspěchu bude dokončovat jejich nástupce či dokonce volební konkurent,

- nakládaná příprava projektů se jeví jako velmi ekonomicky náročná, zpravidla je nezbytná spolupráce se specializovanou advokátní kanceláří a takto vzniklé náklady nebudí dojem řádného hospodáře,
- přípravu PPP projektů lze podle metodiky velmi dobře kontrolovat v každé její fázi, což ovšem zástupci municipalit považovali spíše jako nevýhodu, než výhodu projektu,
- absence ucelené a dostupné metodiky v návaznosti na následující bod,
- špatná dostupnost, přehlednost a srozumitelnost, resp. roztržitost právní úpravy, obava z možných komplikací v rámci sdílení profitů a rizik plynoucích z partnerství,
- příprava PPP projektů se zástupcům municipalit jeví jako příliš transparentní, průhledná a mnohde a mnohdy je těžko slučitelná s převažujícím styl a kulturou rozhodovacích procesů, jinak řečeno, neposkytují žádný korupční potenciál.

Instituce v PPP

Koncesní zákon je jediným zákonem, který se přímo zabývá partnerstvím veřejného a soukromého sektoru. Koncesní smlouvou se upravuje vztah mezi zadavatelem a koncesionářem a rozděluje na ně rizika. Koncesní zákon přímo vymezuje postavení a obsah následujících institutů:³³

Veřejný zadavatel

- tímto pojmem jsou označovány takové subjekty, které jsou dle platného znění koncesního zákona povinny koncesní smlouvu uzavřít a to v souladu s tímto zákonem. Zákon za veřejné zadavatele označuje Českou republiku, státní příspěvkové organizace, územní samosprávné celky, příspěvkové organizace zřizované územními samosprávnými celky, jiné právnické osoby uspokojující potřeby veřejného zájmu, jiné právnické osoby financované převážně státem nebo jiným zadavatelem. Pro označení zadavatele se také používá termín koncedent.

³³ PEKOVÁ, J., PILNÝ, J., JETMAR, M. *Veřejná správa a finance veřejného sektoru*. 3., aktualiz. a rozš. vyd. Praha : ASPI, 2008. s. 675.

Koncesionář

- koncesionářem je vybraný uchazeč, tedy dodavatel, jehož nabídka byla v koncesním řízení zadavatelem vyhodnocena jako nejlepší a nejvhodnější pro uzavření koncesní smlouvy a tato smlouva s ním také byla uzavřena.

Koncesní smlouva

- prostřednictvím koncesní smlouvy se koncesionář zavazuje poskytovat služby nebo i provést dílo a zadavatel se zavazuje umožnit koncesionáři brát užitky vyplývající z poskytování služeb nebo z využívání provedeného díla. Postoupeno tedy bývá i právo vybírat poplatky od uživatelů statků poskytovaných koncesionářem, např. výběr mýtného.

Institucionální zabezpečení PPP v České republice

Přípravou a realizací PPP se v České republice zabývají tři hlavní subjekty: Jsou to Ministerstvo pro místní rozvoj, Ministerstvo financí a Asociace pro rozvoj infrastruktury prostřednictvím Asociace PPP. Je ještě potřeba zmínit, že v minulosti rovněž vzniklo na základě usnesení vlády PPP Centrum, jehož činnost však byla v roce 2012 pozastavena. PPP Centrum bylo založeno Ministerstvem financí jako akciová společnost. Protiváhou k PPP Centru pak byla v roce 2004 založena Asociace PPP jako Asociace na podporu projektů partnerství veřejného a soukromého sektoru. Na rozdíl od PPP Centra působila a působí Asociace PPP na straně soukromého sektoru a její snahou je podporovat rozvoj investic a služeb formou PPP.

4 Pokusy o PPP v České republice za posledních dvacet let

První pokusy o využití koncepce PPP jako možného zdroje financování veřejných zakázek je možné v České republice vysledovat zhruba ke konci 90. let 20. století. V tomto období však ještě nebylo zcela zřejmé, zda nebude pro tuto činnost nezbytné vytvořit také zcela nový legislativní rámec. Zde je také na místě zmínit, že ani dnes není v této oblasti legislativní rámec jednotlivých členských zemí Evropské unie zcela jednotný.

Za jeden z prvních pokusů o PPP se dá považovat záměr ministerstva dopravy z první poloviny 90. let minulého století využít soukromý kapitál na dostavbu dálnice D5 – obchvat Plzně. Tento projekt však nebyl realizován, protože nebylo připraveno technické řešení a nebyly vyrovnány majetkové vztahy k pozemkům potřebným pro výstavbu. Také finanční zajištění bylo nevyhovující. Po dlouhých průtazích byl nakonec celý obchvat Plzně dokončen a otevřen až v roce 2006. Financován prostřednictvím PPP však nebyl.³⁴

Dalším plánovaným projektem byla výstavba dálnice D47. Dodavatelem stavby měla být izraelská firma Housing & Construction. Celý průběh zadávání byl však doprovázen absencí konkrétního projektu, ministerstvo dopravy nedisponovalo konečnou variantou průběhu dálnice, nemělo pod kontrolou pozemku nutné pro výstavbu. V červnu 2002 byla uzavřena Realizační dohoda mezi soukromým investorem – společností Housing & Construction (CZ), a.s. a státem (Ministerstvo dopravy ČR a jím pověřeným ŘSD ČR). Jelikož bylo nutné zajistit z dohody vyplývající činnosti, byli na přelomu let 2002 a 2003 vyčleněni pracovníci zabývající se přípravou dálnice D47, čímž vznikl Úsek Projektu D47. Ten se pak dále členil na oddělení (řízení projektu, finančně právní, majetkoprávního vypořádání, kontrola výstavby, provoz a údržba). Tato oddělení měla zabezpečovat jednotlivé okruhy činností a povinnosti státu, které plynuly z uzavřené Realizační dohody. Program výstavby dálnice D 47 pod č. 327 240 schválila vláda 25. října 2004, a to bez využití úvěru Evropské investiční banky. Od roku 2006 je výstavba dále financována prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury.³⁵

³⁴ DOLEJŠÍ, M. *D5 po letech sporů umožnila rychlou jízdu do Německa* [online]. Praha : Česká televize, 2013 [cit. 2014-02-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/kalendarium/138535-d5-po-letech-sporu-umoznila-rychlou-jizdu-do-nemecka/>>.

³⁵ *Příprava projektu a financování dálnice D47* [online]. Praha : ŘSD, 2014 [cit. 2014-03-17]. Dostupné z WWW: <http://www.viamoravica.cz/index.php?menu=dalnice_d47.priprava_projektu_a_financovani>.

Snahy o realizaci výstavby veřejné infrastruktury pomocí PPP v České republice vyvrcholily v roce 2004, kdy dne 7. 1. 2004 schválila vláda České republiky Politiku v oblasti partnerství veřejného a soukromého sektoru v České republice. Vláda prohlásila, že pravomoc rozhodnout o využití partnerského přístupu, stanovit plánované výstupy partnerských projektů v podobě nabídky veřejných statků a služeb a provádět realizaci (implementaci) projektů je v kompetenci státní správy a územní samosprávy. Veřejná správa (veřejný sektor) vystupuje v roli zadavatele.³⁶

Zároveň na základě bodu 2 usnesení vlády ze dne 7. 1. 2004 vzniklo PPP Centrum, jehož úkolem bylo podporovat implementaci PPP projektů resp. „koordinovaně urychlit přípravu legislativního prostředí, včetně metodických postupů a šíření osvědčených znalostí v řízení a realizaci projektů PPP na straně veřejného sektoru.“³⁷ V další kroku byl ministerstvem pro místní rozvoj a ministerstvem financí zpracován návrh zákona č.139/2006 Sb., o koncesních smlouvách a koncesním řízení (dále jen Koncesní zákon). Tento zákon byl schválen 14. 3. 2006. Následně bylo vybráno několik projektů, na kterých měla být otestována funkčnost tohoto systému v podmínkách České republiky a současně se na nich měla veřejná správa práci s PPP projekty „učit“.³⁸ Předpokládalo se, že zkušenosti získané realizací těchto projektů, tedy vyhodnocení průběhu od návrhu po realizaci, poskytnou dostatečné množství informací pro implementaci PPP do České republiky. Tyto vybrané projekty byly obecně označovány jako pilotní. Realizace těchto pilotních projektů byla rozdělena do dvou vln:

1. vlna – leden 2005³⁹

- AirCon - železniční spojení Praha- letiště Ruzyně,
- Ubytovna hotelového typu a parkoviště Ústřední vojenská nemocnice Praha.

2. vlna – srpen 2005

- Výstavba, financování, údržba a provozování dálnice D3 Tábor – Bošilec,
- Justiční areály: Ústí nad Labem, Karlovy Vary,
- Věznice s ostrahou,
- Kampus univerzity Jana Evangelisty Purkyně.
- Neoficiální pilotní projekt Nemocnice Na Homolce.

³⁶ PEKOVÁ, J., PILNÝ, J., JETMAR, M. *Veřejná správa a finance veřejného sektoru*. 3., aktualiz. a rozš. vyd. Praha : ASPI, 2008. s. 674.

³⁷ *Analýza rizik & řízení rizik v PPP projektech*. Praha : Ministerstvo financí ČR, 2007. s 25.

³⁸ PAVEL, J. *Implementace PPP projektů v České republice a její rizika*. Praha : Transparency International, 2007, s. 38.

³⁹ ŠKUREK, J. *Zkušenosti z pilotních a regionálních projektů PPP - seminář PPP Centrum*. 2008, s. 36.

Pilotní projekty s bližšími podrobnostmi jsou uvedeny v tabulce 2: *Přehled pilotních PPP projektů dle asociace PPP.*

Tabulka 2: Přehled pilotních PPP projektů dle asociace PPP⁴⁰

Projekt	Zadavatel	Začátek příprav	Typ PPP	Hodnota
AirCon - železniční spojení Praha- letiště Ruzyně	Ministerstvo dopravy	01-2005	Kombinace BOT/DBFO a OM	15000-18000 mil. Kč
Ubytovna hotelového typu a parkoviště Ústřední vojenské nemocnice Praha	ÚVN Praha	01-2005	DBFO	440 mil. Kč
Výstavba, financování, údržba a provozování dálnice D3 Tábor - Bošilec	Ministerstvo dopravy	08-2005	BOT	11500 mil. Kč
Justiční areály: Ústí nad Labem, Karlovy Vary	Ministerstvo spravedlnosti	08-2005	DBFO/BOT	180 mil. Kč
Věznice s ostrahou	Ministerstvo spravedlnosti, Vězeňská služba	08-2005	DBFO/BOT	110 mil. Kč
Nemocnice Na Homolce	Nemocnice Na Homolce, Praha	12-2005	DBFO	625 mil. Kč
Regenerace brownfieldu Ponava v Brně	Statutární město Brno	01-2006	DBFO	200 mil. Kč
Kampus univerzity Jana Evangelisty Purkyně	Univerzita J. E. Purkyně, Ústí nad Labem	05-2006	DBFO	250 mil. Kč
Komplexní modernizace Krajské nemocnice Pardubice	Pardubický kraj	07-2006	DBFO	220 mil. Kč
Hodnota celkem				31525 mil. Kč

⁴⁰ *Databáze PPP projektů* [online]. Praha : APRI, 2014 [cit. 2014-02-10]. Dostupné z WWW: <http://www.asociaceppp.cz/cnt/db_ceske/>, vlastní úpravy.

4.1 Stav vybraných pilotních projektů

Z výše uvedených pilotních projektů vybrala k bližší specifikaci autorka práce následující tři projekty. Projekt výstavby, údržby a provozování dálnice D3 Tábor - Bošilec, výstavba Justičního areálu v Ústí nad Labem a projekt první soukromé věznice s ostrahou v Rapoticích u Brna. Důvody pro výběr právě těchto projektů je následující: výstavba dálnice D3 se přímo dotýká Jihočeského kraje, její existence, a tedy dostavba, je nezbytná pro zkvalitnění dopravní infrastruktury Jihočeského kraje a může tedy poskytnout v souvislosti s vedlejším cílem této bakalářské práce cenné informace a průběhu projektu právě na území Jihočeského kraje. Projekt výstavba Justičního areálu a vybudování věznice s ostrahou jsou z pohledu pilotních projektů prvními projekty v oblasti soudnictví a vězenství, na kterých měla být otestována možnost spolupráce soukromého a veřejného sektoru právě v této specifické oblasti. Nejedná se tedy o projekty čistě infrastrukturní, jakými je právě výstavba dálnic a silnic, ale o projekty svým zaměřením velmi specifické.

Dálnice D3 Tábor - Bošilec

Projekt dálnice D3 se stal součástí tzv. druhé vlny pilotních projektů na základě usnesení vlády č. 1017 ze 17. srpna 2005. Předpokládalo se, že touto metodou se postaví celkem 30 km dálnice a že soukromý partner bude po dobu 30 let zajišťovat i provoz a údržbu.⁴¹

Strategickým záměrem projektu bylo zlepšit dopravní obslužnost regionu jižních Čech – novou dálnicí D3 propojit hlavní město Prahu s oblastí Tábora a Českých Budějovic na republikovou síť dálnic a dálniční síť Rakouska.⁴² Formou PPP zajistit výstavbu, financování, údržbu a provozování části dálnice D3 a rychlostní komunikace R3. Zajistit optimální způsob financování při maximální úspoře veřejných prostředků. Projekt bude zahrnovat provozování a údržbu úseků 0305/II až 0308/B (cca 42,11 km) a výstavbu, provozování a údržbu úseků 0308/C až 0312/II (cca 71,4 km); projekt celkem cca 113,5 km. Navržená trasa D3 leží na hlavním mezinárodním silničním tahu E55, který vede ze Skandinávie přes Německo, Česko, Rakousko a Itálii do Řecka. Dálnice D3 je rovněž zařazena do doplňkové sítě TINA evropských dopravních koridorů. Plánovaná délka celé dálnice D3 je 171,4 km, z toho 8,3 km je v provozu v plném profilu, 17,7 km v provozu v polovičním profilu a výstavba 145,5 km se

⁴¹ CÍSAŘOVÁ, E. *Partnerství veřejného a soukromého sektoru v České republice*. Praha : Transparency international, 2009. s. 23.

⁴² *Databáze PPP projektů* [online]. Praha : APRI, 2013 [cit. 2014-02-10]. Dostupné z WWW: <http://www.asociaceppp.cz/cnt/db_ceske/>.

připravuje. Koncesní projekt byl schválen usnesením vlády č. 1304 z 20. října 2008. Toto usnesení rovněž uložilo ministru dopravy zahájit do 31. prosince 2008 zadávací řízení a do 31. prosince 2009 informovat vládu o výsledcích zadávacího řízení podle Koncesního projektu.

Celý projekt jihočeské části dálnice D3 muselo ministerstvo dopravy v roce 2010 kvůli zhoršení podmínek financování v souvislosti s krizí rozdělit do dvou fází a aktualizovat některé jeho parametry. Nakonec byla po mnoha komplikovaných jednáních realizace formou PPP pozastavena. Aktuálně se uvažuje o obnovení stavby, nikoliv však v modu PPP. Je na místě zmínit, že právě výstavba 18,8 km dlouhého úseku dálnice D3 mezi obcemi Bošilec a Borek měla být rozhodující pro další uplatnění PPP v budování dopravní infrastruktury.

Justiční areál Ústí nad Labem

Cílem projektu mělo být řešit nevyhovující stav stávajících budov a nahradit jej zázemím plně vyhovujícím výkonu krajských justičních institucí.⁴³ Zároveň pak ověřit možnosti spolupráce se soukromým sektorem formou PPP v oblasti zajištění infrastruktury a souvisejících podpůrných služeb jako standardním nástrojem pro zajištění potřeb justice. Formou PPP zajistit infrastrukturu a související podpůrné služby, pobočky Krajského soudu a Okresního soudu v Ústí nad Labem, Krajského a Okresního státního zastupitelství v Ústí nad Labem a Probační a mediační služby v Ústí nad Labem. V justičním areálu je plánováno umístění cca 600 pracovníků. Projekt zajistí zvýšení užité plochy pro jednotlivé justiční organizace tak, aby vyhovovaly dnešním i budoucím potřebám a také bezpečnostním požadavkům provozu a zabezpečení objektu. Soustředěním všech justičních složek do jednoho objektu dojde ke zkvalitnění služeb pro obyvatele a také k úsporám nákladů, například na střežení objektu. Délka kontraktu se odhaduje na 25 – 30 let, ale skutečná délka projektu bude záležet na konečném zadání projektu a bude maximalizovat ekonomickou výhodnost pro zadavatele. Soukromý partner ponese klíčová rizika, jakými jsou stavební rizika, riziko dostupnosti a riziko provozu. Zadavatel převezme rizika vyplývající z případného nedodržení smluvních vztahů a rizika plynoucí ze změny legislativy. Zadavatel bude pravidelně hradit poskytované služby platbou za dostupnost služby.

Stavba justičního paláce v Ústí nad Labem měla být zahájena do konce roku 2010. Náklady na výstavbu nového justičního paláce v Ústí nad Labem se odhadují na

⁴³ *Databáze PPP projektů* [online]. Praha : APRI, 2014 [cit. 2014-02-10]. Dostupné z WWW: <http://www.asociaceppp.cz/cnt/db_ceske/>.

miliardu korun. Pozemek na Bukově vlastní Česká republika, ale chybí finance na postavení budovy. V březnu 2012 bylo ministerstvem spravedlnosti rozhodnuto, že vzhledem k nedostatku financí v resortu spravedlnosti se tato zakázka nebude realizovat.

Přípravy na plánovanou výstavbu se přesto dotkly státního rozpočtu. V průběhu 6 let, kdy probíhala příprava tohoto projektu, vznikly náklady ve výši 50 miliónů korun, z toho 39 miliónů si nárokovala poradenská firma. Na místech, kde má areál za 1,7 miliardy vyrůst, však nebyly zahájeny žádné stavební práce.⁴⁴

Věznice s ostrahou v Rapoticích

Dalším z plánovaných pilotních projektů zařazených v takzvané 2. vlně byla i výstavba objektu první soukromé věznice v Rapoticích, spolu s výstavbou justičních areálů v Ústí nad Labem a Karlových Varech byla rapotická věznice jedním z prvních plánovaných projektů Public Private Partnership v České republice.

Financování veřejných staveb ze soukromých zdrojů umožnil nový koncesní zákon přijatý v roce 2006. Předpokládalo se, že pokud se první privátní věznice osvědčí, mohou ji následovat i další. Ministerstvo spravedlnosti ovšem ani tak nepřepokládalo masivní výstavbu soukromých věznic v České republice. Spíše se hovořilo o možnosti nahrazování či rekonstrukci stávajících zařízení.

Strategickým záměrem zadavatele bylo přiblížit se evropským standardům a zahraniční praxi při zajištění vězeňské infrastruktury a podpůrných služeb. Tímto projektem chtěl zadavatel řešit současný problém přeplněnosti stávajících vězeňských zařízení a zvýšit ubytovací kapacitu pro odsouzené a zároveň ověřit možnosti spolupráce se soukromým sektorem formou PPP v oblasti vězeňství jako standardního nástroje pro zajištění potřeb vězeňské služby. Jak formou PPP projektu zajistit infrastrukturu a vybrané služby věznice typu s ostrahou o ubytovací kapacitě 500 osob s následným rozložením činností: partner ze soukromého sektoru by měl věznici navrhnout, postavit, financovat a provozovat po vymezené období. Vězeňská služba by pak určila výstupní specifikaci služby a zajistila ostrahu odsouzených. Kapacita objektu měla umožnit aplikovat všechny moderní poznatky péče ve výkonu vazby/trestu odnětí svobody. V roce 2009 by mělo být zahájeno výběrové řízení na výběr privátního partnera (koncesionáře) s předpokládaným ukončením v roce 2010, kdy by mělo také

⁴⁴ ADAMIČKOVÁ, N., KÖNIGOVÁ, M. *Justiční areál stál už 50 milion, aniž by se začalo stavět* [online]. Praha : Právo, 2013 [cit. 2013-12-17]. Dostupné z WWW: <<http://www.novinky.cz/domaci/159017-justicni-areal-stal-uz-50-milionu-aniz-by-se-zacalo-stavet.html>>.

být započato s výstavbou. Investiční náklady se odhadovaly na 1,1 miliardy Kč. Projekt měl být vybudován formou DBFO (navrhni-postav-financuj-provozuj) s následujícím převodem do majetku státu. Z důvodu nedostatku financí v resortu ministerstva spravedlnosti však nakonec projekt nebyl realizován a nedostatek míst pro vězně byl částečně vyřešen cestou domácího vězení a alternativních trestů.⁴⁵

Další PPP projekty navržené, pozastavené a realizované v České republice:

Na stránkách Asociace PPP je uveřejněn přehled projektů v různé fázi postupu projektu. Jedná se o TOP 52 projektů monitorovaných Asociací PPP v České republice. V databázi projektů v oblasti PPP monitoruje Asociace PPP nejen klasické PPP projekty, ale zároveň i ty, které jsou svým charakterem blízké PPP projektům a splňují základní podmínku tj. postav a provozuj. U každého projektu je uveden zadavatel. Tedy konkrétní ministerstva, kraje, města, obce či ostatní zadávající organizace, např. Správa železniční dopravní cesty s.o. (v případě plánovaného projektu přesunu brněnského nádraží). Dále je uveden název projektu, stav vývoje projektu, tedy zda je projekt pouze ve fázi záměru, iniciace, fázi zadávání, před výběrem externího poradce nebo před výběrem koncesionáře, či zda již probíhá realizace, případně informace o tom, že byl projekt pozastaven. Zde je třeba podotknout, že data zveřejněná na stránkách Asociace pro rozvoj infrastruktury jsou poměrně neaktuální. A informace o skutečném stavu projektů jsou velmi těžko dohledatelné. Další informací je pak předpokládaná výše kalkulovaných nákladů na projekt.

Tabulka 3: TOP 52 PPP projektů⁴⁶

Název	Zadavatel	Stav	Objem
Rekonstrukce dálnice D1	Ministerstvo dopravy	Zrušeno/pozastaveno	18000 mil. Kč
Dálnice D3	Ministerstvo dopravy	Ve fázi iniciace	11500 mil. Kč
Fotbalový stadion HK	Město Hradec Králové	Zrušeno/pozastaveno	3200 mil. Kč
Věznice v Rapoticích u Brna	Ministerstvo spravedlnosti	Zrušeno/pozastaveno	2775 mil. Kč
Ústřední vojenská nemocnice	Ministerstvo obrany	Zrušeno/pozastaveno	2600 mil. Kč
Krajská nemocnice Pardubice	Pardubický kraj	Zrušeno/pozastaveno	2300 mil. Kč

⁴⁵ *Databáze PPP projektů* [online]. Praha : APRI, 2014 [cit. 2014-02-10]. Dostupné z WWW: <http://www.asociaceppp.cz/cnt/db_ceske/>.

⁴⁶ *Databáze PPP projektů* [online]. Praha : APRI, 2014 [cit. 2014-02-10]. Dostupné z WWW: <http://www.asociaceppp.cz/cnt/db_ceske/>.

Průmyslová zóna Třinec Baliny	Město Třinec	Realizace již probíhá	1800 mil. Kč
Dodávka tepla v Bohumíně	Město Bohumín	Realizace již probíhá	1488 mil. Kč
Justiční areál v Ústí n. Labem	Ministerstvo spravedlnosti	Zrušeno/pozastaveno	1400 mil. Kč
Parkovací stání v Porubě	Město Ostrava	Zrušeno/pozastaveno	1400 mil. Kč
Vodohospodářství v Písku	Město Písek	Realizace již probíhá	1346 mil. Kč
Janáčkovo kulturní centrum	Město Brno	Zrušeno/pozastaveno	1200 mil. Kč
Administrativní centrum kraje Vysočina	Kraj Vysočina	Zrušeno/pozastaveno	1100 mil. Kč
Vědecká knihovna, Ostrava	Město Ostrava	Záměr	1100 mil. Kč
Vodohospodářství, Říčany	Město Říčany u Prahy	Realizace již probíhá	688 mil. Kč
Domov pro seniory, Litoměřice	Město Litoměřice	Realizace již probíhá	565 mil. Kč
Komunální služby, Děčín	Město Děčín	Realizace již probíhá	564 mil. Kč
Fotbalový stadion v Plzni	Město Plzeň	Zrušeno/pozastaveno	508 mil. Kč
Akvapark Olomouc	Město Olomouc	Realizace již probíhá	497 mil. Kč
Sportovní areál, Kopřivnice	Město Kopřivnice	Před výběrem koncesionáře	400 mil. Kč
Zimní stadion Říčany	Město Říčany u Prahy	Před výběrem koncesionáře	393 mil. Kč
Parkovací dům Rychtářka, Plzeň	Město Plzeň	Realizace již probíhá	351 mil. Kč
Autobusové nádraží, Třebíč	Město Třebíč	Zrušeno/pozastaveno	349 mil. Kč
Zastávky MHD v Ústí nad Labem	Město Ústí nad Labem	Realizace již probíhá	309 mil. Kč
Městský stadion, Liberec	Město Liberec	Realizace již probíhá	233 mil. Kč
Vodohospodářství, Bruntál	Město Bruntál	Realizace již probíhá	199 mil. Kč
Vodárenství v Mošnově, Ostrava	Město Ostrava	Realizace již probíhá	174 mil. Kč
Školní stravování, Říčany	Město Říčany u Prahy	Realizace již probíhá	81 mil. Kč
Freetime park, České Budějovice	Město České Budějovice	Zrušeno/pozastaveno	69 mil. Kč
Ozdravné centrum, Ostrava	Město Ostrava	Realizace již probíhá	48 mil. Kč
Školní stravování, Lysá n. Labem	Město Lysá nad Labem	Realizace již probíhá	17 mil. Kč
Sportovní areál, Tachov	Město Tachov	Realizace již probíhá	15 mil. Kč

Teplo a teplá voda, V. Hled'sebe	Obec Velká Hled'sebe	Realizace již probíhá	13 mil. Kč
Sportovní areál Plzeň	Město Plzeň	Realizace již probíhá	2 mil. Kč
Veřejné osvětlení, Ústí n. Labem	Ústí nad Labem	Realizace již probíhá	nezjištěno
Sportovní areál Ponava, Brno	Město Brno	Ostatní	nezjištěno
Metro D, Praha	Hlavní město Praha	Záměr	nezjištěno
Spalovna odpadu, Č. Budějovice	Město České Budějovice	Záměr	nezjištěno
Solární energie na Tachovsku	Obec Zadní Chodov	Realizace již probíhá	nezjištěno
Čistota a údržba města	Město Mníšek pod Brdy	Před výběrem koncesionáře	nezjištěno
Vodovody a kanalizace, Rokycany	Město Rokycany	Před výběrem koncesionáře	nezjištěno
Akvapark Za Lužánkami, Brno	Magistrát města Brna	Ve fázi iniciace	nezjištěno
Lanovka na Špilberk, Brno	Magistrát města Brna	Ve fázi iniciace	nezjištěno
Lanovka na Větruši, Ústí n. Labem	Město Ústí nad Labem	Před výběrem poradce	nezjištěno
Parkovací dům, Havířov	Město Havířov	Ve fázi iniciace	nezjištěno
Provozování školní jídelny, Rakovník	Město Rakovník	Realizace již probíhá	nezjištěno
Parkovací systém, Znojmo	Město Znojmo	Ve fázi iniciace	nezjištěno
Dům pro seniory, Mělník	Město Mělník	Záměr	nezjištěno
Vodohospodářství, Turnovsko	Město Turnov	Realizace již probíhá	nezjištěno
Regenerační centrum N. Město na Moravě	Město Nové Město na Moravě	Záměr	nezjištěno
Přesun vlakového nádraží, Brno	SŽDC, s.o.	Záměr	nezjištěno
Dálnice D11	Ministerstvo dopravy	Záměr	nezjištěno

Aby bylo možné definovat nejvhodnější oblasti využití PPP, je na místě seznámit se i s těmi projekty, u kterých sice byla zamýšlena realizace formou spolupráce veřejného a soukromého sektoru, tedy PPP, avšak nebyly z různých důvodů realizovány. V následující tabulce 4 je uveden přehled projektů, které nebyly z nějakého důvodu realizovány. V tabulce je uveden název projektu, zadavatel projektu, stav projektu, v tomto případě se jedná o všechny zrušené a pozastavené, tedy nerealizované projekty. Rovně zde nalezneme informace o předpokládané výši nákladů na projekt. Uveden je i důvod, proč nebyl ten který projekt realizován formou PPP.

Tabulka 4: Přehled nerealizovaných projektů⁴⁷

Název	Zadavatel	Stav	Objem	Důvod
Rekonstrukce dálnice D1	Ministerstvo dopravy	Zrušeno/ pozastaveno	18000 mil. Kč	Vyjmuto z PPP bude realizováno ze zdrojů EU
Fotbalový stadion HK	Město Hradec Králové	Zrušeno/ pozastaveno	3200 mil. Kč	Z projektu odstoupil původně vybraný soukromý partner
Věznice v Rapoticích u Brna	Ministerstvo spravedlnosti	Zrušeno/ pozastaveno	2775 mil. Kč	Nedostatek financí
Ústřední vojenská nemocnice	Ministerstvo obrany	Zrušeno/ pozastaveno	2600 mil. Kč	Dlouhá doba mezi záměrem a realizací, časté změny v projektu, nedostatečná politická podpora
Krajská nemocnice, Parbubice	Pardubický kraj	Zrušeno/ pozastaveno	2300 mil. Kč	Nezájem soukromého sektoru
Justiční areál v Ústí n. Labem	Ministerstvo spravedlnosti	Zrušeno/ pozastaveno	1400 mil. Kč	Nedostatek finančních prostředků
Parkovací stání v Porubě	Město Ostrava	Zrušeno/ pozastaveno	1400 mil. Kč	Pozastaveno ve fázi přípravy
Janáčkovo kulturní centrum	Město Brno	Zrušeno/ pozastaveno	1200 mil. Kč	Nedostatek finančních prostředků
Administrativní centrum kraje Vysočina	Kraj Vysočina	Zrušeno/ pozastaveno	1100 mil. Kč	Pozastavena celá realizace centra
Fotbalový stadion v Plzni	Město Plzeň	Zrušeno/ pozastaveno	508 mil. Kč	Upuštěno od PPP, realizováno pomocí klasických zakázek
Autobusové nádraží, Třebíč	Město Třebíč	Zrušeno/ pozastaveno	349 mil. Kč	Pozastaveno před výběrem soukromého partnera
Freetime park, České Budějovice	Město České Budějovice	Zrušeno/ pozastaveno	69 mil. Kč	Pozastaveno pro nedostatek financí
Sportovní areál Ponava, Brno	Město Brno	Ostatní	-	nezjištěno
Dálnice D3	Ministerstvo dopravy	Ve fázi iniciace	11500 mil. Kč	Vyjmuto z PPP, pokud bude realizováno tak z jiných prostředků

Jak je z tabulky zřejmé, realizován nebyl ani jeden z pilotních projektů, které měly posloužit mimo jiné jako vzor pro další implementaci PPP jako formy financování veřejných potřeb. Ostatní projekty, nerealizované na úrovních jednotlivých měst pak

⁴⁷ *Databáze PPP projektů* [online]. Praha : APRI, 2014 [cit. 2014-02-10]. Dostupné z WWW: <http://www.asociaceppp.cz/cnt/db_ceske/>, vlastní analýza.

většinou narazily na nedostatečné finanční zajištění. Z projektu v Hradci Králové odstoupil vybraný soukromý partner, u projektů Ústřední vojenská nemocnice, Justiční areál v Ústí nad Labem a Věznice v Rapoticích je udána jako důvod pro nerealizování projektu nedostatečná politická podpora. Další část projektů, původně zamýšlených realizovat formou PPP ztroskotala na nedostatku finančních prostředků na straně veřejného sektoru, tedy prostředků nutných k samotnému zahájení projektu.

V tabulce 5 je uvedeno rozčlenění všech projektů evidovaných asociací PPP podle zadavatele. Je zde uveden zadavatel, název projektu, jeho stav, tedy zda je ve fázi iniciace, výběru poradce, výběru koncesionář či zda už realizace probíhá, jsou zde uvedené též projekty, u kterých byla zamýšlena realizace pomocí PPP, avšak průběh této realizace byl projekt v nějaké fázi pozastaven. Dalším údajem pak je předpokládaná výše nákladů na celý projekt. Je zajímavé sledovat, na kterých úrovních jsou zadávané projekty úspěšně realizovány a na kterých se doposud nepodařilo realizovat úspěšně ani jeden projekt formou spolupráce soukromého a veřejného sektoru.

Tabulka 5: Přehled projektů podle zadavatele⁴⁸

Zadavatel	Název	Stav	Objem
Ministerstva			
Ministerstvo dopravy	Rekonstrukce dálnice D1	Zrušeno/pozastaveno	18000 mil. Kč
	Dálnice D3	Ve fázi iniciace	11500 mil. Kč
	Dálnice D11	Záměr	
Ministerstvo spravedlnosti	Věznice v Rapoticích u Brna	Zrušeno/pozastaveno	2775 mil. Kč
Ministerstvo obrany	Ústřední vojenská nemocnice	Zrušeno/pozastaveno	2600 mil. Kč
Ministerstvo spravedlnosti	Justiční areál v Ústí n. Labem	Zrušeno/pozastaveno	1400 mil. Kč
Ministerstva celkem		36275 mil. Kč	
Kraje			
Pardubický kraj	Krajská nemocnice Pardubice	Zrušeno/pozastaveno	2300 mil. Kč
Kraj Vysočina	Administrativní centrum kraje Vysočina	Zrušeno/pozastaveno	1100 mil. Kč
Kraje celkem		3400 mil Kč	

⁴⁸ *Databáze PPP projektů* [online]. Praha : APRI, 2014 [cit. 2014-02-10]. Dostupné z WWW: <http://www.asociaceppp.cz/cnt/db_ceske/>, vlastní analýza.

Města			
Město Bohumín	Dodávka tepla v Bohumíně	Realizace již probíhá	1488 mil. Kč
Město Brno	Janáčkovo kulturní centrum	Zrušeno/pozastaveno	1200 mil. Kč
	Sportovní areálů Ponava	Ostatní	nezjištěno
Magistrát města Brna	Lanovka na Špilberk, Brno	Ve fázi iniciace	nezjištěno
	Akvapark Za Lužánkami	Ve fázi iniciace	nezjištěno
Město Bruntál	Vodohospodářství Bruntál	Realizace již probíhá	199 mil. Kč
Město České Budějovice	Freetime park, České Budějovice	Zrušeno/pozastaveno	69 mil. Kč
	Spalovna odpadu, Č. Budějovice	Záměr	nezjištěno
Město Děčín	Komunální služby, Děčín	Realizace již probíhá	564 mil. Kč
Město Havířov	Parkovací dům, Havířov	Ve fázi iniciace	nezjištěno
Město Hradec Králové	Fotbalový stadion HK	Zrušeno/pozastaveno	3200 mil. Kč
Město Kopřivnice	Sportovní areál, Kopřivnice	Před výběrem koncesionáře	400 mil. Kč
Město Litoměřice	Domov pro seniory, Litoměřice	Realizace již probíhá	565 mil. Kč
Město Liberec	Městský stadion, Liberec	Realizace již probíhá	233 mil. Kč
Město Lysá nad Labem	Školní stravování, Lysá n. Labem	Realizace již probíhá	17 mil. Kč
Město Mníšek pod Brdy	Čistota a údržba města	Před výběrem koncesionáře	nezjištěno
Město Mělník	Dům pro seniory, Mělník	Záměr	nezjištěno
Nové Město na Moravě	Regenerační centrum N. Město na Moravě	Záměr	nezjištěno
Město Olomouc	Akvapark Olomouc	Realizace již probíhá	497 mil. Kč
Město Ostrava	Vědecká knihovna, Ostrava	Záměr	1100 mil. Kč
	Parkovací stání v Porubě	Zrušeno/pozastaveno	1400 mil. Kč
	Vodárenství v Mošnově, Ostrava	Realizace již probíhá	174 mil. Kč
	Ozdravné centrum, Ostrava	Realizace již probíhá	48 mil. Kč
Město Písek	Vodohospodářství v Písku	Realizace již probíhá	1346 mil. Kč
Město Plzeň	Fotbalový stadion v Plzni	Zrušeno/pozastaveno	508 mil. Kč
	Parkovací dům Rychtářka, Plzeň	Realizace již probíhá	351 mil. Kč
	Sportovní areál Plzeň	Realizace již probíhá	2 mil. Kč

Hlavní město Praha	Metro D, Praha	Záměr	nezjištěno
Město Rakovník	Provozování školní jídelny, Rakovník	Realizace již probíhá	nezjištěno
Město Rokycany	Vodovody a kanalizace, Rokycany	Před výběrem koncesionáře	nezjištěno
Město Říčany u Prahy	Vodohospodářství, Říčany	Realizace již probíhá	688 mil. Kč
	Zimní stadion Říčany	Před výběrem koncesionáře	393 mil. Kč
	Školní stravování, Říčany	Realizace již probíhá	81 mil. Kč
Město Tachov	Sportovní areál, Tachov	Realizace již probíhá	15 mil. Kč
Město Třebíč	Autobusové nádraží, Třebíč	Zrušeno/pozastaveno	349 mil. Kč
Město Třinec	Průmyslová zóna Třinec Baliny	Realizace již probíhá	1800mil. Kč
Město Turnov	Vodohospodářství Turnovsko	Realizace již probíhá	nezjištěno
Město Ústí nad Labem	Lanovka na Větruši, Ústí n. Labem	Před výběrem poradce	nezjištěno
	Zastávky MHD v Ústí nad Labem	Realizace již probíhá	309 mil. Kč
	Veřejné osvětlení, Ústí n. Labem	Realizace již probíhá	nezjištěno
Obec Velká Hleďsebe	Teplo a teplá voda, V. Hleďsebe	Realizace již probíhá	nezjištěno
Obec Zadní Chodov	Solární energie na Tachovsku	Realizace již probíhá	nezjištěno
Město Znojmo	Parkovací systém, Znojmo	Ve fázi iniciace	nezjištěno
Města celkem		16996 mil. Kč	
Ostatní subjekty			
Přesun vlakového nádraží, Brno	SŽDC, s.r.o.	Záměr	nezjištěno

Z tabulky č. 5 vyplývá, že mezi zcela neúspěšné zadavatele PPP projektů patří ministerstva, kde nebyl zatím realizován ani jeden ze záměrů. Na úrovni krajů je situace shodná se stavem projektů zadávaných ministerstvy. Co do finančního objemu plánovaných projektů jistě stojí za zmínku, že projekty plánované ministerstvy jsou více než 10 krát dražší, než projekty zamýšlené jednotlivými kraji. Úspěšně realizované projekty nacházíme teprve na úrovni měst a obcí. Zde by se za nejúspěšnější zadavatele dala označit tato města: Ostrava se dvěma projekty, u nichž realizace již probíhá nebo proběhla. Celkový objem je zde 222 mil. Kč, Říčany u Prahy také se dvěma projekty o celkovém objemu 769 mil. Kč, město Plzeň rovněž se dvěma projekty o celkovém

objemu 353 mil. Kč a město Ústí nad Labem také se dvěma realizovanými projekty, kdy cena zakázky je však známa jen u jednoho z nich a to u projektu zastávek MHD, kde celkový objem činí 309 mil. Kč. Za dva největší realizované projekty na úrovni měst můžeme označit projekt města Bohumína - dodávka tepla v Bohumíně o objemu 1488 mil. Kč a projekt města Písek - vodohospodářství v Písku v hodnotě 1346 mil. Kč.

V tabulce č. 6 je ke 2. květnu 2013 uveden celkový objem předpokládané hodnoty předmětu koncesních smluv uzavřených územními samosprávnými celky, podle zákona č. 139/2006 Sb., o koncesních smlouvách a koncesním řízení (koncesní zákon), v čisté současné hodnotě téměř 54 miliard Kč. Největší objem projektů nacházíme v oblasti vodohospodářství, kde se většinou jedná o projekty vybudování, údržby a správy vodovodní sítě. Další v pořadí, co do objemu, je odvětví v tabulce označené jako ostatní. Zde jsou zařazeny projekty jako parkovací domy, sportovní areály či výstavba a údržba autobusových zastávek. Na předpoledním místě co do objemu jsou uzavřené koncesní smlouvy v oblasti energie, např. výstavba, realizace a údržba veřejného osvětlení. Na posledním místě jsou pak smlouvy uzavřené v oblasti sociálních služeb, tedy například provozování a údržba domů pro seniory.

Tabulka 6: Přehled PPP projektů v České republice dle sektorů⁴⁹

Předmět smlouvy	koncesní	Předpokládaná hodnota předmětu smlouvy v Kč	Podíl na celkovém objemu projektů	celkových koncesních
Vodohospodářství		46 242 904 381	86 %	
Energie		2 941 404 000	5 %	
Sociální služby		999 831 000	2 %	
Ostatní		3 488 859 618	7 %	
Celkem		53 672 998 999	100 %	

4.2 Realizované projekty

Z výše uvedeného přehledu realizovaných projektů na úrovni měst si autorka vybrala k bližšímu představení dva následující projekty. Projekt Parkovací dům Rychtářka v Plzni a projekt Domova pro seniory v Litoměřicích. Pro výběr projektu Parkovací dům Rychtářka se autorka rozhodla z toho důvodu, že se jedná o vůbec první

⁴⁹ Aktualizovaný přehled projektů PPP v ČR – květen 2013 [online]. Praha : Ministerstvo financí ČR, 2013 [cit. 2014-02-03]. Dostupné z WWW: <<http://www.mfcr.cz/cs/verejny-sektor/monitoring/hodnota-koncesnich-smluv-ppp/2013/aktualizovany-prehled-projektu-ppp-v-cr-12007>>, analýza vlastní.

úspěšně realizovaný PPP projekt v České republice. Projekt domova pro seniory v Litoměřicích je pak z pohledu autorky spíše než PPP projektem příkladem outsourcingu, neboť dle zadání je cílem projektu provozovat zařízení sociálních služeb a tedy se nejedná o činnost ve smyslu postav a spravuj, tak jak by mělo být podstatou právě PPP projektů.

Parkovací dům Rychtářka – město Plzeň

V roce 2011 byl Plzni uveden do provozu parkovací dům s komerčními prostory Rychtářka. Jednalo se o výstavbu parkovacího domu na místě bývalého placeného parkoviště. Jedná se o první realizovaný PPP projekt v České republice, jehož cílem bylo výrazně změnit parkovací možnosti v centru města. Výstavba byla zahájena 13. července 2010. Zadavatelem projektu bylo město Plzeň, soukromým partnerem se stala společnost Hermosa Parking Plzeň, a. s., která do projektu vložila 351 mil. Kč. Nová budova nabízí nejenom promyšlený systém parkování pro 447 vozidel, ale také kancelářské prostory a obchodní prostory určené pro komerční využití. Smlouva o spolupráci mezi městem Plzeň a společností HERMOSA Parking Plzeň je podepsána na dobu dvaceti let. Magistrát bude na základě monitoringu poskytovaných služeb a dostupnosti parkovacího domu platit tzv. poplatek za dostupnost na měsíční bázi, která bude plně reflektovat aktuálně poskytovanou kvalitu a kvantitu služeb podle uzavřené smlouvy. Celkově je tento PPP projekt pro město Plzeň o 7 procent výhodnější, (tzv. hodnota za peníze), než kdyby radnice budovala a provozovala parkovací dům tradičně ve vlastní režii, tj. bez účasti a přenesení rizik na soukromého partnera⁵⁰.

Domov pro seniory - Litoměřice⁵¹

Cílem projektu bylo provozování zařízení sociálních služeb, a to domova pro seniory s kapacitou 108 lůžek, denního stacionáře s kapacitou dle zájmu uživatelů a délkou pobytu minimálně 8 hodin denně a týdenního stacionáře s kapacitou lůžek dle zájmu klientů. Dále pak projekt zahrnoval poskytování služeb souvisejících s provozováním zařízení, tedy manažerské řízení provozu zařízení; ubytování obyvatelů a klientů; ošetřovatelské služby obyvatelům a klientům; pečovatelské služby obyvatelům a klientům; základní sociální poradenství obyvatelům a klientům a případně též jiným seniorům z řad uživatelů. Provozování varny (vaření) a zajištění celodenní

⁵⁰ Propagační materiál firmy HEROMOSA Parking, Plzeň.

⁵¹ *Databáze PPP projektů* [online]. Praha : APRI, 2014 [cit. 2014-02-10]. Dostupné z WWW: <http://www.asociaceppp.cz/cnt/db_ceske/>.

stravy pro obyvatele a klienty a obědy v počtu dle poptávky pro další uživatele; rozvážka resp. donáška jídel připravených ve varně uživatelům mimo zařízení na území města Litoměřice. Provoz prádelny, služby lékařů, služby rehabilitace, provoz bufetu; úklid a údržba budov a provádění oprav budov, úklid a údržba venkovních ploch areálu; provozování parkovišť; úklid a údržba zelených ploch a prostranství v areálu a péče o ně a rostliny v areálu; jakékoli další služby, aby bylo dosaženo účelu zařízení a řádného plnění koncesní smlouvy (např. domovnické služby; služby nakládání s odpady; služby zajišťování bezpečnosti atp.). Dále měly být zajištěny služby: kadeřníka; pedikúry; manikúry a ergoterapeutické služby. Měla být zajištěna i péče o zvířata včetně služeb veterináře (mini zoo). Koncesionář není povinen hradit zadavateli nájemné ani jinou obdobnou formu platby za užívání zařízení a jeho vybavení. Koncesionář je povinen hradit dodávky energií a médií pro účely provozování zařízení a poskytování služeb (nese riziko změn v cenách dodávek a riziko množství spotřeby). Zadavatel není povinen hradit koncesionáři žádnou pravidelnou odměnu, úhradu nákladů ani jinou platbu za provozování zařízení a poskytování služeb. Tento projekt byl realizován a funguje.

5 PPP v Rakousku

První zkušenost s PPP projekty má Rakousko stejně jako Česká republika z období Rakousko – Uherské monarchie.

Stejně jako v České republice, řeší se i v Rakousku problém, jak v čase hospodářské krize najít zdroje peněz pro financování veřejných projektů. Situace v Rakousku je navíc mírně jiná tím, že se nejedná o stát unitární, nýbrž je Rakousko organizováno na federativní úrovni. Mnoho PPP projektů bylo realizováno mimo spolkovou úroveň a za podmínek stanovených jednotlivými spolkovými zeměmi.

V programovacím období 2007-2010 se rakouská vláda zavázala k rozšíření a modernizaci infrastruktury a usnadnění aplikace modelu PPP. V Rakousku není stanoven žádný pevný právní rámec pro implementaci PPP projektů. Neexistuje jednotná celostátní koncepce pro PPP projekty. V důsledku toho neexistuje ani žádná centrální evidence projektů. Získat jakákoliv komplexní data o spolupráci veřejného a soukromého sektoru je tedy téměř nemožné. Ačkoliv bylo mnoho projektů velmi úspěšně realizováno, celkově působí situace v Rakousku velmi rozdrobeným a nekoordinovaným dojmem.⁵²

Doposud byl v Rakousku na spolkové úrovni realizován jeden významný projekt z oblasti dopravní infrastruktury.⁵³ Jedná se o takzvaný PPP-Projekt Ostregion, kde se jedná o propojení Vídně se severem země pomocí dálnice a dále pak o navazující obchvaty měst a rychlostní silnice v okolí Vídně. Kompetentním za financování takovýchto vysoce důležitých dopravně infrastrukturních projektů je státem vlastněná společnost ASFINAG (Autobahn- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft). V rámci PPP projektu Ostregion byla část plánování, výstavby a provozu a údržby pomocí koncesní smlouvy přenesena na soukromého partnera. Tím je Bonaventura Consortium. Tento projekt je realizován ve formě Design-Build-Finance-Operate (DBFO), smlouva byla uzavřena 12. 12. 2006. Práce na výstavbě byly ukončeny v lednu 2010 a od února 2010 je tato dálnice již v provozu. Postupné přejímání a uvádění jednotlivých dílčích částí do provozu však probíhalo již od roku 2009.

Pokud odhlédneme od výše zmíněného PPP projektu Ostregion, pak aktuálně na spolkové úrovni neprobíhá žádný další PPP projekt.

⁵² *Austria – PPP Units and Related Institutional Framework*. Luxembourg : EIB, 2009, s. 4.

⁵³ Email od paní Mag. Kathariny Galehr, Abteilung II/INFRA 1 Infrastrukturfinanzierung Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Radetzkystraße 2, 1030 Wien, ze dne 27.1.2014.

V oblasti železniční infrastruktury byla v minulosti provedena za využití externího poradce, analýza možného zapojení soukromých subjektů do budování nově zamýšlených tratí. Ukázalo se však, že pro tuto oblast není využití PPP modelu právě vhodné. Důvody jsou následující: na jedné straně je v oblasti železniční dopravy velmi složité přesně vymezit a označit ty trasy a oblasti, které by měly být obsluhovány separátně. Na straně druhé by pak vzhledem k vysokým objemům projektů a zároveň velmi pomalé návratnosti docházelo k velkému finančnímu zatížení případného soukromého investora. Za těchto okolností by pak bylo velmi složité najít někoho, kdo by měl o takové investování zájem.

Z uvedeného vyplývá, že co se týká financování dopravní infrastruktury, stále jednoznačně převládá financování z veřejných prostředků. Alternativní formy financování mohou ve speciálních případech představovat jakýsi doplněk k těmto veřejným prostředkům. V nejnovějším vládním pracovním programu na období 2013-2018 se s ohledem na financování rozvoje projektů dopravní infrastruktury uvádí, že bude opětovně provedena analýza, která má za úkol stanovit, kde a v jakém rozsahu by bylo možné, vhodné a výhodné využití alternativních zdrojů financování, jakými je například i forma PPP. Tato analýza je nezbytná zvláště pak v kontextu s plánovaným projektem širokorozchodné železnice, který uvažuje propojit širokorozchodnou trať Moskvu, Bratislavu a Vídeň a tím otevřít železniční spojení až do Číny. Ze záměru tohoto projektu je zřejmé, že jeho financování bude víc než náročné a proto je třeba zvážit všechny dostupné možnosti, neboť budoucí možné železniční spojení Vídeň-Bratislava-Moskva a dále na východ je ekonomicky velmi zajímavé.

5.1 Modely PPP využívané v Rakousku

Základní úvahou je skutečnost, že Rakousko hledá soukromého koncesionáře, na kterého bude pomocí takzvané koncesní smlouvy převedeno právo na výstavbu, financování a provoz infrastrukturního projektu. Po vypršení lhůty předem stanovené v této koncesní smlouvě, tedy po 25 až 30 letech, přejde takto vybudovaný projekt do vlastnictví státu.⁵⁴

Tomuto modelu nejvíce odpovídají smluvní dohody známé jako koncesní model, ovšem je možné využít i dalších variant. A to modelu smíšeného nebo leasingového. Všechny tyto modely mají společné to, že koncesionář se obvykle zavazuje

⁵⁴ MITTENDORFER, F., WEBER, S. *Public Private Partnerships: Gestaltung aus ökonomischer und juristischer Sicht*. LexisNexis ARD ORAC, 2004. s. 36.

k financování, výstavbě, zařízení a údržbě infrastrukturního projektu a to po celou dobu trvání smlouvy.

Model provozní

- Soukromá společnost se zaváže, že na své riziko naplánuje, postaví, finančně zajistí a bude provozovat infrastrukturní projekt. Většinou se za tímto účelem zakládají takzvané jednoúčelové společnosti, jejichž jediným posláním je právě výše zmíněná činnost.

Koncesní model

- Dochází k založení vlastnické společnosti, která pak objekt pronajme jiné obchodní společnosti a ta jej provozuje. Odměna za tuto činnost je pak vyplácena z veřejných zdrojů, zpravidla v pravidelných ročních splátkách, a to formou splátek nebo přímo umožněním výběru mýta.

Smišený model

- V závislosti na účelu využití projektu je z veřejných zdrojů vyplácena tomu odpovídající „odměna“, tedy částka, stanovená v koncesní smlouvě.

Leasingový model

- Pravidelné roční leasingové splátky jsou hrazeny z veřejných zdrojů a hodnota investice je tak umořována leasingovou formou.

5.2 Realizované projekty

Rakousku se formou PPP podařilo realizovat velké množství projektů jak na úrovni celé federace, tak na úrovni jednotlivých měst a obcí. V následující tabulce č. 7 je uveden přehled realizovaných PPP dle zprávy Evropské investiční banky z ledna 2013. V tabulce je nalezneme zadavatele projektu, tedy zda se jedná o projekt zadávaný na úrovni federální, tedy celostátně, nebo na úrovni jednotlivých spolkových zemí, případně, měst a obcí. Je zde uveden název projektu a předpokládaná kalkulovaná výše nákladů. Vzhledem k velmi roztržitému systému monitorování a evidence PPP projektů v Rakousku se bohužel nepodařilo získat kompletní data u všech projektů. Často bývá zveřejněn pouze zadavatel a název projektu, předpokládaná výše kalkulovaných nákladů však nikoliv.

Tabulka 7: Realizované projekty v Rakousku⁵⁵

Zadavatel	Název projektu	Objem
Celostátní úroveň		
Celostátní úroveň	Klima–Wind-Kanal	65 mil. eur
	Gutterminal Graz	65 mil. eur
	Lkw – Maut (mýtné)	-
	Projekt Ostregion	800 mil. eur
Celostátně celkem		930 mil.eur
Ministerstva		
Ministerstvo vnitra	Digitalfunk BOS (digitální komunikace pro státní správu)	130 mil eur
Ministerstvo pro vědu	IMC Fachhochschule Krems	15,3 mil eur
Ministerstva celkem		145,3 mil. eur
Spolkové země		
Horní Rakousko	Obchvat Edelsberg (West Autobahn)	Data nejsou dostupná
	Zemská nemocnice Vocklabruck	Data nejsou dostupná
	Zemská nemocnice Steyr	Data nejsou dostupná
	Zdravotnické zařízení Schallerbach	Data nejsou dostupná
	Zdravotnické zařízení Bad Hall	Data nejsou dostupná
	Mateřské centrum Linz	Data nejsou dostupná
	Zemské centrum služeb	Data nejsou dostupná
	Softwarepark Hagenberg	Data nejsou dostupná
Dolní Rakousko	Obchvat Maissau	Data nejsou dostupná
	Psychosomatické centrum Waldviertel Eggenburg	Data nejsou dostupná
	Psychosomatické centrum Therme Laa an der Thaya	Data nejsou dostupná
	Zdravotnické zařízení Baden	Data nejsou dostupná
	Klinika Malcherhof Baden	Data nejsou dostupná
Tyrolsko	Dálnice Innsbruck	Data nejsou dostupná
	Budova zemské vlády Innsbruck	Data nejsou dostupná
Vídeň	Základní a mateřská škola Nordbahnhof	Data nejsou dostupná
	Mozartův dům	Data nejsou dostupná
	Twin city liner (Vídeň – Bratislava)	Data nejsou dostupná
	Neurologické rehabilitační centrum Rosenhugel	Data nejsou dostupná

⁵⁵ Austria – PPP Units and Related Institutional Framework, Luxembourg : EIB, 2009. s. 19-20, vlastní analýza.

Salzburg	Rehabilitační klinika Salzburg	Data nejsou dostupná
	Zdravotnické zařízení Bad Gastein	Data nejsou dostupná
Štýrsko	Klinika Bad Gleichenberg	Data nejsou dostupná
Vorarlbersko	Centrální sterilizační místo pro zdravotnická zařízení	Data nejsou dostupná
Municipality		
Burgenland	Ošetrovatelské zařízení Neudorf	Data nejsou dostupná
Oberndorf	Nemocnice	Data nejsou dostupná
Schladming	Nemocnice	Data nejsou dostupná
Rum	Centrum sociální péče	Data nejsou dostupná
Innsbruck	Budova magistrátu	Data nejsou dostupná
Geinberg	Termální lázně	Data nejsou dostupná

Z tabulky č. 7 je zřejmé, že v Rakousku se řeší velké infrastrukturní projekty na úrovni federace, tedy výstavba dálnic a budování železnic viz projekt Ostregion. Forma spolupráce veřejného a soukromého sektoru se také velmi využívá v projektech z oblasti zdravotnictví a i jednotlivá města řeší dopravní situaci za pomoci PPP např. vybudováním obchvatu města a jeho připojením na dálnici. Zajímavostí v kontextu s projekty plánovanými či realizovanými v České republice pak jistě jsou projekty Klima-Wind-Kanal či Twin City Liner, které budou popsány v další části práce. Projekty realizované na federální úrovni jsou co do objemu zhruba 6,5x dražší, než projekty realizované ministerstvy. Z tohoto pohledu je také z tabulky zřejmé, že zatímco údaje o finančních objemech projektů jsou dobře dohledatelné na úrovni federace a ministerstev, na úrovni jednotlivých spolkových zemí a municipalit jsou data nedostupná. Zřejmým důvodem je neexistence jednotné evidence projektů.

V následující tabulce č. 8 je uveden přehled realizovaných projektů členěný dle odvětví. Jedná se o analýzu 33 realizovaných projektů. Každý pátý projekt byl realizován v oblasti sportu a volného času. Likvidace odpadu (odpadní vody, svoz pevného komunálního odpadu, čističky odpadních vod) stejně jako projekty realizované v oblasti školství se na celkovém počtu podílí 15 %. Nemocnice a sociální zařízení jsou pak zastoupena podílem 12 % z celkového počtu projektů.

Tabulka 8: Projekty dle odvětví⁵⁶

Oblast	Počet projektů
Sport a volný čas	7
Likvidace odpadu	5
Školství	5
Ostatní	5
Sociální zařízení a péče	4
Zásobování energiemi a teplem	2
Doprava	2
Celkem	33

5.3 Specifikace vybraných realizovaných projektů

Z přehledu vybraných realizovaných projektů si autorka vybrala následující čtyři projekty: Klima-Wind-Kanal, Twin City Liner, projekt logistického cargo centra Gütterterminal Graz a dopravně infrastrukturní projekt Ostregion. Důvodem k výběru právě těchto projektů je jejich rozmanitost ohledně využití, avšak tři z nich jsou projekty stejného odvětví a to dopravy. Projekt Klima-Wind-Kanal je pak v porovnání se všemi projekty navrhovanými či realizovanými v České republice obsahově zcela odlišný, nebo se jedná o velké a náročné testovací zařízení.

Klima-Wind-Kanal

Jedná se o zcela jedinečný a velmi unikátní projekt pro testování například letadel, kolejových vozidel a kolejnic v největším aerodynamickém tunelu na světě. Tunel slouží k testování různých dopravních prostředků a infrastrukturních komponentů v simulovaných náročných klimatických podmínkách. Projekt disponuje nejen dvěma aerodynamickými tunely, ale také například sluneční loukou, kde se testuje trvanlivost a odolnost povrchové úpravy dopravních prostředků a infrastrukturních prvků. Díky speciální technologii „Icing Ring“ je možné v tomto výjimečném zařízení simulovat i mraky a to dokonce jejich různou hustotu a intenzitu, stejně tak i dešťové srážky. „Soukromým partnerem“ byla v tomto případě společnost Schieneninfrastrukturfinanzierungs G.m.b. H, (dále jen SCHIG), založená v roce 1996, 100 % vlastněná státem.⁵⁷

Původní záměr projektu vybudovat zařízení na testování dopravně infrastrukturních prvků, které by simulovalo velká teplotní rozpětí a tím umožnilo

⁵⁶ PUWEIN, W. *Public Private Partnerschjo in Österreich*. Wien : WIFO, 2008. s. 27.

⁵⁷ *Testanlage: Weltgrößte Klima-Wind-Kanal in Wien eröffnet* [online]. Der Standard, 2014 [cit. 2013-12-10]. Dostupné z WWW: <<http://derstandard.at/1392686955430/Vereisungstests-Weltgroesster-Klima-Wind-Kanal-in-Wien-eroeffnet>>.

testování za simulovaných extrémních podmínek, pochází z roku 1961. V roce 1997 proběhla předběžná studie a společnost SHIG převzala další vývoj projektu a kontextem, že bude proveden formou PPP. V roce 1998 byly založeny dvě společnosti, RTA (Rail Tec Arsenal Fahrzeugsversuchsanlagen GmbH) jako společnost, která bude projekt v budoucnu provozovat a společnost RTR (Rail & Research GmbH), jako společnost, která bude vlastníkem. V roce 1999 uzavřela společnost RTR (dceřiná společnost firmy SHIG) koncesní smlouvu se společností RTA, které byl následně v roce 2003 celý projekt předán přesně dle znění výše zmíněné koncesní smlouvy. Rizika týkající se stavebního povolení, základní přípravy nese společnost SHIG, rizika plynoucí z možných změn zákonů a překročení stavebních nákladů, změn úrokových sazeb jsou rozdělena. Riziko údržby a provozu je plně přeneseno na společnost RTA.

Riziko tohoto PPP projektu tkví v tom, že ačkoliv se jedná o velmi unikátní zařízení, lze jen velmi těžko odhadnout, zda svým provozem, tedy testováním letadel, železničních vagonů, kolejnic a dalších infrastrukturních prvků, vygeneruje dostatečný zisk nezbytný k pokrytí všech provozních nákladů. Za zvláštnost pak lze označit fakt, že „soukromým“ partnerem je v tomto případě společnost plně vlastněná státem a dále touto společností založená a 100 % vlastněná dceřiná společnost. Jestli je důvodem pro toto rozhodnutí snaha obcházet pravidla o veřejných zakázkách nebo se stát založením společnosti s ručením omezeným brání případnému krachu, zůstává otázkou.

Twin City Liner

Jedná se o projekt výstavby a provozování osobní lodní dopravy, spojující města Vídeň a Bratislavu. Krom vybudování přístavů a nákupu dvou katamaránů je součástí koncesní smlouvy také provoz a údržba. „*Twin City Liner je atraktivní forma dopravního spojení a symbol znovu spojení Vídně s Bratislavou*“. To jsou slova generálního ředitele společnosti Raiffeisenlandesbank Niederösterreich Petera Püspöka, která pronesl v rámci prezentace a otevření tohoto projektu v létě roku 2006. Investorem tohoto projektu a tedy soukromým partnerem se stala právě společnost Raiffeisenlandesbank Niederösterreich. Za účelem projektu byla založena společnost Central Danube Region GmbH, kterou z 50 % vlastní právě výše zmíněná Raiffeisenlandesbank a druhých 50 % pak vlastní město Vídeň. Twin City Liner je klasickým příkladem spolupráce veřejného a soukromého sektoru. Projekt byl uveden do provozu na jaře 2006.

Lod', katamarán, který se pro přepravu používá, byla vyrobena v Norsku, celkový objem investice obnášel 3.3 mil. Eur. Provozovatelem dopravy je společnost DDSG Blue Danube Schiffahrt GmbH.

Dle jízdního řádu je lodní doprava v provozu od začátku května do konce října. Každý den loď vyplouvá třikrát z Vídně a třikrát z Bratislavy. Jedná se tedy v podstatě o pravidelné každodenní dopravní spojení mezi oběma městy. Plavba z Vídně do Bratislavy trvá 75 minut.

Gütterterminal Graz

Jedná se o logistické centrum Cargo Centrum Graz (CCG) nedaleko hlavního města rakouské spolkové země Štýrsko – Štýrského Hradce (Graz). Centrum se nachází v optimální poloze na důležitém dopravním koridoru sever – jih procházejícím Rakouskem a na spojnici SRN a balkánských zemí. Vlastní areál CCG leží u obce Werndorf, mezi dálnicí A9 Wels-Štýrský Hradec-Maribor (tzv. Pyhrnská dálnice) a železniční tratí Vídeň-Štýrský Hradec-Maribor (tzv. Jižní dráha, součást X. transevropského železničního koridoru) a pět kilometrů od mezinárodního letiště Graz-Thalerhof.⁵⁸ „Soukromým partnerem“ byla i v tomto případě společnost Schieneninfrastrukturfinanzierungs, G. m.b.H., (dále jen SCHIG), založená v roce 1996, stoprocentně vlastněná státem. U tohoto projektu leží na soukromém partnerovi nejen rizika plynoucí z údržby a provozu, ale také riziko poptávky po nabízených službách.

Projekt Ostregion

Jedná se o velký infrastrukturní projekt na východě Rakouska, a to o výstavbu 51 kilometrů dálnic, přivaděčů, dálničních mostů a nadjezdů, včetně instalace protihlukových stěn a vybudování silničních odpočívadel a motorestů. Projekt má dopravně a opticky spojit tři hlavní dopravní tepny v zemi, proto také název Ypsilon. V roce 2003 pověřila vláda společnost ASFINAG (státem založená a stoprocentně vlastněná společnost, která má za úkol plánovat, budovat, provozovat a udržovat silniční síť v Rakousku, stejně jako má právo vybírat mýtné), sestavením projektového týmu a prosazením pilotního PPP projektu.⁵⁹ Soukromým partnerem se v tomto případě stalo konsorcium Bonaventura (sdružení společností Alpine, Hochtief a Egis Projects). Konsorcium Bonaventura vzniklo za účelem plánování, financování, výstavby a provozování projektu. V tomto projektu tedy stojí na jedné straně ASFINAG jako

⁵⁸ NOVÁK, J. *Rakousko – Při výstavbě veřejného logistického centra ve Štýrském Hradci se osvědčil systém PPP* [online]. Dopravní noviny, 2014 [cit. 2014-03-17]. Dostupné z WWW: <<http://www.dnoviny.cz/logistika-spedice/rakousko2407>>.

⁵⁹ PUWEIN, W. *Public Private Partnerschio in Österreich*. Wien : WIFO, 2008. s. 31.

zástupce veřejného sektoru a konsorcium Bonaventura jako soukromý partner. Odhadované náklady na výstavbu činily 800 mil. Eur. Celý projekt byl předán k užívání v roce 2010. Koncesní smlouva je uzavřená na tři desetiletí a velký význam je v ní kladen na záruky kvality dodané stavby. Samotná smlouva je doplněna o kvalitativní standardy a soupisku výkonů a spolu s obsáhlou dokumentací k celému projektu má být garantem kvality, jež byla stanovena v koncesní smlouvě.

Projekty na úrovni spolkových zemí a měst

Na úrovních jednotlivých Spolkových zemí, měst a obcí pak bylo realizováno velké množství menší projektů z různých oblastí veřejných služeb. Nejčastěji se jednalo o různá sociální či zdravotnická zařízení, školy, projekty vodohospodářské či dopravně infrastrukturní. Z realizovaných projektů si autorka vybrala k bližšímu představení následující dva projekty: zemskou nemocnici Vöcklabruck a Zdravotnické zařízení Schallerbach. Název „Zdravotnické zařízení“ je v tomto případě mírně zavádějící, byť se jedná o přesný překlad názvu, neboť tento projekt by se z pohledu České republiky spíše nazýval „Lázeňské zařízení“. Na rozdíl od podobného projektu popisovaného u České republiky, tedy od projektu domova seniorů v Litoměřicích, zde se u obou projektů jedná jak o výstavbu, tak o provoz.

Landeskrankenhaus Vöcklabruck

V roce 2004 byla otevřena nová zemská nemocnice s kapacitou 537 lůžek, investiční náklady činily 344 mil. euro.⁶⁰ Soukromým investičním partnerem se stala nadnárodní korporace Vamed působící celosvětově právě v právě v oblasti zdravotnictví. Společnost Vamed je první společností, která v prostoru centrální Evropy začala používat a prosazovat PPP model jako formu financování budování zdravotnických zařízení. V současnosti již má tato společnost na svém kontě celosvětově 18 participací v PPP projektech.⁶¹

Zdravotnické zařízení Schallerbach

Jedná se o projekt výstavby, správy a provozu zdravotnického zařízení poskytujícího rehabilitační služby. Soukromým partnerem se v tomto případě stala

⁶⁰ *Geschäftsbericht 2012* [online]. Linz : Gespag, 2014 [cit. 2014-03-17]. Dostupné z WWW: <http://www.gespag.at/uploads/media/geschaeftsbericht_finanztteil_2012.pdf>.

⁶¹ *Vamed* [online]. Wien : Wamed, 2013 [cit. 2014-03-17]. Dostupné z WWW: <<http://www.vamed.de/docs/pub/32.pdf>>.

společnost SVA, Sozialversicherungsanstalt der Gewerblichen Wirtschaft.⁶² Jedná se o sociální a zdravotní pojišťovnu určenou pro živnostníky. SVA provozuje tento projekt spolu se soukromým partnerem, který zajišťuje management. Tento soukromý partner je na projektu zainteresován podílem 49 % v nově vzniklé obchodní společnosti, založené za účelem provozu projektu. Zbývajících 51 % zůstává ve vlastnictví SVA. Mobiliář i nemohovitosti náležející k projektu jsou pronajaty provozující společnosti, zůstávají ale nadále v majetku společnosti SVA. Spolupráce formou PPP projektů zajišťuje dosažení nejlepší možné lékařské péče při zachování nejvyšší možné efektivity provozu. Tím se spojují všechny přednosti soukromého a veřejného sektoru. Díky spolupráci se soukromým partnerem, jemuž byl svěřen management, dochází až k 20 % úspoře nákladů. Nejvyšší úspora je pak dosažena v oblasti personálních nákladů, a to ve výši 13,5 %.

⁶² SVA investiert 26,6 Mio Eur [online]. APA, 2014 [cit. 2014-03-17]. Dostupné z WWW: <http://www.rechnungshof.gv.at/fileadmin/downloads/_jahre/2014/berichte/teilberichte/bund/Bund_2014_01/Bund_2014_01_1.pdf>.

6 Komparace podmínek pro realizaci PPP projektů v ČR a Rakousku

V úvodu práce byla nastíněna historická zkušenost s formou spolupráce soukromého a veřejného sektoru, kterou bychom mohli z dnešního pohledu označit za PPP, již v době Rakousko-Uherska. Je tedy na místě zhodnotit i průběh této spolupráce a případně z něj vyvodit nějaký závěr i pro současné využití spolupráce soukromého a veřejného sektoru.

Historická a současná úspěšnost PPP

Provozování drah se státní garancí bylo pro rakouský stát velmi zatěžujícím faktorem. V roce 1869 bylo vyplaceno jako státní záruky 6,5 milionu tehdejších rakouských korun v roce 1876 již 47 milionů korun.⁶³ Z 9 tehdy garantovaných drah na českém území nepožadovala vyplácení záruk podle koncese pouze Česká západní dráha (Smíchov-Plzeň-Furth im Wald).

Zestátnění na území Země české bylo zahájeno v roce 1881 zákonem o provozu a případném nabytí Dráhy císařovny Alžběty (České Budějovice-Linz), nástupkyně původní Gerstnerovy koněspřežky. V roce 1884 pak byly znárodněny Plzeňsko-březenská dráha a Dráha císaře Františka Josefa (Gmünd-České Budějovice-Plzeň-Cheb).

V roce 1914 byly mimo majetek státu 3 významné železniční společnosti-Ústecko-teplická dráha (zestátněna 1. 1. 1923), Buštěhradská dráha (15. 7. 1923) a Košicko-bohumínská dráha (zestátněna zákonem č. 156/1925 Sb., k faktické likvidaci společnosti došlo až za 2. světové války a celý proces byl dokončen až znárodněním v roce 1948).

Lokálky v českých zemích, které byly garantovány státem nebo Zemí českou (zemským sněmem) a které provozovaly státní dráhy na účet vlastníka, byly z důvodu dlouhodobé ztrátovosti převedeny do majetku státu zákonem č. 156/1925 Sb. z. a n. Jednalo se o 48 lokálek v celkové délce 1859 km stavební délky, mezi nimi i všechny lokálky šumavské.

V roce 1945 tak kromě Košicko-bohumínské dráhy v soukromém vlastnictví byly pouze tzv. montánní dráhy (Ostravsko-vítkovická závodní dráha, Kladensko-nučická dráha) a dvě místní dráhy na Moravě: Dráha Otrokovice-Zlín-Vizovice (ve

⁶³ ŠTĚPÁN, M. *Přehledné dějiny československých železnic 1824 - 1948*. 1. vyd. Praha : Dopravní nakladatelství, 1958. s. 175-195.

vlastnictví koncernu Baťa,⁶⁴ a Studénsko-štramberská dráha (znárodněna podle „Benešových dekretů“ a do správy ČSD převedena až v roce 1950).⁶⁵

I historie přináší svůj pohled na PPP projekty, tedy skutečnost, že došlo k jejich zestátnění, aniž by byla v některých případech vyplacena jakákoliv kompenzace. V současnosti lze sice předpokládat, že se společnost již natolik posunula vpřed, že k takovému jednání vlivem případných politických změn nedojde, přesto může i tato skutečnost představovat jisté riziko pro soukromé partnery. Zvláště v postkomunistických státech, kde je politická kultura i stranický systém stále ještě v pohybu a rozhodně se nedá hovořit o jeho stabilitě.

V následující tabulce č. 9 je shrnuta současná situace v obou státech a jsou zde více než zřejmé rozdíly v chápání a využití PPP, stejně jako v počtu úspěšně realizovaných projektů. V České republice je přijata speciální právní úprava vymezující oblast PPP, tedy již zmíněný koncesní zákon, v Rakousku řeší situaci s využitím již stávajících zákonů, tj. federálního zákona o veřejných zakázkách z roku 2006, a pouze došlo k začlenění úprav, které vyžadovala Evropská unie. V České republice byly vybrány takzvané pilotní projekty, v Rakousku se nic podobného neřešilo, za pilotní však bývá označován projekt Ostregion, který byl ve své oblasti (dopravní infrastruktury) první. V České republice nenajdeme jediný projekt, který by byl realizován na úrovni státu, ba ani krajů, v Rakousku nalezneme několik velkých infrastrukturních projektů realizovaných na federální úrovni i na úrovních ministerstev a spolkových zemí. Na úrovních municipalit je možné v Rakousku opět nalézt mnohem více realizovaných projektů než v České republice, velmi rozdílné jsou i oblasti, v jakých se PPP využívá nejčastěji. Porovnat finanční objem úspěšně realizovaných projektů v obou státech je vzhledem k chybějícím a nedostupným informacím téměř nemožné.

⁶⁴ STAŠA, E. *Vlakem už před stodesáti lety* [online]. Zlín, 2014 [cit. 2014-03-17]. Dostupné z WWW: <<http://www.zlin.estranky.cz/clanky/stary-zlin/vlakem-do-zlina.html>>.

⁶⁵ LANGER, V. *Trat 325 - Studénka/Veřovice* [online]. 2014 [cit. 2014-03-17]. Dostupné z WWW: <<http://www.trat325.mojekoprivnice.cz/historie.html>>.

Tabulka 9: Komparace Česká republika x Rakousko⁶⁶

Hledisko	Česká republika	Rakousko
Právní vymezení	Zákon 137/2006 Sb. o veřejných zakázkách a zákon 139/2006 Sb. o koncesních smlouvách a koncesních řízeních	Není právní rámec určený výhradně pro PPP, zadávání se řídí již existujícími zákony
Pilotní projekty	Vybráno 9 projektů, které se označují jako pilotní, realizován nebyl z různých důvodů žádný	Jako pilotní a zkušební se označuje pouze jeden projekt, výstavba 52 km dálnic a rychlostních silnic z projektu Ostregion. Projekt byl v plné šíři realizován.
Projekty zadávané ministerstvy	V České republice žádný projekt vyhlášený ministerstvem nebyl realizován	V Rakousku realizovány velké dopravně-infrastrukturní projekty (dálce, železnice)
Projekty na úrovni krajů/spolkových zemí	Dle dostupných informací nebyl realizován žádný projekt	Realizovány desítky projektů, velká část v oblasti zdravotnictví a dopravní infrastruktury
Projekty na úrovni měst a obcí	Realizovány desítky projektů, u některých se spíše jedná o outsourcing než o klasicky vnímané PPP	Realizovány téměř dvě stovky projektů ⁶⁷ , vzhledem k roztržitosti systému evidence veřejných zakázek jsou však data velmi složitě dostupná či zcela nedostupná
Oblasti nejčastějšího využití PPP	Nejvíce projektů co do objemu uzavřených koncesních smluv jev oblasti vodohospodářství	Nejvíce projektů co do počtu je v oblasti sportu a volného času
Hodnota realizovaných projektů	4358 mil Kč. (pouze projekty realizované na úrovni municipalit)	1075,3 mil Eur. (pouze projekty realizované na federální úrovni či ministerstvy)

Z předchozí tabulky č. 9 je zřejmé, že ačkoliv mají oba státy společné prvotní zkušenosti v oblasti spolupráce soukromého a veřejného sektoru (budování železnic v Rakousko-Uhersku), současné fungování této spolupráce je v obou státech zcela odlišné. V obou státech byla založena centra, která měla za úkol rozšiřovat, podporovat a monitorovat fungování PPP. V České republice se jednalo o již nefungující PPP Centrum, které bylo částečně nahrazeno Asociací PPP, v Rakousku pak o PPP forum, které nebylo nahrazenou žádnou další institucí. Přesná data a podrobné údaje o projektech nejsou dostupná, neboť neexistuje jednotná evidence projektů, stejně tak jako zastřešující organizace. Původně fungující PPP forum.at, tedy jakýsi ekvivalent

⁶⁶ Vlastní analýza.

⁶⁷ *Austria – PPP Units and Related Institutional Framework*. Luxembourg : EIB, 2009. s. 18-20.

našeho webu asociace PPP, má své webové stránky trvale nedostupné. Celý projekt PPP forum.at, byl pro nedostatek prostředků zrušen a jednotlivé projekty obstarávají samotné zainteresované instituce, tedy obce, města, spolkové země a na spolkové úrovni ministerstva. Zvláště pak ministerstvo financí a ministerstvo pro dopravu, inovaci a technologii.

Rozdílný přístup je v obou státech také k otázce výběru soukromého partnera. V Rakousku se v případě velkých infrastrukturních projektů jedná o dceřinou společnost, založenou a plně vlastněnou státem, případně o korporaci několika velkých společností, např. konsorcium Bonaventura. Z dostupných zdrojů se nepodařilo zjistit, kromě projektu D47, jaký soukromý partner byl vybrán u takzvaných pilotních projektů v České republice, lze však konstatovat, že většina těchto pilotních projektů byla ukončena ještě před výběrem soukromého partnera.

Rovněž v počtu úspěšně realizovaných a fungujících projektů je Rakousko daleko před Českou republikou. Byť je v Rakousku systém monitorování projektů ještě rozříštěnější než v České republice, je možné konstatovat, že jsou ve využívání této formy financování nepoměrně úspěšnější.

Závěr

Nezbytnost financovat potřeby veřejného zájmu a zachovat a rozvíjet tím kvalitu života občanů je zcela zřejmá. Nejen v České republice, ale i v sousedním Rakousku se však řeší otázky, kde v době hospodářské krize získat prostředky na tyto investice. Zvláště v oblasti dopravní infrastruktury je nezbytné dále investovat do rozvoje silnic a železnic, umožnit lepší dopravní spojení, a tím i lepší podnikatelské možnosti. Ty následně opět mohou přispět k rozvoji ekonomiky a tím i získání nových finančních prostředků pro stát. Jednu z cest nabízí výše popsaná spolupráce soukromého a veřejného sektoru. Při pohledu na situaci v České republice je zcela zřejmé, že tato forma spolupráce zde nebyla nijak nadšeně přijata a snaha o její implementaci ztroskotala ihned v počátcích, a to na projektech, na kterých se naopak mělo fungování této formy spolupráce otestovat. Většina takzvaných pilotních projektů se státu prodražila, aniž by se vůbec přikročilo k jakékoliv realizaci. Je třeba také poznamenat, že na úrovních měst a obcí je situace výrazně lepší, a pokud vůbec najdeme v České republice nějaké realizované projekty, pak právě tam.

V Rakousku se k situaci postavili zcela jinak. U velkých projektů došlo ke spojení několika stabilních a silných partnerů nebo k vytvoření státem vlastněné společnosti (zde je ovšem otázkou, do jaké míry se pak jedná o soukromého partnera).

Rozdílné jsou ovšem v obou státech také oblasti, ve kterých se PPP využívá. V České republice se na místní úrovni setkáváme s projekty, které nějakým způsobem řeší aktuálně vzniklou situaci města či obce. Například nutnost navýšení parkovacích míst ve městě, výběr nového partnera na provozování školní jídelny či kanalizace. Zcela výjimečně najdeme projekty, které se týkají volného času občanů.

Autorka práce se domnívá, že v České republice zcela nedošlo k pochopení principu PPP, neboť i z toho mála realizovaných projektů se většina dá zařadit spíše do kategorie outsourcingu. Pokud zástupci municipalit, tedy volení zástupci, a lidé, jejichž povinností je hájit veřejný zájem mimo jiné do průzkumu uvedou, že je PPP projekty neuspokojují svou transparentností, protože poskytují téměř nulový korupční potenciál, bude velmi složité tyto projekty uvést v České republice více do života. Autorka se domnívá, že je i přes alarmující nedostatek zkušeností s PPP v České republice je možné tuto formu financování využít a navrhuje následující řešení:

- dodržovat povinnost zveřejňovat povinně zveřejňované údaje na stránkách jednotlivých subjektů veřejné správy a tím zprůhlednit i klasické zadávání veřejných zakázek a tedy vyrovnat „korupční potenciál“,
- podobně jako na Slovensku zavést centrální registr smluv s podmínkou, že smlouva není platná, pokud není zapsaná v registru,
- opět zavést centrální organizaci, dle názoru autorky ideálně zřízenou ministerstvem pro místní rozvoj, která bude PPP dokumentovat, monitorovat, školit a podporovat implementaci tak, jak bylo zamýšleno v případě PPP Centra,
- upustit od složitého zákonodárného procesu a podobných úprav s přihlédnutím k tomu, že v sousedním Rakousku projekty fungují bez komplikovaného legislativního rámce, pouze na základě již fungujících norem,
- využít stejně jako v případě rakouského Twin City Liner možností, které nabízí přeshraniční spolupráce.

Autorka se domnívá, že v současné situaci by bylo vhodnější zavést podobný přístup jako v Rakousku, tedy pro účely velkých infrastrukturních staveb přijmout za soukromého partnera konsorcium složené z několika velkých, silných a stabilních společností.

Dle stanoveného vedlejšího cíle práce navrhuje autorka realizovat na území Jihočeského kraje formou PPP následující projekty:

Na úrovni kraje realizovat projekty v oblasti sociální politiky a školství:

- výstavba, údržba a provoz mateřských škol a dalších zařízení péče o předškolní děti, tedy i například jeslí,
- výstavba, údržba a provoz zařízení pro seniory a osoby s omezenou sebeobsluhou, domů seniorů, domů s pečovatelskou službou, denních či týdenních stacionářů.

Na úrovni jednotlivých měst a obcí řešit s pomocí PPP otázku volnočasových aktivit pro občany, například spoluúčastí na projektech výstavby:

- aquaparků či plaveckých stadionů (po vzoru podobně postavených a provozovaných zařízení v sousedním Rakousku),
- vybudování venkovních sportovišť tak, jak bylo zamýšleno v projektu Freetime Park v Českých Budějovicích.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. *Analýza rizik & řízení rizik v PPP projektech*. Praha : Ministerstvo financí ČR, 2007. 2250 s.
2. *Austria - PPP Units and Related Institutional Framework*. Luxembourg : EIB, 2009. 22 s.
3. BREITNER, K. *Jubileum tratě Volary-Černý Kříž-Nové Údolí*, in *Svět železnice* 2(34). Praha : Corona, 2010. 132 s. ISSN 1213-7219.
4. CÍSAŘOVÁ, E., ONDRÁČKA, D., BOUCHAL, P. *Partnerství veřejného a soukromého sektoru v České republice: problémy současného stavu pilotních projektů a dalších strategických zakázek*. Praha : Transparency International - Česká republika, 2009. 39 s. ISBN 978-80-87123-13-3.
5. DUŠEK, J. *Veřejná ekonomika*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2007. 204 s. ISBN 978-80-86708-43-0.
6. ERNEKER, J., KRYBUSOVÁ, M., PÁNA, L. *Systémové aspekty veřejné správy*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2011. 110 s. Vysokoškolská učebnice. ISBN 978-80-86708-98-0.
7. *Green paper on public-private partnership and community law on public contracts and concession*. Brusel : COM, 2004. 22 s.
8. HAMERNÍKOVÁ, B., KUBÁTOVÁ, K. *Veřejné finance – učebnice*. Praha : Eurolex Bohemia s. r. o., 2004. 354 s. ISBN 80-86432-88-2.
9. KREJČIŘÍK, M. *Po stopách našich železnic*. Vyd. 1. Praha : Nadas, 1991. 279 s. Knižnice techniky a technologie železniční dopravy. ISBN 80-7030-061-2.
10. LAJTKEPOVÁ, E. *Veřejné finance*. 2. vyd. Brno : Cerm, 2007. 151 s. ISBN 978-80-7204-495-5.
11. LOUDA, T., et al. *Partnerství veřejného a soukromého sektoru: právní a ekonomické aspekty*. Praha : Ústav státu a práva AV ČR, 2010. 460 s. Ediční řada Ústavu státu a práva AV ČR. ISBN 978-80-904024-8-5.
12. *Metodika k zákonu 139/2006 Sb. o koncesních smlouvách a koncesním řízení*, Praha : Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2006. 125 s.
13. MITTENDORFER, F., WEBER, S. *Public Private Partnerships: Gestaltung aus ökonomischer und juristischer Sicht*. Wien : LexisNexis ARD ORAC, 2004. 320 s. ISBN 978-3700722229.

14. OSTŘÍŽEK, J., et al. *Public private partnership: příležitost a výzva*. 1. vyd. Praha : C.H. Beck, 2007. xix, 284 s. C.H. Beck pro praxi. ISBN 978-80-7179-744-9.
15. PAVEL, J. *Implementace PPP projektů v České republice a její rizika*. Praha : Transparency International, 2007. 57 s.
16. PAVLÁK, M. *Nauka o veřejné správě*. 2 vyd. Plzeň : Západočeská universita TYPOS, 2005. 128 s. ISBN 80-7043-406-6.
17. PEKOVÁ, J. *Veřejné finance: úvod do problematiky*. 4., aktualiz. a rozš. vyd. Praha : ASPI, 2008. 579 s. ISBN 978-80-7357-358-4.
18. PEKOVÁ, J., PILNÝ, J., JETMAR, M. *Veřejná správa a finance veřejného sektoru*. 3., aktualiz. a rozš. vyd. Praha : ASPI, 2008. 712 s. ISBN 978-80-7357-351-5.
19. PUWEIN, W. *Public Private Partnerschaft in Österreich*. Wien : WIFO, 2008. 88 s.
20. RAVIK, S. *Tam u Králového Hradce....* 1. vyd. Praha : Regia, 2001. 494 s. ISBN 80-86367-10-X.
21. ŠTĚPÁN, M. *Přehledné dějiny československých železnic 1824-1948*. 1. vyd. Praha : Dopravní nakladatelství, 1958. 269 s., [66] s. obr. příl.
22. TOMÁŠKOVÁ, E. *Veřejné finance*. Brno : Masarykova univerzita, 2006. 115 s. ISBN 80-210-4177-3.

Elektronické zdroje

1. ADAMIČKOVÁ, N., KÖNIGOVÁ, M. *Justiční areál stál už 50 milion, aniž by se začalo stavět* [online]. Praha : Právo, 2013 [cit. 2013-12-17]. Dostupné z WWW: <<http://www.novinky.cz/domaci/159017-justicni-areal-stal-uz-50-milionu-aniz-by-se-zacalo-stavet.html>>.
2. *Aktualizovaný přehled projektů PPP v ČR – květen 2013* [online]. Praha : Ministerstvo financí ČR, 2013 [cit. 2014-02-03]. Dostupné z WWW: <<http://www.mfcr.cz/cs/verejny-sektor/monitoring/hodnota-koncesnich-smluv-ppp/2013/aktualizovany-prehled-projektu-ppp-v-cr-12007>>.
3. *PPP versus veřejná zakázka* [online]. Praha : APRI, 2008 [cit. 2013-12-21]. Dostupné z WWW: <http://www.asociaceppp.cz/cnt/sektorove_studie/?page=0&action=vfile_cs&id=3&disp=inline>.

4. *Databáze PPP projektů* [online]. Praha : APRI, 2014 [cit. 2014-02-10]. Dostupné z WWW: <http://www.asociaceppp.cz/cnt/db_ceske/>.
5. DOLEJŠÍ, M. *D5 po letech sporů umožnila rychlou jízdu do Německa* [online]. Praha : Česká televize, 2013 [cit. 2014-02-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/kalendarium/138535-d5-po-letech-sporu-umoznila-rychlou-jizdu-do-nemecka/>>.
6. GESPAG. *Geschäftsbericht 2012* [online]. Linz : Gespag, 2014 [cit. 2014-03-17]. Dostupné z WWW: <http://www.gespag.at/uploads/media/geschaeftsbericht_finanzteil_2012.pdf >.
7. *Glossary of statistical terms heslo „outsourcing“* [online]. Paříž : Organizace pro evropskou spolupráci a rozvoj, 2013 [cit. 2014-03-16]. Dostupné z WWW: <<http://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=4950>>.
8. *Guidelines for succesful Public – Private Partnership* [online]. Luxembourg : European Commision, 2003 [cit. 2013-12-21]. Dostupné z WWW: <http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/ppp_en.pdf/>.
9. LANGER, V. *Trat 325 - Studénka/Veřovice* [online]. 2014 [cit. 2014-03-17]. Dostupné z WWW: <<http://www.trat325.mojekoprivnice.cz/historie.html>>.
10. NOVÁK, J. *Rakousko – Při výstavbě veřejného logistického centra ve Štýrském Hradci se osvědčil systém PPP* [online]. Dopravní noviny, 2014 [cit. 2014-03-17]. Dostupné z WWW: <<http://www.dnoviny.cz/logistika-spedice/rakousko2407>>.
11. *PPP a Slovensko* [online]. Bratislava : Municipalia, 2013 [cit. 2014-03-17]. Dostupné z WWW: <www.p3.sk/domain/flox/files/download/MUNICIPALIA_publikacia.pdf>.
12. *Příprava projektu a financování dálnice D47* [online]. Praha : ŘSD, 2014 [cit. 2014-03-17]. Dostupné z WWW: <http://www.viamoravica.cz/index.php?menu=dalnice_d47.prirava_projektu_a_financovani>.
13. *Public private partnership – partnerství soukromého a veřejného sektoru* [online]. Praha : ASPI, 2014 [cit. 2014-01-17]. Dostupné z WWW: <<http://www.asociaceppp.cz/cnt/ppp/>>.
14. *Testanlage: Weltgrößte Klima-Wind-Kanal in Wien eröffnet* [online]. Der Standart, 2014 [cit. 2013-12-10]. Dostupné z WWW: <<http://derstandard.at/1392686955430/Vereisungstests-Weltgroesster-Klima-Wind-Kanal-in-Wien-eroeffnet>>.

15. STAŠA, E. *Vlakem už před stosedmdesáti lety* [online]. Zlín, 2014 [cit. 2014-03-17]. Dostupné z WWW: <<http://www.zlin.estranky.cz/clanky/stary-zlin/vlakem-do-zlina.html>>.
16. *SVA investiert 26,6 Mio Eur* [online]. APA, 2014 [cit. 2014-03-17]. Dostupné z WWW: <http://www.rechnungshof.gv.at/fileadmin/downloads/_jahre/2014/berichte/teilberichte/bund/Bund_2014_01/Bund_2014_01_1.pdf>.
17. *Vamed* [online]. Wien : Wamed, 2013 [cit. 2014-03-17]. Dostupné z WWW: <<http://www.vamed.de/docs/pub/32.pdf>>.
18. *Zákoník říšský pro království a země v říšské radě zastoupené, částka IV* [online]. Wien : Österreichische Nationalbibliothek, 2011 [cit. 2013-12-01]. Dostupné z WWW: <<http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=rbo&datum=1892&page=77&size=45>>.
19. *Zákon č. 11 ř. z., ze dne 8. 1. 1892 o stavbě železnice ze Strakonice do Vimperka* [online]. Wien : Österreichische Nationalbibliothek, 2011 [cit. 2013-12-01]. Dostupné z WWW: <<http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=rbo&datum=1892&size=45&page=84>>.

Ostatní zdroje

V práci byly dále použity Propagační materiál společnosti Hermosa parking Plzeň a e-mail z 27. 1. 2014, Mag. Katharina Galehr, Abteilung II/INFRA 1 Infrastrukturfinanzierung Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Radetzkystraße 2, 1030 Wien.

Seznam tabulek

Tabulka 1: <i>Funkce státu</i>	13
Tabulka 2: <i>Přehled pilotních PPP projektů dle asociace PPP</i>	33
Tabulka 3: <i>TOP 52 PPP projektů</i>	37
Tabulka 4: <i>Přehled nerealizovaných projektů</i>	40
Tabulka 5: <i>Přehled projektů podle zadavatele</i>	41
Tabulka 6: <i>Přehled PPP projektů v České republice dle sektorů</i>	44
Tabulka 7: <i>Realizované projekty v Rakousku</i>	50
Tabulka 8: <i>Projekty dle odvětví</i>	52
Tabulka 9: <i>Komparace Česká republika x Rakousko</i>	59