

**Západočeská univerzita v Plzni**

**Fakulta právnická**

Katedra veřejné správy

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

Spolupráce veřejného a soukromého sektoru

Předkládající: Jan Klimes

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Milan Lindner, Ph.D.

Plzeň 2021

# ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

Fakulta právnická

Akademický rok: 2020/2021

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: Jan KLIMES  
Osobní číslo: R18B0063P  
Studijní program: B6804 Právní specializace  
Studijní obor: Veřejná správa  
Téma práce: Spolupráce veřejného a soukromého  
sektoru  
Zadávací katedra: Katedra veřejné správy

## Zásady pro vypracování

Veřejné zakázky (definice, charakteristika a zázemí)

PPP projekty (například definice, charakteristika a rozdělení)

Ekonomické aspekty PPP projektů (například výhody, nevýhody a rizika PPP projektů)

Právní úprava

PPP projekty v České republice a na Slovensku

PPP projekty - dotazník

Rozsah bakalářské práce:  
Rozsah grafických prací:  
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**

Seznam doporučené literatury:  
viz zvláštní seznam

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Milan Lindner, Ph.D.**  
Katedra veřejné správy

Datum zadání bakalářské práce: **29. března 2020**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **31. března 2021**

JUDr. Petra HRUBÁ SMRŽOVÁ, Ph.D. (vz.)



**JUDr. et PhDr. Stanislav Balík, Ph.D.**  
děkan



**JUDr. Tomáš Louda, CSc.**  
vedoucí katedry

V Plzni dne 25. srpna 2020

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Spolupráce veřejného a soukromého sektoru“ zpracoval samostatně a že jsem uvedl a vyznačil všechny potřebné odkazy na citace dle autorského zákona a obecných zvyklostí.

V Plzni dne 30. 3. 2021 Jan Klimes

## **Poděkování**

Touto cestou bych rád poděkoval svému vedoucímu bakalářské práce panu Ing. Milanu Lindnerovi, Ph.D., za odborné vedení, podněty a cenné rady, které mi pomohly při zpracování této práce.

Dále bych rád poděkoval jmenovitě pánům JUDr. Jindřichu Vítkovi, Ph.D., Mgr. Pavlu Šindeláři, Mgr. Michalu Vozobulemu a Ing. Vlastimilu Golovi za poskytnutí e-mailové korespondence.

# Obsah

ÚVOD .....	8
<b>1 VEŘEJNÉ ZAKÁZKY .....</b>	<b>9</b>
1.1 DEFINICE .....	9
1.2 LEGISLATIVNÍ ÚPRAVA .....	9
1.2.1 <i>Seznam nových zadávacích směrnic Evropské Unie</i> .....	10
1.2.2 <i>Zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek</i> .....	10
1.2.3 <i>Novela zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek</i> .....	11
1.2.4 <i>Koncesní zákon</i> .....	12
1.3 ZÁSADY ZADÁVÁNÍ VEŘEJNÝCH ZAKÁZEK .....	12
1.4 ROZDĚLENÍ VEŘEJNÝCH ZAKÁZEK .....	13
1.5 CHARAKTERISTIKA .....	16
1.6 ZÁZEMÍ VEŘEJNÝCH ZAKÁZEK .....	16
1.6.1 <i>Asociace pro veřejné zakázky</i> .....	16
1.6.2 <i>Ministerstvo pro místní rozvoj</i> .....	16
1.6.3 <i>Úřad pro ochranu hospodářské soutěže</i> .....	17
1.6.4 <i>Nejvyšší kontrolní úřad</i> .....	17
<b>2 PPP PROJEKTY .....</b>	<b>19</b>
2.1 DEFINICE .....	19
2.2 OBECNÉ POROVNÁNÍ PPP PROJEKTŮ A VEŘEJNÝCH ZAKÁZEK .....	20
2.3 CHARAKTERISTIKA .....	21
2.3.1 <i>Předpoklady použití PPP projektů dle Ministerstva financí České republiky</i> .....	21
2.4 ZÁZEMÍ PPP PROJEKTŮ .....	22
2.4.1 <i>Asociace pro rozvoj infrastruktury</i> .....	22
2.4.2 <i>CzechInvest</i> .....	22
2.4.3 <i>Ministerstvo financí České republiky</i> .....	22
2.5 KONCEPCE PPP PROJEKTŮ .....	23
2.6 ZÁKLADNÍ TYPOLOGIE PPP PROJEKTŮ .....	23
2.6.1 <i>DBO</i> .....	24
2.6.2 <i>BOT</i> .....	24
2.6.3 <i>DBOT</i> .....	24
2.6.4 <i>DBFO</i> .....	24
2.6.5 <i>DBFOT</i> .....	25
2.6.6 <i>OM</i> .....	25
2.7 FINANCOVÁNÍ .....	25
2.8 VÝHODY .....	25
2.8.1 <i>Nížší míra odpovědnosti státu</i> .....	25
2.8.2 <i>Kvalita</i> .....	26
2.8.3 <i>Investice</i> .....	26
2.9 NEVÝHODY A RIZIKA .....	26
2.9.1 <i>Veřejný sektor</i> .....	27
2.9.2 <i>Soukromý sektor</i> .....	27
2.9.3 <i>Identifikace rizik a jejich následné řízení</i> .....	27
<b>3 PPP PROJEKTY V ČESKÉ REPUBLICE .....</b>	<b>30</b>
3.1 ČÁST DÁLNIČE D4 .....	30
3.2 PARKOVACÍ DŮM RYCHTÁŘKA V PLZNI .....	31
3.3 DEPO MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY V PLZNI .....	32
3.4 DÁLNIČE Č. 47 (D47) .....	34
<b>4 PPP PROJEKTY NA SLOVENSKU .....</b>	<b>35</b>
4.1 SLOVENSKÁ PRÁVNÍ ÚPRAVA .....	35
4.2 RYCHLOSTNÍ SILNICE R1 .....	35
4.3 OBCHVAT BRATISLAVY (D4R7) .....	36
<b>5 VÝZKUMNÉ ŠETŘENÍ .....</b>	<b>38</b>
5.1 DOTAZNÍK NA TÉMA PPP PROJEKTY .....	38
5.2 DOTAZNÍK NA TÉMA PARKOVACÍ DŮM RYCHTÁŘKA .....	41
5.3 E-MAILOVÁ KORESPONDENCE .....	43

5.3.1	<i>JUDr. Jindřich Vitek, Ph.D.</i> .....	43
5.3.2	<i>Mgr. Pavel Šindelář (technický náměstek primátora města Plzně)</i> .....	44
5.3.3	<i>Mgr. Michal Vozobule (náměstek primátora města Plzně pro oblast dopravy a životního prostředí)</i> .....	45
5.3.4	<i>Členové zastupitelstva města Plzně</i> .....	46
6	<b>NÁVRH PPP PROJEKTU NA REKONSTRUKCI PARKOVIŠTĚ V CENTRU PLZNĚ</b> .....	47
	<b>ZÁVĚR</b> .....	51
	<b>CIZOJAZYČNÉ RESUMÉ</b> .....	53
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ</b> .....	54
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY .....	54
	SEZNAM POUŽITÝCH INTERNETOVÝCH ZDROJŮ .....	54
	SEZNAM PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ A JUDIKATURY .....	56
	SEZNAM KONZULTANTŮ .....	57

# Úvod

Jádrem bakalářské práce je vhléd do problematiky spolupráce veřejného a soukromého sektoru v České republice nesoucí také název PPP projekty (= Public Private Partnership). Pro Českou republiku jsou tyto projekty něčím novým. PPP projekty ovšem nejsou pouze součástí dopravní infrastruktury (s odkazem na dostavbu dálnice D4), ale mohou se týkat například ubytoven (pro žáky středních a vysokých škol), rozvoje měst (nemocnice, parkovací domy) nebo revitalizace městských prostor. Velké procento veřejnosti, členů zastupitelstev i starostů se těchto projektů obává, jelikož na samém začátku vidí pouze závaznost koncesní smlouvy na 25-30 let a vyšší náklady, které jsou však s časovým horizontem až třiceti let mnohem výhodnější.

Další překážkou při navrhování a schvalování těchto projektů je nevědomost. Schémata těchto projektů jsou nám k dispozici<sup>1</sup>, ale je to něco nového, něco, na co nejsme zvyklí. Stát se však této nevědomosti nezalekl a rozhodl se realizovat výstavbu necelých 32 kilometrů dálnice D4 mezi Háji a Miroticemi, právě skrze PPP projekt. To dává naději starostům a zastupitelstvům jednotlivých obcí, kteří se tak mohou inspirovat.

První polovina práce je zaměřena na teoretickou část této problematiky. V úvodu bakalářské práce jsou pospány veřejné zakázky, ze kterých se PPP projekty odvodily. Stalo se tomu tak, když veřejný sektor neměl dostatek finančních prostředků či schopností k zajištění veřejného zájmu. Z toho důvodu se byl veřejný sektor nucen domluvit se soukromým sektorem na spolupráci. V kapitole „Veřejné zakázky“ jsou sepsány legislativní úpravy veřejných zakázek i PPP projektů, které jsou, také díky zákonu č. 134/2016 Sb., vzájemně propojeny. Dále je zde popsán obecný popis veřejných zakázek a PPP projektů, u kterých je zmíněn koncesní zákon a rozdíl mezi veřejnou zakázkou a PPP projektem.

Druhá polovina práce je zaměřena na praktickou část. První jsou uvedeny příklady PPP projektů, které jsou v České republice a ve Slovenské republice. O pochopení a celkově lepší vhléd do situace s PPP projekty jsem požádal JUDr. Jindřicha Vítka, Ph.D., který mi vyhověl a také členy zastupitelstva města Plzně, kde se mi, bohužel, dostalo jen nepatrně odpovědí.

Dále jsem čerpal ze dvou vlastních dotazníků. První dotazník je zaměřen všeobecně na PPP projekty a jejich popularitu. Druhý dotazník je konkretizován pouze pro obyvatele Plzně, a to z toho důvodu, že se otázky týkají parkovacího domu Rychtářka v Plzni, který byl postaven formou PPP projektu. Tento dotazník je doplněn i o názor na vlastní projekt, který je představen v samotném závěru této práce. Jedná se o projekt na rekonstrukci parkoviště v blízkosti centra Plzně pod mostem Generála Pattona formou PPP projektu.

---

<sup>1</sup> Podcast Forbes BrandVoice #009 – Jan Brázda (PwC) a Jan Troják (ČSOB)



# 1 Veřejné zakázky

## 1.1 Definice

Dle § 2 odst. 3 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, jsou veřejnými zakázkami veřejné zakázky na dodávky, služby, stavební práce, koncese na služby a koncese na stavební práce. Jedná se o úplatný smluvní vztah, nikoli o uzavřenou smlouvu, která je zakládána na pracovněprávních, či obdobných vztazích.<sup>2</sup> U veřejných zakázek platí, že vlastníkem a financérem (tím, kdo to financuje) je veřejný zadavatel, který nese veškerá rizika. Soukromý sektor to celé uskutečňuje.

František Ochraňa se ve své knize „Zadávání, hodnocení a kontrola veřejných zakázek“ při definici zaměřuje na ekonomický aspekt věci. „Z ekonomického hlediska rozumíme veřejnou zakázkou účelnou alokaci zdrojů, která byla realizována na základě veřejné soutěže. Účelnost této alokace spočívá zejména v tom, že použité zdroje jsou využity ekonomicky vhodně čili racionálně, se zřetelem na očekávané užítky plynoucí z předmětného plnění veřejné zakázky.“ V době, kdy psal tuto knihu, tedy v roce 2008, „absorbovaly veřejné zakázky přibližně deset procent vytvořeného HDP.“<sup>3</sup>

Mezi další autory pohledů na definici veřejných zakázek jistě patří Radek Jurčík<sup>4</sup>, který vidí ve veřejných zakázkách finanční úsporu veřejného sektoru při stanovení a dodržování striktních pravidel. Jaroslav Rektořík a kolektiv ve své knize „Ekonomika a řízení odvětví veřejného sektoru“<sup>5</sup> mají za přínos u veřejných zakázek především efektivní použití veřejných financí. Tato efektivnost platí pouze za předpokladu, že soukromý sektor má prostředky k tomu, aby vyprodukoval určitý statek či službu levněji, než by tomu mohlo být u organizací veřejného sektoru.

## 1.2 Legislativní úprava

Začátek této kapitoly je věnován historickým legislativním úpravám, které jsou již neplatné a týkají se veřejných zakázek i PPP projektů (tyto projekty jsou popsány níže v kapitole „PPP projekty“). Jedinou platnou legislativní úpravou, jež zahrnuje veřejné zakázky

---

<sup>2</sup> KAKRDA, Martin; PRÁŠEK, Petr; ŠTAMPACH, Tomáš. *Veřejné zakázky pro zastupitele obcí*. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 2018, ISBN 978-80-87544-96-9, str. 7

<sup>3</sup> OCHRANA, František. *Zadávání, hodnocení a kontrola veřejných zakázek: (ekonomická analýza)*. vyd.1. Praha: Ekopress, s. r. o., 2008. s. 9. ISBN 978-80-8692-946-0, str. 9

<sup>4</sup> JURČÍK, Radek. *Zadávání veřejných zakázek a udělování koncesí v ČR a v EU*. 1. vyd. Praha: C.H. Beck, 2007. 572 s. ISBN 978-80-7179-575-9.

<sup>5</sup> REKTOŘÍK, Jaroslav. a kol. *Ekonomika a řízení odvětví veřejného sektoru*. 2. aktualizované vydání, Praha: Ekopress, 2007. 309 s. ISBN 978-80-8692-929-3.

i PPP projekty je zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, v platném znění, kterému je věnována celá podkapitola.

Legislativní úprava je zde podstatná především kvůli zefektivnění používání veřejných zdrojů. Prvním zákonem, který se v České republice zabýval úpravou zadávání veřejných zakázek byl zákon č. 199/1994 Sb., o zadávání veřejných zakázek. Tento zákon byl zrušen 1. května 2004 a nahrazen zákonem č. 40/2004 Sb., o veřejných zakázkách, který byl zrušen po dvou letech. Předposlední zákon týkající se právě veřejných zakázek u nás vydržel více než deset let. Jedná se o zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách. Novely tohoto zákona byly zákon č. 40/2015 Sb. a takzvaná transparentní novela č. 55/2012 Sb.<sup>6</sup> Posledním, stále platným, je zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, v platném znění. Jedním z důvodů pro přijetí tohoto zákona byla nutná reakce na nové evropské směrnice, které jsou sepsány níže. Tento zákon také ruší zákon č. 139/2006 Sb., o koncesním řízení a koncesních smlouvách (koncesní zákon).<sup>7</sup>

### **1.2.1 Seznam nových zadávacích směrnic Evropské Unie**

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/23/EU
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU

### **1.2.2 Zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek**

Tento zákon nabyl účinnosti dne 1. října 2016. K tomuto datu došlo ke zrušení dvou výše zmiňovaných zákonů. Koncesní zákon, který stál dříve samostatně, se vyskytuje v části osmé a upravuje postup pro zadávání koncesí. Většina obsahu tohoto zákona je věnována veřejným zakázkám.

Důvod přijetí tohoto zákona sepsal Robert Krč: *„Důvodem pro přijetí tohoto zákona byla především implementace nových zadávacích směrnic Evropské Unie pro veřejné zakázky a koncese z roku 2014. V novém zákoně byl také pozměněn i přezkum veřejných zakázek oproti předchozímu zákonu o veřejných zakázkách“*<sup>8</sup>.

V desáté hlavě tohoto zákona je stanoveno, že *„Zadavatel v zadávací dokumentaci stanoví, že nabídky budou hodnoceny podle jejich ekonomické výhodnosti.“*<sup>9</sup> Tato úprava se zaměřuje především na nejvýhodnější poměr nákladů a výsledné kvality.

---

<sup>6</sup> Zákon, kterým se mění zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů

<sup>7</sup> § 278 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek

<sup>8</sup> KRČ, Robert. *Legislativní změny přezkumu veřejných zakázek* [online]. [cit. 23.2.2021]. Dostupný na WWW: <http://www.mvcr.cz/soubor/krc-pdf.aspx>, str. 338

<sup>9</sup> § 144 odst. 1 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek.

Ve třetí části tohoto zákona je zvýšen limit u zjednodušeného podlimitního řízení při stavebních pracích. Z toho tedy vyplývá, že zadavatel může použít zjednodušené podlimitní řízení u veřejných zakázek na stavební práce, jejichž předpokládaná hodnota nepřesáhne 50 milionů korun.<sup>10</sup>

### **Související legislativa k tomuto zákonu je následující:**

Nařízení vlády č. 172/2016 Sb., o stanovení finančních limitů a částek pro účely zákona o zadávání veřejných zakázek, ve znění účinném od 1. 1. 2020.

Nařízení vlády č. 173/2016 Sb., o stanovení závazných zadávacích podmínek pro veřejné zakázky na pořízení silničních vozidel, účinné od 1. 10. 2016.

Vyhláška MMR č. 260/2016 Sb., o stanovení podrobnějších podmínek týkajících se elektronických nástrojů, elektronických úkonů při zadávání veřejných zakázek a certifikátů shody, účinná od 1. 10. 2016.

Vyhláška č. 405/2017 Sb. Vyhláška, kterou se mění vyhláška č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, ve znění vyhlášky č. 62/2013 Sb., a vyhláška č. 169/2016 Sb., o stanovení rozsahu dokumentace veřejné zakázky na stavební práce a soupisu stavebních prací, dodávek a služeb s výkazem výměr.

Vyhláška č. 248/2016 Sb., o náležitostech obsahu žádosti o předchozí stanovisko k uzavření smlouvy a ke změně závazku ze smlouvy podle zákona o zadávání veřejných zakázek, účinná od 1. 10. 2016.

Vyhláška č. 170/2016 Sb., o stanovení paušální částky nákladů řízení o přezkoumání úkonů zadavatele při zadávání veřejných zakázek, účinná od 1. 10. 2016.

Vyhláška č. 168/2016 Sb., o uveřejňování formulářů pro účely zákona o zadávání veřejných zakázek a náležitostech profilu zadavatele, účinná od 1. 10. 2016.

### **1.2.3 Novela zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek**

Tato novela byla schválena sněmovnou České republiky po vrácení Senátem. Novela je platná od 1. ledna 2021 a „zavádí povinnost sociálně a environmentálně odpovědného veřejného zadávání“<sup>11</sup>. Tato novela zákona implementovala do § 6 zákona č. 134/2016 Sb., odstavec 4, který stanovuje: „Zadavatel je při postupu podle tohoto zákona, a to při vytváření zadávacích podmínek, hodnocení nabídek a výběru dodavatele, povinen za předpokladu, že to

---

<sup>10</sup> § 52 odst. 1 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek.

<sup>11</sup> MOTTLOVÁ, Ivona. POZOR – novela zákona o zadávání veřejných zakázek platná od 1.1. 2021 ukládá zadavatelům nové povinnosti [online]. [cit. 22.3.2021]. Dostupný na WWW: <https://www.smocr.cz/cs/novinky/a/pozor-%E2%80%9393-novela-zakona-o-zadavani-verejnych-zakazek-platna-od-11-2021-uklada-zadavatelum-nove-povinnosti>

*bude vzhledem k povaze a smyslu zakázky možné, dodržovat zásady sociálně odpovědného zadávání, environmentálně odpovědného zadávání a inovací ve smyslu tohoto zákona. Svůj postup je zadavatel povinen řádně odůvodnit.“<sup>12</sup>*

#### **1.2.4 Koncesní zákon**

Zákon č. 139/2006 Sb., o koncesních smlouvách a koncesním řízení (koncesní zákon), nabyl účinnosti dne 1. července 2006 a byl zrušen k 1. říjnu 2016. Koncesní zákon bylo třeba zavést do právního řádu České republiky. Dříve problematiku koncesních smluv, v rámci spolupráce veřejného a soukromého sektoru, velmi úzce upravoval zákon č. 40/2004 Sb., o veřejných zakázkách.

Princip koncesních smluv, které byly upraveny v tomto zákoně dobře vystihuje Tomáš Kruták ve své knize *„Zákon o koncesních smlouvách a koncesním řízení: komentář“*: *„Principem koncesních smluv, upravených v koncesním zákoně tedy je, že jejich prostřednictvím veřejný zadavatel fakticky opravňuje soukromého dodavatele (tj. koncesionáře) k tomu, aby místo něj poskytoval veřejnou službu (či zajišťoval veřejnou infrastrukturu). Poskytnutím tohoto oprávnění koncesionáři se však zadavatel nezbujuje své veřejnoprávní odpovědnosti za poskytování veřejné služby či zajištění infrastruktury. Vztah mezi veřejným zadavatelem a koncesionářem přitom spočívá na smluvním základě. Bylo by teoreticky možné uvažovat i o jiných formách poskytnutí koncese, jako je např. povolení orgánu veřejné moci (tj. aktu vrchnostenské povahy), avšak tato forma nebyla, a nutno podotknout, že správně, ve vztahu k obecné úpravě koncesí zvolena.“<sup>13</sup>*

Nabytím účinnosti zákona č. 134/2016 Sb., se však pojem koncesní smlouva ruší. Místo toho se používá pojem koncese, která může být na služby, nebo na stavební práce<sup>14</sup>.

### **1.3 Zásady zadávání veřejných zakázek**

Primární zásadou, kterou musí zadavatel dodržovat je takzvaný princip 3E. Tento princip je převzat z angličtiny (effectiveness, economy, efficiency). V českém jazyce to jsou efektivnost (=dosáhnout nejvyšších přínosů), hospodárnost (=držet se co nejnižších nákladů) a účelnost (=musí dojít k naplnění cílů). Další zásady jsou zobrazeny v tabulce níže.

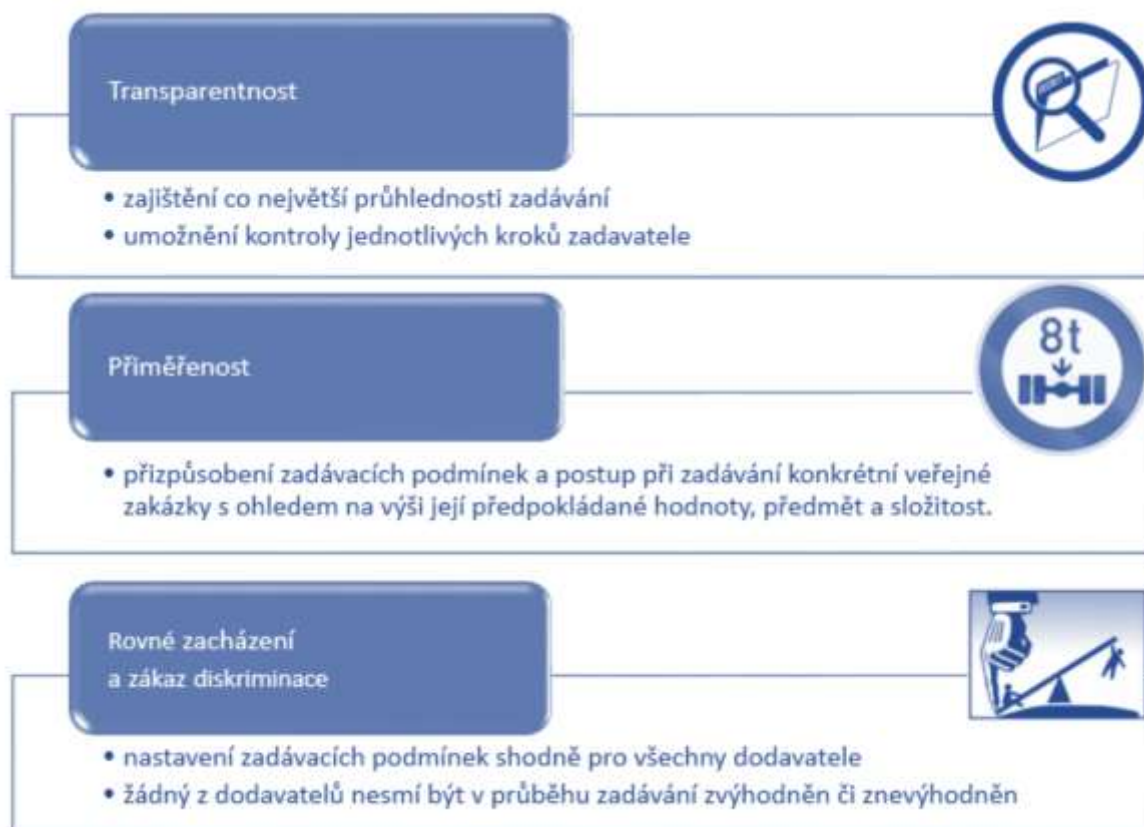
---

<sup>12</sup> § 6 odst. 4 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek.

<sup>13</sup> KRUTÁK, Tomáš. Zákon o koncesních smlouvách a koncesním řízení: komentář. 2., dopl. vyd. Praha: C. H. Beck, 2012. xii, 978-80-7179-412-7, str. 132.

<sup>14</sup> § 174 odst. 1 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek.

Tabulka č. 1 Zpracování zásad pro zadávání veřejných zakázek



Zdroj: KAKRDA, Martin; PRÁŠEK, Petr; ŠTAMPACH, Tomáš. *Veřejné zakázky pro zastupitele obcí*. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 2018, ISBN 978-80-87544-96-9., str. 6

Pro představu, jak veřejné zakázky nemají vypadat, je použit příklad z rozsudku krajského soudu v Brně sp. Zn. 62 Af 7/2010-135 ze dne 2. března 2010, kde se soud zabýval otázkou vymezení předmětu veřejné zakázky. Jednalo se o veřejnou zakázku na „*Roztoky, injekční stříkačky, drenáže a dezinfekce*.“<sup>15</sup> V tomto případě zadavatel porušil § 45 odst. 3 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách tím, že spojil dvě odlišné zakázky. Jedna měla být specializovanější (léčivé přípravky pro užší okruh dodavatelů) a druhá měla být pouze na zdravotnický materiál (zde existuje širší okruh dodavatelů). Z tohoto rozsudku tedy vyplývá, že veřejné zakázky jsou za dobu jejich existence promyšlené a nelze v nich nalézt určité zvýhodnění pro konkrétního dodavatele.

#### 1.4 Rozdělení veřejných zakázek

Základní veřejné zakázky se rozdělují podle výše předpokládané hodnoty a podle předmětu. Tabulka níže popisuje rozdělení podle předpokládané hodnoty. Toto rozdělení i s

<sup>15</sup> Rozsudek krajského soudu v Brně č. 62 Af7/2010-135

jejich limity je přehledně zpracované pány Kardou, Práškem a Štampachem v knize „Veřejné zakázky pro zastupitele obcí“ z roku 2018.

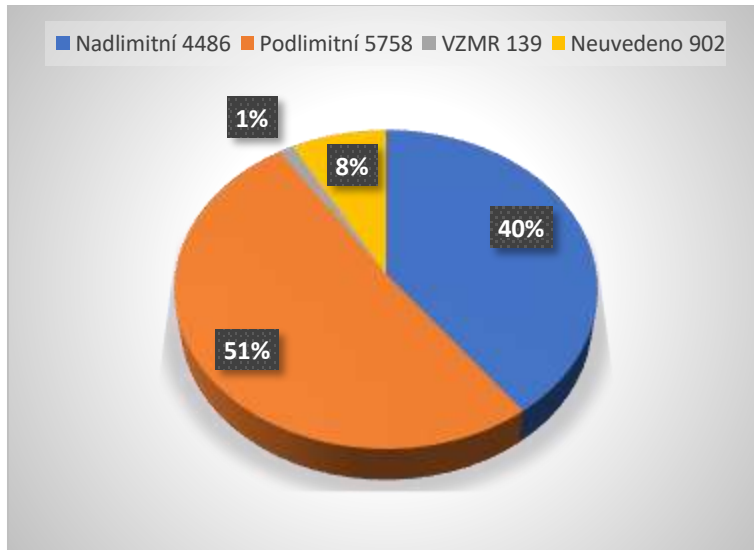
Tabulka č. 2 Limity pro jednotlivé druhy veřejných zakázek

Druh veřejné zakázky	Dodávky a služby	Stavební práce
nadlimitní	od 5 944 000 Kč <sup>1</sup>	od 149 224 000 Kč
podlimitní VZ	od 2 000 001 Kč do 5 943 999 Kč <sup>2</sup>	od 6 000 001 Kč do 149 223 999 Kč
malého rozsahu	do 2 000 000 Kč	do 6 000 000 Kč

Zdroj: KAKRDA, Martin; PRÁŠEK, Petr; ŠTAMPACH, Tomáš. *Veřejné zakázky pro zastupitele obcí*. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 2018, ISBN 978-80-87544-96-9., str. 8

Z dat dostupných z „Výroční zprávy o stavu veřejných zakázek v České republice za rok 2018 a 2019“ vyplývá, že mezi lety 2017 a 2018 došlo k razantnímu navýšení počtu veřejných zakázek (o 3605), zatímco mezi lety 2018 a 2019 došlo ke snížení počtu veřejných zakázek (o 1418). Vše je přehledně zobrazeno ve třech grafech, které jsem zpracoval samostatně, na základě výročních zpráv o stavu veřejných zakázek v České republice za rok 2018<sup>16</sup> a 2019<sup>17</sup>.

Graf č. 1 Přehled veřejných zakázek dle limitu za rok 2017

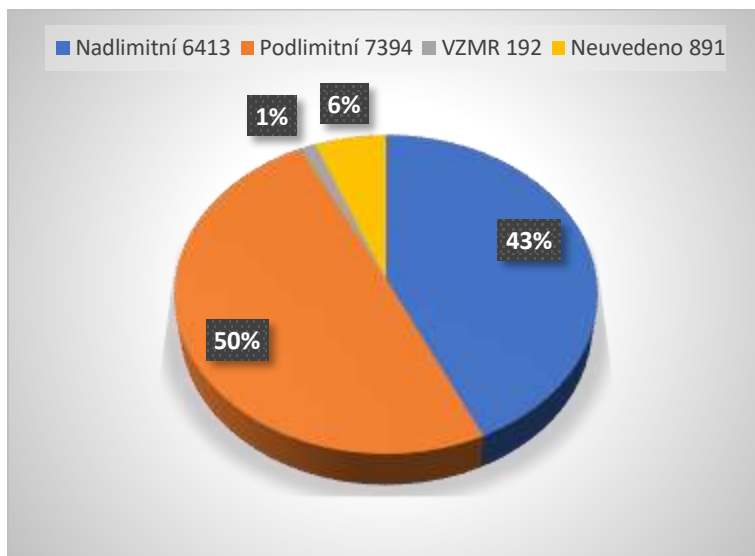


Zdroj: MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. *Výroční zpráva o stavu veřejných zakázek v České republice za rok 2018* [online]. [cit. 17.2.2021]. Dostupný na WWW: <https://www.mmr.cz/getmedia/0b48663f-8876-4e5f-af24-e8a972ea5546/Vyrocní-zprava-o-VZ-za-rok-2018.pdf.aspx?ext=.pdf>

<sup>16</sup> MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. *Výroční zpráva o stavu veřejných zakázek v České republice za rok 2018* [online]. [cit. 17.2.2021]. Dostupný na WWW: <https://www.mmr.cz/getmedia/0b48663f-8876-4e5f-af24-e8a972ea5546/Vyrocní-zprava-o-VZ-za-rok-2018.pdf.aspx?ext=.pdf>

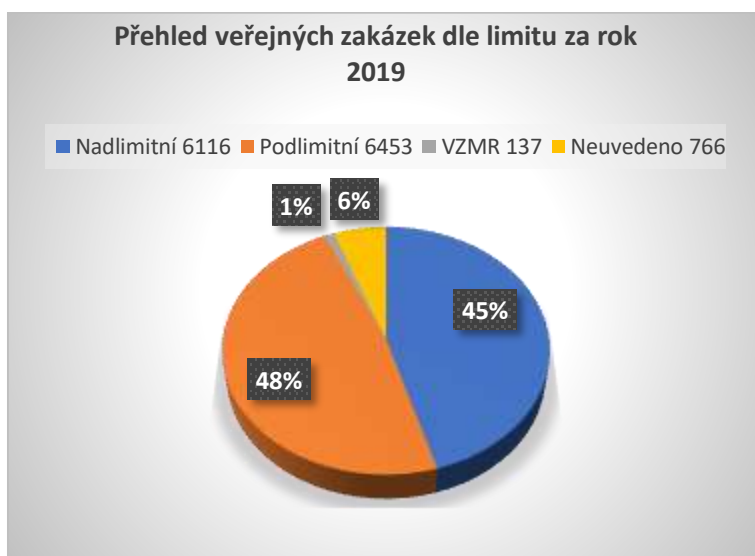
<sup>17</sup> MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. *Výroční zpráva o stavu veřejných zakázek v České republice za rok 2019* [online]. [cit. 17.2.2021]. Dostupný na WWW: <https://portal-vz.cz/wp-content/uploads/2013/07/V%C3%BDro%C4%8Dn%C3%AD-zpr%C3%A1va-za-rok-2019-f-1.pdf>

Graf č. 2 Přehled veřejných zakázek dle limitu za rok 2018



Zdroj: MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. Výroční zpráva o stavu veřejných zakázek v České republice za rok 2018 [online]. [cit. 17.2.2021]. Dostupný na WWW: <https://www.mmr.cz/getmedia/0b48663f-8876-4e5f-af24-e8a972ea5546/Vyrocní-zprava-o-VZ-za-rok-2018.pdf.aspx?>

Graf č. 3 Přehled veřejných zakázek dle limitu za rok 2019



Zdroj: MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. Výroční zpráva o stavu veřejných zakázek v České republice za rok 2019 [online]. [cit. 17.2.2021]. Dostupný na WWW: <https://portal-vz.cz/wp-content/uploads/2013/07/V%C3%BDro%C4%8Dn%C3%AD-zpr%C3%A1va-za-rok-2019-f-1.pdf>

Další rozdělení spočívá v předmětu dané zakázky. Rozlišujeme zde veřejnou zakázku na dodávky, služby, stavební práce a případnou kombinací těchto předmětů (při kombinaci předmětů se jedná o takzvané veřejné zakázky se smíšeným předmětem).

## 1.5 Charakteristika

Věřejná zakázka je charakteristická tím, že se „realizuje na základě úplatné písemné smlouvy uzavřené mezi zadavatelem a jedním či více dodavateli, když postup při uzavření této smlouvy je upraven v zákoně.“<sup>18</sup> Zadavatel, v tomto případě veřejný subjekt, má na starost zhodnocení a realizaci potřeb veřejnosti za co nejvýhodnějších podmínek. Zadavatel na sebe přebírá riziko očekávání cílů, kde musí zohlednit, jak daná očekávání, tak i vlastní cíl. Vhodný příklad použila Aneta Šabatková ve své diplomové práci: „Očekáváním občana můžeme vyjádřit například jako výstavbu kvalitní pozemní komunikace a dlouhodobým záměrem a cílem zadavatele může být zachování přírodního charakteru obce bez velké dálnice napříč ní.“<sup>19</sup> Zde, oproti PPP projektům, je dán limit především v oblasti veřejných zdrojů. Ačkoli si stát může svým jménem půjčovat nemalé finanční prostředky za velmi nízký úrok, stále má na daný rok předem schválený rozpočet, který musí dodržet.

## 1.6 Zázemí veřejných zakázek

### 1.6.1 Asociace pro veřejné zakázky

Věřejné zakázky mají zázemí nejen v legislativní úpravě, ale také v asociaci pro veřejné zakázky (dále jen „AVZ“), která vznikla dne 17. května 2006. AVZ v roce 2020 získala ochrannou známku pro vlastní název, zkratku i logo. Tato asociace nabízí poradenství s veřejnými zakázkami, odkazy na nabídky práce a aktuality týkající se veřejných zakázek. AVZ také pořádá různá on-line setkání, školení, konference a workshopy. Zároveň informuje o proběhlých akcích, které se týkají veřejných zakázek.

AVZ se snaží informovat prostřednictvím svých internetových stránek zadavatele, uchazeče a poradce o celkové situaci, která se váže k veřejným zakázkám. AVZ nabízí nejen základní informace, ale také konzultace a ověření případné metodiky. Konzultace se týkají především neporozumění dané problematiky a nereálných očekávání.

### 1.6.2 Ministerstvo pro místní rozvoj

Ministerstvo pro místní rozvoj zveřejňuje na svých internetových stránkách nebo ve věstnících podrobné informace a statistiky, které souvisejí se zadáváním veřejných zakázek. To je obsaženo v zákoně č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek.

---

<sup>18</sup> JURČÍK, Radek; KRUTÁKOVÁ, Lenka. *Věřejné zakázky a PPP projekty*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008, ISBN 978-80-7380-121-2., str. 24

<sup>19</sup> Šabatková, Aneta. *Využití PPP projektů v oblasti parkování*. Praha, 2013. Diplomová práce. Vysoká škola ekonomická v Praze, Národohospodářská fakulta. Vedoucí práce Ing. Eliška Vejchodská, Ph.D. str. 10



Ministerstvo má k dispozici také registr smluv na veřejné zakázky, na které se vztahuje povinnost uveřejnění podle zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv).<sup>20</sup>

### 1.6.3 Úřad pro ochranu hospodářské soutěže

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže má na starost především kontrolu návrhů dodavatelů, které směřují proti nesprávnému postupu při zadávání veřejných zakázek. Stejně jako Ministerstvo pro místní rozvoj zveřejňuje svá stanoviska, i tento úřad realizuje metodickou činnost, která spočívá ve vydávání stanovisek a metodik k danému tématu.

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže reagoval na stav nouze a 8. dubna 2020 vydal stanovisko k řešení problémů, které mají zadavatelé, spojené s nouzovým stavem. Odkazuje se zde na stanovisko Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 25. března 2020, ve kterém uvádí, že „vyhlášení nouzového stavu není obecně automatickým naplněním podmínek § 222 k možnému provedení změny závazku.“<sup>21</sup> Vždy je třeba i nadále pečlivě vážit konkrétní okolnosti každého případu (každé smlouvy) s tím, že provedena může být taková změna, která buď (1) není změnou podstatnou ve smyslu § 222 odst. 3 zákona č. 134/2016 Sb., nebo (2) u které je zadavatel připraven a schopen prokázat, že byl oprávněn aplikovat některou z výjimek dle § 222 odst. 4-7 zákona č. 134/2016 Sb.<sup>22</sup> Výsledkem tohoto stanoviska tedy bylo obhájit a zdůraznit, že zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek počítá i s možností, kdy dané veřejné zakázky nelze realizovat dle původních smluv. Při takto nastalé situaci může zadavatel od původní smlouvy odstoupit. Na zbývající část plnění veřejné zakázky může zadavatel uzavřít novou smlouvu, pokud bude dodržovat zákonná pravidla.

### 1.6.4 Nejvyšší kontrolní úřad

Nejvyšší kontrolní úřad (dále „NKÚ“) můžeme chápat nejen jako zázemí pro veřejné zakázky, ale také jako hlavní kontrolní orgán. Jeho cílem je kontrola nad hospodařením se státním majetkem a plnění státního rozpočtu. Zadávání veřejných zakázek je, bohužel, mnohdy spojeno s politickou korupcí.

---

<sup>20</sup> § 8 odst. 4 Zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv: „Je-li v souladu s tímto zákonem uveřejněna smlouva, která má být uveřejněna podle zákona o veřejných zakázkách, je tím splněna povinnost uveřejnit ji podle zákona o veřejných zakázkách; to platí obdobně o údajích uveřejňovaných jako metadata podle tohoto zákona.“

<sup>21</sup> § 222 Zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek: „Změna závazku ze smlouvy na veřejnou zakázku.“

<sup>22</sup> ÚŘAD PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE. STANOVISKO ÚOHS K MOŽNÝM ZMĚNÁM ZÁVAZKŮ SMLUV V DOBĚ KORONAVIROVÉ NÁKAZY [online]. [cit. 19.1.2021]. Dostupný na WWW: <https://www.uohs.cz/cs/verejne-zakazky/aktuality-z-verejnych-zakazek/2762-stanovisko-uohs-k-moznym-zmenam-zavazku-smluv-v-dobe-koronavirove-nakazy.html>

S korupčními skandály je spojován Národní elektronický nástroj, takzvaný „NEN“. Tento nástroj, který měl ušetřit práci zadavatelů, stál 230 milionů korun. Ministerstvo pro místní rozvoj plánovalo s tímto nástrojem ušetřit ročně pět miliard korun. NEN je součástí Národní infrastruktury pro elektronické zadávání veřejných zakázek (dále „NIPEZ“), který stál přibližně 700 milionů korun. Tento systém měl za cíl především transparentnost při zadávání veřejných zakázek. Dalším cílem, který se rovněž nepodařilo naplnit, byla odhadovaná úspora 50 miliard korun ročně. NKÚ následně poprvé publikoval *„úplnou datovou sadu o veřejných zakázkách z informačního systému o veřejných zakázkách, aby bylo v budoucnu možné zachytit případné změny údajů.“*<sup>23</sup>

---

<sup>23</sup> NÁRODNÍ KONTROLNÍ ÚŘAD. *Nástroj NEN stál 230 milionů korun a měl dva a půl roku zpoždění. Zatím se na něm soutěží jen minimum zakázek* [online]. [cit. 18.1.2021]. Dostupný na WWW: <https://www.nku.cz/scripts/detail.php?id=5652>

## 2 PPP projekty

### 2.1 Definice

Definice není tak snadná, jako u veřejných zakázek. Sice víme, že se jedná o spolupráci mezi veřejným a soukromým sektorem, ale přesná definice prakticky neexistuje. Níže je vypsáno několik příkladů definic, které jsou, podle mého názoru, dostatečně výstižné pro pochopení celé problematiky. Po pochopení definice PPP projektu, je druhá polovina této kapitoly věnována legislativní úpravě těchto projektů a rozšiřuje tak kapitolu „Legislativní úprava“.

První definice je ze Zelené knihy o partnerství veřejného a soukromého sektoru a právu společenství o veřejných zakázkách a koncesích: *„Pojem partnerství veřejného a soukromého sektoru („PPP“) není na úrovni Společenství právně definován. Tímto pojmem se obecně označují formy spolupráce mezi orgány veřejné správy a podnikatelským sektorem za účelem zajištění financování, výstavby, obnovení, správy či údržby veřejné infrastruktury nebo poskytování veřejné služby.“*<sup>24</sup>

Druhá definice pochází ze stránek Ministerstva financí České republiky. *„V rámci PPP jsou subjekty veřejného sektoru partnerem a zákazníkem soukromého sektoru, od něhož nakupují služby. Soukromý sektor na své náklady zajistí veřejnou službu (infrastrukturu) a stát/kraj/obec jako klient platí pravidelné poplatky nebo vytvoří podmínky pro platby až do doby ukončení smluvního vztahu na principu PPP.“*<sup>25</sup>

Další odlišnou definicí PPP projektů je definice podle Radka Jurčíka. *„Termín public private partnership je obecným označením pro vztahy „spolupráce“ mezi veřejnou správou a soukromým sektorem. V různých státech bývá chápán různě – od privatizace státem vlastněných podniků, přes veřejné zakázky a koncesní smlouvy až po „soukromoprávní“ nakládání s majetkem veřejných korporací. PPP v užším slova smyslu je chápán jako ekvivalent koncesí, resp. koncesních smluv, a kvazikoncesních veřejných zakázek, v širším slova smyslu zahrnující i klasické veřejné zakázky.“*<sup>26</sup>

Poslední definice je tentokrát propůjčena od Jana Ostřížka. *„PPP představuje smluvně upravené partnerství veřejného a soukromého sektoru vedoucí k zajištění veřejné infrastruktury*

---

<sup>24</sup> KOMISE EVROPSKÉHO SPOLEČENSTVÍ, *Zelená kniha o partnerství veřejného a soukromého sektoru a právu společenství o veřejných zakázkách a koncesích* (konečná verze) [online]. [cit. 26.2.2021]. Dostupná na <https://www.mfcr.cz/assets/cs/media/Zelena-kniha-o-PPP-cesky-preklad--vytah-z-anglickeho-originalu.pdf>, str. 3.

<sup>25</sup> MINISTERSTVO FINANCÍ. *Politika vlády České republiky v oblasti Partnerství veřejného a soukromého sektoru* [online]. [cit. 16.1.2021]. Dostupný na WWW: <https://www.mfcr.cz/cs/verejny-sektor/podpora-z-narodnich-zdroju/partnerstvi-verejneho-a-soukromeho-sekto/zakladni-informace>.

<sup>26</sup> JURČÍK, Radek; KRUTÁKOVÁ, Lenka. *Veřejné zakázky a PPP projekty*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008, ISBN 978-80-7380-121-2., str. 20

*a služeb a využívající schopnosti obou partnerů pomocí nejvhodnější možné alokace zdrojů, odpovědnosti a rizik a tomu odpovídajících příjmů.*<sup>27</sup>

PPP projekty mají určité společné vlastnosti s veřejnými zakázkami. S právní úpravou je to podobné. Právní úprava veřejně-soukromých vztahů je ale poměrně složitá. Tento typ spolupráce byl součástí právní úpravy jak veřejných zakázek (zákon č. 137/2006 Sb.), tak i koncesí (zákon č. 139/2006 Sb.). S nabytím účinnosti zákona č. 134/2016 Sb., který je popsán v kapitole „Legislativní úprava“ se však tyto zákony zrušily a vznikl tak zákon jeden, který obě odvětví spojuje. Je ovšem otázka, zdali je to dobře. Dle slov Tomáše Loudy a kolektivu: „*oba zákony jsou základem právní úpravy oblasti veřejného investování v České republice v českém právním řádu stojící vedle sebe. Nejsou tedy, jak je někdy mylně uváděno, ve vztahu speciality a subsidiarity*“<sup>28</sup>. Cílem této úpravy však nebylo znemožnit spolupráci veřejného a soukromého sektoru. Zákonodárce myslel, jak je tomu ve většině případů, na veřejné blaho. Jednak bylo potřeba reagovat na nové evropské směrnice a také na zajištění a dodržování určitých zásad, které mají za cíl zefektivnit nakládání s veřejným rozpočtem.

## **2.2 Obecné porovnání PPP projektů a veřejných zakázek**

Základní rozdíl je především ve specifikaci daného projektu. U veřejných zakázek specifikuje veřejný sektor úkoly. Tyto úkoly je nutno dodržovat a plnit. Jasně definované úkoly jsou poté „soutěženy ve veřejném tendru“<sup>29</sup>. Vítězem soutěže se stane nejvýhodnější nabídka. Po započetí prací, nese veřejný sektor veškerá rizika, která se týkají plánování, splnění daných úkolů, cílů a především nákladů, které se mohou s realizací projektu objevit. Vítěz je tedy odpovědný „pouze“ za realizaci daného projektu a dodržení předem stanovených úkolů a cílů.<sup>30</sup>

Oproti tomu PPP projekt funguje především na principu přenesení financování a rizik na soukromý sektor. Veřejný sektor zde specifikuje požadovanou službu, nikoli jednotlivé úkoly.<sup>31</sup>

---

<sup>27</sup> OSTŘÍŽEK, Jan a kol.: Public Private Partnership. Příležitost a výzva. C.H.Beck pro praxi. Praha. 2007. ISBN 978-80-7179-744-9., str. 1-2

<sup>28</sup> LOUDA, Tomáš; GROSPÍČ, Jirí a kol. *Partnerství veřejného a soukromého sektoru*. Praha: Aleš Čeněk, 2010, ISBN 978-80-7380-255-4., str. 56.

<sup>29</sup> Vondrášek, Adam. *Spolupráce veřejného a soukromého sektoru*. Plzeň, 2019. Bakalářská práce. Západočeská univerzita v Plzni, Fakulta právnická. Vedoucí práce Ing. Milan LINDNER, Ph.D., str. 8.

<sup>30</sup> JANUŠKA, Martin. *Public private partnership-možnosti využití konceptu PPP v praxi: budování pokrytí širokopásmovým signálem v jihovýchodní Evropě-projekt PPP4Broadband*. Plzeň: Nava, 2016. ISBN 978-80-7211-496-2.

<sup>31</sup> JANUŠKA, Martin. *Public private partnership-možnosti využití konceptu PPP v praxi: budování pokrytí širokopásmovým signálem v jihovýchodní Evropě-projekt PPP4Broadband*. Plzeň: Nava, 2016. ISBN 978-80-7211-496-2.

## 2.3 Charakteristika

Oproti veřejným zakázkám jsou PPP projekty charakteristické delším trváním vztahu spolupráce mezi soukromým a veřejným subjektem. U financování se také dostáváme do odlišných mezí. U těchto projektů dochází k částečnému financování ze strany soukromého subjektu. Veřejný zadavatel je nucen splácet poplatky za dostupnost, které jsou předem stanoveny v koncesi. Při těchto projektech se veřejný subjekt dostává do situace, kdy je jeho primárním účelem definování cílů (služeb), které mají naplnit veřejný zájem. S tím je spojen i dohled nad dodržováním určitých pravidel, která vedou k naplnění cílů. Poslední charakteristický rys PPP projektů je rozdělení rizik. Přesně konkretizovat rozdělení rizik však nejde. S každým projektem mohou přijít i odlišná rizika, která se rozdělují za pečlivého uvážení. Například u výstavby dálnice je prakticky nereálné, aby na sebe soukromý subjekt přenesl rizika výkupu pozemků, jelikož nemá takovou právní moc jako stát.

### 2.3.1 Předpoklady použití PPP projektů dle Ministerstva financí České republiky<sup>32</sup>

- Veřejný sektor si musí určit, jestli bude při využití PPP projektů ekonomický přínos vyšší než při využití klasických veřejných zakázek. Tento krok se musí provést ještě před samotným začátkem soutěže. Zde k efektivnosti dochází především za předpokladu rozdělení rizik.
- Rizika se přenesou právě na tu stranu, která je nejlépe schopna je zvládnout.
- Je potřeba, aby veřejný sektor definoval a specifikoval jednotlivé parametry tak, aby byl hájen především veřejný zájem a aby byly veřejné služby spolehlivě zajištěny.
- Dále je potřeba si předem „jasně definovat pravidla údržby hodnoty veřejných aktiv spravovaných soukromým sektorem na základě PPP kontraktů.“<sup>33</sup> Zde je stručný příklad, který je více popsán v kapitole „výhody“. U projektu na výstavbu dálnice jsou jasně definována pravidla, které se musejí dodržovat. Především plynulost provozu, která je narušena při jakémkoli omezení či uzavření některého z jízdnic pruhů.
- U PPP projektů nesmí nastat monopol. Je potřeba konkurenci řídit tak, aby se mohly využít veškeré inovativní metody. Například inovace mostu u obchvatu Bratislavy, viz. kapitola „Obchvat Bratislavy (D4R7)“.

---

<sup>32</sup> MINISTERSTVO FINANCÍ. *Politika vlády České republiky v oblasti Partnerství veřejného a soukromého sektoru* [online]. [cit. 20.3.2021]. Dostupný na WWW: <https://www.mfcr.cz/cs/verejny-sektor/podpora-z-narodnich-zdroju/partnerstvi-verejneho-a-soukromeho-sekto/zakladni-informace>

<sup>33</sup> MINISTERSTVO FINANCÍ. *Politika vlády České republiky v oblasti Partnerství veřejného a soukromého sektoru* [online]. [cit. 20.3.2021]. Dostupný na WWW: <https://www.mfcr.cz/cs/verejny-sektor/podpora-z-narodnich-zdroju/partnerstvi-verejneho-a-soukromeho-sekto/zakladni-informace>

- Součástí každého PPP projektu je také „*analýza a vyhodnocení makroekonomických efektů*“<sup>34</sup> a efektu času.
- Další klíčové komponenty PPP projektů jsou soukromé investice, často spojené se životním cyklem daného projektu.

## 2.4 Zázemí PPP projektů

V minulosti došlo k výraznému úbytku zázemí pro tento druh spolupráce. Mezi hlavní, dnes již neexistující, zázemí patřilo PPP Centrum a Asociace PPP. PPP Centrum je již zcela zrušeno a Asociace PPP se přejmenovala na Asociaci pro rozvoj infrastruktury. Dalšími zázemími jsou agentura CzechInvest, Ministerstvo financí České republiky, Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky, Českomoravská záruční a rozvojová banka, Národní rozvojový fond a Evropská investiční banka.

### 2.4.1 Asociace pro rozvoj infrastruktury

Tato asociace byla založena roku 2004 a původně nesla název Asociace PPP. V roce 2013 se však přejmenovala na Asociaci pro rozvoj infrastruktury. Tato asociace se aktivně snaží o větší participaci soukromého sektoru a využití soukromého financování. Odkazuje se zde přitom na vyspělé ekonomiky jiných zemí, kde tyto projekty dobře fungují.<sup>35</sup>

### 2.4.2 CzechInvest

Tato agentura byla založena v roce 1992. Jedná se o státní příspěvkovou organizaci, která je podřízena Ministerstvu průmyslu a obchodu České republiky. Agentura dříve spolupracovala s PPP Centrem, které již neexistuje. Cílem agentury je podpora veřejných zadavatelů a investorů, která povede k přiblížení České republiky vyspělejším zemím.<sup>36</sup>

### 2.4.3 Ministerstvo financí České republiky

Ministerstvo financí České republiky vydalo roku 2011 aktualizovanou verzi metodiky financování PPP projektů, kterou v roce 2008 zpracovalo dnes již neexistující PPP Centrum,

<sup>34</sup> MINISTERSTVO FINANČÍ. *Politika vlády České republiky v oblasti Partnerství veřejného a soukromého sektoru* [online]. [cit. 20.3.2021]. Dostupný na WWW: <https://www.mfcr.cz/cs/verejny-sektor/podpora-z-narodnich-zdroju/partnerstvi-verejneho-a-soukromeho-sekto/zakladni-informace>

<sup>35</sup> ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY. *PPP pro veřejnou infrastrukturu* [online]. [cit. 18.3.2021]. Dostupný na WWW: <https://www.ceskainfrastruktura.cz/temata/ppp-pro-verejnou-infrastrukturu/>

<sup>36</sup> CZECHINVEST. *O nás* [online]. [cit. 25.3.2021]. Dostupný na WWW: <http://www.czechinvest.org/cz/O-CzechInvestu/O-nas>

a.s. na základě usnesení vlády ze dne 23. května 2007 č. 536 k Analýze pilotních projektů partnerství veřejného a soukromého sektoru a monitorování průběhu PPP projektu.<sup>37</sup>

## 2.5 Koncepce PPP projektů

PPP projekty se řídí právní regulací, která je upravuje ve dvou variantách. První variantou jsou nadlimitní veřejné zakázky s přenesenými riziky (=kvazikoncesní veřejné zakázky). Tento typ musí splňovat, navíc od klasických veřejných zakázek, dvě náležitosti: uzavření smlouvy na dobu určitou (standardně 25 až 30 let) a přenos rizik. Radek Jurčík v knize „*Veřejné zakázky a PPP projekty*“ popsal přenos rizik následovně: „*Dodavatel ponese částečně ekonomická rizika spojená s realizací a využíváním předmětu zakázky za zadavatele nad rámec rizik obvyklých u klasických veřejných zakázek (odpovědnost za vady a nedodělky, záruka). Jde o nadlimitní veřejnou zakázku s přenesenými riziky, označovanou za kvazikoncesi či kvazikoncesní veřejnou zakázku*“.<sup>38</sup>

Druhou variantou jsou koncesní smlouvy. Na tento typ smluv se dříve vztahoval samostatný zákon č. 139/2006 Sb., o koncesních smlouvách a koncesním řízení. V dnešní době již však úprava koncesních smluv a koncesního řízení spadá do zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek.

## 2.6 Základní typologie PPP projektů

PPP projekty jsou rozděleny do několika schémat, které pracují s dílčím zapojením soukromého sektoru. Na začátku jsou vysvětleny všechny dílčí úkony, ze kterých jsou následně vytvořena daná schémata. Schémat a kombinací dílčích operací existuje mnoho. Pro porozumění daných schémat je zde uvedeno šest základních, od kterých se následně mohou odvozovat další.

- D (Design = Tvorba návrhu)
- B (Build = Realizace projektu, stavba)
- F (Finance = Financování)
- O (Operate = Provozování daného projektu)
- M (Maintenance = Správa, údržba)
- T (Transfer = Převedení vlastnického práva veřejnému sektoru, zadavateli)

---

<sup>37</sup> MINISTERSTVO FINANCÍ, *Aktualizované vydání platebních mechanismů projektů PPP*. [online]. [cit. 27.2.2021]. Dostupné z: <https://www.mfcr.cz/cs/legislativa/metodiky/2012/platebni-mechanismy-projektu-ppp-9536>

<sup>38</sup> JURČÍK, Radek; KRUTÁKOVÁ, Lenka. *Veřejné zakázky a PPP projekty*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008, ISBN 978-80-7380-121-2., str. 28

### **2.6.1 DBO**

Toto schéma se používá u takových projektů, kde veřejný zadavatel buď nechce daný projekt navrhnout, nebo si myslí, že to soukromý partner zvládne lépe. Přenechá tedy návrh, realizaci i následné provozování soukromému sektoru. Zadavateli také náleží vlastnická práva a nedochází zde k jejich převodu.

### **2.6.2 BOT**

Jedná o nejpoužívanější schéma PPP projektů. Zadavatel si vytvoří daný návrh projektu, který následně nechá postavit a spravovat soukromým sektorem. Po uplynutí smlouvy se převádí daný projekt do majetku veřejného sektoru. To pro soukromého partnera znamená, že si musí dát záležet, aby po celou dobu platnosti smlouvy byl projekt v pořádku. V ideálním případě i několik let po uplynutí smlouvy. Přebírání tohoto rizika má ve většině případů za následek prodloužení životnosti daného projektu, například kvalitnější infrastrukturu. U tohoto typu projektů je nejdůležitější počáteční výběr soukromého sektoru. Oproti veřejným zakázkám zde nerozhodují počáteční náklady, ale spíše kvalitnější práce, která je v mnoha případech dražší.

### **2.6.3 DBOT**

Toto schéma se od předchozího liší pouze v tom, že soukromý sektor na sebe přebírá i návrh celého projektu. Na veřejném sektoru je tedy stanovení výsledného cíle a požadavků, jak by měl projekt sloužit veřejnosti.

### **2.6.4 DBFO**

Tento typ PPP projektu je totožný s tím prvním, až na fakt, že zde probíhá i financování ze strany soukromého sektoru. Podle Jana Ostřížka lze tento typ chápat jako druh koncese. Proto je při výběru kladen velký důraz na jistotu, že bude zabezpečeno financování. S odkazem na podobu s koncesí jsou zde podobné podmínky. Jedná se například o schopnost koncesionáře (soukromého sektoru) zajistit realizaci, konečná cena pro uživatele daného projektu a výše finanční podpory.<sup>39</sup>

---

<sup>39</sup> OSTŘÍŽEK, Jan a kol. *Public private partnership: příležitost a výzva*. Praha: C.H. Beck, 2007. C.H Beck pro praxi. ISBN 9788071797449. str. 29–35



## 2.6.5 DBFOT

Jak je z počtu zkratk v tomto schématu zřejmé, jedná se o jeden z nejsložitějších typů PPP projektů. V tomto případě je integrita soukromého sektoru největší a po uplynutí dohodnuté doby se vlastnictví převádí na veřejný sektor.

## 2.6.6 OM

Poslední typ se jako jediný netýká výstavby či realizace návrhu. Veřejný sektor pouze zadá soukromému subjektu již existující projekt, kterým může být část infrastruktury (dálnice). Soukromý subjekt se poté stará o údržbu a musí zabezpečit provoz.

## 2.7 Financování

Pro tento typ projektů, na rozdíl od veřejných zakázek, je obvyklé financování z více zdrojů. Pokud se stát rozhodne, že půjde tímto směrem spolupráce, je zapotřebí určit, kdo bude daný projekt financovat. Na výběr má stát hned ze tří možností. Jako možnosti přicházejí v úvahu finance jednoho ze sektorů, kombinace finančních prostředků sektorů nebo čerpání z fondů Evropské unie. PPP projekty jsou významné především s ohledem na úsporu státního rozpočtu. Z toho důvodu ve většině případech spadá financování na soukromý sektor, který může financovat buď z vlastního rozpočtu, nebo kombinací vlastních a cizích prostředků. Soukromý sektor se při půjčování cizích prostředků dostane na vyšší úrok, než by se dostal stát, a to se následně promítne ve finálních nákladech. Na druhou stranu na sebe však převezme riziko financování a je motivován splátkami, které mu stát následně vyplácí, jako poplatky za dostupnost. Splácení je však omezeno mnoha faktory, mezi které patří například bezproblémová funkčnost a naplnění cíle daného projektu.<sup>40</sup>

## 2.8 Výhody

### 2.8.1 Nižší míra odpovědnosti státu

Při využití právě PPP projektů se část rizik přenáší na soukromníka, případně soukromníky. Je samozřejmostí, že část rizik státu stále zůstává. Velmi podstatné riziko výkupu pozemků by bylo pro soukromníky velmi zdlouhavé, náročné a ve výsledku i drahé. Proto jsou výkupy pozemků na odpovědnosti státu.

---

<sup>40</sup> TĚHLOVÁ, Marie. Financování PPP projektu [online]. [cit. 12.3.2021]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/financovani-ppp-projektu.aspx>

## 2.8.2 Kvalita

Při zadávání PPP projektů se stát musí zaměřit nejen na finální cenu, ale také na výslednou kvalitu, která je velmi důležitá. Jelikož PPP projekty fungují se smlouvami na dvacet pět až třicet let, je záměrem soukromníka, aby byl jeho projekt funkční po všech stránkách co nejdéle. Stát totiž může penalizovat za nedodržení velmi striktních pravidel provozu daného projektu. Například pokud se dálnice bude muset opravovat a bude průjezdný pouze jeden jízdní pruh, je to pro výherce PPP projektu velmi zásadní problém a znamená výše zmíněné penalizace ze strany státu.<sup>41</sup>

## 2.8.3 Investice

PPP projekty jsou pro stát v tomto ohledu a za pandemie COVID-19 velmi výhodné. I přesto, že si stát může půjčit za prakticky nulový úrok, nemůže si půjčovat stále. Je potřeba rozložit finance tak, aby pokryly co možná nejvíce potřebné projekty, například v infrastruktuře. Pro lepší pochopení je zde použit teoretický příklad: v případě, že by se stát rozhodl postavit tři dálnice z vlastních prostředků, musel by nejprve postavit jednu, poté druhou a nakonec třetí. Pokud by však využil PPP projekty, mohl by stát nechat postavit všechny tři dálnice najednou a urychlit tak zlepšení infrastruktury.<sup>42</sup>

## 2.9 Nevýhody a rizika

K PPP projektům se váže především riziko, kde je zásadní odchýlení od očekávaného cíle. Ministerstvo financí České republiky definuje toto riziko ve svém katalogu následovně: „pravděpodobnost jakéhokoli výsledku odlišného od výsledku očekávaného“<sup>43</sup>. Jak je zmiňováno v podkapitole PPP projektů „Charakteristika“, nelze jednoznačně přiřadit obecná rizika ke všem projektům se spoluprací veřejného a soukromého sektoru. Každý PPP projekt je jedinečný a má tedy i svá jedinečná rizika. Níže, v kapitole „Identifikace rizik a jejich následné řízení“, jsou rozdělena možná rizika a jejich následná identifikace a řízení.

Další nevýhodou je délka trvání uzavřené smlouvy. Zastupitelé se nechtějí do těchto projektů pouštět především z toho důvodu, že by zavázali i následně volené zastupitelstvo.

---

<sup>41</sup> Podcast Forbes BrandVoice #009 – Jan Brázda (PwC) a Jan Troják (ČSOB)

<sup>42</sup> Podcast Forbes BrandVoice #009 – Jan Brázda (PwC) a Jan Troják (ČSOB)

<sup>43</sup> MINISTERSTVO FINANCÍ ČR. Příloha I. Katalog rizik PPP projektů [online]. [cit. 24.2.2021]. Dostupné z: [https://www.mfcr.cz/assets/cs/media/Methodika\\_2008-09\\_Katalog-rizik-PPP-projektu.pdf](https://www.mfcr.cz/assets/cs/media/Methodika_2008-09_Katalog-rizik-PPP-projektu.pdf). str. 3.

### **2.9.1 Veřejný sektor**

Veřejný sektor může být v rámci těchto projektů zastoupen například státem, krajem či místní samosprávou. Každý z těchto subjektů má však odlišné pole působnosti, finančních možností a s tím spojené i jiné typy rizik.

### **2.9.2 Soukromý sektor**

V tomto typu projektů je soukromý sektor dodavatelem požadovaných služeb, projektů a prací. V mnoha případech se jedná o subdodavatele, kteří jsou také neveřejného charakteru.<sup>44</sup> Rizika, které si tedy soukromý sektor na sebe převádí, se mohou týkat všech oblastí od financování, výstavbu až po předání. Problematika rizik je podrobněji popsána v kapitole „Základní typologie PPP projektů“.

### **2.9.3 Identifikace rizik a jejich následné řízení**

Obecná identifikace rizik PPP projektů je v každé zemi odlišná. Alokace neboli rozdělení rizik je však podobné. Dle katalogu Ministerstva financí České republiky jsou rizika PPP projektů pro Českou republiku popsána následovně:

---

<sup>44</sup> MINISTERSTVO FINANCÍ ČR. Příloha I. Katalog rizik PPP projektů [online]. [cit. 24.2.2021]. Dostupné z: [https://www.mfcr.cz/assets/cs/media/Methodika\\_2008-09\\_Katalog-rizik-PPP-projektu.pdf](https://www.mfcr.cz/assets/cs/media/Methodika_2008-09_Katalog-rizik-PPP-projektu.pdf). str. 3.

Tabulka č. 3 Rozdělení rizik do skupin

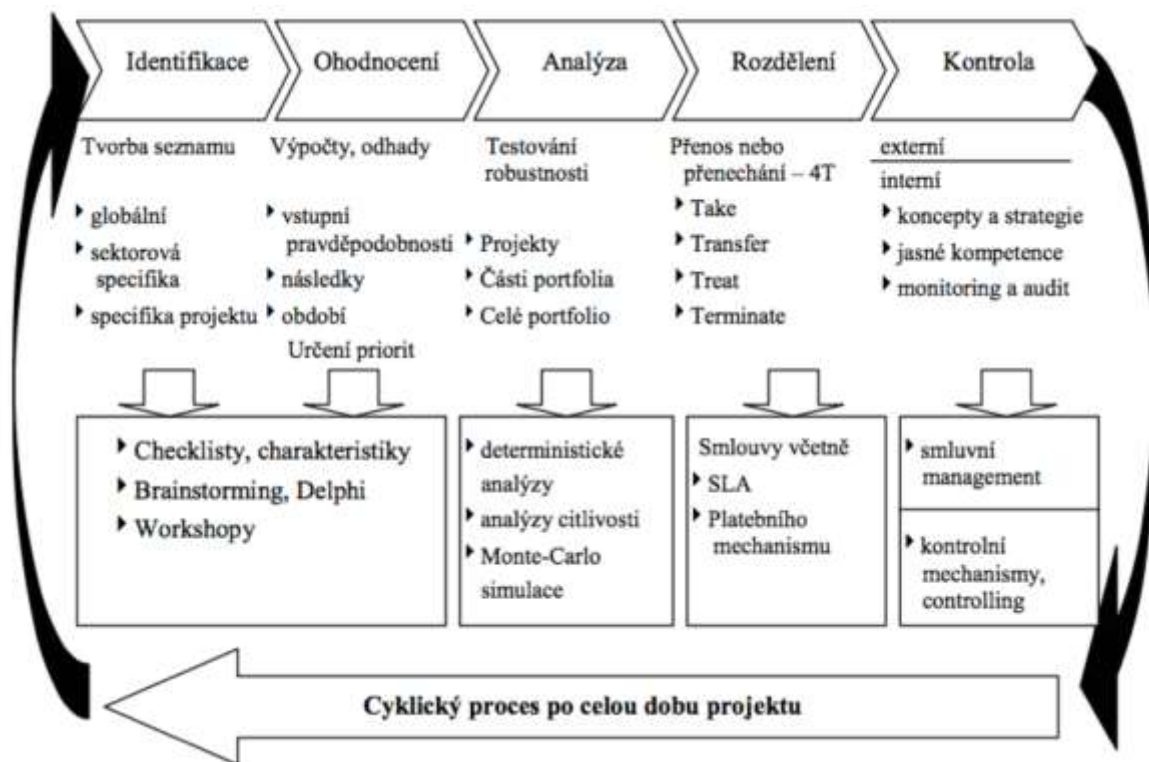
Kategorie rizik	Skupina rizik
<b>Stavebně-technologická a projekční rizika</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ stavební a projekční rizika</li> <li>▪ rizika lokality</li> <li>▪ rizika chybných technologií, sítí a souvisejících služeb</li> </ul>
<b>Kreditní rizika</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ riziko likvidity</li> <li>▪ rizika nesplnění závazků / riziko dostupnosti</li> </ul>
<b>Tržní rizika</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ riziko poptávky</li> <li>▪ riziko zvýhodnění konkurence</li> <li>▪ ostatní tržní rizika</li> </ul>
<b>Vnější rizika</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ politická rizika</li> <li>▪ vyšší moc</li> <li>▪ ostatní vnější rizika</li> </ul>
<b>Operační rizika</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ rizika související se zařízením</li> <li>▪ rizika související s lidmi</li> <li>▪ bezpečnostní rizika</li> </ul>
<b>Strategická rizika</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ smluvní rizika</li> <li>▪ ostatní strategická rizika</li> </ul>

Zdroj: MINISTERSTVO FINANCÍ ČR. Příloha I. Katalog rizik PPP projektů [online]. Praha, 2008, [cit. 2018-05-09]. Dostupné z: [https://www.mfcr.cz/assets/cs/media/Metodika\\_2008-09\\_Katalog-rizik-PPP-projektu.pdf](https://www.mfcr.cz/assets/cs/media/Metodika_2008-09_Katalog-rizik-PPP-projektu.pdf). str. 3.

Pojem řízení rizik je jeden ze základních úkonů, které vedou k úspěšnosti daného PPP projektu. Jedná se o souhrnný proces identifikace, hodnocení a kontroly hrozeb pro kapitál a výnosy. Rizika mohou pocházet ze široké škály zdrojů, včetně finanční nejistoty, právních závazků, chyb strategického řízení nebo přírodních katastrof. Řízení daných rizik umožňuje subjektům možnost určité míry připravenosti na neočekávaná rizika a náklady s nimi spojenými.<sup>45</sup> Jan Ostřížek má ve své knize „*Public private partnership: příležitost a výzva*“ kvalitně zpracované schéma, které zahrnuje celý proces řízení rizik. Dané schéma je převzato z diplomové práce Veroniky Hourové, které je zde dostupné v elektronické podobě.

<sup>45</sup> COLE, Ben. *Risk management* [online]. [cit. 15.3.2021]. Dostupný na WWW: <https://searchcompliance.techtarget.com/definition/risk-management>

Schéma č. 1 Proces managementu rizik v PPP projektu



Zdroj: Hourová, Veronika. *Právní aspekty realizace PPP projektů*. Praha, 2018. Diplomová práce. Univerzita Karlova, Právnická fakulta. Vedoucí práce JUDr. Lukáš Klee, MBA, LL.M., Ph.D. str. 18

### 3 PPP projekty v České republice

V předešlé kapitole byl zmíněn obecný popis PPP projektů. V této a následující kapitole je vyzdvihnuto několik projektů, které jsou svým způsobem originální a můžeme říci i pilotní. V České republice mezi takovéto projekty nepatří jen nadlimitní projekty se zásahy do infrastruktury, ale také menší, které jsou prospěšné především obyvatelům dané obce, ve které byl tento typ projektu dokončen. Nejsou zde však zmíněny pouze úspěšné a dokončené projekty. Je nutno podotknout, že se stále jedná o složitou dohodu mezi oběma sektory, která je uzavírána na velmi dlouhou dobu. S ohledem na všechna rizika se však několik takových podařilo dokončit a je jen otázkou času, kdy se s těmito projekty naučíme efektivněji pracovat.

#### 3.1 Část dálnice D4

Zde se konečně ukazuje, že je potřeba začít řešit významné projekty právě formou spolupráce veřejného a soukromého sektoru. V tomto případě se jedná o spolupráci státu a francouzského konsorcia<sup>46</sup> DIVia. Jedná se o výstavbu necelých 32 kilometrů dálnice D4. Tato výstavba by se měla stát odrazovým můstkem pro další obdobné projekty. Stát díky tomu bude moci zvýšit investice, jelikož nebude muset vše financovat z vlastních, nebo půjčených zdrojů. Konsorcium na sebe převezme riziko výstavby dálnice. Součástí smlouvy je také přenesení rizik s rekonstrukcí stávajících úseků a jejich dovybavení o moderní technologie. Na státu bude následně splácení nákladů formou splátek neboli poplatků za dostupnost.

Velkou výhodou je ovšem fakt, že konsorciu jde především o to, aby dálnice fungovala se všemi pruhy minimálně do předání státu, což je po 25 letech. Jelikož při opravách a případných odstávkách pruhů, může stát konsorcium sankcionovat případnými srážkami splátek.<sup>47</sup>

Kritika těchto projektů v České republice vzniká hlavně na základě vyšší ceny. Za předpokladu, že si stát půjčí na finančním trhu s prakticky nulovým úrokem, musí doplácet na půjčky soukromníků, kteří mají vyšší úroky a promítnou se ve finální ceně.

V současné době si však myslím, že je to výhodná investice. Stát již tak investuje nemalé finanční prostředky do všech odvětví, která jsou spjata s pandemií COVID-19. V tomto případě tedy nemusí vynaložit celkovou částku, ale pouze splátky, které jsou rozloženy do již zmíněných 25ti let.

---

<sup>46</sup> Konsorcium = určité sdružení podnikatelů, kteří hájí společný obchodní cíl

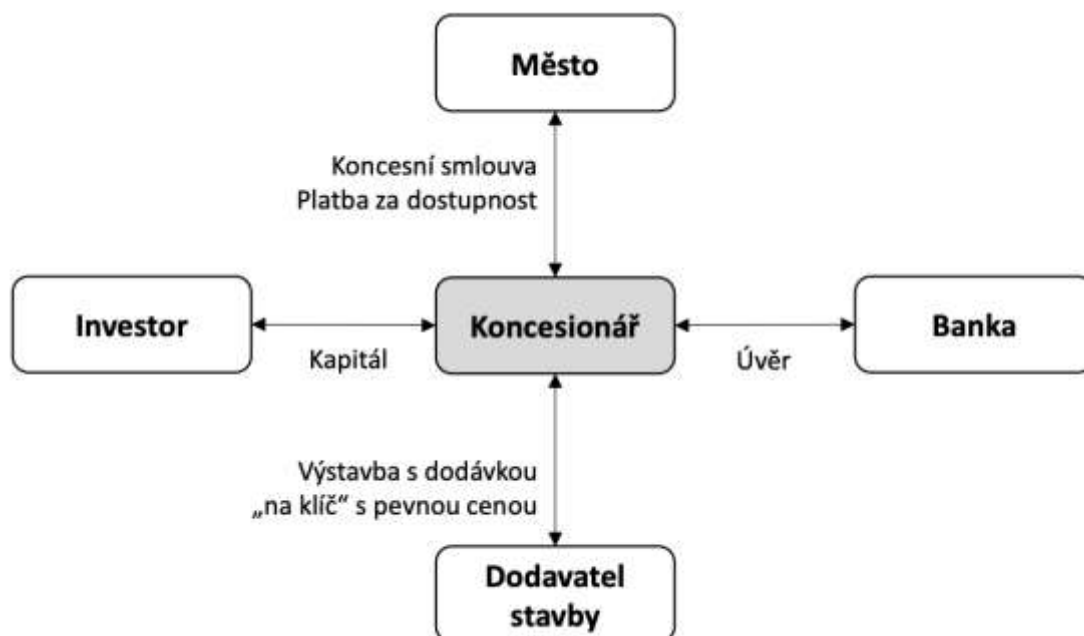
<sup>47</sup> Podcast Forbes BrandVoice #009 – Jan Brázda (PwC) a Jan Troják (ČSOB)

### 3.2 Parkovací dům Rychtářka v Plzni

Tento PPP projekt patří do dopravního sektoru (městská doprava – parkovací dům). Jedná se o typ DBFM (=navrhni-postav-financuj-provozuj). Tento typ PPP projektu v bakalářské práci není popsán. Jedná se totiž o úpravu typu DBFO (=navrhni-postav-financuj-udržuj/spravuj). Rozdíl je tedy v tom, že u tohoto typu se dodavatel místo údržby musí starat o celkové provozování. Dalším důležitým faktorem je, že tento projekt je v majetku města.

V tomto případě dodavatel neboli koncesionář (HERMOSA Real Estate a.s.) nejenom, že dostává „služebné od města, ale také příjmy z komerčních ploch v rámci parkovacího domu. Parkovací dům byl budován do majetku zadavatele, v jeho vlastnictví jsou i pozemky.“<sup>48</sup> Na závěr je uvedeno schéma struktury financování tohoto PPP projektu.

Schéma č. 2 Struktura financování



Zdroj: ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY. PPP pro veřejnou infrastrukturu [online]. [cit. 18.3.2021]. Dostupný na <https://www.ceskainfrastruktura.cz/wp-content/uploads/2019/06/ARI-PPP-pro-municipality-210226-Priloha-1.pdf>. str. 7

Obyvatelům města Plzně je známo, že tento projekt doprovázelo mnoho komplikací. Po dokončení výstavby zde například chybělo dopravní značení, které tak neumožnilo řidičům správnou navigaci do parkovacího domu. V počátcích tedy tento projekt nesplňoval jeden z hlavních cílů, kterým bylo snížení počtu aut, parkujících v centru města Plzně. Dalším

<sup>48</sup> ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY. PPP pro veřejnou infrastrukturu [online]. [cit. 18.3.2021]. Dostupný na <https://www.ceskainfrastruktura.cz/wp-content/uploads/2019/06/ARI-PPP-pro-municipality-210226-Priloha-1.pdf>. str. 6

problémem jsou také náklady. V počátcích počítalo zastupitelstvo města Plzně s přibližnými náklady kolem 250 milionů. To se následně ukázalo jako nereálné a náklady se zatím vyšplhali o 100 milionů výše. V této době je však parkovací dům zaběhlý a Plzeňané zde hojně využívají parkovacích míst. Poplatky z parkování jdou městu, poplatky za nájemné komerčních prostorů jdou soukromému investorovi a jemu také město vyplácí roční poplatky za dostupnost.

### 3.3 Depo městské hromadné dopravy v Plzni

Tento PPP projekt patří také do dopravního sektoru (městská doprava – revitalizace). Jedná se o typ DBFOT (=navrhni-postav-financuj-provozuj-převed'). Tento typ PPP projektu zahrnuje zajištění služeb údržby a obnovy po dobu trvání smlouvy (až do roku 2041). Dále také zajišťuje dodavateli vlastnictví daného projektu, který po uplynutí sjednané smlouvy převede vlastnická práva na zadavatele, tedy město Plzeň.

Původní stav již neodpovídal standardům, co se praktičnosti i zastaralosti týče. Hlavní cíle tohoto projektu byly dva.

Prvním bylo vybudování nového areálu dopravní základny pro trolejbusy a autobusy. Dané území současného areálu mělo od doby zahájení výstavby charakter „brownfieldu“<sup>49</sup>.<sup>50</sup>

Druhým cílem bylo „zajištění služeb odstavu, údržby a oprav vozového parku, který je ve vlastnictví zadavatele. Dodavatel garantuje dostupnost vozového parku. Aby toto mohlo být provedeno bez negativního dopadu na zaměstnance Zadavatele byla součástí projektu koupě divize Zadavatele (formou koupě části podniku), který se do té doby o tento vozový park staral. Zadavatel má právo si na konci projektu odkoupit tuto divizi zpět.“<sup>51</sup> Níže jsem zpracoval graf jednotlivého financování tohoto projektu, kde náklady na výstavbu byly 1 620 milionů korun bez DPH.<sup>52</sup>

---

<sup>49</sup> Brownfield = nemovitost, která se plně nevyužívá nebo je zanedbaná.

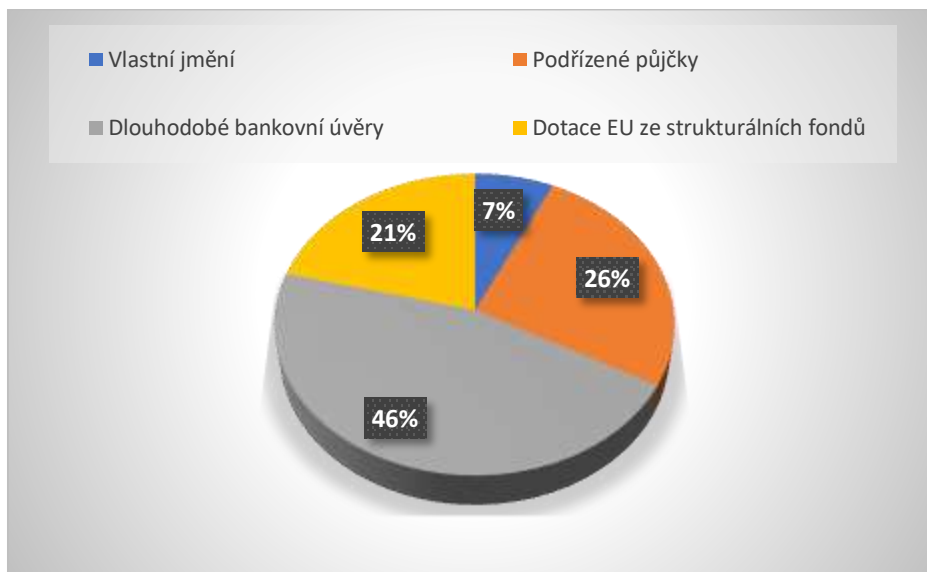
<sup>50</sup> ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY. *PPP pro veřejnou infrastrukturu* [online]. [cit. 18.3.2021]. Dostupný na <https://www.ceskainfrastruktura.cz/wp-content/uploads/2019/06/ARI-PPP-pro-municipality-210226-Priloha-1.pdf>. str. 3

<sup>51</sup> ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY. *PPP pro veřejnou infrastrukturu* [online]. [cit. 18.3.2021]. Dostupný na <https://www.ceskainfrastruktura.cz/wp-content/uploads/2019/06/ARI-PPP-pro-municipality-210226-Priloha-1.pdf>. str. 3

<sup>52</sup> ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY. *PPP pro veřejnou infrastrukturu* [online]. [cit. 18.3.2021]. Dostupný na <https://www.ceskainfrastruktura.cz/wp-content/uploads/2019/06/ARI-PPP-pro-municipality-210226-Priloha-1.pdf>. str. 4



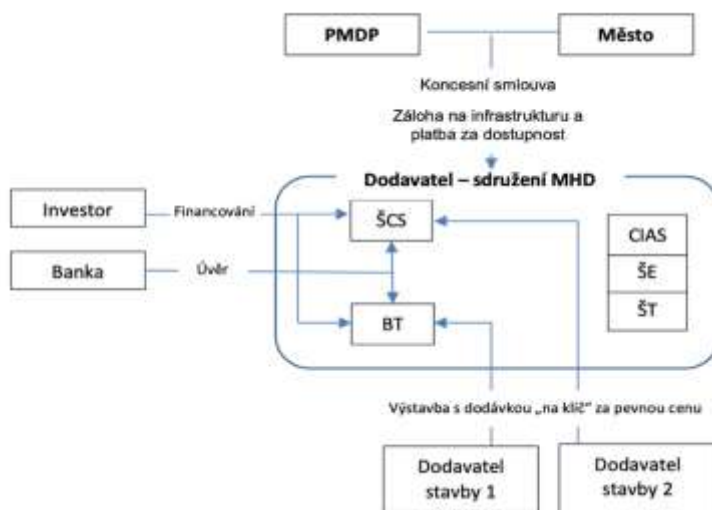
Graf č. 4 Jednotlivé financování depa městské hromadné dopravy v Plzni



Zdroj: ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY. PPP pro veřejnou infrastrukturu [online]. [cit. 18.3.2021]. Dostupný na <https://www.ceskainfrastruktura.cz/wp-content/uploads/2019/06/ARI-PPP-pro-municipality-210226-Priloha-1.pdf>. str. 4

Z grafu je patrné, že u tohoto typu PPP projektu byly vynaloženy i vlastní zdroje, které jsou u těchto projektů velmi důležité. Na závěr je zde uvedeno schéma financování pro lepší představu, jak to u tohoto typu projektu funguje.

Schéma č. 3 Struktura financování



Zdroj: ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY. PPP pro veřejnou infrastrukturu [online]. [cit. 18.3.2021]. Dostupný na <https://www.ceskainfrastruktura.cz/wp-content/uploads/2019/06/ARI-PPP-pro-municipality-210226-Priloha-1.pdf>. str. 5<sup>53</sup>

<sup>53</sup> Seznam zkratk: ŠCS (Škoda city service s.r.o.), BT (Brammer trade a.s.), CIAS (Cias holding a.s.), ŠE (Škoda electric a.s.) a ŠT (Škoda transportation a.s.).

### 3.4 Dálnice č. 47 (D47)

Jedná se o poměrně starou záležitost, o které se uvažovalo od usnesení vlády bývalé ČSSR ze dne 10. dubna 1963 o rozvoji československých dálnic. První pokus o spolupráci veřejného a soukromého sektoru však dopadl katastrofálně a na mnoho let, právě od této formy spolupráce, odradil veřejný sektor. První zmínky v územním plánu o této dálnici jsou ze 70. let minulého století. Záměrem bylo společně s rychlostní silnicí číslo 48 vytvořit hlavní část infrastruktury a napojit Ostravsko na dálniční síť. Téměř do konce 20. století se přemýšlelo pouze o modernizaci a revitalizaci stávající rychlostní silnice číslo 47. Na samotném konci 20. století však Ministerstvo dopravy České republiky rozhodlo o výstavbě dálnice D47.

V začátcích všechno vypadalo nadějně a veřejnost samozřejmě zajímala nová forma projektů. Tehdejší premiér Miloš Zeman poklepal na základní kámen dálnice v roce 1999. Zadání zakázky proběhlo v roce 2002 a výstavba byla svěřena izraelskému konsorciu Housing and Construction a měla stát 125 miliard korun s 30letou zárukou na údržbu. Nový ministr dopravy si však nebyl jistý cenou a pro podezření z korupce ji zrušil. Vláda se tedy rozhodla postavit dálnici z vlastních zdrojů. To se ovšem ukázalo jako nešťastné řešení. Po necelých dvou letech od otevření prvního úseku se dálnice začala vlnit. Jednotliví účastníci tohoto projektu na sebe přehazovali vinu „jako horký brambor“. Kdo v tomto projektu skutečně trpěl byli občané, kteří byli nuceni po zdevastované dálnici s několika rychlostními omezeními denně jezdit.<sup>54</sup>

S odstupem času a při nahlédnutí za hranice České republiky, můžeme tvrdit, že obecně prvotní náklady na PPP projekty jsou sice vyšší, ale kvalitní materiál a řádná správa zamezí velkým uzavírkám. V tomto ohledu by tedy sice stát zaplatil více, ale dálnice by byla lépe průjezdná a netrpěli by řidiči.

---

<sup>54</sup> ŠVEC, Pavel. *Zkratka PPP v Česku nemá dobrou pověst. Dostavba dálnice D4 za soukromé peníze to má změnit* [online]. [cit. 9.3.2021]. Dostupný na <https://ct24.ceskatelevize.cz/ekonomika/2387953-zkratka-ppp-v-cesku-nevesti-nic-dobreho-dostavba-dalnice-d4-za-soukrome-penize-ma>

## 4 PPP projekty na Slovensku

### 4.1 Slovenská právní úprava

Ve Slovenské republice je to s PPP projekty obdobně, jako v České republice. Ani zde neexistuje taková legislativní úprava, která by se týkala čistě těchto projektů. Na Slovensku jsou PPP projekty realizovány formou koncesí. Tyto koncese mohou být buď na služby, nebo na stavební práce. Koncese, tedy PPP projekty, ve Slovenské republice upravuje zákon č. 343/2015 Z. z., o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Legislativní úprava koncesí na služby:

*„Koncesia na služby je zákazka rovnakého typu ako zákazka na poskytnutie služby s tým rozdielom, že protiplnením za služby, ktoré sa majú poskytnúť, je buď právo využívať poskytované služby na dohodnutý čas alebo je toto právo spojené s peňažným plnením.“<sup>55</sup>*

Legislativní úprava koncesí na stavební práce:

*„Koncesia na stavebné práce je zákazka rovnakého typu ako zákazka na uskutočnenie stavebných prác s tým rozdielom, že protiplnením za stavebné práce, ktoré sa majú uskutočniť, je buď právo na využívanie stavby na dohodnutý čas alebo je toto právo spojené s peňažným plnením.“<sup>56</sup>*

### 4.2 Rychlostní silnice R1

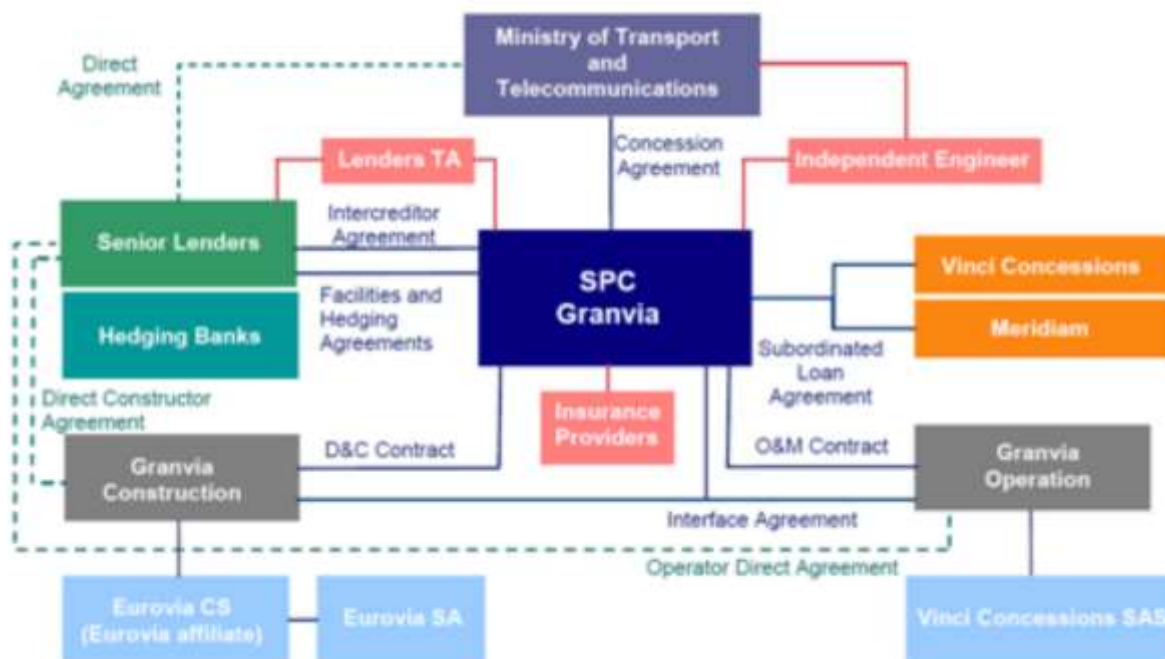
Na Slovensku započal pilotní PPP projekt dostavbou rychlostní silnice R1, který patří do dopravního sektoru (dálnice a silnice). Oproti České republice se začalo s výstavbou o něco dříve, a to v roce 2009. V tomto roce byla také podepsána koncesní smlouva s konsorciem GRANVIA, které se zavázalo na 30 let. Slovenská republika se rozhodla pro typ DBFOM, který je, až na převedení vlastnického práva, nejširším typem PPP projektů. Oproti výstavbě parkovacího domu Rychtářka zde soukromník na sebe přebírá i riziko provozování. Tato rychlostní silnice je v provozu od roku 2012 a investiční hodnota je přibližně 40 miliard korun.<sup>57</sup> Na závěr je zde také přiloženo schéma, které je složeno z mnoha subdodavatelů.

<sup>55</sup> § 4 odst. 2 zákona č. 343/2015 z. z., o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

<sup>56</sup> § 4 odst. 1 zákona č. 343/2015 z. z., o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

<sup>57</sup> ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY. *PPP pro veřejnou infrastrukturu* [online]. [cit. 18.3.2021]. Dostupný na <https://www.ceskainfrastruktura.cz/wp-content/uploads/2019/06/ARI-PPP-pro-municipality-210226-Priloha-1.pdf>. str. 15

Schéma č. 4 Struktura financování



Zdroj: ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY. PPP pro veřejnou infrastrukturu [online]. [cit. 18.3.2021]. Dostupný na <https://www.ceskainfrastruktura.cz/wp-content/uploads/2019/06/ARI-PPP-pro-municipality-210226-Priloha-1.pdf>. str. 16

### 4.3 Obchvat Bratislavy (D4R7)

Jedná se o již schválenou a započatou výstavbu obchvatu Bratislavy. Přesněji dálnici D4 a rychlostní silnici R7, které jsou budovány typem DBFO. Aktéry jsou: objednavatel (Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky), zhotovitel (D4R7 Construction s.r.o.) a koncesionář (Obchvat nula-Zero Bypass limited). Konsorcium je tvořeno čtyřmi celosvětovými firmami (Cintra-Španělsko, Macquarie Capital-Austrálie, PORR AG-Rakouskou a Aberdeen Standard Investments-Anglie)<sup>58</sup>. Slovenská republika se zavázala ke splácení přibližně 1,5 miliardy korun ročně po dobu třiceti let. Tato splátka se bude každoročně snižovat či zvyšovat o inflaci.<sup>59</sup>

Velmi dobrá ukázka výhody PPP projektu byla na navrhovaném mostě. Vítězný uchazeč si všiml, že navrhovaný lanový most je poměrnou komplikací. Zásadní pro něj byla lana, která mohla ohrozit ptáky, kteří by do nich v letu mohli narazit a zemřít. Navrhl tedy litý most, který

<sup>58</sup> D4R7 CONSTRUCTION S.R.O.. Projekt Dálnice D4 a Rychlostnej cesty R7 predpokladá vybudovanie južnej časti nultého obchvatu Bratislavy a časti južnej siete rýchlostných ciest spájajúcich západ a východ Slovenska. [online]. [cit. 20.3.2021]. Dostupný na WWW: <https://www.d4r7.com/sk/>

<sup>59</sup> SVOBODA, D. Slovensko pripravilo ďalší PPP projekt, vznikne 60 kilometrov dálnic [online]. [cit. 6.3.2021]. Dostupný na WWW: <https://www.e15.cz/byznys/reality-a-stavebnictvi/slovensko-pripravilo-dalsi-ppp-projekt-vznikne-60-kilometru-dalnic-1296851>

je pro přírodu bezpečnější, pro zhotovitele jednodušší a pro koncesionáře levnější. Toto je přesně důvod, proč je na každou věc potřeba více úhlů pohledu.<sup>60</sup>

Jan Brázda, ve své knize „*Success story: Slovak D4 R7 PPP & lessons learnt for Czech PPPs*“. Uvedl rozdělení rizik mezi veřejný a soukromý sektor. Veřejný sektor má na starost ta rizika, která může lépe zvládnout. Jedná se o riziko lokality, poptávky po provozu a případné změny specifického daňového zatížení. Oproti tomu soukromý sektor nese rizik více. Ovšem tato rizika je schopen zvládnout. Jsou to rizika návrhu, výstavby, obsluhy, údržby, financování, změny v inflaci během výstavby a případné změny obecného daňového zatížení.<sup>61</sup>

---

<sup>60</sup> Podcast Forbes BrandVoice #009 – Jan Brázda (PwC) a Jan Troják (ČSOB)

<sup>61</sup> BRÁZDA, Jan. *Success story: Slovak D4 R7 PPP & lessons learnt for Czech PPPs*. Praha, 2016. PPT str. 4.

## 5 Výzkumné šetření

V předchozích kapitolách jsou vymezeny veřejné zakázky a PPP projekty. U PPP projektů jsou dány konkrétní příklady, které se uskutečnily, nebo měly uskutečnit. Pro připomenutí uvedu některé z České republiky, které se přímo vážou k dotazníkovému šetření, nebo e-mailové korespondenci: První je PPP projekt parkovacího domu Rychtářka v Plzni typu DBFO. U tohoto projektu je hlavním problémem zdražení nákladů a možná až nevyvážený vztah. Druhý projekt typu DBFOT je depo městské hromadné dopravy v Plzni. Zde jsou asi největším problémem vlastnická práva, která má konsorcium.

Pro analýzu jsem zvolil dvě dotazníková šetření a e-mailovou korespondenci. U dotazníků se jedná o kvantitativní metodu výzkumu veřejného mínění, kde se mi podařilo na každý dotazník sesbírat odpovědi od 50 respondentů. Mé hypotézy se zaměřují na otázku, zdali je pravda, že veřejnost neví, co jsou PPP projekty a zdali souhlasí s poskytováním veřejných finančních prostředků veřejnému sektoru. Další hypotéza se orientuje na parkovací dům Rychtářka. Otázka je, zdali veřejnost ví, že se jedná o PPP projekt a dále jestli by i za cenu zpoplatnění souhlasila s rekonstrukcí parkoviště pod mostem Generála Pattona. Ověření mých hypotéz spočívá v zamítnutí nebo potvrzení dané otázky.

U e-mailové korespondence, která spadá pod kvalitativní metodu výzkumu, jsem se snažil získat subjektivní názor na danou problematiku ze stran zastupitelstva města Plzně a pana JUDr. Jindřicha Vítka, Ph.D., který vyučuje předmět veřejné zakázky a koncese na Právnické fakultě Západočeské univerzity v Plzni.

Výsledkem tohoto šetření tedy bude zjištění, jak je veřejnost o těchto projektech informována, jak se k daným projektům staví zastupitelstvo města Plzně a jejich případné vize, vyjádření souhlasu či nesouhlasu s poskytováním veřejných financí soukromému sektoru a souhlas či nesouhlas s rekonstrukcí zdevastovaného parkoviště pod mostem Generála Pattona.

### 5.1 Dotazník na téma PPP projekty

Cílem tohoto dotazníku bylo zjištění, zdali veřejnost ví, co jsou PPP projekty a jestli se s nimi již setkala. Součástí je také zodpovězení otázky, jestli by veřejnost souhlasila s poskytováním veřejných financí soukromému sektoru a pokud ano, za jakých podmínek.

Dotazníku se zúčastnilo 50 respondentů z celé České republiky. Se zastoupením všech věkových kategorií (18-30 (46 %), 31-50 (30 %), 51-70 (18 %), 71 a více (6 %)), vzdělání (středoškolské s maturitou 44 %, vysokoškolské 30 %, středoškolské bez maturity 10 %, vyšší odborné 10 %, základní 6 %) i počtu obyvatel obce, ve které žijí (0-5 000 (14 %), 5 001-10 000

(10 %), 10 001-20 000 (6 %), 20 001-50 000 (10 %), 50 001-100 000 (12 %), 100 000 a více (48 %)).

*Víte, co jsou PPP projekty neboli spolupráce soukromého a veřejného sektoru?*

- Zde se má hypotéza nevědomosti potvrzuje výsledkem 35ti negativních odpovědí (70 %).

*Jste spokojení s informacemi, které média šíří o PPP projektech?*

- I zde se má teorie potvrzuje 27 negativními odpověďmi (54 %)
- 22 respondentů neví (44 %)
- Pouze 1 respondent uvedl, že je spokojen (2 %)

*Souhlasili byste, aby šly peníze z veřejného rozpočtu soukromému sektoru?*

- Zde 46 respondentů odpovědělo kladně pouze za předpokladu, že bude hájen veřejný zájem (92 %).
- 2 respondenti by souhlasili kdykoli (4 %).
- 2 respondenti by vůbec nesouhlasili (4 %).

Z této otázky tedy vyplývá, že lidé sice nevědí, co jsou PPP projekty zač, ale mají strach, že nebude hájen veřejný zájem a dojde například ke korupci.

*Myslíte si, že nyní, v době pandemie COVID-19, je vhodnější financovat projekty formou PPP nikoli z vlastních zdrojů?*

- Zde 33 respondentů potvrzuje moji hypotézu, která se vztahuje na současnou celosvětovou pandemickou krizi (66 %).
- 16 respondentů zde neví (32 %).
- 1 respondent si myslí, že ne (2 %).

*Myslíte si, že u PPP projektů dochází k větší míře podvodů, než je tomu při klasických veřejných zakázkách?*

- Zde si 27 respondentů myslí, že zde dochází k větší míře podvodů (54 %).
- 15 respondentů si myslí, že dochází k větší míře podvodů u klasických veřejných zakázek (30 %).
- 8 respondentů neví (16 %).

U těchto odpovědí si můžeme všimnout, že neodpovídají těm prvotním. V ideálním případě by zde stejné procento uvedlo odpověď „nevím“. Z těchto odpovědí však vyplývá, že 84 % respondentů si myslí, že v jednom, nebo druhém případě k podvodům dochází.

*Myslíte si, že PPP projekty zkvalitňují veřejný sektor?*

- Zde se veřejnost poměrně shodla, že PPP projekty veřejný sektor zkvalitňují.
- 41 respondentů si myslí, že ano (82 %).
- 7 respondentů neví (14 %).
- 2 respondenti si to nemyslí (4 %).

Zde opět odpovědi neodpovídají logické posloupnosti. 70 % respondentů neví, co jsou PPP projekty zač, ale dokonce 82 % si myslí, že jsou přínosné. Je možné, že si to respondenti spojili s celkovou úpravou veřejného sektoru. Například opravy a údržby silnic, parků či veřejných prostranství.

Předposlední otázku jsem věnoval tématu konkrétních projektů a zajímalo mě, jestli o nich veřejnost ví. Parkovací dům Rychtářka v Plzni zná 26 respondentů. O dostavbě dálnice D4 ví 23 respondentů. O Slovenském projektu na obchvat Bratislavy ví 19 respondentů a o rychlostní silnici R7 na Slovensku ví 7 z 50ti dotázaných. O žádném projektu neví pouze 4 respondenti.

Když vezmeme v úvahu první otázku, kde 35 respondentů uvedlo, že nevědí, co jsou PPP projekty, a předposlední otázku, kde pouze 4 respondenti žádný projekt neznají, zjistíme, že veřejnost tyto projekty zná, ale nepřirazuje je spolupráci veřejného a soukromého sektoru.

*V celosvětovém měřítku jsou PPP projekty poměrně úspěšné. Myslíte si, že mají budoucnost i v České republice?*

Tuto otázku v samotném závěru dotazníku jsem položil z toho důvodu, abych si udělal obrázek o tom, jak lidé vnímají celkový ráz České republiky. 35 respondentů (70 %) uvedlo, že budoucnost mají, ale až za několik let. 13 respondentů (26 %) uvedlo, že mají budoucnost již brzy a 2 respondenti (4 %) si myslí, že u nás takový typ projektů nemá budoucnost.

Závěr dotazníkového šetření je takový, že respondenti si pouze představují, co jsou PPP projekty vlastně zač, ale ve skutečnosti o nich moc nevědí. Velká trhlina, která způsobuje tuto nevědomost je v aktérech daných projektů, kteří poskytují médiím jen nepatrnou část informací. Další trhlinou je ovšem samotný nezájem o danou problematiku ze stran veřejnosti. Celkově státní správa ani samospráva obecně neposkytují mnoho relevantních informací. O PPP projektech obecně se na internetu dozvíte velice málo. Především se dočtete o konkrétních projektech, jako je dostavba dálnice D4, ale již nenalezneme informace, které by vysvětlovaly,



co přesně PPP projekty jsou. Aby občan dokázal nahlédnout do těchto projektů, je zapotřebí pročíst mnoho publikací na dané téma, které jsou ovšem, s nabytím účinnosti nového zákona č. 134/2016 Sb., zastaralé, jelikož mnohé z nich odkazují na koncesní zákon.

Pokud by byla veřejnost dostatečně seznámena s těmito projekty a nebrala si pouze špatný příklad ze stavby dálnice D47 nebo parkovacího domu Rychtářka, tak by PPP projekty nebudily takový rozruch a mohly by se stát součástí plánovaných změn infrastruktur, jako tomu je jinde ve světě.

## 5.2 Dotazník na téma parkovací dům Rychtářka

Cílem tohoto dotazníku bylo zjištění, jestli Plzeňané ví, že se jedná o PPP projekt. Dalším záměrem dotazníku byla otázka, zdali by obyvatelé Plzně souhlasili s přestavbou zdevastovaného parkoviště pod mostem Generála Pattona, které by je připravilo o možnost zdarma zaparkovat u centra města. S ohledem na poskytnuté informace od Mgr. Pavla Šindeláře vím, že se na rekonstrukci již pracuje. Mým cílem je však tuto rekonstrukci udělat formou PPP projektu. Jedná se o malý projekt, který by mohl být ukázkovým příkladem, jak postupovat při této formě spolupráce.

Dotazníku se zúčastnilo 50 respondentů pouze z Plzně a blízkého okolí. Se zastoupením všech věkových kategorií (18-30 (64 %), 31-50 (24 %), 51-70 (8 %), 71 a více (4 %)), vzdělání (středoškolské s maturitou 50 %, vysokoškolské 26 %, středoškolské bez maturity 10 %, vyšší odborné 10 %, základní 4 %) i počtu obyvatel obce, ve které žijí ((0-5 000 (22 %), 5 001-10 000 (4 %), 10 001-20 000 (4 %), 20 001-50 000 (2 %), 50 001-100 000 (6 %), 100 000 a více (62 %)).

### *Parkujete v parkovacím domě Rychtářka?*

- Zde 23 respondentů uvedlo, že v parkovacím domě neparkuje (46 %).
- 19 respondentů zde parkuje několikrát do roka (38 %).
- 4 respondenti zde parkují několikrát do týdne (8 %).
- 4 respondenti zde parkují několikrát do měsíce (8 %).

Tato odpověď mě nepřekvapila, jelikož sám bydlím v Plzni a v parkovacím domě Rychtářka parkuji jen opravdu výjimečně. Osobně raději parkuji právě na zdevastovaném parkovišti pod mostem Generála Pattona, kde nemám takový strach o promáčklinu ve dveřích od okolních aut, jako v Rychtářce, kde jsou auta moc blízko u sebe.

*Víte, že se jedná o PPP projekt?*

- Zde moji hypotézu nevědomosti opět záporně potvrdilo 39 respondentů (78 %).

*Přijde Vám 10 Kč na hodinu / 60 Kč za den hodně?*

- 37 respondentů uvádí, že je to přijatelné (74 %).
- 12 respondentů by si za parkování u centra i připlatilo (24 %).
- Pro jednoho respondenta je to vysoká částka (2 %).

Touto otázkou jsem si chtěl pouze ověřit, zdali to není příliš vysoká částka za parkování na okraji centra. Má domněnka se potvrdila s tím, že Plzeňané jsou ochotni za obdobné parkování u centra Plzně zaplatit podobnou sumu.

*Souhlasili byste s rekonstrukcí zdevastovaného parkoviště pod mostem Generála Pattona formou PPP projektu?*

- 40 respondentů by souhlasilo (80 %).
- 9 respondentů neví z nich (18 %).
- 1 respondent by nesouhlasil (2 %).

Data z těchto odpovědí jsou matoucí. 39 respondentů uvedlo, že nevědí, že je parkovací dům Rychtárka postaven formou PPP projektu. Pokud by však PPP projekty znali, nejspíše by věděli i o tomto projektu. Myslím si tedy, že Plzeňané stojí především o rekonstrukci parkoviště a je jim jedno, jakým způsobem to bude provedeno.

*Souhlasili byste i za předpokladu, že se bude na parkovišti vybírat stejná částka jako v parkovacím domě?*

- Zde uvádí 40 respondentů že by souhlasilo (80 %).
- 7 respondentů neví (14 %).
- 3 respondenti by nesouhlasili (6 %).
- Za předpokladu, že by se vybírala pouze poloviční částka než v parkovacím domě Rychtárka, souhlasí 49 respondentů (98 %).

Závěr tohoto dotazníkového šetření je opětovné potvrzení mé hypotézy o nevědomosti. Dalším zjištěním je také to, že Plzeňané by byli ochotni přijít o bezplatné parkování v blízkosti centra Plzně na úkor většího prostoru pro parkování, než tomu je v parkovacím domě Rychtárka. Z toho tedy vyplývá, že navrhnout PPP projekt na rekonstrukci zdevastovaného parkoviště je velmi dobrý nápad, který by poměrnou část Plzeňanů uvítalo a zároveň by mohl ušetřit finanční prostředky z rozpočtu města Plzně.

### **5.3 E-mailová korespondence**

V dotazníkové části jsem se zaměřil na informovanost veřejnosti o PPP projektech. V této části jsem se zaměřil na subjektivní názory, které mohou pomoci při pochopení dané problematiky. Oslovil jsem všechny členy zastupitelstva města Plzně, kteří by mohli, dle mého názoru, k dané problematice napsat pár vět a mého bývalého vyučujícího pana JUDr. Jindřicha Vítka, Ph.D.

Z členů zastupitelstva mi plnohodnotně odpověděl pouze pan Mgr. Pavel Šindelář a pan Mgr. Michal Vozobule. Pan Ing. Vlastimil Gola mi odpověděl poměrně stroze a pan Mgr. Martin Baxa se omluvil, že momentálně nemá čas. Zbylí zastupitelé mi neodpověděli vůbec. Celkem jsem rozeslal e-mail 19ti zastupitelům. Odpovědi se mi tedy dostalo pouze od 26,3 % zastupitelů.

#### **5.3.1 JUDr. Jindřich Vítek, Ph.D.**

Pana Jindřicha Vítka jsem si vybral především z důvodu hodin VZK, které jsem s ním absolvoval. Touto cestou mu děkuji, jelikož odpověděl na mé otázky i přes to, že měl onemocnění Covid-19.

První otázka se zaměřovala na zázemí PPP projektů. Podle pana Vítka se jednalo o lobbistické organizace, které soustavně prosazují skupinový zájem. Velká část PPP projektů je koncesí podle zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek.

Další otázka se zaměřila na parkovací domy. Zde podle pana Vítka musí být velmi dobře nastavená cena za parkování. Pokud by byla přehnaně vysoká, nikdo tam nebude parkovat a náklady se nezaplatí.

Třetí otázka se týkala příkladu špatně nastavených veřejných zakázek. V historii se totiž setkáme nejen se špatnými příklady PPP projektů (dálnice D47), ale také se špatnými příklady veřejných zakázek. Zde se jedná o nesprávné zadání zakázky od Lesů ČR. Lesy ČR totiž vypsaly veřejnou zakázku, kde stanovily přesné rozměry vozidla, kterými chtěli docílit výběru konkrétního jednoho typu vozidla a žádného jiného. Neuvědomili si však, že stejné rozměry má i automobil od firmy Domanský s.r.o. Tato firma byla ovšem bezdůvodně vyřazena ze soutěže. To je ovšem diskriminace. Tato zakázka byla napadnuta u soudu v Brně. Navrhovatel byl Domanský s.r.o., který byl vyloučen i přes to, že dle dokumentace jeho vozidlo splňovalo zadané parametry. Soud v Brně dne 3. dubna 2009 dospěl k rozhodnutí o uložení nápravy dle § 118 zákona č. 137/2006 Sb. V tomto případě se jednalo o porušení s vlivem na pořadí úspěšnosti.<sup>62</sup>

---

<sup>62</sup> ÚOHS: Číslo jednací: S025/2009/VZ-3449/2009/520/JHL

Poslední otázka se týkala názoru na sloučení dvou zákonů vztahujících se k dané problematice (zákon č. 137/2006 Sb. a zákon č. 139/2006 Sb.). Pan Vítek přiznává, že zde existují protichůdné názory. Pravdou ale zůstává, že dle pana Vítky se koncesní zákon moc nevydařil a jeho úprava zapříčinila až nepatrnou šanci na zadání jakékoli koncese.

### **5.3.2 Mgr. Pavel Šindelář (technický náměstek primátora města Plzně)**

První otázka se týkala názoru na PPP projekt parkovacího domu Rychtářka v Plzni. Dle pana Šindeláře vycházel tento projekt z potřeby města zajistit v centru města Plzně možnost parkování a ulevit tak parkovacím plochám, zejména v historickém jádru města. Město Plzeň v době výstavby nedisponovalo potřebnými finančními prostředky v rozpočtu. Rozhodlo se tedy pro spojení s investorem ze soukromého sektoru. Pan Šindelář popsal rozdělení nákladů a příjmů následovně: náklady na výstavbu nesl soukromý investor a město nese investici formou pravidelných splátek. Výběr za parkování je příjmem města, výběr nájemného z retailu<sup>63</sup> je příjmem soukromého investora. Subjektivně pan Šindelář hodnotí tento projekt jako úspěšný. Nevýhodu však vidí v nepravidelných platbách za parkování. Dle jeho názoru by bylo za potřeby ještě více uzavřít centrum města pro automobily a navýšit zpoplatnění možnosti parkování v ulicích centra města Plzně. Z toho by tedy plynuly větší zisky pro Plzeň a zároveň by to ulevilo již tak zatíženému centru od automobilů.

Druhá otázka se týkala PPP projektu depa městské hromadné dopravy v Plzni na Karlově. Zde projekt vznikl na základě potřeby Plzeňských městských dopravních podniků (dále „PMDP“) provádět těžkou údržbu na části vozového parku dopravního podniku. Pan Šindelář pro tento projekt nehlasoval a hodnotí ho jako nevýhodný, drahý a časově náročný.

K obecnému tématu PPP projektů se pan Šindelář vyjádřil následovně: PPP projekty vidí jako vhodné za předpokladu, že budou správně nastaveny podmínky. Vyzdvihuje také přednost PPP projektů, kterou je financování ze strany soukromého sektoru. Zmiňuje také, že se města a obce nechťejí do těchto projektů pouštět a způsobit tak zavázání ke splátkám politické reprezentace v dalším volebním období.

Informovanost občanů města Plzně hodnotí pan Šindelář kladně. Na druhou stranu však také zmiňuje, že nevědomost občanů nemusí být pouze v dostatečné neinformovanosti ze strany města, ale také v nezájmu o tento typ projektů ze strany veřejnosti.

V poslední řadě mě zajímaly nově chystané projekty se spoluprací veřejného a soukromého sektoru. Tímto směrem se zatím město vydat neplánuje a nejsou žádné připravované projekty. Dobrou zprávou však je, že město Plzeň již pracuje na rekonstrukci

---

<sup>63</sup> Retail = maloobchod

zdevastovaného parkoviště pod mostem Generála Pattona. Zatím jsou skoupeny pozemky od státu. Plánuje se rekonstrukce a následné zpoplatnění. Pokud by však město Plzeň nemělo finanční možnosti, mohlo by se inspirovat mým projektem, který by přenesl riziko nákladů na soukromého investora.

### **5.3.3 Mgr. Michal Vozobule (náměstek primátora města Plzně pro oblast dopravy a životního prostředí)**

Pan Vozobule má k parkovacímu domu Rychtářka ambivalentní<sup>64</sup> vztah, který vysvětluje následovně. Na jednu stranu je dobře, že město má v docházkové vzdálenosti centra takový parkovací dům, z druhé strany splátkové zatížení je pro parkovací systém města velmi zatěžující. Výběr parkovního v Rychtářce ani zdaleka nedosahuje výše splátky. Navíc, dle slov pana Vozobuleho, nejde o vyvážený vztah, protože například všechny příjmy z nebytových prostorů jsou příjmem privátního účastníka projektu. Na druhou stranu je parkovací dům alespoň v majetku města (na rozdíl od nového depa městských dopravních podniků).

PPP projekt na nové depo PMDP hodnotí pan Vozobule jako nesmírně složitý od samých začátků. Zabývá se totiž nejen stavbou nové technické základny pro dopravní podniky (autobusy a trolejbusy), ale zahrnuje i kompletní servis dopravních prostředků, včetně tramvají, a to na 29 let. Při hlasování v zastupitelstvu jsem byl proti tomuto projektu, protože ho provázela řada dalších nejasností. Jsem přesvědčen, že město mělo nechat údržbu vozového parku v rukou PMDP. Vedle toho není ani nová technická základna v majetku města, ale stále v majetku několika firem tvořící konsorcium, což s sebou přináší řadu rizik. Prakticky u všech firem za dobu trvání projektu již došlo ke změně majitele. Stejně tak tehdejší výroční zpráva BIS<sup>65</sup> upozorňovala na rizikovost tohoto projektu. Obdobně se vyjádřilo i Ministerstvo financí České republiky.

Pan Vozobule přináší také svůj subjektivní názor. Podle něj tyto dva projekty nebudí přílišnou důvěru. Na druhou stranu však příklady ze zahraničí ukazují, že takové partnerství může být funkční, pokud je vyvážené. Jestli nějaký PPP projekt vznikne právě v Plzni, bude nejspíše věnován parkovacím kapacitám.

K informovanosti se pan Vozobule vyjádřil kladně. Dle jeho slov měly diskuse o nové technické základně pro PMDP velkou pozornost médií, včetně těch celostátních. Na druhou stranu mu také chyběla větší transparentnost, vzhledem ke složitosti celého procesu.

---

<sup>64</sup> Ambivalentní = Vnitřní rozpornost, protichůdné citové postoje

<sup>65</sup> BIS = Bezpečnostní informační služba České republiky

### 5.3.4 Členové zastupitelstva města Plzně

V této podkapitole uvedu dané zastupitele, kteří mi alespoň na e-mailovou korespondenci odpověděli. Jednalo se o omluvu či velmi krátké vyjádření k dané problematice, které by si nezasloužilo samostatné podkapitoly.

Jeden z prvních mi odpověděl radní Ing. Vlastimil Gola. S PPP projekty je seznámen, ale nevidí v nich přílišnou budoucnost. Dle pana Goly je názor většiny politiků takový, že lze těžko slučovat projekty, které realizuje municipalita<sup>66</sup> a soukromý sektor. Na druhou stranu však uvádí, že projekty realizované soukromým sektorem jsou projekty, které mají vytvářet zisk. To se samozřejmě nekryje se zájmem municipalit, které hájí veřejný zájem. Na otázky zaměřené na výše zmiňované projekty v Plzni mi bohužel nemohl odpovědět, jelikož nebyl u jejich vzniku ani realizace.

Pan primátor Mgr. Martin Baxa mi bohužel zaslal odpověď skrze svoji asistentku, že mi na mé otázky nestačí odpovědět z důvodu nedostatku času.

---

<sup>66</sup> Municipalita = městská samospráva

## 6 Návrh PPP projektu na rekonstrukci parkoviště v centru Plzně

Ze dvou dotazníků a e-mailové korespondence vyplývá, že veřejnost není dobře obeznána s fungováním PPP projektů. Pravdou ovšem je, že veřejnost i členové zastupitelstva města Plzně vidí v PPP projektech budoucnost. Otázkou tedy zůstává, s jakými podmínkami, riziky či výhodami se město Plzeň může do podobného PPP projektu pustit.

Výhody jsou, dle mého názoru, za dobře nastavených podmínek, převládající. Tento PPP projekt by mohl zlepšit vizuální ráz centra města Plzně a ulevil by Městské policii Plzně, která je zaneprázdněna neustálým nasazováním botiček parkujícím autům v centru. Pokud se nebude opakovat stejná chyba se značením, jako u parkovacího domu Rychtářka, je možné, že město by mohlo ulevit svému vytíženému centru. Pokud zde bude parkovat dostatečné množství občanů, město na tomto projektu může vydělat.

Do ideálních podmínek by samozřejmě patřil návrh, výstavba a financování ze strany soukromého sektoru, který by se staral i o celkovou údržbu. Jelikož by se jednalo o menší projekt, nemuselo by být financování obtížné a na pokrytí by mohla stačit pouze jedna firma. Další vhodnou podmínkou, která by hrála do karet městu, by bylo vlastnictví ze strany města. Jednalo by se tedy o model DBFOM, který byl použit Slovenskou republikou při výstavbě rychlostní silnice R1.

Tento projekt, jelikož je menšího charakteru, nemá taková rizika, jako větší projekty. Zde by mohlo být zásadní riziko operační, tedy nedostatečná obsazenost parkovacích stání a následné finanční ztráty.

Cílem samozřejmě není pouze lepší vizuální stránka, ale také praktická. Sám na zmiňovaném parkovišti parkuji a než se s autem dostanu k parkovacímu místu, mám strach o to, abych si v neustále se zvětšujících výmolech neulomil nápravu. Další stránkou je také nezabezpečené prostranství. Lidé na tomto parkovišti parkují sice zadarmo, ale nemají zde žádné bezpečnostní prvky, které by jejich automobily mohly ochránit před vykradením. Na tomto parkovišti také parkují zdemolovaná auta poničená od bezdomovců a vandalů, kteří tak ničí okolní prostranství střepy a úlomky z nepojízdných vraků. Pro představu je zde přiložená fotografie, která je mnou vyfocená a zachycuje jeden z odstavených vraků.

Fotografie č. 1 Zdemolovaný vrak automobilu na parkovišti pod mostem Generála Pattona



Zdroj: Vlastní

Dle informací od pana Mgr. Šindeláře vím, že město Plzeň má v plánu danou plochu zrekonstruovat a zpoplatnit. Parkoviště bylo vytvořeno samovolně ze strany Plzeňanů. Jedná se totiž o prostory po bývalé stavební firmě. Co jsem se také dozvěděl bylo, že při dobře nastavených podmínkách a nedostatku finančních prostředků, je město Plzeň ochotné těchto typů spolupráce využít. S ohledem na pandemii COVID-19, kde jsou zásahy do rozpočtu nutné, je možné, že finanční prostředky města Plzně na rekonstrukci parkoviště nevystačí. V souvislosti s tímto zjištěním jsem se rozhodl pro zjednodušený popis obecného PPP projektu.

Do prvních etap zakomponuji vlastní PPP projekt na rekonstrukci zdevastovaného parkoviště pod mostem Generála Pattona. Při navrhování vlastního projektu jsem se řídil „*Procesním postupem při realizaci PPP projektů*“, které vzniklo za spolupráce Ministerstva financí České republiky a PPP Centra.<sup>67</sup>

První etapou je identifikace projektu. Do této etapy se řadí identifikace potřeb, specifikace projektu identifikace dostupných finančních zdrojů a jmenování Řídícího výboru,

---

<sup>67</sup> MINISTERSTVO FINANCÍ A PPP CENTRUM A.S. *Manuál PPP a Vzorová koncesní smlouva* [online]. [cit. 25.3.2021]. Dostupný na WWW: <https://www.mfcr.cz/cs/legislativa/metodiky/2006/manual-ppp-a-vzorova-koncesni-smlouva-22822>



projektového manažera a komunikátora daného projektu. Z vlastní zkušenosti a dotazníkového šetření jsem zjistil, že výše zmiňované parkoviště je v katastrofálním stavu a je tedy ve veřejném zájmu jeho rekonstrukce. Případné zpoplatnění parkování nevidí občané města Plzně jako velký problém. Cílem tohoto projektu je pohodlnější a bezpečné parkování v blízkosti centra města Plzně. Je zapotřebí areál parkoviště oplotit, zrekonstruovat povrch a zabezpečit ho kamerovým systémem. Co se finančních zdrojů týče, tak město Plzeň má v plánu dané parkoviště zrekonstruovat ze svých zdrojů bez využití PPP projektu. Já si ovšem myslím, že při stále vyšších výdajích na zabezpečení před pandemií COVID-19, by bylo vhodné využít právě PPP projektu. Zadavatel (v tomto případě město Plzeň) by poté měl za úkol ze svých řad a na základě návrhů zúčastněných stran jmenovat kvalifikované zaměstnance, kteří budou mít na starosti realizaci daného projektu.

Druhou etapou je posouzení proveditelnosti. Do této etapy spadá identifikace potřeb externí asistence, stanovení rozpočtu na externí spolupráci, výběr poradce, vypracování studie proveditelnosti a úvodní testování trhu. S ohledem na zkušenost města Plzně s PPP projekty si myslím, že nebude třeba externí asistence, která je samozřejmě zpoplatněna. Studie proveditelnosti je v tomto menším projektu pouze doporučována. Testování trhu jsem provedl v dotazníkovém šetření, kde větší část respondentů uvedla, že by zde parkovali i za předpokladu stejného zpoplatnění, jako v parkovacím domě Rychtářka.

Třetí etapou je samotná příprava projektu. Cílem této etapy je stanovení podmínek, které povedou k úspěšnému výběru soukromého partnera. Do této etapy patří příprava koncesního/zadávacího řízení, příprava projektové dokumentace, návrh koncesní smlouvy a testování trhu. Toto testování má za účel především transparentnost nastavených podmínek a zjištění, zda soukromý sektor projeví zájem.

Čtvrtou etapou je výběr správného partnera ze soukromého sektoru. Je potřeba dodržet maximální konkurenceschopné prostředí a celkovou transparentnost. S těmito předpoklady by měl být výběr partnera přehlednější.

Po vybrání vhodného partnera ze soukromého sektoru přichází pátá etapa, kterou je samotné uzavření smlouvy. Je zapotřebí podepsat smluvní a finanční dokumentaci daného projektu. Po podpisu těchto dokumentů je zahájena výstavba. Nároky soukromého partnera na měsíční splátky jsou možné v době, kdy je projekt zcela přístupný a může tak plnit cíl, který je stanoven ve smlouvě. V našem případě by se jednalo o dokončené parkoviště, na které mohou auta bez problému vjet, zaparkovat a místo opustit. Dalším kritériem by byl fungující zabezpečovací/kamerový systém.

Předposlední a nejdelší etapou je řízení a monitorování daného projektu. Monitoruje se zde především plnění cílů, které jsou obsaženy ve smlouvě.

Poslední etapou je ukončení smlouvy. V problémových případech je ukončení předčasné a má za následek případné kompenzace, které musí být uvedeny v koncesní smlouvě. Pokud je koncese ukončena řádně, následuje předání daného projektu do majetku zadavatele. Koncese jsou obecně velmi složité a vyžadují odborné nastudování. Pro představu, vzorová smlouva, která je dostupná na internetových stránkách Ministerstva financí České republiky má 168 stran.

## Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo seznámit veřejnost s těmito projekty. Nastínit danou problematiku, vyzdvihnout výhody, ale také zmínit nevýhody. Myslím si, že v této době, je takovýchto projektů potřeba mnohem více, jelikož si stát nemůže půjčovat neustále, například na obnovu infrastruktury, když jsou finance potřeba ve zdravotnictví.

Problematika PPP projektů i veřejných zakázek je především v nevědomosti, ale také v nedůvěřivosti. S odkazem na výše zmiňované projekty (nástroj NEN, dálnice D47) je potřeba zdůraznit, že se jednalo o pilotní projekty. V prvním případě nástroj NEN, potažmo i NIPEZ byl zadán formou veřejné zakázky. V druhém případě dálnice D47 byla zadána formou PPP projektu. Oba tyto projekty provázelo mnoho problémů, které měly dopad především na veřejnost. Je potřeba zmínit, že každý pilotní projekt, který je odlišný od předchozích je problémový. S ohledem na téma mé bakalářské práce se jedná především o pilotní PPP projekty. Pokud však překonáme počáteční strach a ukáže se, že i takto velké projekty mají budoucnost, přiblížíme se tím vyspělejší země, a navíc budeme moci efektivněji rozšiřovat infrastrukturu.

V této době má Vláda České republiky samozřejmě jiné cíle a problémy, které je nutno řešit. Pokud by se však takové projekty povedly (například dostavba dálnice D4), znamenalo by to obrovský posun vpřed. Byl by nastíněn určitý rámec, podle kterého by se mohlo v budoucnu pracovat.

Ve většině případech se bavíme o nadlimitních projektech, které vyžadují obrovskou míru pečlivosti při plánování, a i přesto přinášejí velká rizika. Pokud by se však menší veřejné subjekty, kterými jsou například zastupitelstva, naučily těmto projektům, mohlo by to mít za následek zkvalitnění veřejného prostranství i dílčích částí infrastruktury. Jak jsem zmínil v kapitole „Investice“, při aplikaci PPP projektů, nemá veřejný subjekt tolik svázané ruce s ohledem na rozpočet.

Po zmíněném nastínění těchto PPP projektů jsem se potřeboval seznámit s názory veřejnosti, ke kterým mi pomohl dotazník zaměřený na PPP projekty obecně a také s názory zastupitelstva města Plzně, ke kterým mi pomohla e-mailová korespondence. Z dotazníkového šetření se ukázalo, že většina veřejnosti o PPP projektech nemá dostatečné informace. Je potřeba větší informovanosti ze strany jednotlivých aktérů projektů ale také větší zájem veřejnosti o dané projekty. Ve většině případech totiž média neinformují o menších úspěšných PPP projektech či veřejných zakázkách, ale zaměřují se na ty nepovedené, zkušební nebo nadlimitní. S ohledem na tuto skutečnost se nelze divit tomu, že se menší veřejné subjekty bojí pouštět do PPP projektů, když se všude dočtou pouze o nepovedeném projektu dálnice D47,

předraženého PPP projektu parkovacího domu Rychtářka nebo o obavách a kritiky z dostavby dálnice D4. Z e-mailové korespondence jsem mohl lépe nahlédnout do povědomí PPP projektů v těchto kruzích. Dostalo se mi pozitivních odpovědí, které se poměrně shodovali, že za dobře nastavených podmínek mají tyto projekty budoucnost. Dozvěděl jsem se také, že je potřeba většího zájmu o tyto projekty z řad občanů. Informovanost je dle členů zastupitelstva města Plzně dostatečná. Bohužel i já musím podotknout, že hledat informace o PPP projektech na internetových stránkách města Plzně je poměrně náročné. Co se týče faktických údajů je to až nemožné a je zapotřebí kontaktovat dané zastupitele, do jejichž kompetence tyto PPP projekty spadají.

Na závěr jsem nastínil vlastní projekt, který by mohl být i inspirací na obdobný PPP projekt. Je potřeba rozšířit znalosti těchto PPP projektů nejenom do infrastruktury státu, ale také do obcí a menších dílčích částí celé veřejné správy. Z dotazníků, e-mailových korespondencí a tohoto návrhu tedy vyplývá, že město by se do obdobných projektů mělo pouštět pouze za jasných, transparentních a správně nastavených podmínek. V tomto návrhu by si tedy měli účastníci projektu dávat pozor především na dobré označení parkoviště a dostat ho do povědomí občanů, aby jej využívali. Pokud toto zásadní riziko zvládnou vyřešit například placenými reklamami, mohou se těšit ze zisků všechny strany. Soukromý sektor bude dostávat poplatky za dostupnost, město bude těžit ze získaných peněz za parkování a občanům se dostane kvalitní a zabezpečené parkoviště v blízkosti centra.

## **Cizojazyčné resumé**

The basic theme of this Bachelor thesis is Public Private Partnership (PPP). The introduction to this bachelor thesis focuses on public procurement. Public procurement is preferred to PPP projects. In this case, the State assumes all the risks and financing. In this part are also lists the legislation described.

PPP projects are described, divided and characterised. For PPP projects, the primary costs of the State are saved. However, the State is obliged to repay the projects in monthly instalments to a private investor. The questionnaire investigation found that people were not sufficiently informed about these projects. There is a need for more information from the media and, at the same time, more interest from people in the issue. Public Private Partnership is most popular in Western countries. In most cases, these projects are used in larger projects (building motorways).

The second part of this bachelor thesis is devoted to practical information with lists Czech and Slovak PPP projects. This information is obtained from two questionnaires and email correspondence. The gathered information shows support for these projects from both the public (questionnaire and Mr. JUDr. Víték) and the council (Mgr. Šindelář). The questionnaires are focused on the public view of these projects. Email correspondence focuses on factual information and subjective opinions. These investigations have shown that the public is not aware of these projects and would need to be made aware of them. The trustees are aware of these projects and two have already implemented them. Others are not planning any time soon, but that may change in view of the COVID-19 pandemic.

In the last part of my bachelor thesis, I focused on my own project. The project concerned the reconstruction of the devastated parking under the General Patton Bridge in Pilsen. Both the public and the council would agree to the reconstruction of the devastated car park. Unfortunately, planning is already underway to refurbish the car park in the classic form of a public contract. With this in mind, the reconstruction proposal may be a template for other representatives of smaller local authorities to follow.

## Seznam použitých zdrojů

### Seznam použité literatury

JANUŠKA, Martin. *Public private partnership-možnosti využití konceptu PPP v praxi: budování pokrytí širokopásmovým signálem v jihovýchodní Evropě-projekt PPP4Broadband*. Plzeň: Nava, 2016. ISBN 978-80-7211-496-2

JURČÍK, Radek; KRUTÁKOVÁ, Lenka. *Veřejné zakázky a PPP projekty*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008, ISBN 978-80-7380-121-2.

JURČÍK, Radek: *Zadávání veřejných zakázek a udělování koncesí v ČR a v EU*. 1. vyd. Praha: C.H, Beck, 2007. 572 s. ISBN 978-80-7179-575-9.

KAKRDA, Martin; PRÁŠEK, Petr; ŠTAMPACH, Tomáš. *Veřejné zakázky pro zastupitele obcí*. Praha: Ministerstvo vnitra ČR, 2018, ISBN 978-80-87544-96-9.

KRUTÁK, Tomáš. *Zákon o koncesních smlouvách a koncesním řízení: komentář*. 2., dopl. vyd. Praha: C. H. Beck, 2012. xii, 978-80-7179-412-7.

LOUDA, Tomáš; GROSPIC, Jiří a kol. *Partnerství veřejného a soukromého sektoru*. Praha: Aleš Čeněk, 2010, ISBN 978-80-7380-255-4.

OCHRANA, František. *Zadávání, hodnocení a kontrola veřejných zakázek: (ekonomická analýza)*. vyd.1. Praha: Ekopress, s. r. o., 2008. s. 9. ISBN 978-80-8692-946-0.

OSTŘÍŽEK, Jan a kol.: *Public Private Partnership. Příležitost a výzva*. C.H.Beck pro praxi. Praha. 2007. ISBN 978-80-7179-744-9.

REKTOŘÍK, Jaroslav a kol. *Ekonomika a řízení odvětví veřejného sektoru*. 2. aktualiz. vyd. Praha: Ekopress, 2007. 309 s. ISBN 978-80-8692-929-3.

### Seznam použitých internetových zdrojů

ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY. *PPP pro veřejnou infrastrukturu* [online]. [cit. 18.3.2021]. Dostupný na WWW: <https://www.ceskainfrastruktura.cz/temata/ppp-pro-verejnou-infrastrukturu/>

ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY. *PPP pro veřejnou infrastrukturu* [online]. [cit. 18.3.2021]. Dostupný na <https://www.ceskainfrastruktura.cz/wp-content/uploads/2019/06/ARI-PPP-pro-municipality-210226-Priloha-1.pdf>.

COLE, Ben. *Risk management* [online]. [cit. 15.3.2021]. Dostupný na WWW: <https://searchcompliance.techtarget.com/definition/risk-management>

CZECHINVEST. *O nás* [online]. [cit. 25.3.2021]. Dostupný na WWW: <http://www.czechinvest.org/cz/O-CzechInvestu/O-nas>

D4R7 CONSTRUCTION S.R.O.. *Projekt Diaľnice D4 a Rýchlostnej cesty R7 predpokladá vybudovanie južnej časti nultého obchvatu Bratislavy a časti južnej siete rýchlostných ciest spájajúcich západ a východ Slovenska.* [online]. [cit. 20.3.2021]. Dostupný na WWW: <https://www.d4r7.com/sk/>

KOMISE EVROPSKÉHO SPOLEČENSTVÍ, *Zelená kniha o partnerství veřejného a soukromého sektoru a právu společenství o veřejných zakázkách a koncesích (konečná verze)* [online]. [cit. 26.2.2021]. Dostupná na <https://www.mfcr.cz/assets/cs/media/Zelena-kniha-o-PPP-cesky-preklad--vytah-z-anglickeho-originalu.pdf>, str. 3.

KRČ, Robert. *Legislativní změny přezkumu veřejných zakázek* [online]. [cit. 23.2.2021]. Dostupný na WWW: <http://www.mvcr.cz/soubor/krc-pdf.aspx>

MINISTERSTVO FINANCÍ A PPP CENTRUM A.S.. *Manuál PPP a Vzorová koncesní smlouva* [online]. [cit. 25.3.2021]. Dostupný na WWW: <https://www.mfcr.cz/cs/legislativa/metodiky/2006/manual-ppp-a-vzorova-koncesni-smlouva-22822>

MINISTERSTVO FINANCÍ ČR. Příloha I. Katalog rizik PPP projektů [online]. [cit. 24.2.2021]. Dostupné z: [https://www.mfcr.cz/assets/cs/media/Methodika\\_2008-09\\_Katalog-rizik-PPP-projektu.pdf](https://www.mfcr.cz/assets/cs/media/Methodika_2008-09_Katalog-rizik-PPP-projektu.pdf).

MINISTERSTVO FINANCÍ, *Aktualizované vydání platebních mechanismů projektů PPP.* [online]. [cit. 27.2.2021]. Dostupné z: <https://www.mfcr.cz/cs/legislativa/metodiky/2012/platebni-mechanismy-projektu-ppp-9536>

MINISTERSTVO FINANCÍ. *Politika vlády České republiky v oblasti Partnerství veřejného a soukromého sektoru* [online]. [cit. 16.1.2021]. Dostupný na WWW: <https://www.mfcr.cz/cs/verejny-sektor/podpora-z-narodnich-zdroju/partnerstvi-verejneho-a-soukromeho-sekto/zakladni-informace>

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. *Výroční zpráva o stavu veřejných zakázek v České republice za rok 2018* [online]. [cit. 17.2.2021]. Dostupný na WWW: <https://www.mmr.cz/getmedia/0b48663f-8876-4e5f-af24-e8a972ea5546/Vyrocní-zpráva-o-VZ-za-rok-2018.pdf.aspx?ext=.pdf>

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. *Výroční zpráva o stavu veřejných zakázek v České republice za rok 2019* [online]. [cit. 17.2.2021]. Dostupný na WWW: <https://portal-vz.cz/wp-content/uploads/2013/07/V%C3%BDro%C4%8Dn%C3%AD-zpr%C3%A1va-za-rok-2019-f-1.pdf>

MOTTLOVÁ, Ivona. *POZOR – novela zákona o zadávání veřejných zakázek platná od 1.1. 2021 ukládá zadavatelům nové povinnosti* [online]. [cit. 22.3.2021]. Dostupný na WWW:

<https://www.smocr.cz/cs/novinky/a/pozor-%E2%80%93-novela-zakona-o-zadavani-verejnych-zakazek-platna-od-11-2021-uklada-zadavatelum-nove-povinnosti>

NÁRODNÍ KONTROLNÍ ÚŘAD. *Nástroj NEN stál 230 milionů korun a měl dva a půl roku zpoždění. Zatím se na něm soutěží jen minimum zakázek* [online]. [cit. 18.1.2021]. Dostupný na WWW: <https://www.nku.cz/scripts/detail.php?id=5652>

SVOBODA, Daniel. *Slovensko připravilo další PPP projekt, vznikne 60 kilometrů dálnic* [online]. [cit. 6.3.2021]. Dostupný na WWW: <https://www.e15.cz/byznys/reality-a-stavebnictvi/slovensko-pripravilo-dalsi-ppp-projekt-vznikne-60-kilometru-dalnic-1296851>

ŠVEC, Pavel. *Zkratka PPP v Česku nemá dobrou pověst. Dostavba dálnice D4 za soukromé peníze to má změnit* [online]. [cit. 9.3.2021]. Dostupný na <https://ct24.ceskatelevize.cz/ekonomika/2387953-zkratka-ppp-v-cesku-nevesti-nic-dobreho-dostavba-dalnice-d4-za-soukrome-penize-ma>.

TĚHLOVÁ, Marie. *Financování PPP projektu* [online]. [cit. 12.3.2021]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/financovani-ppp-projektu.aspx>

ÚŘAD PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE. *STANOVISKO ÚOHS K MOŽNÝM ZMĚNÁM ZÁVAZKŮ SMLUV V DOBĚ KORONAVIROVÉ NÁKAZY* [online]. [cit. 19.1.2021]. Dostupný na WWW: <https://www.uohs.cz/cs/verejne-zakazky/aktuality-z-verejnych-zakazek/2762-stanovisko-uohs-k-moznym-zmenam-zavazku-smluv-v-dobe-koronavirove-nakazy.html>

## **Seznam právních předpisů a judikatury**

Nařízení vlády č. 172/2016 Sb., o stanovení finančních limitů a částek pro účely zákona o zadávání veřejných zakázek.

Nařízení vlády č. 173/2016 Sb., o stanovení závazných zadávacích podmínek pro veřejné zakázky na pořízení silničních vozidel.

Rozsudek krajského soudu v Brně č. 62 Af7/2010-135.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/23,24 a 25/EU.

ÚOHS: Číslo jednací: S025/2009/VZ-3449/2009/520/JHL.

Vyhláška č. 168/2016 Sb., o uveřejňování formulářů pro účely zákona o zadávání veřejných zakázek a náležitostech profilu zadavatele.

Vyhláška č. 170/2016 Sb., o stanovení paušální částky nákladů řízení o přezkoumání úkonů zadavatele při zadávání veřejných zakázek.

Vyhláška č. 248/2016 Sb., o náležitostech obsahu žádosti o předchozí stanovisko k uzavření smlouvy a ke změně závazku ze smlouvy podle zákona o zadávání veřejných zakázek.



Vyhláška č. 405/2017 Sb. Vyhláška, kterou se mění vyhláška č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, ve znění vyhlášky č. 62/2013 Sb., a vyhláška č. 169/2016 Sb., o stanovení rozsahu dokumentace veřejné zakázky na stavební práce a soupisu stavebních prací, dodávek a služeb s výkazem výměr.

Vyhláška MMR č. 260/2016 Sb., o stanovení podrobnějších podmínek týkajících se elektronických nástrojů, elektronických úkonů při zadávání veřejných zakázek a certifikátů shody.

Zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek.

Zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách.

Zákon č. 139/2006 Sb., o koncesních smlouvách a koncesním řízení (koncesní zákon).

Zákon č. 199/1994 Sb., o zadávání veřejných zakázek.

Zákon č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv.

Zákon č. 343/2015 z. z., o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Zákon č. 40/2004 Sb., o veřejných zakázkách.

Zákon č. 40/2015 Sb. Zákon, kterým se mění zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 55/2012 Sb. Zákon, kterým se mění zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů.

### **Seznam ostatních zdrojů**

BRÁZDA, Jan. Success story: Slovak D4 R7 PPP & lessons learnt for Czech PPPs. Praha, 2016. PPT

Podcast Forbes BrandVoice #009 – Jan Brázda (PwC) a Jan Troják (ČSOB)

ŠABATKOVÁ, Aneta. *Využití PPP projektů v oblasti parkování*. Praha, 2013. Diplomová práce. Vysoká škola ekonomická v Praze, Národohospodářská fakulta. Vedoucí práce Ing. Eliška Vejchodská, Ph.D.

VONDRÁŠEK, Adam. *Spolupráce veřejného a soukromého sektoru*. Plzeň, 2019. Bakalářská práce. Západočeská univerzita v Plzni, Fakulta právnická. Vedoucí práce Ing. Milan LINDNER, Ph.D.

### **Seznam konzultantů**

Ing. Vlastimil Gola

JUDr. Jindřich Vítek, Ph.D.

Mgr. Martin Baxa

Mgr. Michal Vozobule

Mgr. Pavel Šindelář