

Projekty PPP z pohľadu verejnej správy

- Nariadenia a právne normy
- Charakteristické smery rozvoja
- Uplatnenie PPP na regionálnej úrovni

Nariadenia a právne normy v oblasti PPP

- Zákon o verejnom obstarávaní č. 25/2006 Z.z.
- Zákon č. 523/2004 Z.z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy
- Zákon č. 583/2004 Z.z. o rozpočtových pravidlách územnej samosprávy
- Zákon č. 278/1993 Zb. o správe majetku štátu, v znení neskorších predpisov
- Zákon č. 25/2007 Z.z. o výbere mýta za využívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií

Pozn.: Legislatívny rámec pre PPP v SR dopĺňajú uzn. vlády k postupom v oblasti verejno-súkromných partnerstiev

Inštitucionálny rámec pre PPP v Slovenskej republike

- **Politika pre realizáciu PPP projektov** – schválená uzn. vlády SR č. 914 v 11/2005
- **Uzn. vlády SR č. 836/2006** – zriadenie organizačnej jednotky na MF SR, ktorej úlohou je riadiť schému technickej pomoci PPP
- **Uzn. vlády SR č.786/2007** – návrh implementácie schémy technickej pomoci pre verejno-súkromné partnerstvá (schválené uzn. vlády SR č. 80/2008)
- Oblasť verejnej správy nemá vydané samostatné právne normy (VZN) a pri realizácii PPP sa v plnom rozsahu riadi vyššie uvedenými nariadeniami a právnymi normami SR

Charakteristické smery rozvoja

■ Pravidlá a prioritné oblasti vlády SR:

Potencionálna oblasť I:

- doprava (diaľnice, letiská, železnice)
- priemysel (priemyselné parky zásobníky ropy)
- oblasť vodného hospodárstva, oblasť odpadového hospodárstva (ČOV)
- oblasť kultúry (rekonštrukcia a výstavba kultúrnych zariadení)

Charakteristické smery rozvoja

- **Potenciálna oblasť II.**
- **Zdravotníctvo (výstavba, rekonštrukcia, prevádzka nemocníc)**
- **Školstvo (výstavba a rekonštrukcia škôl a internátnych zariadení)**
- **Sociálne služby a bývanie (sociálne byty a zariadenia sociálnych služieb)**

Uplatnenie metódy PPP na regionálnej a obecnej úrovni

- **Rekonštrukcie a opravy dopravnej infraštruktúry v Košickom samosprávnom kraji**

MF SR nekvalifikuje ako integrované partnerstvá, pretože nie sú uskutočňované koncesným spôsobom obstarávania

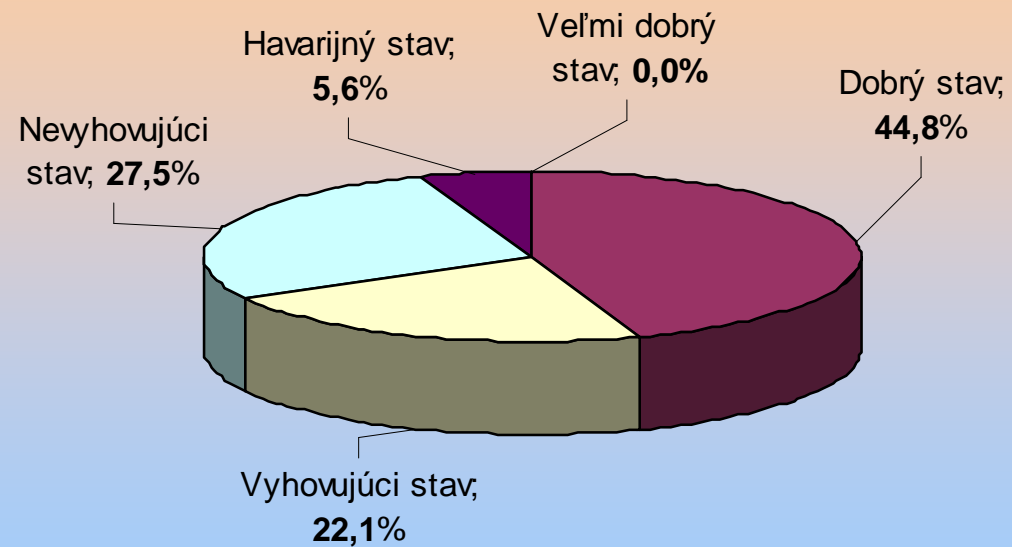
**Analýza stavebného stavu ciest II. a III. tried na území
Košického samosprávneho kraja k 1.1.2004,
kedy sa Košický samosprávny kraj stal vlastníkom ciest
II. a III. triedy na svojom území.**

■ **Prehľad o dĺžke cestnej siete vo vlastníctve KSK**

Stredisko správy a údržby	Cesty		
	II. trieda dĺžka v km	III. trieda dĺžka v km	Spolu dĺžka v km
Trebišov	79,670	391,776	471,446
Michalovce	115,100	288,417	403,517
Rožňava	90,122	138,000	228,122
Spišská Nová Ves	181,379	162,380	343,759
Moldava n/B	105,519	400,639	506,158
Spolu:	571,790	1381,212	1953,002

Stavebný stav ciest II. a III. triedy k 1.1.2004

Graf - stav ciest v roku 2004



Skúsenosti s projektmi PPP vo svete

- zmluva typu „kilometer/ mesiac“- zameraná iba na bežnú údržbu v zmluvne dojednaných mesačných objemoch prác,
- zmluva typu „CREMA“ - realizuje sa údržba ale aj obnova po dobu 5 rokov, 50% platby za dielo sa uskutočňuje po častiach do prvého roka trvania zmluvy a zvyšných 50% v 48- mich rovnakých mesačných splátkach,
- integrovaná zmluva DNV Contract- jedná sa o kombinovanú zmluvu na výstavbu a následnú údržbu cestnej komunikácie po dobu 7 rokov (2 roky na výstavbu a 5 rokov na údržbu),
- model DBFO- zhotoviteľovi je udeľovaná koncesia na 25 až 30 rokov, počas ktorých zabezpečuje výstavbu aj údržbu pridelených úsekov, platby za služby a práce sú dodávateľovi hradené z vybraných poplatkov za užívanie ciest,
- „Záručné zmluvy“ (tzv. Warranty Contracts)- sú uzatvárané na rôzne druhy prác súvisiacich s údržbou napr. oprava asfaltových krytov, údržba krytov vozoviek, údržba betónových krytov atď. Záručná doba je stanovená zväčša na obdobie 5 rokov.

Financovania stavebných úprav ciest II. a III. triedy v podmienkach Košického samosprávneho kraja.

V podmienkach Košického samosprávneho kraja sme realizovali stavebné úpravy ciest na základe verejnej súťaže podľa zákona NR SR č. 523/2003 Z. z. o verejnom obstarávaní (r.2005) a platného zákona č 25/2006 Z.z. Zhotoviteľ po uzavretí zmluvy zabezpečil úpravu zmluvne dohodnutých úsekov ciest. Po ukončení úprav úsekov ciest zhotoviteľ počas trvania zmluvy na dobu 10 rokov zabezpečuje stavebnú údržbu opravenej cestnej siete súvisiacej s dotknutým územím na vlastné náklady. Od prevzatia diela objednávateľ spláca cenu diela v rovnomerne rozložených splátkach podľa svojich možností, ktoré dohodol pri uzatváraní zmlúv.

Stavebné úpravy ciest v rokoch 2005 až 2007

- **V roku 2005** bolo touto formou opravených celkom 92 úsekov ciest v celkovej dĺžke 192 km, z toho boli 3 mostné objekty. Celková cena stavebných prác s DPH a cenou financovania bola cca **650 mil. Sk.**
- **V roku 2006** bolo touto formou opravených celkom 19 úsekov ciest v celkovej dĺžke 42,6 km. Cena stavebných prác s DPH bola cca **126 mil. Sk.**
- **V roku 2007** bolo touto formou opravených celkom 55 úsekov ciest v celkovej dĺžke 90 km. Celková cena stavebných prác s DPH a cenou financovania bola cca **304 mil. Sk.**

Výhody pre objednávateľa:

- v relatívne krátkom čase je možné realizovať väčší rozsah obnovy cestnej siete bez vysokého jednorazového finančného zaťaženia vlastného rozpočtu,
- súčasťou zmluvy počas celého trvania projektu môže byť aj stavebná a bežná údržba ciest, čo umožní úsporu nákladov na údržbu takto opravených ciest, alebo súvislej siete ciest,
- rovnomerné a naplánované zaťaženie verejného rozpočtu objednávateľa, aj s prípadnou možnosťou flexibilného upravovania výšky splátok,
- aplikácia najmodernejších postupov a technológií bez rizík, zodpovednosť za zrealizované dielo je na strane zhotoviteľa počas celého trvania projektu (10 rokov) a v prípade dohody aj o ďalšie obdobie trvania záručných lehôt po prevzatí diela objednávateľom,
- jednorazovou obnovou cestného majetku sa znižujú náklady na bežnú údržbu.

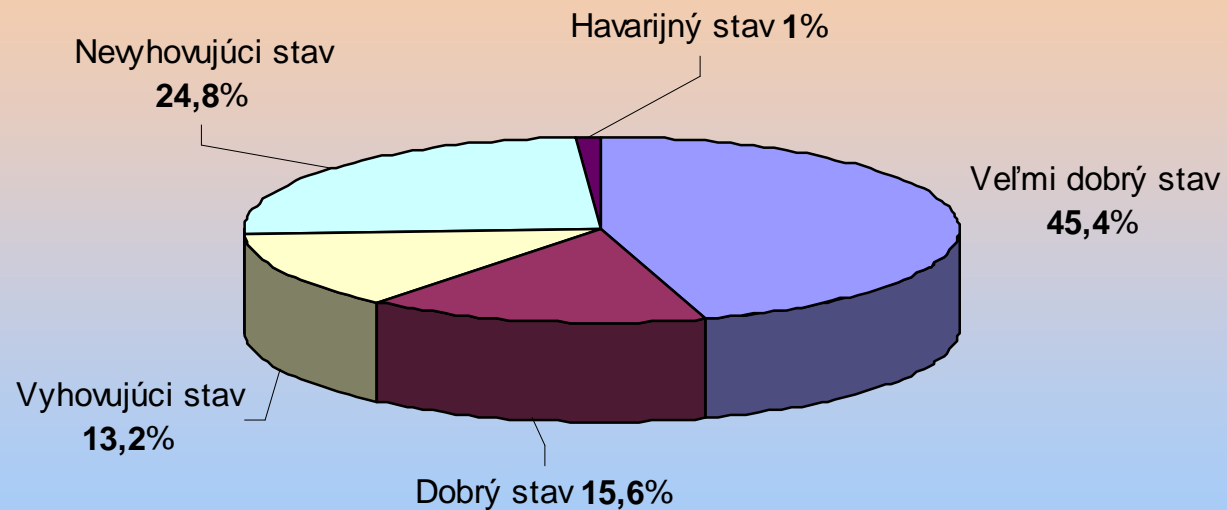
Nevýhody pre objednávateľa:

Doterajší spôsob realizácie projektov dopravnej infraštruktúry využívaný v rámci regiónu nespĺňa v plnom rozsahu parametre PPP projektov, konkrétne:

- **nie je vykonávaný formou koncesie**
- **platby sú uhrádzané zhotoviteľovi ihneď po ukončení prác (zároveň však platí dohodnutý režim záruk až do ukončenia platnosti zmlúv)**
- **zhotoviteľ postupuje (odpredáva) pohľadávky z realizovaného diela tretím subjektom – spravidla bankám (povinnosti vyplývajúce zo záruk zostávajú na zhotoviteľovi)**
- **v porovnaní s klasickým systémom priameho úverovania je tento spôsob financovania drahší**

Stavebný stav ciest II. a III. triedy k 1.1.2007

Graf - stav ciest v roku 2007



Čo vníma Váš samosprávny kraj ako prekážky PPP projektov ?

- Nedostatočné skúsenosti s PPP na Slovensku
- Nejasnosti v účtovníctve a daniach
- Zložitosť kombinovania s prostriedkami z fondov EÚ
- Zadĺženie budúcich generácií kvôli PPP projektom
- Chýbajúce politická podpora

Zhrnutie:

Čo by prispelo rozvoju PPP v oblasti budovania infraštruktúry:

- spracovanie modelových PPP projektov vhodných pre realizáciu obnovy a údržby ciest II. a III. triedy, resp. rozvoj celkovej infraštruktúry v oblasti regiónov
- optimálna diverzifikácia rizík pri realizácii PPP projektov medzi verejným a súkromným sektorom a to hlavne vo fáze užívania stavieb
- predĺženie zmluvného vzťahu medzi zadávateľom a zhotoviteľom
- zvýšenie podpory MF SR v oblasti technickej pomoci pri podpore projektov PPP realizovaných verejným sektorom (napr. z 20 % na 50 % a pod.)

WELCOME TU KOŠICE SELF-GOVERNING REGION

