

Již žádné čekání na Godota

Příběh výstavby dálnice D3 v rámci tzv. PPP projektu má více zvrátů než státní silnice, kterou má dálnice D3 nahradit, zatáček.



> Christian Blatchford

V červenci tohoto roku se stávající koaliční vláda zavázala k opětovnému vzkříšení nadějí na realizaci projektů výstavby dopravní infrastruktury na bázi spolupráce a partnerství veřejného a soukromého sektoru, tzv. PPP

projektů. Jako pilotní PPP projekt měla sloužit zmíněná výstavba dálnice D3. Později však vyšlo najevo, že, na základě zprávy vypracované Ministerstvem dopravy již v červnu, dojde k odložení výběrového řízení minimálně do konce roku 2011. Z cca 50 km úseku dálnice spadajícího do první fáze projektu nebyly doposud vykoupeny pozemky na cca 22 km dálnice. Ministerstvo předpokládá, že k výkupu dojde do konce roku 2011. Ministerstvo dopravy má zřejmě za to, že k vykoupení všech pozemků, na kterých se PPP projekt bude realizovat, musí dojít ještě před zahájením výběru investora projektu (tj. „koncesionáře“).

Je možné, že jedna ruka na ministerstvu neví, co dělá ruka druhá. Je ovšem rovněž možné, že ministerstvo situaci komplikuje proto, že si sice skutečně přeje projekt realizovat, ale na druhou stranu se domnívá, že tak nemůže učinit, dokud nevykoupí všechny pozemky, na kterých bude projekt realizován. Ať tak anebo tak, účelem tohoto článku je ukázat, že patová situace a z toho plynoucí další odklady PPP projektu nejsou nevyhnutelné.

PPP projekty, jejichž předmětem je výstavba objektů jako např. komunikace, vyžadují, aby byly vykoupeny pozemky, na kterých se bude objekt nacházet. Riziko spojené s akvizicí těchto pozemků obvykle nese veřejný sektor, neboť je schopen toto riziko nést lépe než soukromý sektor (situace se má přesněji řečeno tak, že veřejný sektor nemusí pro plnění svých závazků v tomto ohledu stanovit pevnou cenu na rozdíl od subjektů v soukromém sektoru, které by do své ceny musely promítnout neúměrně vysokou míru nahodilosti vyplývající z nepředvídatelnosti nákladů na splnění takových závazků).

Je ale důležité si uvědomit, že k akvizici pozemků nemusí dojít před zahájením výběrového řízení na investora PPP. U projektu PPP jako je výstavba dálnice D3 bude samotné výběrové řízení trvat poměrně dlouhou dobu, minimálně jeden rok. Lze proto připustit, aby některé pozemky dotčené výstavbou dálnice zůstaly nevykoupeny po celou dobu výběrového řízení a dokonce i po finančním vypořádání (tj. po dokončení výběrového řízení). Koncesní smlouvy budou vždy obsahovat tzv. kompenzované události, tedy rizika nesená veřejným sektorem, která poskytnou vybranému investorovi ochranu před předčasným ukončením koncesní smlouvy, časovými prodlevami, zvýšenými náklady a/nebo ušlým ziskem v případě, že dané riziko nastane. V daném případě by takovou kompenzovanou událostí byla situace, kdy by se veřejnému sektoru nepodařilo získat pozemek včas tak, aby investor mohl realizovat výstavbu příslušného úseku dálnice podle harmonogramu stavebních prací.

Tolik teorie. A co praxe? Jak je tomu u PPP



Doprava

projektů často, nemusíme pro příklad chodit daleko, stačí se podívat za hranice.

Při projektech dopravní infrastruktury v Irsku se pozemky běžně vykupují až do finančního vypořádání a existují i případy, kdy k výkupu došlo později, to vše na riziko a náklady veřejného sektoru. Aktuální situace u většiny projektů výstavby dopravní infrastruktury v Indii je taková, že 20 až 50 % pozemků ještě není vykoupeno v okamžiku zahájení výběrového řízení na investora. Na Filipínách dokonce zůstaly nevykoupeny pozemky na celý úsek „North Luzon Expressway“ (84 km) i po zahájení výběrového řízení; teprve cca 18 měsíců po dokončení výběrového řízení byl dokončen proces výkupu pozemků, a tehdy byl čerpán projektový úvěr. I v Austrálii u projektu výstavby mytné komu-

nikace „Melbourne City Link“ a dalších projektů dopravní infrastruktury došlo k výkupu pozemků až po finančním vypořádání.

U železničních PPP projektů lze také postupovat obdobně. Realizace dráhy „Docklands Light Railway“ obnášela výstavbu v silně zastavěném území ve východním Londýně a u třech rozšíření tohoto projektu („Lewisham Extension“ (1994), „City Airport Extension“ (2005) a „Woolwich Line Extension“ (2005)) došlo k výkupu pozemků rovněž po finančním vypořádání.

Pojdme však zpět do Čech a nezapomínejme, že zákon o vyvlastnění v kontextu vyvlastnění pozemků pro účely výstavby dopravní infrastruktury prošel v průběhu loňského roku významnou novelizací. Právní

moc rozhodnutí o vyvlastnění již není v případě podání soudní žaloby automaticky stížena odkladným účinkem. A ani spory o ceně za vyvlastněnou půdu již nabytí právní moci rozhodnutí o vyvlastnění nebrání.

Na závěr lze tedy uvést, že zřejmě politické vůli realizovat PPP projekt na výstavbu dálnice D3 nebrání žádné zásadní právní problémy, neboť právní předpisy v jejich stávající podobě jakož i praxe ze zahraničí umožňují tuto vůli uvést do života tak, že se zahájením výběrového řízení na PPP investora lze začít již nyní.

Christian Blatchford,
Kocián Šolc Balaščík
cblatchford@ksb.cz

No More Waiting for Godot: *The D3 PPP motorway project in the Czech Republic has been beset by delays and false starts. Most recently, the Ministry of Transport has appeared to suggest that all land required for construction of the road must be acquired before commencement of the tender. The article argues that tenders for PPP projects in other countries have commenced, and even been completed, prior to the acquisition of all necessary land. New Czech expropriation laws would allow a similar approach to be followed on the D3 project. In conclusion, the article suggests that a tender could be announced without further delay.*