

---

# Štúdia uskutočniteľnosti projektu PPP D4/R7

---

# Obsah

Strana

<b>Manažérske zhrnutie .....</b>	<b>4</b>
<b>1. Zhrnutie štúdie uskutočniteľnosti .....</b>	<b>7</b>
1.1 Strategický kontext .....	7
1.2 Technické zhrnutie.....	9
1.3 Právne zhrnutie .....	12
1.4 Ekonomické zhrnutie .....	15
1.5 Ďalší postup pri realizácii Projektu.....	26
<b>2. Strategický kontext .....</b>	<b>30</b>
2.1 Stratégia Zadávateľa .....	30
2.2 Analýza dostupnosti.....	39
2.3 Analýza záujmových skupín .....	52
2.4 Popis hlavných výstupov projektu .....	58
<b>3. Analýza variantov riešenia.....</b>	<b>61</b>
3.1 Návrh a popis variantov dodania služby .....	61
3.2 Návrh a popis hodnotiacich kritérií.....	80
3.3 Hodnotenie variantov.....	87
<b>4. Analýza uskutočniteľnosti preferovaného variantu .....</b>	<b>91</b>
4.1 Právna analýza uskutočniteľnosti .....	91
4.2 Technická analýza uskutočniteľnosti Celkového variantu.....	149
4.3 Analýza daňových a účtovných aspektov Projektu.....	189
4.4 Vplyv projektu na schodok/prebytok rozpočtu verejnej správy a dlh verejnej správy .....	196
4.5 Testovanie trhu .....	198
4.6 Identifikácia rizík Projektu a ich ocenenie.....	211
<b>5. Analýza možností realizácie Projektu .....</b>	<b>216</b>
5.1 Predpoklady finančných modelov.....	217
5.2 Výstupy finančných modelov .....	231
5.3 Test hodnoty za peniaze.....	233
<b>6. Platobný mechanizmus.....</b>	<b>247</b>
6.1 Úvod.....	247
6.2 Výber typu platobného mechanizmu .....	247
6.3 Stanovenie základných princípov platobného mechanizmu na báze dostupnosti.....	251
<b>7. Príprava verejného obstarávania .....</b>	<b>258</b>
7.1 Možné postupy verejného obstarávania projektu.....	258
7.2 Požiadavky na organizačné zabezpečenie Projektu zo strany Zadávateľa.....	270
<b>Zoznam skratiek a pojmov.....</b>	<b>277</b>
<b>Zoznam tabuliek.....</b>	<b>287</b>
<b>Zoznam grafov .....</b>	<b>290</b>
<b>Zoznam diagramov .....</b>	<b>291</b>
<b>Zoznam máp.....</b>	<b>292</b>
<b>Zoznam obrázkov.....</b>	<b>293</b>
Príloha 1 Dotazník.....	294
Príloha 2 Matica rizík Projektu.....	296

# Obsah

	<b>Strana</b>
Príloha 3	Výkaz ziskov a strát súkromného partnera v PPP variante (v mil. EUR) – skrátaná verzia ..... 303
Príloha 4	Cash flow súkromného partnera pri PPP variante (v mil. EUR) – skrátaná verzia.... 304
Príloha 5	Kaskáda peňažných tokov modelu PPP (v mil. EUR) – skrátaná verzia ..... 305
Príloha 6	Cash flow Zadávateľa v PSC modeli (v mil. EUR) ..... 306
Príloha 7	Cash flow Zadávateľa v PPP modeli (v mil. EUR)..... 307

## Manažérske zhrnutie

<b>Názov Projektu</b>	Projekt PPP D4 / R7
<b>Zadávateľ</b>	Slovenská republika – Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja
<b>Predmet Projektu</b>	Projektovanie, výstavba, financovanie, prevádzka a údržba nultého obchvatu diaľnice D4 (v úsekoch Jarovce – Ivanka sever a Ivanka sever – Rača, doplnené Preložkou cesty II/572 v predĺžení Galvaniho ulice a Preložkou cesty II/572 diaľnica D4 – Most pri Bratislave) a rýchlostnej cesty R7 (v úsekoch Prievoz – Ketelec, Ketelec – Dunajská Lužná a Dunajská Lužná – Holice) o celkovej dĺžke 59,1 km.
<b>Náklady projektu</b>	<p>Stavebné náklady 1 325 mil. EUR<sup>1</sup></p> <p>Náklady na majetkovoprávne vysporiadanie 474 mil. EUR<sup>2</sup></p> <p>Príprava verejnej práce 34 mil. EUR<sup>3</sup></p> <p>Sumy sú uvedené na základe štátnych expertíz bez DPH</p>
<b>Predpokladaná doba trvania Projektu</b>	<p>Doba výstavby: 4 roky</p> <p>Doba prevádzkovania a údržby: 30 rokov</p>
<b>Porovnanie hodnoty za peniaze Konvenčného modelu a PPP modelu</b>	Realizácia Projektu formou PPP prináša hodnotu za peniaze. Hodnota za peniaze PPP modelu oproti realizácii Projektu pri využití Konvenčného modelu dosahuje v čistej súčasnej hodnote 312 mil. EUR, t. j. 18 %.
<b>Kvalitatívne porovnanie Konvenčného modelu a PPP modelu</b>	<p>Z kvalitatívneho hodnotenia oboch modelov realizácie Projektu vyplýva, že pre jeho realizáciu je výhodnejší PPP model oproti Konvenčnému modelu. Medzi najzásadnejšie kvalitatívne výhody PPP modelu patrí:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• dosiahnutie a udržiavanie požadovanej kvality diaľnice a rýchlostnej cesty Projektu a poskytovaných súvisiacich služieb po celé obdobie Koncesnej zmluvy a s tým spojený i vyšší užívateľský komfort a nižšia nehodovosť,</li> <li>• realizácia Projektu v stanovenom čase a v oveľa skoršom časovom horizonte,</li> </ul>

<sup>1</sup> Zdroj: Štátne expertízy

<sup>2</sup> Uvedená hodnota výdavkov na majetkovoprávne vysporiadanie vychádza zo štátnych expertíz, ktoré na základe zákona č. 254/1998 Z.z. o verejných prácach v znení neskorších predpisov počítajú z hodnotou uvedenou v DSZ. V súčasnosti NDS disponuje dokumentáciou pre územné rozhodnutie, ktorá obsahuje detailné geometrické plány a umožňuje NDS spresniť hodnotu MPV. NDS v čase finalizácie Štúdie analyzovala predpokladané náklady na majetkovoprávne vysporiadanie a odhadovala výšku nákladov na majetkovoprávne vysporiadanie v hodnote 368 mil. EUR (Trvalý záber v rozsahu približne 4,8 mil. m<sup>2</sup>, dočasný záber 1,4 mil. m<sup>2</sup> na 3 roky, asanácie a ušlý zisk sú tiež súčasťou MPV). Po nadobudnutí právoplatnosti územných rozhodnutí pre zvyšné úseky D4 a R7 bude táto hodnota spresnená na základe znaleckých posudkov.

<sup>3</sup> Zdroj: Štátne expertízy

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• verejný sektor nenesie riziko prípadného prekročenia rozpočtu,</li> <li>• vyšší efekt podpory hospodárskeho rastu s ohľadom na uvoľnenie verejných investičných zdrojov pre iné rozvojové investície,</li> <li>• možnosť mimobilančnej evidencie aktív Projektu a tým vylúčenie negatívnych vplyvov na dlh vládneho sektora a deficit štátneho rozpočtu.</li> </ul>						
<b>Platobný mechanizmus</b>	Platby Zadávateľa Koncesionárovi budú založené na princípe dostupnosti diaľnice a rýchlostnej cesty Projektu koncovým užívateľom v dohodnutých štandardoch a kvalite. Zadávateľ platí za služby poskytnuté Koncesionárom až po uvedení Projektu do prevádzky a to po dobu 30 rokov. V prípade nedodržania výkonových a kvalitatívnych parametrov zo strany Koncesionára budú automaticky uplatnené zrážky z platby Zadávateľa. V prípade úplnej nedostupnosti daných úsekov diaľnice a rýchlostnej cesty Projektu z dôvodu na strane Koncesionára nebude pre taký úsek platba Zadávateľa hradená vôbec.						
<b>Vplyv Projektu na existujúci systém výberu výkonového a časového spoplatnenia</b>	Projekt bude koncipovaný tak, aby bol v súlade s existujúcim systémom výkonového a časového spoplatnenia. Výber mýtného a prípadné časovanie spoplatnenia na Projektových úsekoch bude aj naďalej organizované a zaisťované zo strany NDS.						
<b>Vlastníctvo vybudovanej infraštruktúry Projektu</b>	Vlastníkom diaľnice a rýchlostnej cesty Projektu bude po celé obdobie výstavby a prevádzky Slovenská republika.						
<b>Legislatívna pripravenosť</b>	Pre realizáciu Projektu formou PPP nie sú v súčasnosti potrebné žiadne legislatívne zmeny.						
<b>Skúsenosti z obdobných projektov</b>	Projekt je koncipovaný v súlade s najlepšou zahraničnou praxou aplikovanou na cestných PPP projektoch v Európe a tiež skúsenosťami získanými z úspešne uzavretého, dokončeného a v minulom roku aj refinancovaného PPP projektu R1.						
<b>Stratégia výberu Koncesionára</b>	Výber Koncesionára bude uskutočnený v súlade so Zákonom o verejnom obstarávaní. Odporúčaným postupom výberového procesu je súťažný dialóg.						
<b>Predpokladaný harmonogram výstavby</b>	<table> <tr> <td>Zahájenie prípravných stavebných prác a výstavby</td> <td>3/2016</td> </tr> <tr> <td>Uvedenie prvého úseku Projektu do predčasnej prevádzky</td> <td>11/2018</td> </tr> <tr> <td>Uvedenie celého Projektu do plnej prevádzky</td> <td>5/2020</td> </tr> </table>	Zahájenie prípravných stavebných prác a výstavby	3/2016	Uvedenie prvého úseku Projektu do predčasnej prevádzky	11/2018	Uvedenie celého Projektu do plnej prevádzky	5/2020
Zahájenie prípravných stavebných prác a výstavby	3/2016						
Uvedenie prvého úseku Projektu do predčasnej prevádzky	11/2018						
Uvedenie celého Projektu do plnej prevádzky	5/2020						
<b>Stav majetkovoprávneho vysporiadania</b>	Majetkovoprávne vysporiadanie zabezpečuje NDS podľa interných predpisov a harmonogramov.						
<b>Stav technickej pripravenosti Projektu</b>	K dátumu vydania tejto Štúdie sú pre všetky stavebné úseky Projektu vydané územné rozhodnutia, pričom úseky R7 Ketelec – Dunajská Lužná a Dunajská Lužná – Holice už majú právoplatné územné rozhodnutia.						
<b>Záujem o realizáciu Projektu</b>	Väčšina významných renomovaných stavebných spoločností a financujúcich inštitúcií a investorov (vrátane napr. Európskej investičnej banky) prejavila v rámci testovania trhu veľký záujem o realizáciu Projektu formou PPP						

	v rámci štruktúry a podmienok uvedených v tejto Štúdii.
<b>Doporučený spôsob realizácie Projektu</b>	Na základe uskutočnených kvantitatívnych a kvalitatívnych analýz najlepšie naplňuje ciele Projektu, požiadavky Zadávateľa a potreby verejnosti realizácia Projektu formou PPP.
<b>Zdroje</b>	Štúdia bola vypracovaná v zmysle metodických dokumentov a aj odporúčaní a usmernení komunikovaných MF SR v priebehu prác na Štúdii. Spracovatelia Štúdie vychádzali z rôznych zdrojov pričom nie všetky informácie použité v Štúdií sú verejne dostupné a niektoré sú dokonca dôverné a vyžadujú zachovávanie mlčanlivosti. Mnohé dôležité vstupy Štúdie pochádzajú priamo od MDVaRR SR, MF SR a analýz Poradcov, tak ako je to uvedené v konkrétnych kapitolách alebo sú založené na prieskume trhu a výsledkoch práce panelu expertov. Informácie, ktoré nie sú vstupom analýz, alebo podkladom pre formuláciu záverov a nie je pri nich uvedený zdroj sú výsledkom práce tímu Poradcov. Čiastkové výpočty, výsledky analýz a závery sú výsledkom práce tímu Poradcov, ktoré bolo možné zodpovedne formulovať na základe dostupných informácií v čase odovzdania Štúdie.

# 1. Zhrnutie štúdie uskutočniteľnosti

## 1.1 Strategický kontext

Podľa Programového vyhlásenia vlády SR na roky 2012 – 2016 je prioritou vlády SR zabezpečovať rozširovanie kvalitnej, dostupnej a integrovanej dopravnej infraštruktúry, používateľsky prijateľnej, ekologicky a energeticky efektívnej a bezpečnej dopravy. Vláda SR sa zaviazala pokračovať vo výstavbe diaľničnej dopravnej siete výraznejšou mierou ako v minulosti, pričom v jasne odôvodnených prípadoch využije aj overené formy výstavby diaľnic formou PPP projektov. Rovnako cieľom hospodárskej politiky vlády SR v oblasti stavebníctva je podľa Programového vyhlásenia podpora hospodárskeho rozvoja včasnou a kvalitnou prípravou stavieb, najmä dopravnej infraštruktúry.

Podľa Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 je dlhodobou víziou MDVaRR SR v oblasti cestnej dopravy moderná, kvalitná, bezpečná a efektívne fungujúca sieť diaľnic, rýchlостných ciest a ciest I. triedy. Z podrobnej multikriteriálnej analýzy rozvojových priorít z tohto dokumentu vyplýva, že medzi najvyššie priority vo výstavbe cestnej dopravnej infraštruktúry patrí vybudovanie tzv. vonkajšieho obchvatu Bratislavy (diaľnice D4 Jarovce – štátna hranica SR/Rakúsko) spolu s prístupovými komunikáciami, medzi ktoré patrí rýchlостná cesta R7 Prievoz – Lučenec. Táto priorita sa odzrkadlila aj v Stratégii rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020, podľa ktorej je jednou z kľúčových priorít v oblasti cestnej infraštruktúry realizácia diaľnice D4 spoločne s rýchlостnou cestou R7.

### Očakávané ciele a prínosy Projektu

Projekt sa dostal medzi prioritné projekty vymedzené v kľúčových strategických plánoch týkajúcich sa rozvoja infraštruktúry. Medzi hlavné ciele Projektu, ktoré boli definované aj pri vypracovaní Projektového zámeru na plánovaný projekt výstavby diaľnice D4 a rýchlостnej cesty R7, patria:

- jednoduchší a bezpečnejší tranzit,
- zlepšenie tranzitu cez okolité mestá a obce,
- komplexná modernizácia dopravného prepojenia v dotknutom území,
- odbremenenie a zefektívnenie cestného systému a odvedenie a zrýchlenie tranzitnej dopravy pomimo zastavané územia,
- zvýšenie bezpečnosti a plynulosti dopravy v dotknutom území,
- skvalitnenie dopravného napojenia medzi mestskými časťami Bratislavy, zatraktívnenie a skvalitnenie dopravného napojenia prímestských obytných zón.

### Základný popis Projektu

Projekt zahŕňa realizáciu časti nultého obchvatu Bratislavy, a to v úsekoch diaľnice D4 Jarovce – Ivanka sever a Ivanka sever – Rača a vybudovanie časti rýchlостnej komunikácie R7 v rámci úsekov Prievoz – Ketelec, Ketelec – Dunajská Lužná a Dunajská Lužná – Holice. Súčasťou Projektu je aj realizácia Preložky cesty II/572 v predĺžení Galvaniho ulice a Preložky cesty II/572 diaľnica D4 – Most pri Bratislave.

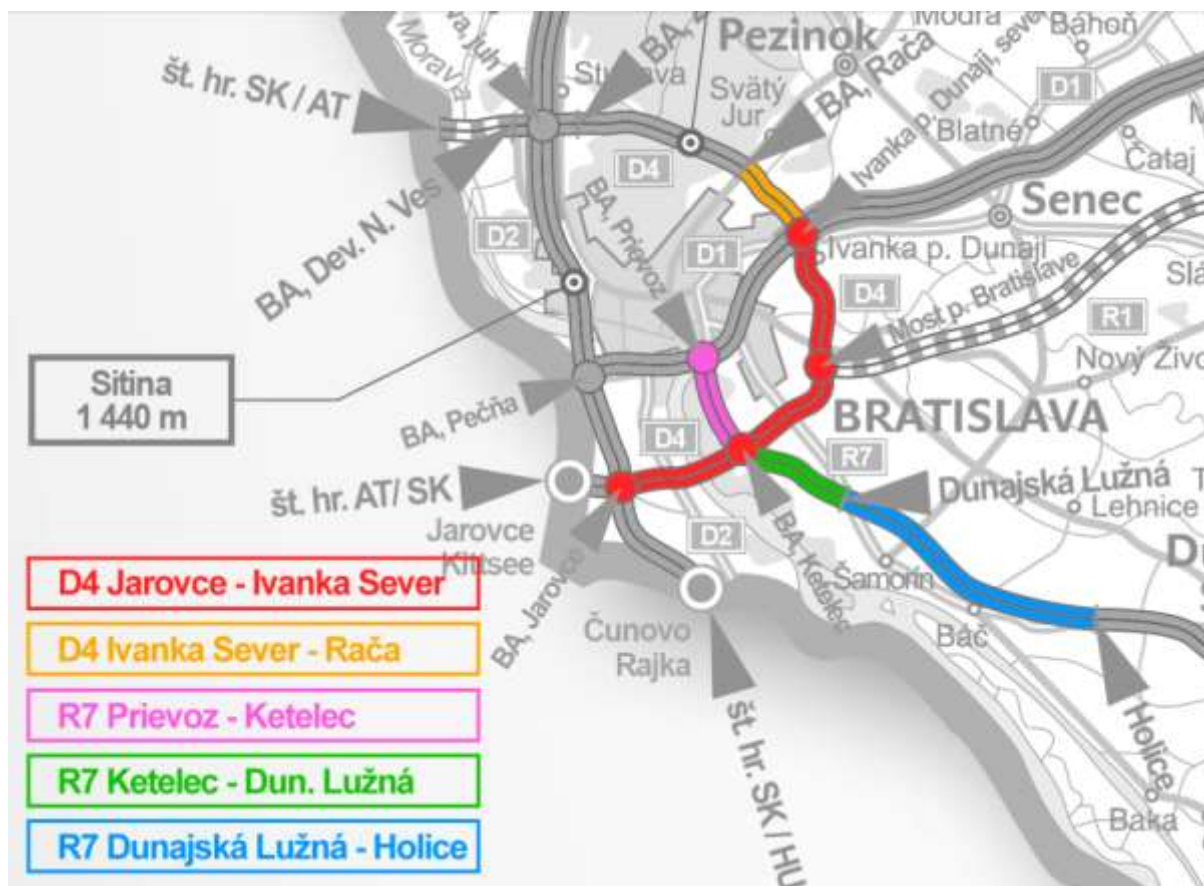
Projektové úseky diaľnice D4 sú súčasťou komplexnej siete transeurópskych koridorov TEN-T.

Prínosom dopravného prepojenia diaľničnej siete prostredníctvom diaľnice D4 bude odľahčenie dopravného systému Bratislavy od tranzitnej dopravy, urýchlenie dopravného napojenia na diaľničnú sieť (D4, D1, D2), čiastočné odľahčenie cestnej siete spádového okolia Bratislavy, skvalitnenie dopravnej obsluhy dotknutého územia a zlepšenie vplyvov na životné prostredie, predovšetkým odklonením ťažkej dopravy. Navrhovaná diaľnica D4 prevezme časť dopravy, ktorá zaťažuje existujúce komunikácie v meste Bratislava, keďže všetky existujúce komunikácie sú dopravne systematicky preťažované nad prípustnú mieru predovšetkým v oblasti vstupu do hlavného mesta SR Bratislavy.

Projekt tiež zahŕňa úseky R7, výstavba ktorých má prispieť k dopravnému prepojeniu medzi diaľnicami D4 a D1 a vytvoreniu základného komunikačného systému založeného na diaľničnom okruhu s doplnením radiál s cieľom odľahčiť prejazdové úseky súčasných radiál silno urbanizovaným územím. Trasa rýchlostnej cesty R7 zabezpečí prepojenie priemyselných zón a výrobných podnikov s obytnými zónami, čo bude mať za následok lepšie rozdelenie dopravnej obsluhy v dotknutých lokalitách.

V dôsledku realizácie Projektu dôjde aj k odkloneniu tranzitnej dopravy smerujúcej do Rakúska a Maďarska, pričom Projekt zároveň významne napomôže aj obsluhu dotknutého územia v rámci Bratislavského kraja a odľahčí príľahlé obce od tranzitnej dopravy.

Mapa 1 Projekt D4/R7



### Ciele štúdie realizovateľnosti Projektu

Predmetom Štúdie je analýza rôznych variantov uskutočnenia Projektu, zhodnotenie prínosov jednotlivých variantov a analýza uskutočniteľnosti Projektu formou PPP po zhodnotení všetkých



relevantných ekonomických, technických a právnych aspektov. Štúdia je vypracovaná v súlade s požiadavkami metodického dokumentu MF SR „Obsah a požiadavky na štúdiu uskutočniteľnosti“.

## 1.2 Technické zhrnutie

Na základe predchádzajúceho rozboru variantov a na základe predbežného výberu preferovaného variantu pre každý úsek pripravovaného diaľničného obchvatu hlavného mesta SR Bratislavy uskutočnených MDVaRR SR sa analýza zaoberá porovnaním tzv. Nulového variantu a Celkového variantu. Technická analýza tiež skúma uskutočniteľnosť preferovaného variantu konvenčným spôsobom alebo formou PPP.

### Nulový variant

Nulový variant predstavuje stav, ak by sa navrhovaná investícia nerealizovala. Vzhľadom na vzájomnú previazanosť pripravovanej diaľnice D4 a rýchlostnej cesty R7 je nulový stav uvažovaný bez diaľnice D4 aj rýchlostnej cesty R7. Výhľadové dopravné zaťaženie by bolo realizované po existujúcej cestnej sieti.

### Celkový variant

Celkový variant je variant realizácie Projektu, kde:

Tabuľka 1 Výsledné parametre Projektu pre Diaľnicu D4

D4	Jarovce – Ivanka sever	Ivanka sever – Rača	Preložka cesty II/572 v predĺžení Galvaniho ulice	Preložka cesty II/572 v úseku D4 – Most pri Bratislave
Dĺžka úseku	22,590 km	4,400 km	2,202 km	2,623 km
Návrhová rýchlosť	120 km/h	120 km/h	100 km/h (v napojeniach 80 km/h, resp. 60 km/h)	100 km/h (pripojovacie pruhy MÚK 120 km/h v napojeniach 60 km/h)
Šírkové usporiadanie	D 26,5 štvorpruhové v úseku križovatka Jarovce – križovatka Rusovce	D 33,5 šesťpruhové v úseku križovatka Ivanka sever – križovatka Čierna voda	C 11,25 – s výhľadom rozšírenia na štvorpruhovú C 24,5	C 11,25 – s výhľadom rozšírenia na štvorpruhovú C 24,5/120
	D 26,5 štvorpruhové + kolektory v úseku križovatka Ivanka západ – Ivanka sever	D 26,5 štvorpruhové v úseku križovatka Čierna voda – križovatka Rača		
	D 33,5 šesťpruhové zvyšok úseku			

<b>D4</b>	<b>Jarovce – Ivanka sever</b>	<b>Ivanka sever – Rača</b>	<b>Preložka cesty II/572 v predĺžení Galvaniho ulice</b>	<b>Preložka cesty II/572 v úseku D4 – Most pri Bratislave</b>
MÚK	7 ks	2 ks	2 ks (Úrovňové križovatky)	1 ks (Úrovňové križovatky)
Odpočívadlo	1 ks (obojsstranné)	–	–	–

Tabuľka 2 Rýchlostná cesta R7 v troch úsekoch

<b>R7</b>	<b>Prievoz – Ketelec</b>	<b>Ketelec – Dunajská Lužná</b>	<b>Dunajská Lužná – Holice</b>
Dĺžka úseku	6,318 km	8,425 km	17,380 km
Návrhová rýchlosť	120 km/h; 80 km/h v km 0,0 – 2,0	120 km/h	120 km/h
Šírkové usporiadanie	R 24,5 v úseku km 0,0 – km 0,9	R 31,5	R 31,5 do 0,585 km
	R 31,5 v úseku km 0,9 – koniec úseku		R 24,5 do 17,380 km
MÚK	1 ks	1ks	2 ks
Odpočívadlo	–	–	1 ks (obojsstranné)
SSÚR	–	–	1 ks

Celkový variant má jasne pozitívny vplyv na dopravnú situáciu, ale niektoré časti dopravnej siete Bratislavy zostanú problematické. Tieto úseky by museli byť riešené ďalšími investíciami, aby bol z Projektu vytiažený maximálny potenciál.

Tieto investície by mali zahŕňať napríklad rozšírenie dopravného systému multimodálnym spôsobom, dokončenie obchvatu na severnom úseku tunelom „Karpaty“, pokračujúc po štátnu hranicu s Rakúskom, rozšírenie D1 na šesťpruhové usporiadanie, zvýšenie kapacity Prístavného mosta a zefektívnenie existujúcej dopravnej siete hlavného mesta SR Bratislavy.

Záujmové skupiny mali možnosť sa vyjadriť k vplyvu Projektu na životné prostredie. Zo štúdií vyplynuli štandardné riešenia pre minimalizovanie rizík. Okrem toho boli navrhnuté špecifické kompenzačné opatrenia v celkovej výške 9,7 mil. EUR. Kompenzačné opatrenia sú zamerané na zníženie negatívnych vplyvov Projektu – najmä kompenzácia výrubu lesných porastov ako potenciálnych hniezdných biotopov, kompenzácia zničených trávnych porastov ako potravných biotopov a narušenia vodných plôch ako potravných biotopov pre ohrozené druhy vtákov.

### Preferovaný variant

Pre porovnanie jednotlivých variantov na základe stanovených kvalitatívno-quantitatívnych kritérií bola použitá metóda váhového hodnotenia, tzn. metóda, ktorá kombinuje bodovanie jednotlivých hodnotiacich kritérií s priradením váhy jednotlivým kritériám.

Výsledkom hodnotenia pomocou metódy váhového hodnotenia je počet bodov, ktorý vzniká ako súčet súčinov bodov a váhy konkrétneho kritéria.

Tabuľka 3 Výsledky hodnotenia preferovaného variantu

	Hodnotiace kritériá	Nulový variant	Celkový variant
		Body	Body
<b>Kvalita života</b>	Zabezpečenie zlepšenia kvality života z hľadiska vplyvu životného prostredia na ľudský organizmus v blízkosti súčasnej hlavnej osi dopravy vytvorením diaľničného obchvatu	15	75
	Odvedenie a zrýchlenie tranzitnej dopravy mimo zastavané územia	15	75
<b>Doprava</b>	Zabezpečenie vysokej kvality predmetných úsekov	10	50
	Zabezpečenie vysokej kvality prevádzky a údržby predmetných úsekov, ako aj ich vysokej bezpečnosti počas trvania zmluvy so súkromným partnerom	10	50
	Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti dopravy na diaľničných úsekoch v Bratislave a jej okolí	10	40
	Odbremenenie a zefektívnenie cestného systému hlavného mesta Bratislavy	10	30
	Zatraktívnenie a skvalitnenie dopravného napojenia prímestských obytných zón, skvalitnenie dopravného napojenia medzi mestskými časťami Bratislavy	10	30
<b>Realizácia Projektu</b>	Realizácia výstavby predmetných úsekov v rámci stanoveného časového harmonogramu	15	75
	Komplexná modernizácia dopravného prepojenia v dotknutom území	5	15
<b>Celkové hodnotenie</b>		<b>100</b>	<b>440</b>

Z vykonaného scoringu posudzovaných variantov získal Nulový variant 100 bodov a Celkový variant 440 bodov. Na základe tejto metodiky teda vyšiel so ziskom 440 bodov ako výhodnejší variant „Celkový“.

### Technická analýza uskutočniteľnosti Celkového variantu

Ako jeden z hlavných výstupov štúdie je možné skonštatovať, že v okamihu keď budú právoplatné Územné rozhodnutia pre všetky úseky, Projekt je z technického hľadiska dostatočne pripravený pre výber Koncesionára:

- technické parametre Projektu sú jasne definované a vychádzajú z noriem EN, resp. STN a platných Technických predpisov (TP) a Technických smerníc (TS). Hlavné prvky technických špecifikácií popisujú okrem iného konštrukcie vozoviek s tým, že uvažovaný rozsah CB a AB vozoviek sa môže spresniť v ďalšom stupni projektovej dokumentácie a technické riešenia môžu byť zvolené Koncesionárom,

- zemné teleso, mosty, informačný systém a spôsob odvodnenia sú tiež navrhnuté v dostatočnej miere s tým, že NDS zabezpečuje výnimku z podmienok záverečného stanoviska EIA (cestná kanalizácia cez ORL) na riešenie cestnej kanalizácie (bez ORL, cez vsakovacie filtračné jazierka), ktoré má byť k dispozícii do doby začatia výberu Koncesionára,
- inžinierskogeologické a hydrogeologické údaje budú ako jeden z hlavných podkladov pre výber technického riešenia spresnené v rámci potrebných prieskumov na vypracovanie DSP na úseky D4. Dôležitosť týchto prieskumov je popísaná v Štúdii,
- záujmové skupiny mali možnosť sa vyjadriť k vplyvu Projektu na životné prostredie. Zo štúdií vyplynuli štandardné riešenia pre minimalizovanie rizík. Okrem toho boli navrhnuté špecifické kompenzačné opatrenia. Kompenzačné opatrenia sú zamerané na zníženie negatívnych vplyvov Projektu – najmä kompenzácia výrubu lesných porastov ako potenciálnych hniezdnych biotopov, kompenzácia zničených trávnych porastov ako potravných biotopov a narušenia vodných plôch ako potravných biotopov pre ohrozené druhy vtákov.

To znamená, že projektová dokumentácia definuje dostatočne rozsah prác Projektu, a vďaka možnosti súťažného dialógu v rámci PPP modelu môžeme očakávať, že hodnota stavebných prác klesne na základe očakávaných optimalizácií variantných riešení navrhnutých Koncesionárom.

### 1.3 Právne zhrnutie

Právna analýza sa sústreďuje na analýzu právnej uskutočniteľnosti Projektu metódou PPP a identifikáciu právnych rizík súvisiacich s Projektom všeobecne a osobitne vo vzťahu k realizácii metódou PPP. Vzhľadom na mieru rozpracovanosti povolovacích procesov a majetkovoprávneho vysporiadania sa analýza nezameriavala na analýzu existujúcich správnych rozhodnutí.

#### Dôvody využitia PPP projektu a jeho riziká

Realizácia formou PPP môže znamenať najmä rýchlejšie uskutočnenie Projektu, zvýšenú rozpočtovú predvídateľnosť a prenos väčšiny projektových rizík na koncesionára. Tieto výhody sú sprevádzané najmä vyššími nákladmi na financovanie pre súkromného koncesionára, ktoré sú prenesené na zadávateľa, a náročnou prípravou projektu a procesu výberu súkromného partnera.

Riziká, ktoré pri realizácii Projektu formou PPP nesie zadávateľ, je možné minimalizovať alebo kompenzovať vhodným zmluvným nastavením Projektu, ako aj správnym vedením súťažného dialógu na účely získania technických riešení uchádzačov, ktoré prinesú verejnému sektoru úsporu oproti vlastným riešeniam.

#### Analýza právnych vplyvov medzinárodnej a európskej právnej úpravy PPP projektov

Hoci sú PPP projekty v rámci SR relatívne novým prvkom, vo svete patria k štandardným spôsobom zabezpečenia verejnej infraštruktúry a verejných služieb. Na medzinárodnej a európskej úrovni existuje pomerne rozsiahla právna úprava, ktorá sa najmä v podobe právnych noriem EÚ stala súčasťou národného právneho poriadku. Je možné konštatovať, že slovenský právny poriadok je usporiadaný na realizáciu infraštruktúrnych projektov formou PPP.

#### Doprava

V právnej úprave identifikované obmedzenia možnosti dispozície s prioritným infraštruktúrnym majetkom poskytujú dostatočnú istotu MDVaRR SR, že v prípade finančných alebo iných problémov na strane koncesionára, nebude ohrozená nadradená cestná infraštruktúra. Tieto obmedzenia na druhej strane limitujú využitie niektorých zabezpečujúcich inštitútov, napríklad zriadenie záložného práva pre súkromný sektor. Uvedené riziká je však možné eliminovať vhodnou úpravou dokumentácie vo verejnom obstarávaní, koncesnej zmluvy a priamej zmluvy s veriteľmi.

Tieto obmedzenia vlastníctva cestnej infraštruktúry, ktoré neumožňujú realizáciu Projektu s využitím tzv. inštitucionalizovanej formy PPP, pri ktorej je infraštruktúra vlastníctvom koncesionára. Projekt by mal byť preto realizovaný formou zmluvného PPP, v prípade ktorého MDVaRR SR ostáva vlastníkom koncesných ciest počas celého trvania Projektu a koncesionárovi je zverená iba správa týchto ciest. Rozsah práv a povinností koncesionára vo vzťahu k výstavbe, prevádzke a údržbe infraštruktúry by podrobne upravovala koncesná zmluva.

### **Majetkovoprávne vzťahy**

Podmienkou realizácie Projektu je riadne vysporiadanie majetkovoprávných vzťahov k dotknutým pozemkom. Zabezpečenie prístupu k pozemkom a stavbám v potrebnom termíne je predpokladom pre začatie stavebných prác koncesionárom. Zabezpečenie práv k pozemkom a stavbám v prípade dočasného a trvalého záberu je tiež nevyhnutným predpokladom pre vydanie stavebného povolenia, a teda kľúčovou podmienkou úspešného napredovania Projektu.

Majetkovoprávne vysporiadanie je tradične súčasťou rizík znášaných zadávateľom.

Kľúčovými rizikami pri majetkovoprávnom vysporiadaní je najmä logisticky a časovo náročný proces administrácie vysporiadania, a to formou dobrovoľného výkupu alebo formou vyvlastnenia. Sprievodnými rizikami sú právne nedostatky nadobúdacieho procesu – napr. uzatvorenie zmlúv s nevlastníkmi, chyby vyvlastňovacieho procesu, prípadne následné zrušenie rozhodnutia o vyvlastnení z dôvodu nezačatia s využívaním pozemku alebo stavby alebo zrušenia (či straty platnosti) územného rozhodnutia.

Súkromný partner obvykle nie je ochotný znášať uvedené riziká, prípadne toto riziko „nacení“. Je preto nutné zohľadniť tieto riziká pri príprave koncesnej zmluvy, vhodne nastaviť rozdelenie rizík a poskytnúť vhodné kompenzačné opatrenia.

Vzhľadom na stav majetkovoprávneho vysporiadania pozemkov Projektu v tejto Štúdii neboli skúmané právne tituly k pozemkom Projektu. Na základe údajov poskytnutých MDVaRR SR a NDS je majetkovoprávne vysporiadanie uskutočniteľné v termínoch potrebných na dodržanie harmonogramu zadávateľa.

### **Životné prostredie a pamiatková ochrana**

Každý projekt, ktorý môže mať nepriaznivý vplyv na integritu území patriacich do európskej sústavy chránených území, navrhovaných chránených vtáčích území alebo území európskeho významu, možno schváliť alebo povoliť, len ak sa preukáže, že neexistujú iné alternatívne riešenia a musí sa realizovať z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu vrátane záujmov sociálnej a ekonomickej povahy.

Projekt zasahuje do území ochrany európskeho, ako aj národného významu, a preto bol predložený na rokovanie Vlády SR dňa 29.10.2014, ktorá rozhodla, že výstavba diaľnice D4 Jarovce – Ivanka sever je potrebná z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu. Pozitívne rozhodnutia Vlády SR nezbavujú stavebníka povinnosti zabezpečiť vykonanie kompenzačných opatrení na vlastné náklady pravdepodobne ešte pred uskutočnením činnosti. V rámci prípravy Projektu a v priebehu verejného obstarávania bude potrebné tejto otázke venovať zvýšenú pozornosť, a to najmä s ohľadom na prenesenie zodpovednosti za realizáciu kompenzačných opatrení na koncesionára.

Trasy pripravovaného Projektu prechádzajú chránenou oblasťou CHKO Dunajské luhy, územiami Natura 2000 – ÚEV Biskupské luhy a CHVÚ Dunajské luhy. Osobitne v týchto chránených oblastiach je potrebné dôsledne dodržať všetky opatrenia na účely zmiernenia negatívnych vplyvov.

SEA a záverečné stanoviská EIA obsahujú osobitné podmienky, ktoré majú byť zohľadnené najneskôr v štádiu prípravy územnoplánovacej dokumentácie. Bude preto potrebné zhodnotiť premietnutie ich záverov do podkladov pre vydanie územných rozhodnutí, a to osobitne vo vzťahu k úsekom D4, v prípade ktorých bola SEA vydaná až po získaní záverečných stanovísk EIA. Rizikom môžu byť aj

prípadné zmeny v dokumentácii územného rozhodnutia, ktoré neboli predtým posúdené v rámci EIA. Na účely zmiernenia rizika prípadného spochybnenia stanovísk EIA bude nevyhnutné zabezpečiť, aby boli všetky závery z EIA premietnuté do procesov územného a stavebného konania, aby boli riadne prizvaní všetci oprávnení účastníci konaní a zohľadnené všetky kompenzačné opatrenia stanovísk EIA.

Otázky ochrany životného prostredia sú senzitívnou témou aj pre financujúce subjekty, ktoré v prípade nedodržania všetkých európskych štandardov môžu odmietnuť podporiť realizáciu Projektu. Hoci tieto riziká nie je možné úplne eliminovať, je možné dosiahnuť aspoň ich zmiernenie vhodnou prípravou, zapojením všetkých dotknutých orgánov, verejnosti a tretieho sektora.

Dôležitým rizikovým faktorom pri výstavbe sú možné nálezy mimoriadne významnej kultúrnej pamiatky. V takomto prípade môže stavebný úrad vydané stavebné povolenie zmeniť alebo dokonca zrušiť a určiť, ako sa stavebníkovi uhradia náklady na prípravu a uskutočňovanie stavby, na ktorú bolo stavebné povolenie zrušené. Stavebný úrad môže potom následne vydať rozhodnutie o zmene alebo zrušení pôvodného stavebného povolenia. Vzhľadom na navrhnuté trasy a diaľnice na území, ktoré bolo aj v dávnej minulosti relatívne husto osídľované, je pravdepodobnosť nálezu archeologických nálezov pomerne vysoká.<sup>4</sup> Uvedené riziko je možné preniesť na koncesionára, takýto prenos sa však môže odzrkadliť vo zvýšenej cene Projektu. Z tohto dôvodu je vhodnejšie znášanie rizika rozdeliť medzi oboch partnerov.

Je nevyhnutné všetky riziká zohľadniť v samotnej koncesnej zmluve, a to predovšetkým ich vhodným rozdelením medzi zmluvné strany. Optimálne rozdelenie rizík môže byť výsledkom súťažného dialógu s uchádzačmi, nakoľko je možné testovať mieru ochoty znášania týchto rizík a možné finančné dôsledky na Projekt.

### **Stavebno-právne aspekty**

Ako najväčšie riziko v rámci tejto oblasti je možné označiť riziko omeškania s vydaním stavebných povolení alebo nenadobudnutia právoplatnosti územných rozhodnutí, prípadne ich následného zrušenia v dôsledku právnych nedostatkov. V tejto súvislosti bude potrebné v rámci Projektu zabezpečiť kvalitnú podkladovú dokumentáciu pre stavebné konanie a nastaviť harmonogram Projektu s ohľadom na časovú a administratívnu náročnosť týchto konaní (predmetom analýzy nebolo preverenie správnosti dokumentácie územného a stavebného konania). Na základe údajov poskytnutých MDVaRR SR a NDS je územnoplánovacie a stavebné konanie uskutočniteľné v termínoch potrebných na dodržanie harmonogramu zadávateľa.

Práva k pozemkom sa v súčasnosti získavajú v prospech NDS. Práva k všetkým pozemkom Projektu ale musia prejsť na štát na účely právoplatného nadobudnutia stavebných povolení alebo postúpenia práv zo stavebných povolení na koncesionára. Na účely koncesnej zmluvy bude preto nevyhnutné uzatvárať nové zmluvy k pozemkom spôsobom, ktorý umožní postúpiť práva k pozemkom na štát. V prípade už vysporiadaných pozemkov je potrebné zabezpečiť prevod majetkových/zmluvných práv na štát. Obdobné platí k právam prístupu na pozemky Projektu.

V oblasti stavebno-právnych aspektov Projektu bude najdôležitejšie napredovanie pri príprave projektovej dokumentácie a následne poskytnutie dostatočného časového rámca pre potenciálnych súkromných partnerov. Podstatnou bude tiež príprava dokumentácie pre verejné obstarávanie a koncesnej zmluvy, ktorá primerane rozdelí riziká medzi zmluvných partnerov a navrhne prípadné kompenzačné opatrenia na zmiernenie rizík.

---

<sup>4</sup> Viac v časti 4.2 Technická analýza uskutočniteľnosti tejto Štúdie.

## Štátna pomoc

V rámci Projektu je potrebné zabezpečiť, aby každé financovanie, prípadne poskytnutie záruk, bolo dôsledne posúdené, či nenapĺňa znaky štátnej pomoci. Vhodnou úpravou zmluvnej dokumentácie bude potrebné zabezpečiť, aby úhrada zo strany verejného partnera nemala charakter štátnej pomoci.<sup>5</sup>

## Správa majetku štátu

Pri analýze neboli identifikované riziká v oblasti problematiky správy majetku štátu, ktoré by bránili realizovateľnosti Projektu. Problematické môže byť v praxi faktické oddelenie majetku štátu, ktorý je v správe MDVaRR SR, a majetku NDS. To sa týka najmä pozemkov, ktoré sú určené na realizáciu Projektu a ktoré sú predmetom uzatvárania kúpnych alebo iných zmlúv a vyvlastnenia, prípravnej dokumentácie a pod. Hoci je dané riziko identifikované zatiaľ len v teoretickej rovine, môže sa v rámci dialógu alebo rokovania s uchádzačmi prejavovať v zníženej atraktivnosti pre financujúce inštitúcie, prípadne zvýšení odmeny pre koncesionára. Na zníženie rizika by bolo vhodné v tomto prípade dôsledne nastaviť procesy a v ideálnom prípade previesť majetok a majetkové práva z NDS na štát. To zjednoduší aplikáciu ustanovení relevantnej právnej úpravy a zníži možné negatívne vplyvy na Projekt.

## Riziká týkajúce sa zmien a ukončenia Projektu

Pri realizácii Projektu formou PPP dochádza k prenosu väčšiny rizík na koncesionára. V prípade, že dôjde k materializácii prenesených rizík a koncesionár nebude schopný sa s takouto udalosťou vysporiadať, môže dôjsť k situácii, kedy bude potrebné vyhlásiť nové verejné obstarávanie na výber koncesionára, prípadne dodávateľa stavebných prác. Takýto postup by takmer istotne viedol k predĺženiu lehoty výstavby diaľnice D4 a rýchlostnej cesty R7. Toto riziko je možné minimalizovať vhodnými kritériami na výber koncesionára, súťažným dialógom, ako aj optimálnym zmluvným nastavením prenosu rizík.

Pre obdobie prevádzky bude pre prípad neočakávaných udalostí potrebné zabezpečiť nepretržitosť prevádzky a údržby novovybudovaných úsekov. Na ten účel môže zadávateľ vyhlásiť nové verejné obstarávanie alebo presunúť výkon prevádzky a údržby na NDS.

## 1.4 Ekonomické zhrnutie

Ekonomická analýza sa sústreďuje na porovnanie ekonomických vplyvov uskutočnenia Projektu konvenčným spôsobom alebo metódou PPP. V prípade realizácie Projektu formou PPP sa analyzujú daňové a účtovné aspekty aj vplyv Projektu na štátny rozpočet. Vzhľadom na cieľ čo najviac objektivizovať výsledky analýz, rozsah finančných kalkulácií a množstvo rôznych dynamicky sa meniacich vstupov bol v rámci ekonomickej analýzy uskutočnený prieskum trhu a Zadávateľ zostavil nezávislý panel expertov, ktorý verifikoval identifikáciu, alokáciu a ocenenie rizík Projektu. Relevantné výstupy z testovania trhu a od panelu expertov tvoria dôležité vstupy a predpoklady finančných modelov.

### 1.4.1 Analýza daňových aspektov Projektu

Analýza daňových aspektov Projektu v prípade jeho realizácie formou PPP vychádza z predpokladu, že počas celej doby výstavby a prevádzky Projektových úsekov D4/R7 zostane vlastníkom všetkých úsekov štát. Daňová analýza je zameraná na:

- daň z pridanej hodnoty (DPH),

<sup>5</sup> Čl. 107 ods. 1 ZFEÚ

- miestne dane a poplatky,
- daň z príjmov.

## **DPH**

Z hľadiska DPH možno Projekt formálne rozdeliť na tri etapy, t. j. obdobie výstavby, odovzdanie nehnuteľnosti do užívania a obdobie prevádzkovania.

### **Obdobie výstavby**

Koncesionár bude v období výstavby prijímať faktúry od dodávateľov vrátane DPH. Koncesionár si bude vstupnú DPH odpočítavať prostredníctvom daňového priznania k DPH. Keďže odpočet DPH bude Koncesionár uplatňovať priebežne mesačne, časový nesúlad vyplývajúci z mechanizmu DPH bude preklopený prevádzkovým financovaním so zanedbateľným vplyvom na finančné náklady Projektu.

### **Odovzdanie nehnuteľnosti do užívania**

Koncesionárovi vznikne povinnosť odviesť DPH z celej hodnoty odovzdanej časti nehnuteľnosti dňom odovzdania príslušnej časti do užívania. Táto daňová povinnosť na strane Koncesionára by viedla k výraznému časovému nesúladu medzi jednorazovo odvedenou DPH pri prevode do užívania a anuitným príjmom čiastok v rámci splácania diaľnice počas nasledujúcich 30 rokov.

Tak ako v prípade predchádzajúceho PPP projektu R1, aj v tomto prípade sa navrhuje, aby Zadávateľ uhradil čiastku DPH pri prevode do užívania priamo na osobitný bankový účet na príslušnom Daňovom úrade. Tento návrh má z pohľadu rozpočtu verejného sektora pozitívny efekt, keďže fakturácia Koncesionára počas doby prevádzkovania nebude obsahovať finančné náklady súvisiace s preklopením časového nesúladu DPH pri prevode do užívania.

### **Doba prevádzkovania**

V priebehu prevádzkovania diaľnice bude Koncesionár pravidelne fakturovať:

- služby prevádzkovania a údržby nehnuteľnosti, ktoré predstavujú zdaniteľné plnenie podliehajúce DPH. Koncesionár bude povinný uplatniť a odviesť DPH Daňovému úradu z hodnoty týchto služieb vzťahujúcich sa k prevádzkovým nákladom, ktorú uvedie na faktúre,
- splátky hodnoty odovzdanej nehnuteľnosti. Keďže dodanie nehnuteľnosti podliehalo DPH jej odovzdaním do užívania Zadávateľovi, fakturácia jednotlivých (odložených) splátok po odovzdaní nehnuteľností nebude podliehať DPH,
- úrok z dôvodu poskytnutia úveru vo forme postupného splácania nehnuteľnosti. Poskytnutie úveru je oslobodené od DPH bez nároku na odpočet súvisiacej DPH na vstupe. Z tohto dôvodu vstupná DPH z tovarov a služieb, ktoré Koncesionár obstará v súvislosti s poskytnutím úveru Zadávateľovi, bude preňho neodpočítateľná.

### **Miestne dane a poplatky**

Diaľnica D4 a rýchlostná cesta R7 nie sú predmetom dane z nehnuteľností ani žiadnych iných miestnych daní.

### **Daň z príjmov právnických osôb**

Pri zisťovaní základu dane alebo daňovej straty bude Koncesionár vychádzať z výsledku hospodárenia vykázaného v súlade so Zákonom o účtovníctve. V prípade, že Koncesionár bude mať povinnosť vykazovať výsledok hospodárenia v individuálnej účtovnej závierke podľa medzinárodných štandardov pre finančné výkazníctvo, pri zisťovaní základu dane bude vychádzať:



- z výsledku hospodárenia podľa medzinárodných štandardov pre finančné výkazníctvo upraveného podľa všeobecne záväzného predpisu vydaného MF SR (tzv. prevodový mostík),
- z výsledku hospodárenia, ktorý by vyčíslil ak by účtoval v sústave podvojného účtovníctva v zmysle Zákona o účtovníctve.

Základnou podmienkou pre daňovú uznateľnosť nákladov je splnenie všeobecného testu daňovej uznateľnosti, t. j. náklady sú vynaložené na dosiahnutie, zabezpečenie a udržanie príjmov, preukázateľne vynaložené a zaúčtované v účtovníctve daňovníka. Zákon o dani z príjmov ďalej špecifikuje uznateľnosť niektorých vybraných nákladov pre daňové účely.

Keďže vlastnícke právo počas výstavby aj prevádzky Projektových úsekov D4/R7 ostáva v rukách štátu, Koncesionár nebude náklady súvisiace s výstavbou Projektových úsekov D4/R7 uplatňovať vo forme daňových odpisov. Tieto náklady bude možné posúdiť ako daňovo uznateľné po splnení všeobecného testu daňovej uznateľnosti v súlade s účtovníctvom.

## 1.4.2 Analýza účtovných aspektov Projektu

Podľa požiadaviek paragrafu 17a Zákona o účtovníctve spoločnosť vystupujúca v roli Koncesionára bude po svojom vzniku zostavovať štatutárnu účtovnú závierku podľa Zákona o účtovníctve a Postupov účtovania. Predpokladáme, že po prvých dvoch účtovných obdobiach Koncesionár splní veľkostné kritéria v paragrafe 17a odsek (2) a v nasledujúcich obdobiach bude zostavovať štatutárnu účtovnú závierku podľa IFRS.

### Účtovanie podľa slovenských Postupov účtovania

#### *Fáza výstavby*

Podľa paragrafu 30c, odsek (3) Postupov účtovania Koncesionár účtuje o vybudovaní diela ako o zákazkovej výrobe podľa paragrafu 30 Postupov účtovania. Zhotoviteľom požadované sumy za vykonanú prácu na zákazkovej výrobe na základe vystavených faktúr sa účtujú na ťarchu účtu pohľadávok so súvzťažným zápisom v prospech výnosov zo zákazky. Pohľadávka voči Zadávateľovi sa má vykázat len do takej miery, do akej má Koncesionár bezpodmienečné právo získať peňažnú hotovosť od Zadávateľa. O peňažných nárokoch za zhotovené dielo a o úrokoch vypočítaných metódou efektívnej úrokovej miery sa účtuje ako o dlhodobej pohľadávke. V súlade s paragrafom 18, odsek (8) Postupov účtovania sa preto v momente fakturácie účtuje o opravnej položke k dlhodobej pohľadávke, ktorá upraví hodnotu tejto pohľadávky na jej súčasnú hodnotu. Následne sa hodnota tejto pohľadávky zvyšuje v príslušných obdobiach o výnos z úroku až do momentu zaplatenia pohľadávky podľa platobného mechanizmu stanoveného Koncesnou zmluvou.

Hodnota pohľadávky sa bude upravovať tiež o prípadné opravné položky z dôvodu nevykonalosti.

#### *Fáza prevádzkovania, správy a zabezpečovania verejných služieb*

O peňažných nárokoch za poskytované služby prevádzky a údržby spojené s dielom sa účtuje ako o výnosoch z predaja služieb vo vecnej a časovej súvislosti s nákladmi na ich vykonanie počas obdobia od uvedenia diela do užívania do ukončenia koncesnej lehoty.

V Koncesnej zmluve budú dohodnuté povinnosti Koncesionára spojené s údržbou a obnovou infraštruktúry a tiež jej uvedením do kvalitatívne určeného stavu pred ukončením koncesnej lehoty (tzv. handback phase). V tejto súvislosti sa ku každému súvahovému dňu posudzuje odhadovaná výška výdavkov potrebných na splnenie týchto povinností a účtuje sa o tvorbe rezervy v súlade s paragrafom 19 Postupov účtovania.

## Účtovanie podľa IFRS

Aplikácia štandardov IFRS a interpretácie IFRIC 12 na účtovanie Projektu nie je významne odlišná od vyššie uvedených postupov účtovania podľa slovenských Postupov účtovania za predpokladov spomenutých v úvode analýzy.

Podľa IFRIC 12 sa o peňažných nárokoch za zhotovené dielo účtuje ako o finančnom aktíve, ktoré sa prvotne vykazuje v reálnej hodnote v súlade s požiadavkami štandardu *IAS 39 Finančné nástroje: vykazovanie a oceňovanie*. V prípade, že reálna hodnota v čase prvotného vykázania finančného aktíva sa bude odlišovať od zmluvne vyfakturovaných výnosov podľa zmluvy o dielo, môže v tomto prípade vzniknúť rozdiel medzi slovenskými Postupmi účtovania a IFRS.

Vzniknuté finančné aktívum bude zaradené v kategórii pôžičky a pohľadávky (loans and receivables), keďže pôjde o nederivátové finančné aktívum s pevnými alebo stanoviteľnými platbami, nekótované na aktívnom trhu. Po zaradení do kategórie pôžičky a pohľadávky sa následne toto aktívum bude oceňovať v umorovanej hodnote vypočítanej metódou efektívnej úrokovej sadzby, zníženej o prípadnú opravnú položku, a súvisiaci úrokový výnos sa tak bude účtovať vo výkaze ziskov a strát koncesionára. V súvislosti s vykázaním vzniknutého aktíva ako finančného majetku si koncesionár nemôže kapitalizovať úroky vzniknuté počas výstavby v súlade so štandardom *IAS 23 Náklady na prijaté úvery a pôžičky* a podľa paragrafu 22 IFRIC 12.

Zmluvné výnosy a náklady súvisiace s výstavbou diela sa účtujú podľa štandardu *IAS 11 Základná výroba* na základe metódy percenta dokončenia.

Počas fázy prevádzkovania, správy a zabezpečovania verejných služieb účtuje koncesionár o výnosoch a súvisiacich nákladoch podľa *IAS 18 Výnosy*.

Rovnako ako pri slovenských Postupoch účtovania, aj IFRS vyžadujú v interpretácii IFRIC 12 paragrafe 21 a v štandarde *IAS 37 Rezervy, podmienené záväzky a podmienené aktíva* tvorbu rezervy na udržiavanie dostupnosti diela a na uvedenie diela do požadovaného stavu pred skončením koncesnej lehoty vo výške najlepšieho odhadu súčasnej hodnoty očakávaných budúcich výdavkov.

### 1.4.3 Vplyv projektu na schodok/prebytok rozpočtu verejnej správy a dlh verejnej správy

Klasifikácia PPP projektu v národných účtoch sa riadi Európskym systémom národných a regionálnych účtov spoločenstva 2010 (ESA 2010). Tieto pravidlá sú interpretované v Manuáli o vládnom deficite a dlhu ESA 2010.

Z týchto pravidiel vyplýva, že aktíva zahrnuté v PPP projekte nie sú klasifikované ako aktíva vládneho sektora, pokiaľ sú splnené obe nasledujúce nutné podmienky:

- súkromný sektor nesie riziko výstavby,
- súkromný sektor nesie aspoň jedno z rizík dostupnosti alebo riziko dopytu.

Pri posúdení, či aktíva Projektu budú zahrnuté do rozpočtového salda a dlhu vládneho sektora, je pre Eurostat rozhodujúce, či je možné preukázať, že dochádza k preneseniu väčšiny rizík a prínosov vyplývajúcich z Projektu na Koncesionára.

### Implikácie pre Projekt

Zámer uskutočnenia PPP Projektu je koncipovaný podľa nasledujúcich základných princípov:

- Koncesionár poniesie zodpovednosť za významnú časť stavebných rizík a riziká spojené s prevádzkou, údržbou a financovaním Projektu,
- riziko dostupnosti poniesie Koncesionár,

- v prípade predčasného ukončenia z dôvodu na strane Koncesionára v priebehu prevádzkovej fázy výška kompenzácie neprekročí výšku trhovej hodnoty aktíva v okamihu predčasného ukončenia zmluvy, s prihliadnutím na potrebné náklady na uvedenie aktíva do riadneho stavu podľa odhadu nezávislých expertov,
- Zadávatel' nepredpokladá poskytnutie garancií alebo spolufinancovania z vládnych zdrojov, ani poskytnutie zabezpečenej kompenzácie.

Vzhľadom na uvedené princípy by Projekt nemal byť klasifikovaný ako aktívum vládneho sektora a celkové záväzky vyplývajúce z Koncesnej zmluvy by mali byť klasifikované mimo saldo rozpočtu a dlh vládneho sektoru.

Tabuľka 4 Predpokladané rozdelenie základných kategórií rizík

Kategória rizika	Alokácia rizika		
	Verejný sektor	Súkromný sektor	Spoločné
Projektovanie (dizajn)		✓	
Výstavba		✓	
Dopyt (doprava)	✓		
Prevádzka a údržba infraštruktúry		✓	
Financovanie		✓	
Cenová úroveň v SR v priebehu výstavby		✓	
Daňové zmeny – špeciálne	✓		
Daňové zmeny – všeobecné		✓	
Iné legislatívne zmeny			✓
Vyššia moc			✓

Každý PPP projekt je Eurostatom posudzovaný individuálne podľa konkrétne dohodnutých finálnych podmienok. Zadávateľ bude musieť pri koncipovaní Koncesnej zmluvy v rámci celého zadávacieho procesu aj naďalej postupovať v úzkej súčinnosti s MF SR, Štatistickým úradom SR a Eurostatom, pretože príslušné metodiky Eurostatu prechádzajú v súčasnosti dynamickým vývojom.

#### 1.4.4 Testovanie trhu

Na účely zistenia záujmu trhu o realizáciu Projektu a potvrdenie vybraných vstupných parametrov Projektu sme formou dotazníkového výskumu oslovili reprezentatívnu vzorku 54 potenciálnych uchádzačov a financujúcich inštitúcií. Na účely prezentácie základných informácií o Projekte sme respondentom zaslali tzv. Predbežné informačné memorandum. Celková miera účasti na testovaní trhu dosiahla 48 % (pomer počtu vrátených dotazníkov a oslovených subjektov).

Väčšina respondentov považuje Projekt za atraktívny a s vysokou prioritou, a to najmä z dôvodu stability a priaznivého ratingu SR a skúseností verejného sektoru s úspešným dokončením a finančným uzatvorením PPP projektu R1. Dôležitým aspektom je tiež v súčasnej dobe menší počet kvalitných PPP projektov na európskom trhu a veľkosť Projektu, ktorá sa javí ako akceptovateľná.

Za najpravdepodobnejšiu formu financovania Projektu respondenti považujú použitie dlhodobého bankového úveru. Súčasný bankový trh vnímajú ako dostatočne likvidný a pripravený na financovanie Projektu.

Z odpovedí respondentov ďalej vyplynulo, že predpokladaná alokácia rizík aj základné princípy platobného mechanizmu Projektu sú z pohľadu trhu akceptovateľné, a takto je možné ich premietnuť do návrhu zmluvnej dokumentácie Projektu.

Uvažovaný harmonogram je podľa respondentov dosiahnuteľný v prípade, že Projekt bude dostatočne dobre pripravený (z pohľadu majetkovoprávnej prípravy, technických požiadaviek, environmentálnych rizík atď.).

Z odpovedí respondentov vyplynul veľký záujem o účasť vo verejnom obstarávaní Projektu a možno tak predpokladať dostatočne širokú súťaž medzi uchádzačmi.

### 1.4.5 Identifikácia rizík Projektu a ich ocenenie

S infraštruktúrnymi projektmi realizovanými verejným sektorom, akým je aj výstavba diaľnice D4 a rýchlostnej cesty R7, sú spojené riziká, ktoré môžu mať v prípade ich materializácie významný negatívny dosah na rozpočet verejného sektoru. Koncept PPP umožňuje zdieľanie rizík spojených s Projektom medzi súkromným a verejným sektorom. Táto skutočnosť má významné implikácie pre vyhodnotenie výhodnosti realizácie Projektu Konvenčným alebo PPP modelom.

Kapitola 4.6 popisuje spôsob, akým boli riziká Projektu identifikované, alokované a ocenené. Výstupom tejto kapitoly je matica rizík, ktorá je prílohou tejto Štúdie realizovateľnosti a ocenenie prenesených a zadržaných rizík Projektu, ktoré vstupuje do výsledného vyhodnotenia výhodnosti realizácie Projektu. Riziká Projektu boli identifikované, alokované na verejného alebo súkromného partnera a ocenené Poradcami Zadávateľa. Následne v záujme dosiahnutia najvyššej možnej miery objektívnosti bola analýza rizík validovaná panelom expertov, ktorý bol zložený z odborníkov na oblasť dopravy a cestné infraštruktúrne projekty.

Pri analýze rizík Projektu boli identifikované a analyzované špecifické kritické oblasti, ktoré sú spojené s Projektom. Medzi špecifické riziká Projektu patria napr. riziko nálezu nevybuchutej munície v priebehu výstavby, koordinácia s projektom rozšírenia diaľnice D1 v mieste križovatky Ivanka pri Dunaji – sever, umiestnenie stavby v blízkosti rafinérie, most cez Dunaj alebo nedostatočné špecifikácie kompenzačných opatrení.

Poradcovia Zadávateľa spolu s panelom expertov spoločne hodnotili významnosť jednotlivých identifikovaných rizík Projektu stanovením pravdepodobnosti výskytu a výšky vplyvu rizika. Na základe tejto analýzy boli vyhodnotené najvýznamnejšie riziká Projektu, ktoré boli následne ocenené.

Tabuľka 5 Výber významných rizík projektu D4 a R7 a ich alokácia

Názov rizika	Alokácia rizika	
	Koncesionár	Zadávateľ
Veľkosť Projektu	X	
Riziko vývoja ceny železa	X	
Získanie a vlastníctvo pozemkov		X
Financovanie	X	
Geologické prieskumy	X	
Legislatívne a daňové zmeny všeobecného charakteru vo fáze	X	

Názov rizika	Alokácia rizika	
	Koncesionár	Zadávateľ
prevádzky		
Nevybuchnutá munícia	X	
Oneskorenie pri zadávaní potrebných verejných zákaziek súvisiacich s Projektom		X
Oneskorenie pri zadávaní potrebných verejných zákaziek súvisiacich s Projektom – MÚK Ivanka pri Dunaji – sever		X
Politické riziko		X

Zdroj: Panel expertov, MDVaRR SR, Poradcovia

Ocenenie rizík Projektu následne vstupovalo do testu hodnoty za peniaze. O hodnotu prenesených, zadržaných a zdieľaných rizík Projektu sa upravili modelované výdavky a príjmy Zadávateľa. V Konvenčnom modeli sa peňažné toky Zadávateľa upravili o hodnotu prenesených aj zadržaných rizík, pričom táto hodnota bola upravená o infláciu podľa toho, s ktorým obdobím sú riziká spojené (príprava, výstavba, prevádzka). V PPP modeli boli peňažné toky Zadávateľa upravené o nominálnu hodnotu zadržaných rizík v spojení s jednotlivými etapami Projektu, nakoľko prenesené riziká v PPP modeli znáša súkromný partner. Výsledná nominálna hodnota rizík v oboch modeloch bola prepočítaná na čistú súčasnú hodnotu, ktorá vstupovala do vyhodnotenia hodnoty za peniaze.

Tabuľka 6 Čistá súčasná hodnota identifikovaných a ocenených rizík Projektu

	(v mil. EUR)
Prenesené riziká	170
Zadržané riziká	12

Zdroj: Analýza Poradcov

### 1.4.6 Predpoklady finančných modelov

V rámci štúdie uskutočniteľnosti boli pripravené dva finančné modely – model PSC (výstavba a prevádzka v réžii Zadávateľa) a model PPP (výstavba a prevádzka v réžii Koncesionára). Ich hlavné predpoklady boli zostavené predovšetkým na základe informácií poskytnutých Zadávateľom, výsledkov testovania trhu, kvalifikovaných odhadov odborníkov z oblasti dopravnej infraštruktúry a skúseností Poradcov. Na základe informácií od Zadávateľa bol stanovený časový rozdiel siedmich rokov medzi začiatkom výstavby PPP a PSC modelu.

Tabuľka 7 Vybrané časové parametre Projektu

	PSC model*	PPP model**
Začiatok projektových a stavebných prác	2023	2016
Začiatok plnej prevádzky Projektu	2027	2020

Zdroj: \*MDVaRR SR, \*\*analýza Poradcov

Začiatok výstavby Projektu v PSC modeli vychádza z analýzy zásobníka cestných infraštruktúrnych projektov Zadávateľa pre roky 2015-2020 a analýzy možností ich financovania v kontexte finančných

zdrojov NDS, ktorá je však od septembra 2014 subjektom verejnej správy s priamym vplyvom na deficit štátneho rozpočtu, dostupných európskych fondov a štátneho rozpočtu, pričom prioritou Zadávateľa je maximalizácia čerpania nenávratných dotačných zdrojov z EÚ fondov.

Zásobník cestných infraštruktúrnych projektov Zadávateľa pre roky 2015-2020 zahŕňa projekty s celkovými nárokmi na finančné zdroje v objeme presahujúcom 9,1 mld. EUR.<sup>6</sup> Tento zásobník predstavuje dlhodobý plán SR, ktorý v súčasnosti nie je plne finančne krytý z dostupných zdrojov SR. Okrem týchto zdrojov bude navyše potrebné pred samotným spustením výstavby Projektu zohľadniť skutočnosť, že prípravná fáza Projektu vyžaduje investície Zadávateľa na úrovni približne 0,5 mld. EUR na prípravu projektovej dokumentácie a majetkovoprávne vysporiadanie.<sup>7</sup>

Vyššie uvedené projekty sa pripravujú alebo sú v štádiu realizácie Zadávateľom v období do roku 2020. V rámci Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020 (schváleného EK dňa 28.10.2014) bolo na rozvoj diaľnic a rýchlостných ciest vyčlenených 1 307 923 895 Eur.<sup>8</sup> Vzhľadom na celkové investičné náklady uvedené v pláne a disponibilné zdroje z fondov EÚ však nebude možné väčšinu projektov spolufinancovať z fondov EÚ.

Vzhľadom na finančné možnosti štátneho rozpočtu a s tým súvisiacu maximálnu možnú výšku jeho deficitu, existujúce zadĺženie a do budúcnosti sa sprísňujúce podmienky pre riadenie dlhu verejnej správy, ktorého súčasťou je už aj NDS (cieľová hodnota štrukturálneho deficitu verejnej správy na rok 2015 bola v návrhu rozpočtu verejnej správy stanovená na 2,49 % HDP a v ďalších rokoch na úroveň 1,43 % HDP v roku 2016 a 0,39 % HDP v roku 2017), bude pri úvahách o financovaní Projektu, prípadne ďalších infraštruktúrnych projektov, potrebné hľadať riešenia, ktoré nebudú zvyšovať verejný dlh a deficit štátneho rozpočtu.

V tejto súvislosti sa síce ponúka možnosť čerpania EÚ fondov, avšak ako už bolo spomenuté vyššie, ich čerpanie bude možné iba pre veľmi obmedzený počet projektov a aj tieto budú vyžadovať spolufinancovanie zo strany štátneho rozpočtu. Projekty diaľnic a rýchlостných ciest v SR sú síce z fondov EÚ všeobecne spolufinancované vo výške 85 % z celkových oprávnených nákladov, v prípade Projektu však bude tento pomer výrazne nižší, nakoľko pomer spolufinancovania pre úseky Projektu nachádzajúcich sa v BSK môže dosiahnuť iba 50%.<sup>9</sup> Aj z tohto pohľadu bolo preto zo strany Zadávateľa stanovené, že kľúčovými prioritami pre čerpanie EÚ zdrojov bude rozvoj diaľničnej siete celoplošne v rôznych regiónoch Slovenska, pri čo najnižšej miere spolufinancovania zo štátneho rozpočtu.

Z pohľadu financovania rozvoja diaľničnej siete zo zdrojov NDS sa v septembri 2014 zásadným spôsobom zmenili doterajšie možnosti NDS. Zaradenie NDS medzi subjekty verejnej správy automaticky implikuje započítavanie jej dlhu do dlhu verejnej správy. Čerpanie nových externých zdrojov NDS bude podliehať vývoju verejného dlhu SR, a teda posudzovanie možnosti čerpania úverov v budúcnosti nebude podliehať len schopnosti NDS splácať svoje záväzky, ale aj nastaveniu priorit a finančným možnostiam verejnej správy ako celku.

V kontexte plánovanej ziskovosti, vytvárania voľných peňažných tokov, existujúcej zadĺženosti NDS a predikcií vývoja finančných ukazovateľov NDS tak nie je realizácia Projektu v súčasnosti uskutočniteľná z jej príjmových ani potenciálnych úverových zdrojov, a to ani v strednodobom horizonte. NDS sa navyše aplikáciou novej metodiky ESA2010 stala subjektom verejnej správy, čím bude hospodárenie NDS priamo ovplyvňovať deficit štátneho rozpočtu a súčasne bude čerpanie nových externých zdrojov NDS podliehať vývoju verejného dlhu SR, čo výrazným spôsobom limituje možnosti realizácie investičných zámerov NDS financovaním z externých zdrojov.

---

<sup>6</sup> Zdroj: MDVaRR SR

<sup>7</sup> Zdroj: Štátne expertízy

<sup>8</sup> Zdroj: MDVaRR SR

<sup>9</sup> Zdroj: MDVaRR SR

Z pohľadu plnenia vyššie uvedených priorít ako aj obmedzení vyplývajúcich z finančných možností Zadávateľa preto Zadávateľ pri nezmenených predpokladoch ohľadne vyššie uvedeného za najskorší možný začiatok výstavby Projektu Konvenčným spôsobom predpokladá rok 2023.<sup>10</sup> Vzhľadom na to, že rok 2023 spadá za rozpočtovacie obdobie verejnej správy a aj za obdobie výhľadu infraštruktúrnych projektov Zadávateľa, testovali sme tento predpoklad aj z pohľadu finančnej dostupnosti očakávanej pre realizáciu Projektu formou PPP a výšky platieb platených Zadávateľom Koncesionárovi.

V teste sa vychádzalo z predpokladaného harmonogramu výplaty platieb za dostupnosť Koncesionárovi, obmedzených možností dodatočného zadĺženia verejného sektoru a predpokladu, že verejný sektor začne s výstavbou až v čase, kedy bude mať naakumulovaný dostatok zdrojov z hypoteticky ušetrovaných platieb za dostupnosť na to, aby dokázal Projekt postaviť v horizonte 4 rokov. Z uvedeného testu vyplynulo, že verejný sektor nebude schopný začať s výstavbou skôr ako v roku 2023.

Dĺžka výstavby v PSC modeli bola predpokladaná rovnako ako v prípade PPP modelu z dôvodu porovnateľnosti oboch variantov realizácie Projektu. S ohľadom na reálne možnosti štátneho rozpočtu a súčasný výhľad realizácie infraštruktúrnych stavieb na Slovensku to však v takom čase ako v prípade PPP veľmi pravdepodobne nebude realizovateľné. Navyše z pohľadu súčasnej výšky dlhu verejnej správy a jej predpokladaného vývoja bude výška vynakladaných prostriedkov na výstavbu obmedzená, čo limituje možnosti Zadávateľa postaviť infraštruktúru v tak krátkom časovom horizonte ako v prípade PPP modelu.

Pre oba modely boli stanovené predpoklady indexácie jednotlivých položiek príjmov a výdavkov na úrovni 2 % ročne.<sup>11</sup> Diskontná sadzba bola v zmysle usmernenia MF SR stanovená na úrovni implicitnej úrokovej sadzby hrubého dlhu verejnej správy SR platnou pre rok 2014 na úrovni 3,4 %.<sup>12</sup>

Tabuľka 8 Vybrané výdavky Projektu v cenách roku 2014

(v mil. EUR)	PPP Model	PSC Model
CAPEX	1 173** až 1 325*	1 198*
OPEX	283**	96**
LCC	154**	154**

Zdroj: \*Štátne expertízy, \*\*analýza Poradcov

Uvedená výška kapitálových výdavkov v PSC modeli nezahŕňa rozpočtovú rezervu na krytie rizík Projektu, pretože tieto sú ocenené samostatne a zarátané v teste hodnoty za peniaze nižšie v Štúdiu. Započítanie rezervy do kapitálových výdavkov by malo za následok duplicitné ocenenie rizík Projektu. Výška kapitálových výdavkov PPP modelu zahŕňa aj rozpočtovú rezervu na krytie rizík Projektu, pretože Koncesionár oceňuje riziká Projektu a zahŕňa ich v podobe rezervy do kapitálových výdavkov, ktoré vstupujú do výpočtu platby za dostupnosť.

Nominálna hodnota prevádzkových výdavkov v PSC modeli vyjadruje skrátenú periódu prevádzkovania Projektu, keďže pri PSC dochádza, ako bolo popísané vyššie, k vybudovaniu infraštruktúry o sedem rokov neskôr ako v PPP modeli. Prevádzkové výdavky v PPP modeli navyše obsahujú aj náklady, ktoré sú špecifické pre činnosť Koncesionára v súvislosti s požiadavkami vyplývajúcimi z Koncesnej zmluvy, s riadením rizík voči financujúcim inštitúciám a s účelovo zriadenou spoločnosťou a jej réžiou.

<sup>10</sup> Zdroj: MDVaRR SR

<sup>11</sup> Zdroj: Rozpočtové projekcie „generálneho riaditeľstva Európskej komisie pre hospodárske a finančné záležitosti (ECFIN)“ pre SR poskytnuté MF SR. Pre krátkodobý horizont do roku 2017 boli použité predpoklady MF SR. Bližšie popísané v kapitole 5 Štúdie.

<sup>12</sup> Zdroj: MF SR

Výdavky životného cyklu boli pre oba modely stanovené na rovnakú úroveň.<sup>13</sup>

Príjmy z Projektu boli stanovené prostredníctvom kvalifikovaného odhadu NDS na úrovni približne 5 mil. EUR ročne<sup>14</sup> a predstavujú príjmy z mýta a z predaja diaľničných známok alokované na dotknuté úseky diaľnic.

Na základe výsledkov testovania trhu a odhadov Poradcov bola stanovená štruktúra a parametre jednotlivých foriem financovania Projektu z pohľadu PSC a PPP. Pre financovanie PSC modelu bol stanovený predpoklad načerpania financovania vo výške odhadovaných kapitálových výdavkov s rovnomerným ročným splácaním istiny počas obdobia prevádzky Projektu so záverečnou platbou v roku ukončenia koncesnej zmluvy a nákladmi financovania na úrovni implicitnej úrokovej sadzby dlhu verejnej správy SR platnou pre rok 2014 na úrovni 3,4 %<sup>15</sup>. Pre PPP model bola stanovená štruktúra financovania, ktorá zahŕňa bankové financovanie, úver od multilaterálnych finančných inštitúcií a podriadený úver poskytnutý akcionárom. Na základe indikácie z testovania trhu bol stanovený predpoklad refinancovania bankového financovania v roku 2022.

Tabuľka 9 Vybrané parametre financovania PPP a PSC modelu

	PPP		PSC
	Komerčné banky	Medzinárodné inštitúcie	Finančné trhy, banky
Úroková sadzba (celková)	4,65 % (4,90 % počas výstavby)*	3,55 %*	3,4 %**
Max. podiel cudzích a vlastných zdrojov	88:12*		100 % cudzie
Poplatok za spracovanie úveru (z objemu úveru)	2,50 %*	1,00 %*	0,2 % + 0,6 mil. EUR***

Zdroj: \*Testovanie trhu, \*\*MF SR, \*\*\*ARDAL

### 1.4.7 Výsledky finančného modelovania

Platba Zadávatel'a Koncesionárovi pokrýva všetky náklady Projektu (platba za dostupnosť ako je definované ďalej v časti 1.5.2) a je zložená z mesačných jednotkových platieb za dostupnosť. Tieto mesačné platby sú prispôbené potrebe Projektu vynakladať peňažné prostriedky počas doby jeho životného cyklu, a to tak, že v mesiacoch jún a december, v ktorých sú predpokladané splatnosti istiny úverov, sú mesačné platby vyššie.

Prostredníctvom finančného modelovania bola **základná platba za dostupnosť**, ktorá slúži ako báza pre výpočet mesačných jednotkových platieb, vypočítaná v **intervale 135 mil. EUR – 151 mil. EUR**<sup>16</sup> v cenovej úrovni 1. kvartálu 2016, kedy je predpokladaný deň podpisu finančných dokumentov. Horná hranica rozsahu platby za dostupnosť odzrkadľuje predpoklad kapitálových výdavkov Koncesionára vo výške na úrovni štátnych expertíz. Spodná hranica intervalu vychádza z predpokladu úspor Koncesionára na kapitálových výdavkoch oproti štátnym expertízam. Dosiahnutie týchto úspor bude okrem iného ovplyvnené kvalitným procesom verejného obstarávania

<sup>13</sup> Aj napriek kratšiemu obdobiu prevádzkovania v prípade PSC modelu bol stanovený predpoklad rovnakej výšky výdavkov životného cyklu ako v prípade PPP modelu z dôvodu požadovaného technického stavu odovzdávanej infraštruktúry pri ukončení Koncesnej zmluvy (hodnota výdavkov spadajúcich do obdobia po ukončení koncesie bola vyjadrená v tomto roku v čistej súčasnej hodnote daného roka).

<sup>14</sup> Zdroj: NDS

<sup>15</sup> Zdroj: MF SR - príloha č. 5 Vládneho návrhu rozpočtu verejnej správy na roky 2015 až 2017, október 2014.

<sup>16</sup> Predmetné sumy predstavujú kvalifikovaný odhad výšky platby za dostupnosť, pričom konečná výška platby za dostupnosť bude známa po verejnom obstarávaní koncesionára.



na výber Koncesionára, vytvorením vysoko konkurenčného súťažného prostredia a poskytnutím dostatočného priestoru pre súťažiacich na analýzu Projektu a cieľov Zadávateľa, ich premietnutie v priebehu súťažného dialógu do požiadaviek na kvalitu štandardov poskytovanej služby tak, aby pre Zadávateľa predstavovala hodnotu za peniaze.

Časť platby za dostupnosť, ktorá je určená na krytie všetkých prevádzkových nákladov, je v čase upravená o infláciu. Výška platby za dostupnosť bola kalkulovaná na základe vyššie uvedených predpokladov, ktoré vychádzali z testovania trhu, aktuálnej situácie na finančných a kapitálových trhoch a odhadov úrovne výdavkov Koncesionára. Tieto predpoklady sa môžu v budúcnosti zmeniť, čo môže mať vplyv na výšku platby za dostupnosť.

### Test hodnoty za peniaze

Hlavným výstupom Štúdie je test hodnoty za peniaze (ďalej len „VfM“). Hodnota za peniaze znamená, že verejný sektor získava najvyššiu možnú a súčasne využiteľnú hodnotu za vydané prostriedky. Tento test preukázal výhodnosť realizácie Projektu prostredníctvom PPP metódy s koeficientom VfM na úrovni 18 %. Kľúčovými predpokladmi stanovenia VfM boli okrem čistej súčasnej hodnoty peňažných tokov („NPV“) Projektu z pohľadu Zadávateľa aj NPV ocenených rizík, ktoré prenáša Zadávateľ na koncesionára, NPV dane z príjmu zaplatenej koncesionárom počas trvania koncesnej zmluvy a predovšetkým NPV socioekonomických prínosov vznikajúcich z titulu skoršieho realizovania Projektu prostredníctvom PPP modelu v porovnaní s PSC modelom. Hodnota týchto prínosov bola stanovená certifikovanými spracovateľmi prostredníctvom všeobecne uznávaných softvérových nástrojov (HDM-4 a C920). Z dôvodu aplikovania konzervatívneho prístupu Poradcovia analyzovali výsledky kalkulácií socioekonomických prínosov pre každý úsek zvlášť. Na úsekoch, kde vzniklo riziko, že socioekonomické prínosy by mohli byť započítané dvakrát, bol v zmysle konzervatívneho prístupu stanovený diskont týchto prínosov aj napriek tomu, že spracovateľmi dopravných analýz a celkového vyhodnotenia nebolo toto riziko potvrdené. Výsledky hodnoty za peniaze sú uvedené v nasledovnej tabuľke:

Tabuľka 10 Test hodnoty za peniaze

(NPV, mil. EUR)	NPV PSC	NPV PPP
NPV hrubého PSC a NPV PPP	1 546	2 505* až 2 742
NPV zadržaných rizík	12	12
NPV prenesených rizík	170	-
Daň platená Koncesionárom	-	-94* až -104
NPV kvantifikovateľných socioekonomických vplyvov	-	-1 007
NPV celkom	1 728	1 416* až 1 642
NPV VfM	312* až 85	
NPV VfM %	18 %* až 5 %	

Zdroj: Analýza Poradcov

\*Poznámka: Základný scenár s nižšími predpokladanými kapitálovými výdavkami Koncesionára

NPV VfM v percentuálnom vyjadrení poukazuje na pomer medzi hodnotou za peniaze a NPV PSC modelu. Z údajov uvedených v tabuľke vyplýva, že PPP model prináša Zadávateľovi väčšiu hodnotu za peniaze. Výhodnosť realizácie Projektu formou PPP podporujú aj nekvantifikovateľné prínosy uvedené v kapitole 5, ktoré dotvárajú pohľad na daný variant.

## Analýza citlivosti

V rámci Štúdie bol pripravený aj komplexnejší pohľad na výsledky VfM prostredníctvom analýzy citlivosti kľúčových parametrov ako kapitálové výdavky PPP modelu, diskontná sadzba, náklady financovania a posun začiatku výstavby v PSC modeli na výslednú VfM. Kapitálové výdavky sa modelovali pre scenáre rast/pokles na úrovni 5 %, 10 %, 15 %, diskontná sadzba a náklady financovania v scenároch rast/pokles sadzby o 10 bps, 25 bps, 50 bps a časový posun začiatku výstavby v PSC modeli o plus/mínus jeden rok.

Z analýzy vyplýva, že z testovaných parametrov má zmena parametra kapitálové výdavky PPP modelu zásadný vplyv na zmenu VfM. Ak sa kapitálové výdavky PPP modelu zvýšia o 5 %, potom NPV VfM klesne o 29 %.

## 1.5 Ďalší postup pri realizácii Projektu

Zadávatel' očakáva začatie verejného obstarávania Projektu bezodkladne po získaní potrebných schválení. Štúdia sa zaoberá skúmaním základných použiteľných postupov pri obstarávaní a očakávaným harmonogramom. Konkrétne podmienky a parametre verejného obstarávania sú predmetom osobitných analýz, Štúdia obsahuje len analýzu základných predpokladaných princípov platobného mechanizmu.

### 1.5.1 Postupy verejného obstarávania projektu

Zadávatel' Projektu MDVRR SR je podľa ZVO verejným obstarávateľom,<sup>17</sup> preto je povinný postupovať v zmysle tohto zákona pri zadávaní zákaziek. Z postupov verejného obstarávania, ktoré ZVO umožňuje aplikovať na Projekt, teda postupu verejnej súťaže, užšej súťaže, rokovacieho konania so zverejnením a súťažného dialógu, je na základe analýzy najvhodnejší pre Projekt postup súťažného dialógu. Súťažný dialóg je odporúčaný pre PPP projekty aj zo strany EÚ ako postup, ktorý je dostatočne flexibilný, zachováva hospodársku súťaž medzi uchádzačmi a umožňuje verejným obstarávateľom prediskutovať všetky hľadiská projektu s každým záujemcom. Výsledkom takéhoto dialógu je potom projekt, ktorý zohľadní všetky potreby verejného obstarávateľa. Nevyhnutným predpokladom úspešného procesu verejného obstarávania je dôkladná príprava dokumentácie. Z povahy súťažného dialógu zároveň vyplýva, že ide o konanie, ktoré je časovo a finančne náročné oproti ostatným postupom verejného obstarávania, keďže uchádzači musia vynaložiť značné náklady na preskúmanie existujúcej technickej dokumentácie/požiadaviek verejného obstarávateľa a následne navrhnúť technické riešenia.

Riziká, ktoré vyplývajú z prípadného porušenia pravidiel verejného obstarávania môžu mať za následok jednak zdržanie procesu, alebo dokonca zmarenie celého procesu (uplatnenie revízných postupov, „nebankovateľnosť“ projektu). Tieto riziká je možné eliminovať vhodným nastavením podmienok účasti, kritérií, prípravou dokumentácie verejného obstarávania, realistickým nastavením harmonogramu procesu verejného obstarávania a uskutočnením prieskumu trhu. Riziká vstupujú aj do samotného harmonogramu PPP projektu, ktorý je splniteľný pri naplnení predpokladov verejného obstarávateľa ohľadne niektorých procesov, ktoré nie sú plne pod jeho kontrolou (napr. uplatnenie revízných postupov):

---

<sup>17</sup> § 6 ods. 1 písm. a) ZVO

Tabuľka 11 Zjednodušený indikatívny harmonogram verejného obstarávateľa PPP projektu D4 a R7

Poradie	Predmet	Dátum/lehota pre jednotlivú časť
1.	Verejné obstarávanie na výber úspešného uchádzača  (závisí od konkrétneho postupu verejného obstarávania, príklad súťažného dialógu)	1. Uverejnenie oznámenia o vyhlásení verejného obstarávania Predpoklad: 19.12.2014
		2. Predkladanie žiadostí o účasť záujemcami 2 mesiace
		3. Vyhodnotenie žiadostí o účasť, predloženie informatívneho dokumentu, výzva na účasť v dialógu 1 mesiac
		4. Dialóg (2 – 3 kolá diskusií, revízií technickej a právnej dokumentácie), poskytnutie finálnych súťažných podkladov a predkladanie ponúk uchádzačmi 5 mesiacov
		5. Vyhodnotenie ponúk 1 mesiac
		6. Oznámenie výsledku vyhodnotenia ponúk následne
2.	Finalizácia dokumentácie a predloženie finálnej dokumentácie v spolupráci s MF SR vláde SR na schválenie 1 mesiac	
3.	Podpis koncesnej zmluvy 1 týždeň	
4.	Finančné uzatvorenie (negociácia zmlúv s bankami, due diligence bánk, negociácia zmlúv so subdodávateľmi) 4 mesiace	
<b>Spolu</b>		14 mesiacov

Verejný obstarávateľ predstavil ambiciózny harmonogram procesu výberu koncesionára, ktorý predstavuje určité zrýchlenie oproti bežnému trvaniu PPP projektov uskutočnených v oblasti cestnej infraštruktúry v Európe v nedávnej minulosti.

Tento harmonogram považujeme za splniteľný, pri naplnení predpokladov verejného obstarávateľa ohľadne niektorých procesov, ktoré nie sú plne pod jeho kontrolou.

Medzi najvýznamnejšie faktory, ktoré môžu mať vplyv na posun v harmonograme, patria: finalizácia podkladovej projektovej dokumentácie v štandardnej kvalite pre všetky úseky, priebeh povolovacích postupov vrátane súvisiacich revízijských konaní, spomalenia v dôsledku použitia revízijských postupov v rámci procesu verejného obstarávania a rozsah technických modifikácií navrhovaných v rámci súťažného dialógu.

Po podpise koncesnej zmluvy a finančnom uzatvorení dôjde k realizácii PPP projektu. Predpokladá sa lehota výstavby približne 4 roky a prevádzka (t. j. koncesná lehota) 30 rokov. K ukončeniu projektu dochádza po uplynutí koncesnej lehoty, pričom koncesná zmluva stanoví spôsob a priebeh odovzdania infraštruktúry do rúk štátu (koncesná zmluva tiež upraví prípadné spôsoby predčasného ukončenia PPP projektu, t. j. pred uplynutím koncesnej lehoty). Pri realizácii predmetu koncesnej zmluvy, t. j. pri realizácii PPP projektu sa predpokladá nasledovný harmonogram:

Tabuľka 12 Zjednodušený harmonogram realizácie PPP projektu D4 a R7

Poradie	Predmet	Dátum/lehota pre jednotlivú časť
1.	Podpis koncesnej zmluvy a finančné uzatvorenie	2015/2016
2.	Výstavba	2016 – 2019
3.	Plná prevádzka	2020 – 2048
4.	Odovzdanie infraštruktúry do rúk štátu	2048

### 1.5.2 Základné princípy platobného mechanizmu

Platobný mechanizmus je základným nástrojom alokácie rizík Projektu medzi Zadávateľom a Koncesionárom. Mal by odrážať ciele Zadávateľa a zároveň motivovať Koncesionára k ich dosiahnutiu.

Z ekonomickej analýzy Projektu a na základe testovania trhu vyplýva, že Projekt s platobným mechanizmom na báze dostupnosti má najväčší potenciál z hľadiska jeho bankovateľnosti a dosiahnuteľnej ceny financovania. To má významný vplyv na dosiahnutie hodnoty za peniaze pre Zadávateľa, a preto odporúčame, aby bol pre Projekt použitý platobný mechanizmus založený na báze dostupnosti.

Platobný mechanizmus na báze dostupnosti bude koncipovaný tak, aby odrážal dohodnutú alokáciu rizík (stavebné riziko a riziko dostupnosti) Projektu medzi Zadávateľom a Koncesionárom a mieru naplnenia požadovaných parametrov/ štandardov.

To znamená, že:

- platba Koncesionárovi sa začne v momente, kedy Koncesionár pri splnení zmluvných podmienok zaháji prevádzku predmetných úsekov Projektu,
- platba bude odrážať mieru dostupnosti jednotlivých Projektových úsekov:
  - Projektový úsek je čiastočne alebo úplne nedostupný pre užívateľov. V tomto prípade bude platba pre Koncesionára znížená o stanovenú výšku zrážok (určených ako definované % platby) vo väzbe na rozsah nedostupnosti (zrážky za nedostupnosť). Všeobecne bude platiť, že čím bude vyšší stupeň nedostupnosti, tým vyššia zrážka sa stanoví. Zadávateľ tiež môže s ohľadom na význam daného Projektového úseku stanoviť dodatočné parametre, ktoré môžu základnú stanovenú zrážku ďalej zvýšiť,
  - Projektový úsek je síce dostupný, Koncesionár však nedodrжал štandard kvality a výkonu určený v Koncesnej zmluve. V takom prípade bude platba pre Koncesionára znížená prostredníctvom stanoveného systému zrážok za jednotlivé definované parametre štandardov kvality, ako napr. nedodržanie stanovených štandardov vozovky, kvalita a rozsah údržby, obmedzenie maximálnej povolenej rýchlosti v príslušnom jazdnom pruhu, zníženie maximálnej nosnosti mostných konštrukcií z dôvodu na strane Koncesionára, prevádzkovej logistiky a procesov, reakčnej doby na rôzne udalosti, presnosť a úplnosť záznamov/monitoringu atď. Zrážky za kvalitu plnenia sú odvodené na základe pokutových bodov za každé definované neplnenie kvalitatívnych parametrov. Platí pritom, že čím je závažnejší charakter neplnenia, tým vyšší počet pokutových bodov sa udelí. Pre jeden pokutový bod sa potom stanoví finančná hodnota,
- predpokladáme tiež, že celková výška zrážok síce nebude obmedzená, v praxi to však bude znamenať, že najvyššia celková výška zrážok dosiahne maximálne celkovú výšku platby pre Koncesionára.

Aplikáciu konečnej podoby a výšky zrážok bude nutné kalibrovať v rámci prípravy súťažnej dokumentácie a v priebehu súťažného dialógu s uchádzačmi o koncesiu.

### **Indexovanie platieb**

S ohľadom na infláciu, ktorú Koncesionár nie je schopný efektívne na celú dobu Koncesnej zmluvy odhadnúť, je časť platieb indexovaná. Pre zaistenie porovnateľného vyhodnotenia ponúk Zadávatel' stanoví vhodné indexy, hoci ich konečná skladba môže byť predmetom diskusie v priebehu procesu obstarávania. Zadávatel' tiež môže v súlade s bežnou medzinárodnou praxou využiť to, aby uchádzači ponúkli percentuálnu výšku platby (tzv. indexačný faktor), ktorá bude indexácii podliehať.

### **Frekvencia a výška platieb**

Mesačná báza najlepšie odráža mesačné prevádzkové náklady Koncesionára, na druhej strane splátky dlhovej služby Koncesionára obvykle prebiehajú na polročnej báze. Ich vhodnú kombináciu je možné štruktúrovať nasledovne:

- 10-krát do roka vyplatená na úrovni iba prevádzkových nákladov Koncesionára, tzn. vo výške určenej indexačným faktorom (pozri vyššie),
- dvakrát do roka v polročnom intervale (v prípade polročných splátok dlhovej služby Koncesionára) vyplatená v takej výške, aby odrážala dlhovú službu Koncesionára.

V tejto podobe bude platba minimalizovať náklady Koncesionára na krátkodobé prefinancovanie vynaložených prevádzkových nákladov, na druhej strane Zadávatel'ovi umožní zladit' svoju platbu s cyklom splácania dlhovej služby Koncesionára.

Skutočná výška platby za dostupnosť za dané obdobie by mala odrážať výsledky monitoringu všetkých udalostí nedostupnosti a neplnenia štandardov kvality a výkonu zaznamenaných v danom období.

## 2. Strategický kontext

### 2.1 Stratégia Zadávateľa

#### 2.1.1 Vízie a ciele v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry Slovenskej republiky

Vízie a ciele v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry Slovenskej republiky sú stanovené prevažne v nasledujúcich strategických dokumentoch:

- Programové vyhlásenie vlády SR na roky 2012 – 2016,
- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020,
- Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020.

##### Programové vyhlásenie vlády SR na roky 2012 – 2016

Podľa Programového vyhlásenia vlády SR na roky 2012 – 2016 je prioritou Vlády SR zabezpečovať rozširovanie kvalitnej, dostupnej a integrovanej dopravnej infraštruktúry, používateľsky prijateľnej, ekologicky a energeticky efektívnej a bezpečnej dopravy. Vláda SR sa zaviazala pokračovať vo výstavbe diaľničnej dopravnej siete výraznejšou mierou ako v minulosti, pričom v jasne odôvodnených prípadoch využije aj overené formy výstavby diaľnic formou PPP projektov. Cieľom hospodárskej politiky vlády SR v oblasti stavebníctva je podľa Programového vyhlásenia aj podpora hospodárskeho rozvoja včasnou a kvalitnou prípravou stavieb, najmä dopravnej infraštruktúry.

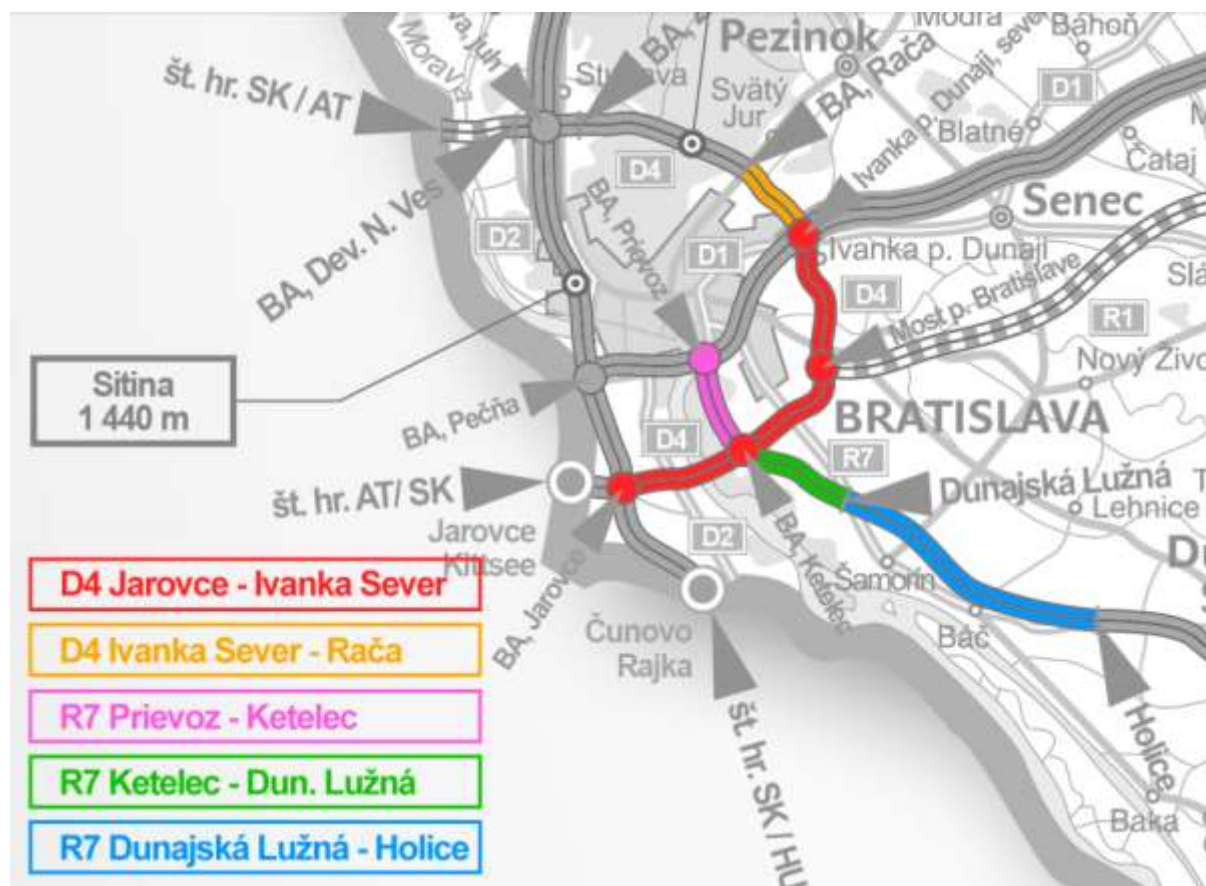
##### Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020

Podľa tohto strategického dokumentu je dlhodobou víziou MDVaRR SR v oblasti cestnej dopravy moderná, kvalitná, bezpečná a efektívne fungujúca sieť diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy. Realizácia tejto vízie je uskutočňovaná prostredníctvom naplňovania čiastkových strategických cieľov:

- efektívny rozvoj siete diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy,
- modernizácia a obnova cestnej siete,
- rozvoj inteligentných dopravných systémov,
- zvýšenie bezpečnosti cestnej dopravy,
- zníženie negatívnych socioekonomických a environmentálnych vplyvov cestnej dopravy.

Z podrobnej multikriteriálnej analýzy rozvojových potrieb z tohto dokumentu vyplýva, že **medzi najpotrebnejšie projekty vo výstavbe cestnej dopravnej infraštruktúry patrí vybudovanie tzv. vonkajšieho obchvatu Bratislavy (diaľnice D4 Jarovce - štátna hranica SR/Rakúsko) spolu s prístupovými komunikáciami, medzi ktoré patrí rýchlostná cesta R7 Prievoz – Lučenec.**

Mapa 2 Diaľnica D4 a rýchlostná cesta R7



### Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020

Špecifickým cieľom v oblasti dopravnej infraštruktúry je podľa Stratégie rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020 vytvoriť podmienky pre rýchle, bezpečné a kapacitné dopravné prepojenie miest, obcí a krajov v rámci SR a SR so susednými štátmi.

Jednou z kľúčových priorít v oblasti cestnej infraštruktúry z hľadiska riešenia najväčších intenzít dopravy, ktoré sú v okolí Bratislavy, je podľa tohto strategického dokumentu **realizácia diaľnice D4 spoločne s rýchlostnou cestou R7**.

Okrem týchto strategických dokumentov na národnej úrovni sú relevantné aj strategické ciele a priority EÚ vyjadrené predovšetkým v politike transeurópskych sietí TEN-T.

### Politika v oblasti transeurópskych sietí TEN-T

Medzi ciele politiky v oblasti transeurópskych sietí TEN-T<sup>18</sup> patrí odstránenie hlavných bariér a nedostatkov v kľúčových oblastiach dopravnej infraštruktúry v krajinách EÚ. Cieľom je vytvoriť jednotný európsky dopravný priestor s lepšími dopravnými službami a plne integrovanou dopravnou sieťou.

<sup>18</sup> Napr. pozri Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady č. 1315/2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ a BIELU KNIHU – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje, Brusel, 28.3.2011 KOM(2011) 144.

**Medzi významné úseky dopravnej infraštruktúry z pohľadu politiky TEN-T patrí diaľnica D4, ktorá je súčasťou komplexnej siete TEN-T. Výstavba úsekov diaľnice D4 je preto prioritná aj z hľadiska EÚ.**

## **Projekt D4/R7**

### **Projekt D4**

Predmetom Štúdie je realizácia časti nultého obchvatu Bratislavy, a to v úsekoch diaľnice D4 Jarovce – Ivanka sever a Ivanka sever – Rača. Projektové úseky diaľnice D4 sú súčasťou komplexnej siete TEN-T.

Prínosom dopravného prepojenia diaľničnej siete prostredníctvom diaľnice D4 bude odľahčenie dopravného systému Bratislavy od tranzitnej dopravy, urýchlenie dopravného napojenia na diaľničnú sieť (D4, D1, D2), čiastočné odľahčenie cestnej siete spádového okolia Bratislavy, skvalitnenie dopravnej obsluhy dotknutého územia a zlepšenie vplyvov na životné prostredie predovšetkým odklonením ťažkej dopravy. Navrhovaná diaľnica D4 prevezme časť dopravy, ktorá zaťažuje existujúce komunikácie v meste Bratislava, keďže všetky existujúce komunikácie sú dopravne systematicky preťažované nad prípustnú mieru predovšetkým v oblasti vstupu do hlavného mesta SR Bratislavy.

Celá trasa D4 je v budúcnosti plánovaná v úseku D4 Jarovce – štátna hranica SR/Rakúsko.

S ohľadom na odlišný stav technickej a majetkovoprávnej pripravenosti nie je úsek D4 Rača – štátna hranica SR/Rakúsko súčasťou zvažovaného Projektu. Podľa predpokladaného harmonogramu bude zahájená výstavba úseku D4 Rača – Záhorská Bystrica, ktorý zahŕňa tunel Karpaty, až po dokončení výstavby v úseku D4 Jarovce – Rača.

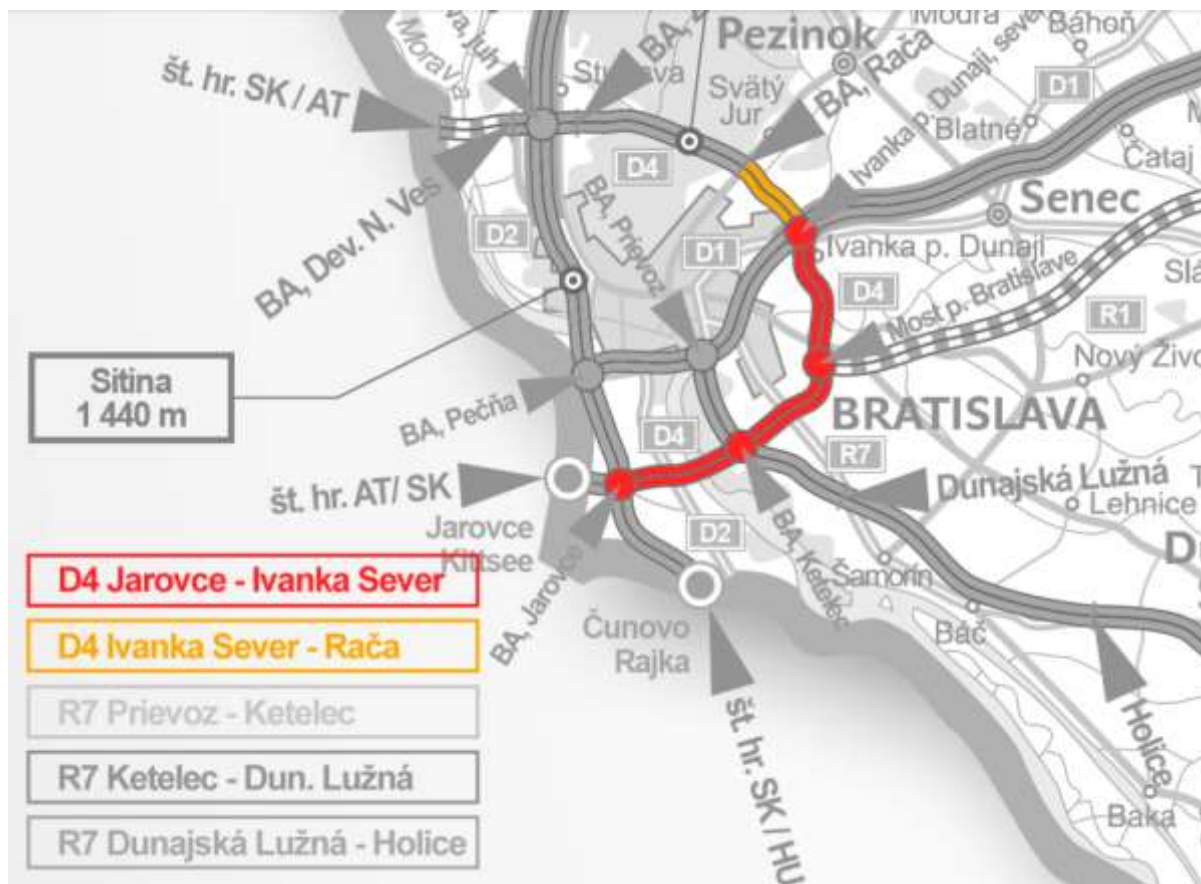
Najvýznamnejším „stavebným objektom“ diaľnice D4 v úseku Rača – Záhorská Bystrica bude tunel pod Malými Karpatmi, ktorý si svojou náročnosťou a charakterom vyžaduje samostatné riešenie. V súčasnosti nie je tento úsek diaľnice D4 projektovo pripravený natoľko, aby mohol byť súčasťou Projektu.

Tunel „Karpaty“ bude dôležitou súčasťou diaľničného okruhu D4, ale aj bez výstavby tohto tunela sa už samotnou výstavbou úseku D4 Jarovce – Rača dosiahne jeden z hlavných cieľov vyplývajúcich zo Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020, a to odklonenie tranzitnej nákladnej dopravy z centra hlavného mesta SR Bratislavy.

Plánovaný Projekt v úseku D4 Jarovce – Rača má vďaka tomu, že prináša veľké odľahčenie tranzitnej dopravy v dotknutom území, značný pozitívny vplyv na kvalitu životného prostredia.



Mapa 3 Diaľnica D4



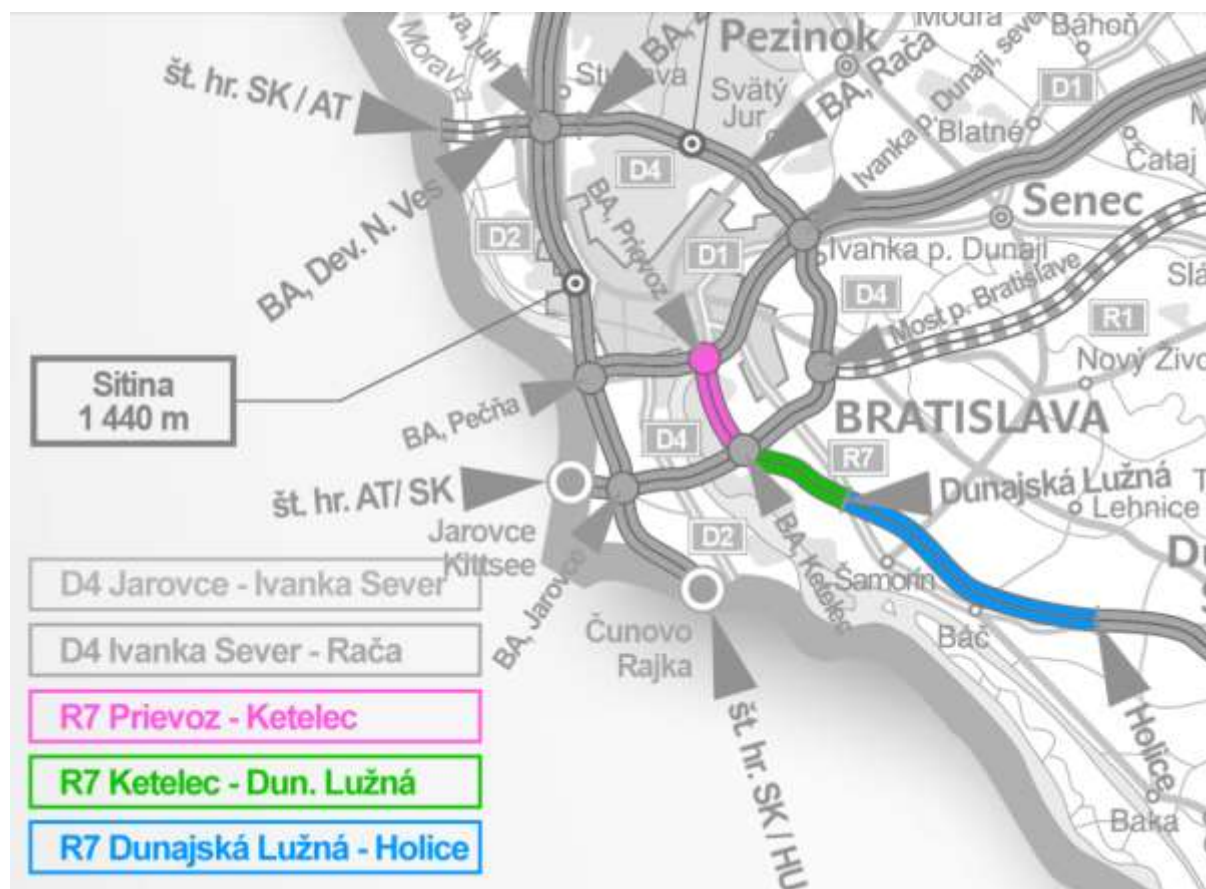
### Projekt R7

Predmetom Štúdie je takisto vybudovanie časti rýchlostnej komunikácie R7 v rámci úsekov Prievoz – Ketelec, Ketelec – Dunajská Lužná a Dunajská Lužná – Holice. Jedná sa o úsek plánovanej komunikácie, ktorá má odbremeniť jedny z najviac zaťažených úsekov cesty I/63. Tieto úseky R7 sú v súčasnosti v najpokročilejšom štádiu rozpracovanosti projektovej prípravy (vo fáze pre stavebné povolenie pre úseky Ketelec – Dunajská Lužná a Dunajská Lužná – Holice. Pre úsek Prievoz – Ketelec je vydané územné rozhodnutie). Ďalšie úseky R7 nie sú v súčasnosti projektovo pripravené natoľko, aby mohli byť súčasťou Projektu.

Projekt R7 má prispieť k dopravnému prepojeniu medzi diaľnicami D4 a D1 a vytvoreniu základného komunikačného systému založeného na diaľničnom okruhu s doplnením radiál s cieľom odľahčiť prejazdové úseky súčasných radiál vedúcich cez silno urbanizované územia. Trasa rýchlostnej cesty R7 zabezpečí prepojenie priemyselných zón a výrobných podnikov s obytnými zónami, čo bude mať za následok lepšie rozdelenie dopravnej obsluhy v dotknutých lokalitách.

V dôsledku realizácie Projektu dôjde aj k odkloneniu tranzitnej dopravy smerujúcej do Rakúska a Maďarska, pričom Projekt zároveň výrazne napomôže aj obsluhu dotknutého územia v rámci BSK a odľahčí príľahlé obce od tranzitnej dopravy.

Mapa 4 Rýchlostná cesta R7



### Opis súčasného stavu

V nasledujúcej časti je základné kvalitatívne zhodnotenie zaťaženia existujúcej cestnej siete v záujmovom území. Podrobný popis vrátane údajov o aktuálnych dosahovaných aj výhľadových dopravných intenzitách je uvedený v kapitole 3.1 Príslušné normy pre oblasť dopravnej infraštruktúry sú uvedené v kapitolách 4.2.2.1 - 4.2.2.4.

### Dopravné zaťaženie existujúcej cestnej siete v záujmovom území

Jedným z aspektov potreby realizácie projektu D4 ako strategickej priority je zaťaženie, resp. v mnohých prípadoch až preťaženie cestných komunikácií tranzitnou dopravou na území Bratislavského kraja. Hlavným dopravným ťahom na tomto území je v súčasnosti diaľnica D1, ktorá od križovatky s diaľnicou D2 až po križovatku Zlaté Piesky slúži ako obchvat mesta Bratislava. Ďalším dopravným ťahom je diaľnica D2. Diaľnice D1 a D2 privádzajú do hlavného mesta Bratislavy veľký objem dopravy z celého Slovenska, ako aj zo zahraničia.

Ďalším aspektom výrazne určujúcim charakter dopravnej situácie a dopravné prognózy v Bratislavskom kraji je cieľová a zdrojová doprava Bratislavy.

Vzhľadom na demograficko-geografické vlastnosti (v Bratislavskom kraji je najvyššia hustota osídlenia v Slovenskej republike, a to takmer trojnásobne vyššia ako celoslovenský priemer, pričom podiel mestského obyvateľstva dosahuje hodnotu 84 %) a s tým súvisiaci rozvoj automobilizácie obyvateľstva dochádza k nárastu požiadaviek na kapacitu komunikácií. Územie v okolí Bratislavy sa navyše intenzívne využíva na priemyselné a komerčné aktivity vrátane prevádzky logistických centier, ktoré výrazne ovplyvňujú dopravnú situáciu v Bratislavskom kraji.

V posledných rokoch sa Bratislava navyše vyznačuje trendom nového spôsobu života na území, a ten spôsobuje migrácia obyvateľstva za hranice mesta za kvalitnejším bývaním, pričom však život týchto obyvateľov zostáva naďalej úzko spätý s Bratislavou, jej pracovnými možnosťami a občianskou vybavenosťou. Presun obytných funkcií z Bratislavy do okolia má za následok výrazný nárast podielu prímestskej dopravy a celkové zmeny na nároky dopravného systému v Bratislavskom kraji, čo je spôsobené poklesom počtu obyvateľov priamo v Bratislave a naopak nárastom počtu obyvateľov v okolitých obciach do vzdialenosti približne 50 km. Každodenne tak nastáva presun obyvateľov napr. z okresov Senec, Pezinok, Galanta, Dunajská Streda a Malacky smerom do jednotlivých okresov hlavného mesta Bratislavy a naspäť.

Nedostatočnosť existujúcej cestnej siete sa už v súčasnej dobe prejavuje kapacitnými problémami na ceste I/63 vstupujúcej do Bratislavy od Šamorína, na ceste II/572 v smere od Mostu pri Bratislave, na ceste I/61 v smere od Senca, ako aj na diaľnici D1 v smere od Trnavy. Uvedené cesty I. a II. triedy sú v dopravných špičkách denne preťažované. Najvýraznejšie sa problémy prejavujú na ceste I/61 a ceste I/63, ktorá je dokonca na území Dunajskej Lužnej a Rovinky vedená priesťahom obcí, pričom veľké problémy vodičom spôsobuje aj zaradovanie sa na tieto cesty z vedľajších komunikácií.

Dochádza aj k sekundárnym vplyvom a prenosu dopravného zaťaženia na komunikácie nižšieho rádu, keďže mnohí vodiči s cieľom vyhnúť sa problémom na vstupe do Bratislavy vyhľadávajú náhradné trasy po komunikáciách nižšej triedy, čím zaťažujú tranzitom aj miestnu komunikačnú sieť priľahlých miest a obcí.

Diaľničná sieť je zároveň pre „nedostatočnosť“ komunikačnej siete Bratislavy využívaná aj zdrojovou a cieľovou dopravou pohybujúcou sa z východného okraja Bratislavy na západný a opačne. Toto spôsobuje mimoriadne dopravné zaťaženie predovšetkým na úseku pred Prístavným mostom, po samotnom Prístavnom moste a po nadväzujúcich komunikáciách cez Petržalku. Po dobudovaní diaľnice D1 cez Petržalku a nadväzujúceho úseku D2 cez tunel Sitina sa atraktivita tejto trasy ešte zvýšila.

Dosahované dopravné intenzity v týchto úsekoch sú znázornené v nižšie uvedenom obrázku.

Mapa 5 Východiskový stav – celoštátne sčítanie dopravy r. 2010, tis. voz/24 hod.



S vysokým dopravným zaťažením cestnej siete v Bratislavskom kraji a prekročením kapacity komunikačnej siete sa spája veľa negatívnych dôsledkov, medzi ktoré bezpochyby patrí vysoký počet dopravných nehôd, odrážajúci vysokú intenzitu dopravy, vysoký podiel zdrojovej a cieľovej dopravy, ako aj podiel tranzitnej dopravy. Bratislavský kraj každoročne zaznamenáva najvyššiu nehodovosť v celkovom počte nehôd spomedzi všetkých krajov Slovenskej republiky. Táto nehodovosť má rastúcu tendenciu. Napr. v roku 2013 bolo v Bratislavskom kraji zaznamenaných 2 407 nehôd, čo tvorí 18 % celkového počtu nehôd v SR (spolu pre SR 13 586 nehôd). V roku 2012 bolo v Bratislavskom kraji zaznamenaných 2 402 nehôd, čo predstavuje 17 % celkového počtu nehôd v SR (spolu pre SR 13 945 nehôd). V roku 2012 došlo v Bratislavskom kraji k 25 dopravným nehodám s usmrtením, v roku 2013 poklesol počet týchto nehôd na 13.

### Výhľadové dopravné zaťaženie existujúcej cestnej siete v záujmovom území

Z analýzy výhľadu dopravného zaťaženia existujúcej cestnej siete v záujmovom území v prípade tzv. „Nulového variantu“, t. j. ak by sa Projekt vôbec nerealizoval (toto sa bližšie analyzuje v kapitole 3.1), vyplýva, že v nulovom stave je viacero úsekov na území hlavného mesta SR Bratislavy, ktoré majú intenzitu dopravy takú vysokú, že dosiahnu najnižšiu funkčnú úroveň E.<sup>19</sup> Zaťaženie úseku D1 Prístavného mostu a nadväzujúceho úseku D1 Prievoz – Ružinov už teraz prevyšuje funkčnú úroveň E. Podobne aj na úseku cesty prvej triedy č. I/61 Veľký Biel – Senec a č. I/63 Bratislava – Rovinka a č. I/63 Rovinka. V roku 2020 majú dosiahnuť zaťaženia nasledujúcich ďalších úsekov FÚ E: D1 Ružinov – Trnávka, I/63 Rovinka – Dunajská Lužná a Dunajská Lužná – Šamorín, I/61 Bratislava – Veľký Biel. V roku 2030 by mali nasledovať ďalšie úseky: D2 most Lafranconi, D1: Trnávka – Letisko, D1 Letisko – Zlaté Piesky a I/63 Šamorín – Báč. Tento kalendárny rok (2014) by mali zaťažením presiahnuť funkčnú úroveň E aj úseky D1 Ružinov – Trnávka, I/61 Bratislava – Veľký Biel a I/63 Rovinka – Dunajská Lužná.

<sup>19</sup> Úroveň E predstavuje najnižšiu funkčnú úroveň pracujúcu na hranici kapacity.

**Z vykonaných analýz a predpokladaného rozvoja aktivít hlavného mesta SR Bratislavy vyplýva nutnosť dobudovať komunikačný systém, inak dôjde ku kolapsu nadradenej komunikačnej siete z kapacitných dôvodov.<sup>20</sup>**

### **Inštitucionálne zabezpečenie v oblasti cestnej dopravy**

#### ***Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky***

MDVaRR SR zabezpečuje prostredníctvom svojich podriadených organizácií – Slovenská správa ciest a Národná diaľničná spoločnosť, a.s. prevádzku a rozvoj cestnej infraštruktúry. Vo vzťahu k diaľniciam a rýchlостným cestám MDVaRR SR plní úlohu cestného správneho orgánu, ktorý rozhoduje o zásadných aspektoch prevádzky na týchto komunikáciách. Zároveň je špeciálnym stavebným úradom vo veci diaľnic a rýchlостných ciest.

#### ***Národná diaľničná spoločnosť, a.s.***

Národná diaľničná spoločnosť, a. s. (ďalej len „NDS“), vznikla v súlade so zákonom č. 639/2004 Z. z. o Národnej diaľničnej spoločnosti a o zmene a doplnení zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov (v znení zákona č. 747/2004 Z. z.). Zakladateľom a jediným akcionárom NDS je štát, v ktorého mene koná MDVaRR SR. Úlohou NDS je zabezpečiť prípravu a výstavbu diaľnic a rýchlостných ciest, realizáciu ich opráv a ich údržbu.

NDS ďalej zabezpečuje výrobu, distribúciu a predaj nálepiek za používanie vymedzených úsekov diaľnic a rýchlостných ciest a vyberá poplatky za používanie týchto komunikácií motorovými vozidlami s celkovou hmotnosťou do 3,5 t podľa zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov.

NDS je aj správcom elektronického výberu mýta pre vozidlá nad 3,5 t celkovej hmotnosti na diaľniciach, rýchlостných cestách a vybraných úsekoch ciest I. triedy podľa Zákona o výbere mýta. Na základe zmluvy s NDS bola 13. januára 2009 spoločnosť SkyToll poverená návrhom, vybudovaním a 13-ročnou prevádzkou komplexnej služby elektronického výberu mýta v Slovenskej republike.

Zabezpečenie financovania aktivít NDS a ich zdroje sú podrobne popísané v kapitole 2.2 Štúdie.

#### ***Slovenská správa ciest***

Slovenská správa ciest je rozpočtová organizácia zriadená MDVaRR SR. Základnou činnosťou organizácie je správa ciest I. triedy a cestných pozemkov vo vlastníctve štátu a výkon súvisiacich činností, ako je zabezpečovanie investičnej prípravy a výstavby ciest I. triedy a ich údržby. Okrem toho Slovenská správa ciest vykonáva dopravné plánovanie v cestnom hospodárstve, plní úlohy súvisiace s rozvojom cestných komunikácií a úlohy dopravného inžinierstva a bezpečnosti cestnej dopravy. Je nositeľom koncepcie rozvoja cestnej siete, zabezpečuje technický rozvoj, spracovanie technických noriem a štandardov cestného hospodárstva a vedie centrálnu technickú evidenciu cestných komunikácií. Plní úlohy majetkovej správy ciest I. triedy a zabezpečuje údržbu a opravy ciest I. triedy a mostov. Vykonáva odbornú, príp. poradenskú činnosť pre orgány štátnej správy a územnej samosprávy. Prostredníctvom podriadených organizačných zložiek – Investičná výstavba a správa ciest – Bratislava, Banská Bystrica, Košice a Žilina je zabezpečovaná najmä investičná príprava a výstavba ciest I. triedy a ich údržba.

<sup>20</sup> Pozri napr. dokument „Výstavba úseku diaľnice D4 Bratislava, Jarovce – Ivanka sever – návrh na rozhodnutie o tom, či ide o výstavbu z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu podľa § 28 ods. 8 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky“, Bratislava, september 2014.

### **Ostatní správcovia infraštruktúry**

Na základe koncesnej zmluvy „koncesia na projektovanie, výstavbu, financovanie, prevádzku a údržbu úsekov rýchlostnej cesty R1: Nitra – Tekovské Nemce a Banská Bystrica – severný obchvat“, uzatvorenej dňa 23. marca 2009 medzi MDVaRR SR ako verejným obstarávateľom a spoločnosťou GRANVIA, a. s. ako koncesionárom, bol zrealizovaný projekt verejno-súkromného partnerstva PR1BINA. Úlohou spoločnosti GRANVIA, a. s. ako koncesionára tohto projektu bolo zabezpečiť financovanie, naprojektovanie a výstavbu, pričom počas plynutia koncesnej lehoty v trvaní 30 rokov bude koncesionár na týchto vybraných úsekoch rýchlostnej cesty R1 vykonávať prevádzku a údržbu. Celková dĺžka tohto PPP projektu je 51,6 km. Prvé tri úseky rýchlostnej cesty R1, t. j. Nitra – Selenec, Selenec – Beladice a Beladice – Tekovské Nemce boli uvedené do predčasného užívania a tým sprístupnené užívateľom dňa 28. októbra 2011. Štvrtý úsek, Banská Bystrica, severný obchvat, bol uvedený do predčasného užívania, a teda sprístupnený užívateľom 27. júla 2012.

PPP projekt R1 získal okrem iných aj prestížne ocenenie „Európsky infraštruktúrny projekt roku 2009“, ktoré mu udelila renomovaná spoločnosť Project Finance International Magazine. V novembri 2013 došlo k úspešnému refinancovaniu projektu, ktorého výsledkom bola celková úspora na platbách verejného obstarávateľa vo výške takmer 145 mil. EUR počas zvyšnej koncesnej lehoty.

### **2.1.2 Očakávané ciele a prínosy Projektu**

Medzi hlavné ciele Projektu, ktoré boli definované pri vypracovaní Projektového zámeru na plánovaný projekt výstavby diaľnice D4 a rýchlostnej cesty R7, patrí:

- jednoduchší a bezpečnejší tranzit,
- zlepšenie tranzitu cez okolité mestá a obce,
- komplexná modernizácia dopravného prepojenia v dotknutom území,
- odbremenenie a zefektívnenie cestného systému a odvedenie a zrýchlenie tranzitnej dopravy pomimo zastavané územia,
- zvýšenie bezpečnosti a plynulosti dopravy v dotknutom území,
- skvalitnenie dopravného napojenia medzi mestskými časťami Bratislavy, zatraktívnenie a skvalitnenie dopravného napojenia prímestských obytných zón.

Ďalšími cieľmi Projektu sú:

- zabezpečenie výstavby príslušných úsekov diaľnice a rýchlostnej cesty pri dosiahnutí hodnoty za peniaze,
- realizácia výstavby príslušných úsekov v rámci stanoveného časového harmonogramu,
- zabezpečenie vysokej kvality a dostupnosti príslušných úsekov,
- zabezpečenie vysokej kvality prevádzky a údržby príslušných úsekov, ako aj ich vysokej bezpečnosti počas trvania zmluvy so súkromným partnerom,
- spätné odovzdanie príslušných úsekov po ukončení zmluvy vo vysokej kvalite,
- zabezpečenie optimálneho rozdelenia rizík medzi verejný sektor a súkromný sektor.

Súlad Projektu s týmito cieľmi sa analyzuje v kapitole 3.2 Hodnotenie variantov.

V ďalšej tabuľke sa uvádza prehľad toho, ako Projekt naplní strategické ciele Zadávateľa, ktoré sa definujú v kapitole 2.1.1.

Tabuľka 13 Súlad Projektu s čiastkovými strategickými cieľmi Zadávateľa

Čiastkový strategický cieľ	Popis
<b>Efektívny rozvoj siete diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy</b>	Projekt je na základe Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 kľúčovou prioritou v oblasti výstavby dopravnej infraštruktúry.  Jeho realizáciou dôjde k odstráneniu úzkeho hrdla infraštruktúry cestnej dopravy, čo povedie k odľahčeniu dotknutého dopravného systému od tranzitnej dopravy, urýchleniu dopravného napojenia na diaľničnú sieť (D4, D1, D2), čiastočnému odľahčeniu cestnej siete spádového okolia Bratislavy a skvalitneniu dopravnej obsluhy dotknutého územia.
<b>Modernizácia a obnova cestnej siete</b>	Projekt povedie k zásadnej modernizácii dopravnej siete v miestach, kde sa dosahujú jedny z najvyšších dopravných intenzít a vysoko prekračujú aktuálne kapacity.
<b>Rozvoj inteligentných dopravných systémov</b>	V rámci projektu sa predpokladá využitie inteligentných dopravných systémov na účely zabezpečenia plynulosti a bezpečnosti cestnej premávky.
<b>Zvýšenie bezpečnosti cestnej dopravy</b>	Projekt prispeje k zníženiu nehodovosti, ku ktorej dochádza vplyvom vysokých intenzít dopravy na kapacitne nevyhovujúcich komunikáciách.
<b>Zníženie negatívnych socioekonomických a environmentálnych vplyvov cestnej dopravy.</b>	Projekt významne prispeje k zníženiu negatívnych socioekonomických vplyvov a vplyvov na životné prostredie predovšetkým odklonením ťažkej dopravy pomimo husto obývané zóny.

Z vyššie uvedeného vyplýva, že Projekt je v úplnom súlade so strategickými cieľmi Zadávateľa.

## 2.2 Analýza dostupnosti

V ďalšej podkapitole sa analyzujú finančné zdroje Zadávateľa, ktoré je možné použiť na realizáciu Projektu. Predstavuje sa v nej aj predpokladaný časový harmonogram realizácie prípravy, výstavby a prevádzkovania Projektu z pohľadu Zadávateľa a popisujú sa dostupné ľudské zdroje zapojené do Projektu na strane Zadávateľa.

### 2.2.1 Finančná dostupnosť realizácie Projektu

Financovanie rozvoja dopravnej infraštruktúry na Slovensku je realizované z viacerých zdrojov, pričom najvýznamnejšiu časť tvoria finančné príspevky z fondov EÚ, štátneho rozpočtu SR a vlastných zdrojov NDS a rôzne úverové zdroje. V ďalšej časti analyzujeme možnosti využitia týchto foriem financovania pri realizácii Projektu. Kľúčovými dokumentmi pre posudzovanie analýzy finančnej dostupnosti boli:

- Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 – fáza I,
- Návrh Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020 (apríl 2014),

- Podnikateľský plán NDS na rok 2014 (s dlhodobým výhľadom do roku 2019),
- Návrh rozpočtu verejnej správy na roky 2015 – 2017 (október 2014).

### 2.2.1.1 Fondy Európskej únie

#### Čerpanie prostriedkov z fondov EÚ na účely Projektu z pohľadu Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (SPRDI)

Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 predstavuje základný strategický dokument strednodobého charakteru v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry.

Finančný plán implementácie výstupov SPRDI je zostavený pre horizont 2014 – 2020 (2023). Rok 2023 sa zvažuje z dôvodu nových pravidiel európskeho financovania, ktoré sa definujú v tzv. pravidle n+3. Vstupmi finančného plánu SPRDI sú na strane zdrojov finančné alokácie z európskych fondov pre nové programové obdobie vrátane národného spolufinancovania. Podľa SPRDI je možné použiť prostriedky EÚ na investovanie do výstavby nových úsekov a iných súčastí dopravnej infraštruktúry, modernizáciu existujúcich úsekov a zaistenie predprojektovej prípravy v podobe projektových dokumentácií. V programovom období 2014 – 2020 budú pre Slovenskú republiku dostupné finančné prostriedky z Kohézneho fondu, Európskeho fondu regionálneho rozvoja a Nástroja na prepájanie Európy.

Tabuľka 14 Plánované finančné zdroje – fondy EÚ a nár. spolufinancovanie (v mil. EUR)

Č.	Názov prioritnej osi	EÚ 85 %	Národné spolufin. 15 %	Spolu
Kohézny fond				
1.	Železničná infraštruktúra (TEN-T CORE)	545,8	96,3	642,2
2.	Cestná infraštruktúra (TEN-T CORE)	1 142,5	201,6	1 344,1
3.	Verejná osobná doprava	502,4	88,7	591,0
4.	Infraštruktúra vodnej dopravy (TEN-T CORE)	116,5	20,6	137,0
Európsky fond regionálneho rozvoja				
5.	Železničná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE)	300,5	53,0	353,5
6.	Cestná infraštruktúra (mimo TEN-T CORE)	503,0	88,8	591,8
Nástroj na prepájanie Európy				
-	Fin. alokácia Nástroja na prepájanie Európy	743,0	131,1	874,1
Spolu		3 853,6	680,1	4 533,7

Zdroj: Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020.

Poznámka: Jednotlivé údaje boli zaokrúhlené na jedno desatinné miesto (z údajov pôvodného dokumentu). Z tohto dôvodu sa v súčtových riadkoch môže vyskytovať odchýlka.



**Kohézny fond (KF)**

Z prostriedkov Kohézneho fondu je podľa SPRDI možné financovať širokú škálu projektov definovaných v kapitole 5 SPRDI (okrem projektov spolufinancovaných z EFRR a s výnimkou projektov leteckej dopravy). Okrem iných typov projektov sú v danej kapitole konkretizované projekty výstavby 30 nových úsekov diaľnic a rýchlостných ciest realizovateľných v rokoch 2014 – 2023, pričom pri výstavbe Projektových úsekov D4 a R7 sa neuvažuje s financovaním z KF, keďže ani jeden z nich nie je zaradený do základnej siete TEN-T Core, na výstavbu ktorej sa prostriedky KF majú čerpať prioritne. Navyše možno pri pohľade na objem prostriedkov dostupných v Kohéznom fonde konštatovať, že finančné potreby projektov spadajúcich do TEN-T Core siete, ktoré sa uvádzajú v kapitole 5 SPRDI, prevyšujú možnosti financovania z Kohézneho fondu.

**Európsky fond regionálneho rozvoja (EFRR)**

Z Európskeho fondu regionálneho rozvoja je možné financovať projekty cestnej a železničnej infraštruktúry mimo základnej siete TEN-T. Z tohto finančného nástroja tak bude v období 2014 – 2023 potenciálne možné financovať niektoré z<sup>21</sup>:

- 11 projektov výstavby ciest I. triedy,
- 14 projektov modernizácie ciest I. triedy,
- 9 príprav projektovej dokumentácie pre cesty I. triedy,
- 1 projektu prípravy projektovej dokumentácie pre RC.

Celkový investičný potenciál uvedených projektov cestnej infraštruktúry vhodných na financovanie z fondu EFRR vo výške 1 mld. EUR<sup>22</sup> výrazne presahuje hodnotu dostupných finančných prostriedkov EFRR (503 mil. EUR<sup>23</sup>), ktoré spolu s národným spolufinancovaním predstavujú celkovú sumu 592 mil. EUR<sup>24</sup>. Podobne ako pri prostriedkoch v Kohéznom fonde, veľký rozdiel medzi dopytom po zdrojoch a reálnou ponukou obmedzuje možnosti financovať pripravovaný projekt D4/R7. Prostriedky z EFRR navyše možno čerpať na financovanie projektov v celej SR s výnimkou Bratislavského samosprávneho kraja, v ktorom sa nachádzajú 4 z 5 projektových úsekov, pričom aj Projektový úsek R7 Dunajská Lužná – Holic sa nachádza sčasti v Bratislavskom samosprávnom kraji.

**Nástroj na prepájanie Európy (CEF)**

Vo fonde CEF je pre Slovenskú republiku vyhradená alokácia vo výške 743 mil. EUR<sup>25</sup>. Podľa požiadavky EK by malo byť 90 % týchto zdrojov vyčlenených pre železničný sektor a maximálne 10 % by malo byť použitých na financovanie rozvoja cestnej siete. Pre SR sú zdroje vo fonde CEF vyhradené iba do roku 2016, a preto by prostredníctvom tohto finančného nástroja mali byť implementované len projekty vo vysokom stupni prípravy. V zozname projektov cestnej infraštruktúry vhodných na financovanie z fondu CEF sa momentálne nachádza len projekt D3 Svrčinovec – Skalité, polovičný profil (2. fáza), pričom použitie zdrojov z CEF pre Projekt D4 a R7 sa nezvažuje.

<sup>21</sup> V dokumente SPRDI je zoznam projektov vhodných na financovanie z fondu EFRR uvedený v tab. č. 65 a tab. č. 66.

<sup>22</sup> Zdroj: Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020

<sup>23</sup> Zdroj: Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020

<sup>24</sup> Zdroj: Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020

<sup>25</sup> Zdroj: Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020

## Čerpanie prostriedkov z fondov EÚ na účely Projektu z pohľadu Operačného programu Integrovaná infraštruktúra (OPII)<sup>26</sup>

Operačný program Integrovaná infraštruktúra je programovým dokumentom Slovenskej republiky pre čerpanie finančnej pomoci z fondov EÚ na roky 2014 – 2020 v sektore dopravy a v oblasti zlepšovania prístupu k informačným a komunikačným technológiám a zlepšenia ich využívania a kvality. OPII obsahuje súbor konkrétnych cieľov a 8 prioritných osí zahŕňajúcich viacročné opatrenia na ich dosiahnutie, ktoré budú realizované využitím finančnej pomoci z KF a EFRR. Z 8 prioritných osí OPII sú na podporu financovania projektov cestnej infraštruktúry určené 2.

Z prioritnej osi č. 2 je možné čerpať prostriedky z KF na projekty zaradené do základnej siete TEN-T<sup>27</sup> (tzv. TEN-T CORE). Do základnej siete TEN-T nepatrí žiaden z Projektových úsekov D4 a R7, preto nie je možné počítať s čerpaním prostriedkov na realizáciu Projektu.

Z prioritnej osi č. 6 je možné čerpanie z EFRR na projekty mimo základnej siete TEN-T. Táto prioritná os je rozdelená do 2 investičných priorít. Zámerom prvej z nich je *predovšetkým výstavba nových úsekov rýchlostných ciest R2 a R5* a cieľom druhej je zlepšenie dostupnosti cestnej infraštruktúry TEN-T a regionálnej mobility prostredníctvom výstavby a modernizácie ciest I. triedy. Z pohľadu Projektu je najvýraznejším obmedzením čerpania príspevku z EFRR už vyššie uvedená výnimka čerpania v Bratislavskom samosprávnom kraji. V OPII sa však nepočíta s použitím prostriedkov EFRR ani na úsek R7 Dunajská Lužná – Holice, ktorý je situovaný prevažne v Trnavskom a z menšej časti aj v Bratislavskom samosprávnom kraji. Z uvedeného vyplýva, že podobne ako pri prioritnej osi č. 2 (KF), sa nepočíta s čerpaním finančných prostriedkov z EFRR na účely spolufinancovania Projektu.

### **Slovenský investičný holding (SIH)**

OPII vytvára prepojenie aj na finančné nástroje, ktoré v programovom období 2014 – 2020 môžu byť financované z fondov EÚ. V súlade s uznesením Vlády SR č. 736/2013 bol vytvorený Slovenský investičný holding a SZRB Asset Management ako dcérske spoločnosti Slovenskej záručnej a rozvojovej banky, a.s., ktoré sú zodpovedné za implementáciu a manažovanie finančných nástrojov vytvorených zo zdrojov EŠIF. Vláda SR v decembri 2013 uznesením č. 736/2013 rozhodla o minimálnej alokácii vo výške 3 % z každého operačného programu (s výnimkou operačných programov pre cieľ európskej územnej spolupráce) na finančné nástroje SIH v programovom období 2014 – 2020. Na základe tohto uznesenia je v rámci OP II alokovaných 119 mil. EUR pre SIH na finančné nástroje (so spolufinancovaním 130 mil. EUR), ktorých využitie v zmysle európskych pravidiel musí byť určené až na základe ex-ante hodnotenia pre finančné nástroje. Teda pre tieto prostriedky neplatia rovnaké pravidlá ako pre nenávratnú formu financovania – granty popísané vyššie v texte, s ktorými sa uvažovalo pri tvorbe OP II. Jednou z hlavných výhod finančných nástrojov v porovnaní s už spomínanými grantmi je ich možnosť naviazania dodatočných súkromných zdrojov (tzv. leverage efekt) čo umožňuje vyplniť medzery medzi dostupnými prostriedkami a potrebami projektov.

Pozitívne vplyvy a pridaná hodnota zapojenia SIHu a SZRB Asset Managementu by sa mohla prejavovať pri Projekte, ak by bol realizovaný formou PPP. Jednou z foriem možného zapojenia SIH do financovania Projektu je návratné ekvité, resp. mezzanínové financovanie. Ďalšou z možností je poskytnutie dlhodobých garancií, ktoré by znižovali rizikovú mieru pre subjekty poskytujúce seniorné financovanie Projektu. Pri oboch alternatívach by pridaná hodnota SIH na Projekte mohla spočívať v znížení nákladov Koncesionára na financovanie Projektu, čím by sa znížila aj platba za dostupnosť, ktorú pravidelne uhrádza Zadávateľ Koncesionárovi ako odplatu za dostupnosť prevádzkovej dopravnej infraštruktúry.

<sup>26</sup> Návrh Operačného programu Integrovaná infraštruktúra zo 16. apríla 2014.

<sup>27</sup> Definovanej v nariadení Európskeho parlamentu a Rady EÚ č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ.

Na základe komunikácie s predstaviteľmi SIH a SZRB Asset Management a dostupných analýz z konca októbra 2014 o finančných nástrojoch sa uvažuje o zapojení SIH do financovania PPP Projektu prostredníctvom mezzaninového financovania.

Čo sa týka časového zapojenia, keďže sa predpokladá priame investovanie prostriedkov zo SIHu SZRB Asset Managementom (bez finančného sprostredkovateľa) finančné prostriedky môžu byť použité na daný projekt hneď po finalizácii ex-ante hodnotenia pre finančné nástroje a následnom podpísaní zmlúv o financovaní.

Možnosti skutočného zapojenia SIHu a SZRB Asset Managementu do financovania Projektu bude potrebné ďalej analyzovať. Je však možné predpokladať, že v prípade účasti SIH na finančnej štruktúre Projektu, by táto skutočnosť mohla mať na Projekt pozitívny vplyv v zmysle úspor prostriedkov štátneho rozpočtu.

### **Zhrnutie možností čerpania finančných prostriedkov z fondov EÚ**

Možnosti čerpania fondov EÚ pre dopravné infraštruktúrne projekty v SR na obdobie 2014 – 2023 vychádzajú predovšetkým zo stanovených priorít Operačného programu Integrovaná infraštruktúra a zo Strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020. Vzhľadom na štruktúru dostupných nástrojov, podmienky využitia európskych fondov a rozsah Projektu a jeho rozmanitosť z pohľadu napĺňania celoeurópskych dopravných cieľov sa nepočíta s financovaním Projektu formou grantov z EÚ fondov.

#### **2.2.1.2 Národná diaľničná spoločnosť**

Príjmové zdroje NDS sú členené na:

- vlastné zdroje,
- úverové zdroje,
- dotačné zdroje (zo štátneho rozpočtu a fondov EÚ).

Pre potreby tejto podkapitoly sme analyzovali teoretické<sup>28</sup> možnosti financovania Projektu z vlastných a úverových zdrojov NDS, keďže financovateľnosť Projektu z dotačných zdrojov je opísaná na iných miestach tejto podkapitoly. Taktiež je potrebné zdôrazniť, že od septembra 2014 je NDS zaradená medzi subjekty verejnej správy a teda jej hospodárenie už v súčasnosti priamo vplýva na deficit štátneho rozpočtu a dlh verejnej správy.

#### **Vlastné zdroje NDS**

Vlastné príjmy NDS sa skladajú najmä z mýta a diaľničných nálepiek, ktoré tvoria viac ako 98 % všetkých vlastných príjmov NDS.<sup>29</sup> Ostatné vlastné príjmy má NDS predovšetkým z nájmov, poskytovania služieb a predaja materiálu. Použitie vlastných príjmov je rozložené na viacero položiek. Podstatná časť vlastných príjmov sa používa na krytie nákladov na elektronické mýto, opravy a údržbu diaľnic a rýchlostných ciest a ostatné režijné náklady. Značná časť sa používa aj na krytie splátok istiny čerpaných úverov spolu s úrokmi.

<sup>28</sup> Národná diaľničná spoločnosť vo svojich plánoch v súčasnosti zaraďuje Projektové úseky D4 a R7 medzi projekty realizované formou PPP a nemá na Projekt vytvorenú finančnú rezervu, čo potvrdzuje aj Podnikateľský plán NDS na rok 2014.

<sup>29</sup> Zdroj: NDS

Tabuľka 15 Vlastné príjmy NDS a ich použitie

	Položky (v mil. EUR)	2014 OS	2015 N	2016 N	2017 N
Vlastné príjmy NDS	Diaľničné nálepky	53,9	56,3	58,8	60,5
	Mýto	183,2	187,3	188,6	190,8
	Ostatné príjmy	6,5	6,5	6,6	6,6
	Spolu príjmy z vlastnej činnosti	243,6	250,2	254,0	257,9
Krytie výdavkov z vlastných zdrojov	Investície do prípravy a výstavby D a RC	9,3	16,5	44,0	39,9
	Opravy a údržba D a RC	38,6	45,1	48,9	52,5
	Náklady na mýto	120,5	110,8	76,2	72,6
	Diaľničné nálepky – provízia z predaja, náklady na výrobu	3,4	3,3	3,4	3,5
	Ostatné režijné náklady	27,7	27,3	27,9	28,4
	Úroky	7,0	10,0	16,5	23,8
	Splátka istiny úverov	37,2	37,2	37,2	37,2
	Celkové použitie vlastných zdrojov	243,6	250,2	254,0	257,9

Zdroj: Návrh rozpočtu verejnej správy na roky 2015 – 2017 (august 2014) upravený o vylúčenie čerpania nových úverov a zníženie investícií do prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest v rovnakej výške, ktoré vyplýva z októbrového návrhu rozpočtu.

Poznámka: Jednotlivé údaje boli zaokrúhlené na jedno desiatinné miesto (z údajov pôvodného dokumentu). Z tohto dôvodu sa v súčtových riadkoch môže vyskytovať odchýlka.

OS = odhadovaná skutočnosť N = návrh rozpočtu

## Úverové zdroje NDS

NDS v súčasnosti spláca dva dlhodobé syndikované úvery, ktoré čerpala v období rokov 2006 – 2008 vo výške 498 a 59,8 mil. EUR. Tieto úvery začala NDS splácať v roku 2008, pričom doba splatnosti je pre oba úvery 31.12.2022. Zostatok úverov NDS k 31.12.2013 predstavoval sumu spolu 334,6 mil. EUR.<sup>30</sup>

NDS plánovala v najbližších rokoch čerpať nové úvery, ktorých prostriedky mali byť použité na rozšírenie diaľnice D1 úsek Trnava – Bratislava na 6 pruhov. Z dôvodu zaradenia NDS do sektoru verejnej správy však tieto zámery v čase zostavovania Štúdie neboli podľa zástupcov NDS aktuálne a situácia sa prehodnocovala. Zaradenie NDS medzi subjekty verejnej správy<sup>31</sup> automaticky implikuje započítavanie jej dlhu do dlhu verejnej správy. Čerpanie nových externých zdrojov NDS bude podliehať vývoju verejného dlhu SR, a teda posudzovanie možnosti čerpania úverov v budúcnosti nebude podliehať len schopnosti NDS splácať svoje záväzky, ale aj nastaveniu priorit a finančným možnostiam verejnej správy ako celku.

Odhladnuc od vyššie uvedených obmedzení vyplývajúcich zo zaradenia NDS do verejnej správy je pre posúdenie možnosti čerpania nových úverových zdrojov možné použiť ukazovateľ čistý dlh/zisk

<sup>30</sup> NDS, a.s.: Poznámky k individuálnym finančným výkazom za rok končiaci sa 31. decembra 2013; rovnakú sumu potvrdili zástupcovia NDS aj k dátumu 30.9.2014.

<sup>31</sup> Aplikáciou novej metodiky pre národné účty ESA 2010.

pred zdanením, úrokmi a odpismi (EBITDA<sup>32</sup>). Tento ukazovateľ poskytuje indikatívnu informáciu o schopnosti firmy splácať dlh z prevádzkových peňažných tokov, pričom vyjadruje, ako dlho by firma splácala dlh pri aktuálnej výške dlhu a prevádzkového zisku splácala. Pre poskytovateľov seniorného financovania je ukazovateľ zadlženia dôležitý pri rozhodovaní o poskytnutí financovania. Kritická hranica pri posudzovaní vhodnosti poskytnutia bankového financovania nie je jednoznačne stanovená, ale do veľkej miery závisí od daného odvetvia, v ktorom spoločnosť pôsobí. Pri zvažovaní možnosti financovania Projektu z nových úverových zdrojov NDS, by porovnateľným odvetvím pre NDS mohlo byť odvetvie veľkých infraštruktúrnych stavebných a prevádzkových firiem, v ktorom sa ukazovateľ čistý dlh/EBITDA v súčasnosti pohybuje v priemere na úrovni 2,1.<sup>33</sup>

Z údajov v plánoch súvahy a výkazu ziskov a strát NDS<sup>34</sup> je daný ukazovateľ možné vypočítať na obdobie do roku 2016. V týchto plánoch je však ešte zahrnuté čerpanie nových úverových zdrojov v rokoch 2015 a 2016 v kumulatívnej výške 200 mil. EUR, pričom ukazovateľ čistý dlh/EBITDA vzrastá z 2,1 v roku 2014 na 2,9<sup>35</sup> v roku 2016. Z porovnania ukazovateľov je evidentné, že eventuálne čerpanie dlhu len vo výške 200 mil. EUR má na daný ukazovateľ výrazný vplyv a posúva ho do úrovne, ktorú finanční investori môžu považovať za rizikóvu. Úverové zaťaženie NDS v prípade realizovania Projektu by bolo výrazne vyššie ako pri ilustratívnom príklade 200 mil. EUR. Ak by NDS čerpala nové úverové zdroje na účely výstavby Projektových úsekov D4 a R7, ukazovateľ čistý dlh/EBITDA by dosiahol hodnotu zhruba 6,8<sup>36</sup> a výrazne by presiahol hranicu obvykle dosahovanú inými subjektmi na trhu. Dá sa preto predpokladať, že finančný trh by nebol ochotný poskytnúť NDS financovanie len na riziko NDS, t. j. bez dodatočného zabezpečenia okrem možností samotnej NDS.

V kontexte plánovanej ziskovosti, vytvárania voľných peňažných tokov, existujúcej zadlženosti NDS a predikcií vývoja finančných ukazovateľov NDS tak nie je realizácia Projektu v súčasnosti uskutočniteľná z jej príjmových ani potenciálnych úverových zdrojov, a to ani v strednodobom horizonte. NDS sa navyše aplikáciou novej metodiky ESA2010 stala subjektom verejnej správy, čím bude hospodárenie NDS priamo ovplyvňovať deficit štátneho rozpočtu a súčasne bude čerpanie nových externých zdrojov NDS podliehať vývoju verejného dlhu SR, čo výrazným spôsobom limituje možnosti realizácie investičných zámerov NDS financovaním z externých zdrojov.

### 2.2.1.3 Rozpočet verejnej správy

Rozpočet verejnej správy je v SR kľúčovým dokumentom z pohľadu pridelovania finančných prostriedkov na infraštruktúrne projekty. V čase zostavovania Štúdie bol aktuálny Návrh rozpočtu verejnej správy na roky 2015 až 2017 schválený vládou SR dňa 15. októbra 2014 (Rozpočet VS).

Rozpočet VS po prvýkrát obsahuje aj nové subjekty, ktoré boli preradené do sektora verejnej správy. Ide o Národnú diaľničnú spoločnosť, a. s., Železnice SR, dopravné podniky miest Bratislava, Košice, Banská Bystrica a Žilina, Agentúru pre núdzové zásoby ropy a ropných výrobkov a Eximbanku.

Tabuľka 16 Rozpočet verejnej správy SR

(v met. ESA 2010)	m. j.	2012 S	2013 S	2014 OS	2015 N	2016 N	2017 N
Príjmy VS	mil. EUR	24 706,5	26 926,8	27 480,9	28 081,1	28 524,4	29 724,6

<sup>32</sup> Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization.

<sup>33</sup> Údaj vypočítaný na základe porovnania finančných ukazovateľov vzorky 11 verejne obchodovaných stavebných a prevádzkových spoločností v infraštruktúrnom odvetví so sídlom v Európe.

<sup>34</sup> Údaje z Podnikateľského plánu NDS na rok 2014. V čase zostavovania Štúdie tieto plány podliehali zmenám.

<sup>35</sup> Výpočty Poradcu.

<sup>36</sup> Za predpokladu prefinancovania kapitálových nákladov Projektu (vrátane fin. rezervy) vo výške 1,3 mld. EUR iba z úverových zdrojov NDS by za predpokladu ceteris paribus a postupného 5-ročného čerpania ukazovateľ vzrástol v roku 2020 na 6,8.

(v met. ESA 2010)	m. j.	2012 S	2013 S	2014 OS	2015 N	2016 N	2017 N
Výdavky VS	mil. EUR	27 875,9	28 845,7	29 679,7	29 621,9	29 362,7	30 107,3
Schodok VS	mil. EUR	-3 169,4	-1 918,8	-2 198,8	-1 540,8	-838,3	-382,7
Schodok VS	% HDP	-4,39	-2,61	-2,93	-1,98	-1,02	-0,44
Hrubý dlh VS	% HDP	52,1	54,6	54,1	54,4	52,3	51,0

Zdroj: Návrh rozpočtu verejnej správy 2015 – 2017 (15. október 2014).

Poznámky: S = skutočnosť, OS = odhadovaná skutočnosť, N = návrh rozpočtu.

Keďže realizácia Projektu v čase zostavovania Rozpočtu VS nebola schválená vládou SR, výdavky spojené s Projektom v ňom nie sú rozpočtované. Vzhľadom na veľký finančný rozsah Projektu a existujúce úrovne zadĺženia verejnej správy nie je v súčasnosti možné počítat' s vyčlenením finančných prostriedkov na pokrytie celkových investičných nákladov Projektu.

### Možnosti financovania nákladov stavebnej časti Projektu

Navýšenie výdavkov rozpočtu verejnej správy vo výške potrebnej na financovanie nákladov stavebnej časti Projektu v súčasnosti nie je realizovateľné vzhľadom na medzinárodné záväzky SR vyplývajúce zo zmlúv v rámci Európskej únie. Ide predovšetkým o Pakt stability a rastu, ktorého dodržiavanie je obsiahnuté v opatreniach Ústavného zákona o rozpočtovej zodpovednosti.<sup>37</sup> V Programe stability sa ako strednodobý rozpočtový cieľ na roky 2014 – 2017 určil štrukturálny deficit 0,5 % HDP. Cieľová hodnota štrukturálneho deficitu verejnej správy na rok 2015 bola v návrhu rozpočtu verejnej správy stanovená na 2,49 % HDP a v ďalších rokoch na úroveň 1,43 % HDP v roku 2016 a 0,39 % HDP v roku 2017. Vytvorený fiškálny priestor oproti pravidlami vyžadovanému cieľu bude podľa znenia Rozpočtu VS tvoriť rezervu pre makroekonomický vývoj a môže slúžiť na krytie nákladov na odvodovú reformu<sup>38</sup> a možných potrieb z kolektívneho vyjednávania najmä pre oblasť školstva.

Aj v časovom horizonte presahujúcom rok 2017 budú možnosti financovania stavebnej časti Projektu z verejných prostriedkov veľmi obmedzené. Ústavný zákon o rozpočtovej zodpovednosti<sup>39</sup> umožňuje dosiahnuť vyššiu úroveň štrukturálneho salda ako 0,5% HDP, maximálne však do výšky 1 % HDP, ak sú splnené dve podmienky:

- prvou podmienkou je dosiahnutie dlhu verejnej správy výrazne nižšieho ako 60 % HDP. Výrazne nižší dlh možno vnímať ako úroveň dlhu, s ktorou nie sú spojené žiadne sankcie vyplývajúce z ústavného zákona. V súčasnosti ide o hrubý dlh pod úrovňou 50 % HDP, od roku 2018 začne táto hranica klesať o jeden percentuálny bod ročne, až kým v roku 2027 nedosiahne konečnú úroveň 40 % HDP,<sup>40</sup>
- druhou podmienkou sú minimálne riziká dlhodobej udržateľnosti definovateľné ako hodnota ukazovateľa dlhodobej udržateľnosti, a to najviac vo výške 1 % HDP.<sup>41</sup>

<sup>37</sup> Programy stability a konvergenčné programy sú požiadavkou Paktu stability a rastu a predkladajú sa každoročne na posúdenie Európskej komisii a Rade EÚ. Ich cieľom je prezentovať vývoj fiškálnej pozície, predpokladaný vývoj ekonomiky a popis opatrení rozpočtovej politiky na dosiahnutie stanovených cieľov v strednodobom horizonte. Na zabezpečenie dodržiavania Paktu stability a rastu prijala NR SR Ústavný zákon o rozpočtovej zodpovednosti (č. 493/2011 Z. z.).

<sup>38</sup> Zavedenie odpočítateľnej položky na zdravotné odvody pre nízko príjmových zamestnancov.

<sup>39</sup> Ústavný zákon o rozpočtovej zodpovednosti (č. 493/2011 Z. z.)

<sup>40</sup> Stanovisko MF SR k hodnoteniu plnenia pravidla o vyrovnanom rozpočte za rok 2013 Radou pre rozpočtovú zodpovednosť.

<sup>41</sup> Stanovisko MF SR k hodnoteniu plnenia pravidla o vyrovnanom rozpočte za rok 2013 Radou pre rozpočtovú zodpovednosť.

Z daných podmienok vyplýva vysoká pravdepodobnosť nedostatku voľných verejných finančných zdrojov na financovanie výstavby Projektových úsekov D4 a R7 aj v strednodobom horizonte po roku 2017.

Vzhľadom na vyššie uvedené skutočnosti má verejný sektor len obmedzený priestor na finančné pokrytie nákladov súvisiacich s Projektom bez radikálnej zmeny existujúcich rozpočtových priorít. Pri realizácii Projektu formou PPP by stavebné a prevádzkové náklady financoval Koncesionár z vlastných zdrojov a verejný sektor by tieto náklady splácal v pravidelných platbách za dostupnosť (AVP) až od začatia prevádzkovania vybudovanej infraštruktúry počas plynutia koncesnej lehoty, čo by na jednej strane odsunulo potrebu financovať projekt do doby uvedenia jednotlivých úsekov do predčasného užívania a na druhej by znížilo tlak na zvyšovanie zadlženosti.

V rozpočte verejnej správy na roky 2015 – 2017<sup>42</sup> nie sú vyhradené finančné prostriedky na uhrádzanie AVP Projektu z dôvodu predpokladaného odovzdania prvých úsekov do predčasného užívania najskôr v roku 2018. Na základe historických údajov o vývoji príjmovej časti rozpočtu MDVaRR SR a makroekonomických predikcií vývoja hospodárstva SR na dlhodobé obdobie<sup>43</sup> je možné predpokladať, že verejný sektor bude mať dostatok finančných možností na uhrádzanie svojich záväzkov voči Koncesionárovi, keďže existuje predpoklad, že rozpočet MDVaRR SR bude v celom období trvania Projektu rásť. Metodický prístup k zostavovaniu predikcie rozpočtu MDVaRR SR je znázornený v Tabuľke 17.

Tabuľka 17 Predikcia vývoja rozpočtu MDVaRR SR<sup>44</sup>

mil. EUR	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
HDP SR	67 863	70 217	71 765	74 087	77 043	80 708	84 845	89 613	93 730	98 084	102 640
Rozpočet MDVaRR SR	1 575	1 603	1 650	1 894	2 071	1 917	2 076	2 129	2 227	2 330	2 439
Podiel Rozpočtu MDVaRR SR na HDP SR	2,32%	2,28%	2,30%	2,56%	2,69%	2,46%	2,45%	<b>Medián 2011-2017: 2,3758%</b> <i>(týmto číslom je na účely odhadu rozpočtu MDVaRR SR násobený HDP SR od roku 2018 do 2049)</i>			

Zdroje: Návrh rozpočtu Verejnej správy na roky 2015 – 2017 (15. október 2014),  
Rozpočet Verejnej správy na roky 2013 – 2015,  
Generálne riaditeľstvo Európskej komisie pre hospodárske záležitosti: Rozpočtové projekcie pre SR (16.6.2014),  
vývoj nominálneho HDP SR do roku 2060, v ESA95.

### Možnosti financovania prípravných a dokumentačných prác Projektu

Ako sa uvádza vyššie, keďže realizácia Projektu v čase zostavovania Rozpočtu VS nebola schválená vládou SR, výdavky na majetkovoprávne vysporiadanie ani výdavky na pokrytie prípravných a dokumentačných prác potrebných na zabezpečenie plynulej výstavby a prevádzky úsekov formou PPP nie sú rozpočtované. Na druhej strane je možné predpokladať, že v prípade schválenia Projektu vládou SR sa v Rozpočte VS prerozdelením výdavkových položiek uvoľní dostatok finančných zdrojov aj na pokrytie týchto výdavkov. Analogická situácia sa v minulosti vyskytla pri úspešne

<sup>42</sup> Zdroj: Návrh rozpočtu Verejnej správy na roky 2015 – 2017 (15. október 2014)

<sup>43</sup> Použité predikcie Generálneho riaditeľstva Európskej komisie pre hospodárske záležitosti (AWG Budgetary Projections), ktoré predpovedajú vývoj HDP SR do roku 2060.

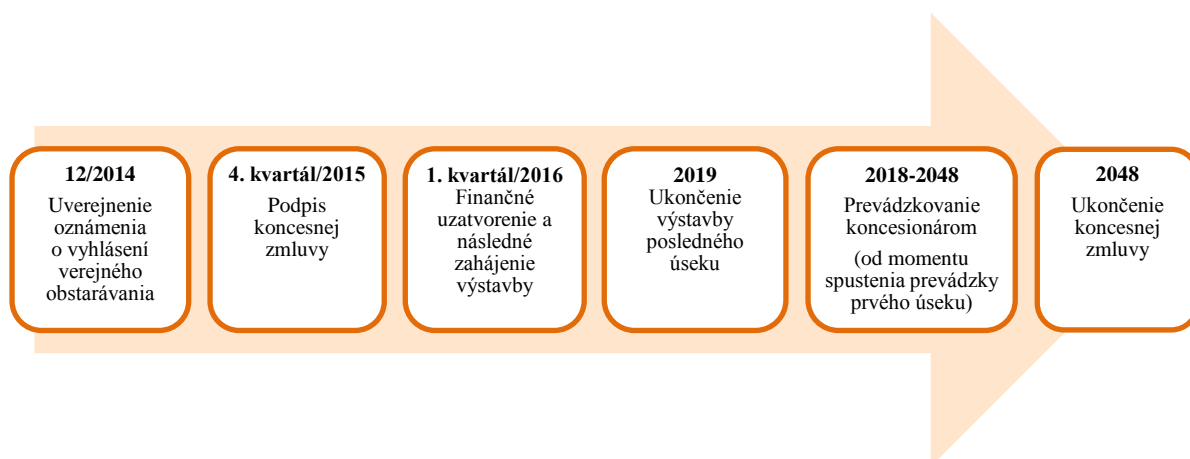
<sup>44</sup> V zmysle metodiky MF SR bol zostavený hypotetický rozpočtový výhľad Zadávateľa, ktorý je založený na dlhodobých odhadoch EK o vývoji HDP SR. Plán finančných zdrojov Zadávateľa má poslúžiť na ilustráciu pomeru AVP PPP Projektu D4/R7 v kontexte rozpočtovej Kapitoly MDVaRR SR definovanej ako 2,38 % HDP SR v danom roku. Tento údaj je mediánová hodnota pomeru rozpočtu Zadávateľa k HDP SR od roku 2011 (keď sa Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR pretransformovalo na MDVaRR SR) do roku 2017 (posledný rozpočtovaný rok v Návrhu rozpočtu verejnej správy na roky 2015 – 2017 z októbra 2014).

zrealizovanom PPP projekte rýchlostnej cesty R1, keď sa výdavky verejnej správy na daný projekt rozpočtovali až po rozhodnutí o realizácii projektu vládou SR.

## 2.2.2 Časový harmonogram Projektu

Časový harmonogram Projektu bol zostavený na základe predpokladaných termínov MDVaRR SR na ukončenie potrebných prípravných dokumentačných prác a informácií z dokumentácií pre územné rozhodnutia, ktoré budú tvoriť základ verejného obstarávania na Koncesionára.

Obrázok 1 Zadávateľom predpokladaný časový harmonogram prípravy a realizácie Projektu



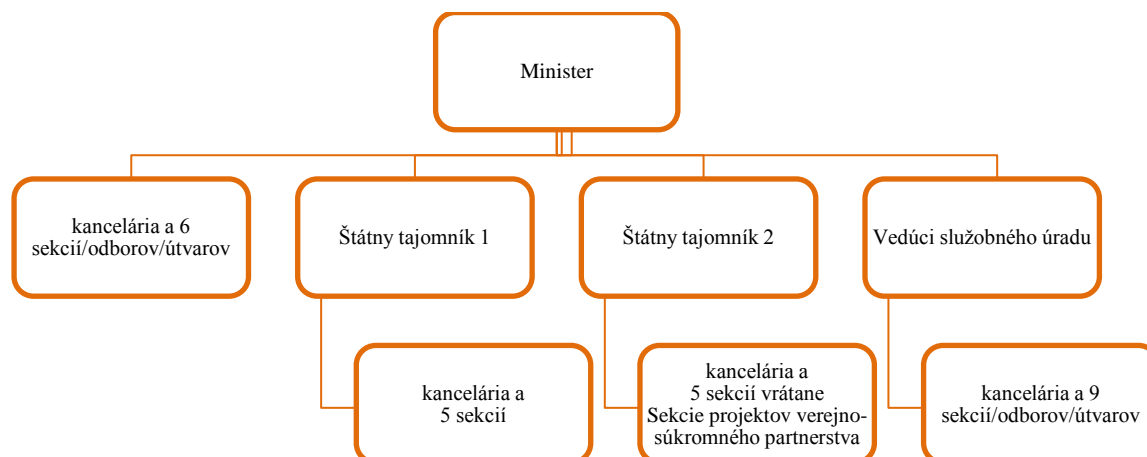
Zdroj: MDVaRR SR

Realizovateľnosť tohto Zadávateľom predpokladaného harmonogramu sa analyzuje v kontexte zistení z právnej a technickej analýzy uskutočniteľnosti (pozri kapitoly 4.1 a 4.2). Navrhovaný harmonogram Projektu sa uvádza v kapitole 7.1.7.

## 2.2.3 Disponibilné ľudské zdroje

MDVaRR SR disponuje bohatými skúsenosťami s realizáciou PPP projektov, keďže v minulosti zastrešovalo 3 PPP projekty obdobnej veľkosti a komplexnosti. V súčasnosti sa MDVaRR SR podieľa na realizácii PPP projektu R1, ktorý je v štádiu prevádzky po úspešnej výstavbe rýchlostnej cesty koncesionárom. Na zabezpečenie kvalifikovaného ľudského kapitálu pre potreby PPP projektov je v organizačnej štruktúre MDVaRR SR vytvorená *Sekcia projektov verejno-súkromného partnerstva*, ktorá sa špecializuje na PPP projekty a zastrešuje zabezpečenie riadenia celého procesu prípravy a realizácie Projektu D4 a R7.

Diagram 1 Organizačná štruktúra MDVaRR SR k 15.9.2014





Zdroj: webová stránka MDVaRR SR.

Štruktúra riadiacich a výkonných zložiek ľudských zdrojov Projektu sa riadi metodickou príručkou Ministerstva financií SR – *Kódexom riadenia prípravy a realizácie PPP projektu* z októbra 2010.

### Riadiaci výbor

Riadiaci výbor (RV) je v rámci riadenia prípravy PPP projektu vrcholovým riadiacim orgánom projektu. Plní funkciu oficiálnej rozhodovacej platformy na najvyššej úrovni riadenia z pozície Zadávateľa. V rámci organizačnej štruktúry riadenia prípravy PPP projektu je povinný riadiť prípravu projektu efektívne, včas a tak, aby sa dosiahli ciele PPP projektu.

Riadiaci výbor Projektu bol zostavený na základe rozhodnutia ministra dopravy, výstavy a regionálneho rozvoja SR o zriadení riadiaceho výboru PPP projektu diaľnice D4 a rýchlostnej cesty R7 (č. 128/2014) zo dňa 10.9.2014.

Členovia Riadiaceho výboru:

- Viktor Stromček, štátny tajomník MDVaRR SR,
- Juraj Lott, generálny riaditeľ Sekcie PPP projektov MDVaRR SR,
- Viera Šoltýsová, generálna riaditeľka Sekcie rozpočtu a financovania MDVaRR SR,
- Nina Kurtulíková, riaditeľka Odboru verejného obstarávania MDVaRR SR,
- Milan Gajdoš, generálny riaditeľ Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s.

V súlade s metodickým dokumentom „Postup pri príprave a realizácii PPP projektu a kontrolný proces“ sa každého rokovania RV zúčastňuje aj zástupkyňa MF SR Zuzana Nehajová, riaditeľka Útvary stratégie financovania hospodárskeho rastu MF SR.

### Projektový manažér

Projektový manažér je zodpovedný za každodenné riadenie projektu a koordinuje a riadi členov projektového tímu vrátane ukladania úloh a preberania dokončených výstupov. Tiež monitoruje plnenie harmonogramu prác na príprave PPP projektu. Za projektového manažéra Projektu bol vymenovaný Peter Špalda zo Sekcie projektov verejno-súkromného partnerstva MDVaRR SR. Za zástupcu projektového manažéra Projektu bol vymenovaný Peter Tvrdoň zo Sekcie projektov verejno-súkromného partnerstva.

### Projektový tím

MDVaRR SR zostavilo projektový tím, ktorý asistuje a zodpovedá sa projektovému manažérovi. Je nositeľom odborných znalostí súvisiacich s PPP projektom a výkonnej kapacity. Projektový tím sa skladá z Realizačného tímu Zadávateľa (šesť osôb vrátane asistenta projektovej kancelárie a komunikátora) a Poradenského tímu (27 ľudí).

Realizačný tím Zadávateľa bol zvolený Riadiacim výborom v zostave odborníkov zamestnancov Zadávateľa a zamestnancov inštitúcií zriaďovaných/riadených Zadávateľom:

Peter Špalda	projektový manažér,
Peter Tvrdoň	zástupca projektového manažéra,
Vladimír Kubovič	koordinátor inštitúcií,
Matúš Urban	koordinátor NDS,
Lenka Wenclová	komunikátor,

Viktor Kidala

asistent projektovej kancelárie.

Poradenský tím bol zostavený Poradcom, ktorý vyhral súťaž na dodávku služby podľa ZVO na predmet zákazky „Poskytovanie komplexného poradenstva pri zadávaní a realizácii koncesie (Projektu) vybraných úsekov diaľnice D4 a rýchlostnej cesty R7 a právna, technická a finančná podpora v súvislosti s aplikáciou koncesnej zmluvy na projektovanie, výstavbu, financovanie, prevádzku a údržbu úsekov rýchlostnej cesty R1: Nitra – Tekovské Nemce a Banská Bystrica – severný obchvat“, vyhlásenej MDVaRR SR 16.4.2014.

Poradenský tím je v zložení expertných poradcov spoločností:

PricewaterhouseCoopers Slovensko, s.r.o.	finančné poradenstvo,
White & Case s.r.o.	právne poradenstvo,
Obermeyer Slovak Republic s.r.o.	technické poradenstvo.

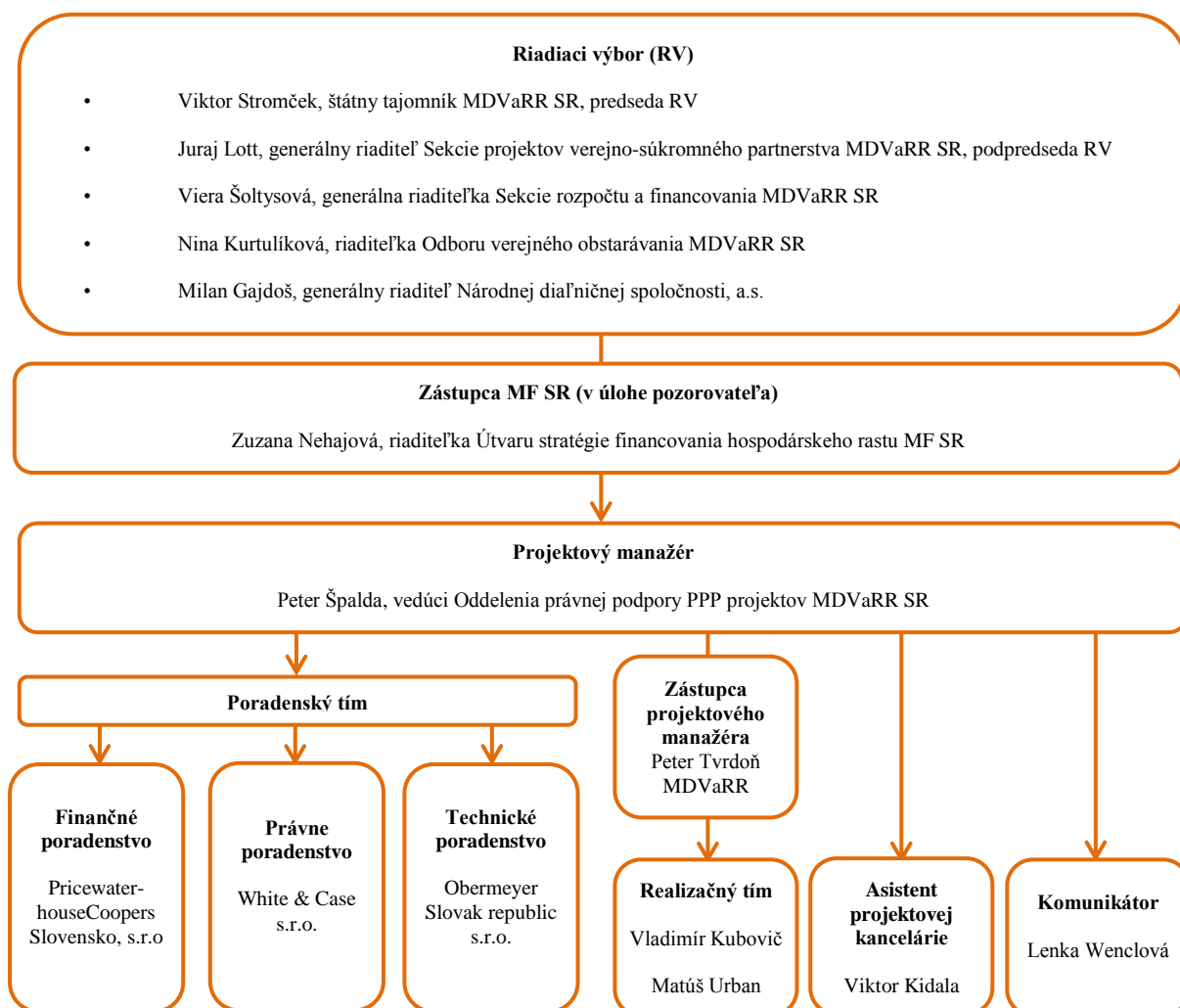
### **Komunikátor**

Komunikátorom Projektu je Lenka Wenclová. Komunikátor je poverený komunikačnými úlohami pri príprave PPP projektu smerom k verejnosti. Verejnosti a médiám poskytuje všetky požadované informácie súvisiace s prípravou Projektu s výnimkou tých, ktorých utajenie si vyžadujú zvláštne okolnosti vyplývajúce z komunikačnej stratégie alebo právnych predpisov.

### **Projektová kancelária**

Viktor Kidala je poverený funkciou asistenta projektovej kancelárie. Zodpovedá sa projektovému manažérovi za formálnu a procedurálnu správnosť riadenia prípravy Projektu. Zabezpečuje obslužné činnosti a dbá o komunikáciu v rámci projektového tímu a s osobami zainteresovanými na Projekte.

Diagram 2 Organizačná štruktúra riadenia Projektu



Zdroj: Organizačná štruktúra zostavená Zadávateľom Projektu.

## Záver analýzy dostupnosti

Z informácií, ktoré sú v čase zostavovania Štúdie k dispozícii, vyplýva, že vzhľadom na finančnú veľkosť Projektu, limitované možnosti rozpočtu Zadávateľa, fondov EÚ, NDS (pričom NDS bola zaradená medzi subjekty verejnej správy od septembra 2014) a aktuálneho rozpočtového výhľadu verejnej správy ako celku nie je možné v najbližšom období počítať s realizáciou Projektu konvenčným spôsobom. Aktuálny návrh rozpočtu verejnej správy na obdobie 2015 – 2017 nepočíta s výdavkami na výkup pozemkov ani s výdavkami spojenými s realizáciou výstavby konvenčným spôsobom, a podľa odhadov Zadávateľa je možné zvažovať začatie výstavby Projektu konvenčným spôsobom najskôr v roku 2023.<sup>45</sup>

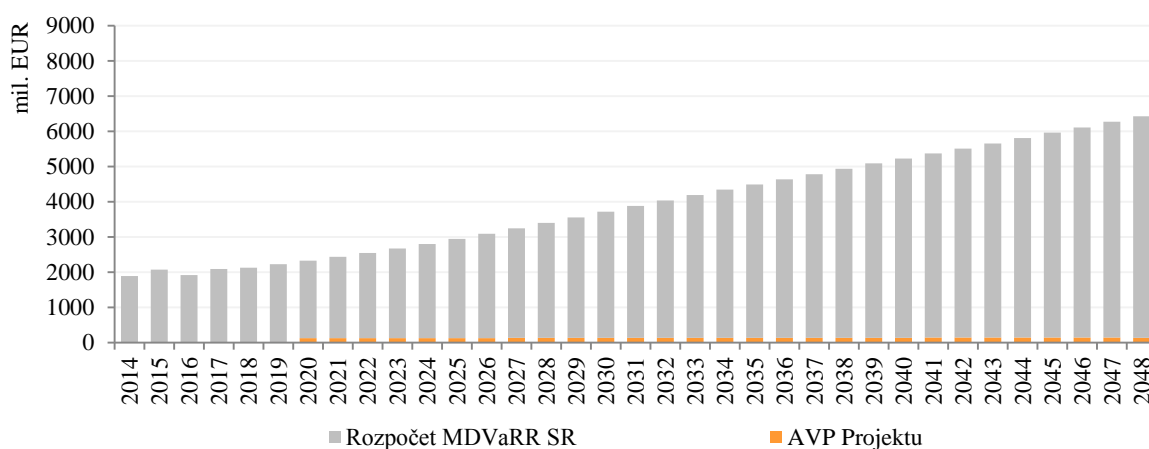
Na druhej strane je možné predpokladať, že vzhľadom na výšku ročnej AVP a povinnosti jej úhrady až po horizonte súčasného rozpočtového výhľadu sa v Rozpočte VS prerozdelením výdavkových položiek po rozhodnutí o realizácii Projektu vo forme PPP vládou SR uvoľní dostatočné množstvo finančných zdrojov na to, aby mohol byť Projekt realizovaný formou PPP.

Analogická situácia sa v minulosti vyskytla pri úspešne zrealizovanom PPP projekte rýchlostnej cesty R1, keď sa výdavky verejnej správy na daný projekt rozpočtovali až po rozhodnutí o realizácii

<sup>45</sup> Zdroj: MDVaRR SR

projektu vládou SR. Z vyššie uvedených dôvodov považujeme realizáciu Projektu formou PPP za finančne realizovateľnú.

Graf 1 Plán finančných zdrojov Zadávateľa a AVP<sup>46</sup>



Poznámka: Znárodná celá výška rozpočtu MDVaRR SR (sivá + oranžová časť), AVP Projektu D4 a R7 je znázornená ako podmnožina tohto rozpočtu.

Zdroje: Návrh rozpočtu Verejnej správy na roky 2015 – 2017 (15. október 2014),  
Rozpočet Verejnej správy na roky 2013 – 2015,  
Generálne riaditeľstvo Európskej komisie pre hospodárske záležitosti: Rozpočtové projekcie pre SR (16.6.2014),  
vývoj nominálneho HDP SR do roku 2060.

Zadávateľ očakáva realizáciu Projektu so začiatkom výstavby na jar roka 2016<sup>47</sup> s uvedením do predčasného užívania prvého úseku v roku 2018 a následným 30-ročným obdobím poskytovania služieb prevádzky a údržby Koncesionárom.

Realizácia Projektu formou PPP si z pohľadu nárokov na peňažné toky Zadávateľa okrem výdavkov na prípravu Projektu vyžiada aj potrebu financovať pravidelné platby za dostupnosť. V zmysle predpokladaného časového harmonogramu Projektu by prvá čiastočná platba za dostupnosť mala byť Zadávateľom hradená v roku 2019 a prvá celková platba za dostupnosť v roku 2021.

Zadávateľ má k dispozícii Riadiaci výbor, Projektového manažéra a Projektový tím skladajúci sa z Realizačného tímu Zadávateľa a Poradenského tímu. Zadávateľ má v organizačnej štruktúre MDVaRR SR vytvorenú Sekciu projektov verejno-súkromného partnerstva, ktorá v minulosti úspešne zrealizovala PPP projekt rýchlostnej cesty R1 a má skúsenosti s prípravou PPP projektov na úsekoch diaľnice D1.

## 2.3 Analýza záujmových skupín

V nasledujúcej časti je uvedený prehľad záujmových skupín, ich vzťah k Projektu a možnosti ovplyvnenia Projektu.

<sup>46</sup> V súčasnosti uhrádza MDVaRR SR platbu za dostupnosť Koncesionárovi zrealizovaného PPP projektu R1. V roku 2015 je výška tejto AVP rozpočtovaná na 126,2 mil. EUR. V roku 2021, kedy sa očakáva prvá celková úhrada AVP za Projekt D4/R7, bude súčet AVP oboch projektov predstavovať približne 11,6 % rozpočtu MDVaRR SR.

<sup>47</sup> Tabuľka 97 Indikatívny harmonogram verejného obstarávateľa PPP projektu D4 a R7

Tabuľka 18 Prehľad záujmových skupín

Skupina	Popis skupiny	Vzťah k Projektu	Možnosť ovplyvniť priebeh Projektu
Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky	MDVaRR SR stanovuje strategické ciele rozvoja dopravnej infraštruktúry a je zodpovedné za ich uskutočňovanie.  Ako iniciátor a Zadávateľ Projektu je účastníkom celého procesu prípravy a realizácie PPP projektu vo všetkých jeho fázach. Riadi Projekt počas celého procesu jeho prípravy a realizácie.	kladný	vysoká
Národná diaľničná spoločnosť, a.s.	Významným partnerom Zadávateľa na strane verejného sektora je NDS, ktorá z titulu svojej funkcie zabezpečuje prípravu a výstavbu diaľnic a rýchlостných ciest v Slovenskej republike, investičnú predprípravu, spracovanie projektových podkladov pre jednotlivé fázy schvaľovacieho a povoľovacieho procesu a prípravu a manažovanie majetkovoprávneho vysporiadania.	kladný	vysoká
Slovenská správa ciest	SSC je samostatná rozpočtová organizácia zriadená MDVaRR SR, ktorá vykonáva pre diaľnice, cesty pre motorové vozidlá (rýchlостné cesty), cesty I., II. a III. triedy: <ul style="list-style-type: none"> <li>dopravné plánovanie,</li> <li>ústrednú technickú evidenciu,</li> <li>centrálnu databanku,</li> <li>technický rozvoj vrátane súvisiacej koncepčnej, koordinačnej a metodickéj činnosti,</li> <li>správu ciest I. triedy a súvisiacich pozemkov vo vlastníctve Slovenskej republiky vrátane investorskej činnosti pre cesty I. triedy.</li> </ul> Vzhľadom na zásah Projektu do veľkého komplexu prepojenej dopravnej infraštruktúry, ktorá je v správe SSC, je SSC dôležitým partnerom Zadávateľa pri realizácii Projektu.	kladný	stredná
Ministerstvo financií Slovenskej republiky	MF SR v procese prípravy a schvaľovania realizácie formou PPP zohráva významnú úlohu.	kladný / neutrálny	vysoká

Skupina	Popis skupiny	Vzt'ah k Projektu	Možnosť ovplyvniť priebeh Projektu
	<p>MF SR kontroluje dodržiavanie metodických dokumentov pre prípravu a realizáciu projektov PPP, ktoré sú záväzné pre ministerstvá a ostatné ústredné orgány štátnej správy.</p> <p>MF SR okrem toho predkladá vláde SR tieto stanoviská:</p> <p>a) k návrhu Projektu so zohľadnením výsledkov štúdie realizovateľnosti na základe uznesenia vlády SR č. 786/2007, bod C.2,</p> <p>b) k návrhu koncesnej zmluvy v zmysle zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.</p> <p>V súlade s dobrou praxou a metodikou pripravenou MF SR je vhodné, aby sa zástupcovia MF SR aktívne podieľali na Projekte už v jeho počiatkových štádiách.</p> <p>V spolupráci so Štatistickým úradom SR vydáva MF SR stanoviská k návrhom zmlúv PPP projektov z hľadiska ich vplyvu na vykazovanie dlhu verejnej správy v jednotnej metodike ESA 2010 platnej pre Európsku úniu a zabezpečuje správne zaznamenanie ich vplyvu na schodok a dlh verejnej správy v súlade s touto metodikou.</p>		
Štatistický úrad SR	<p>Štatistický úrad SR vydáva stanoviská k návrhom zmlúv PPP projektov z hľadiska ich vplyvu na vykazovanie dlhu verejnej správy v jednotnej metodike ESA 2010 platnej pre Európsku úniu a zabezpečuje správne zaznamenanie ich vplyvu na schodok a dlh verejnej správy v súlade s touto metodikou.</p>	neutrálny	vysoká
Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky	<p>MŽP SR je ústredným orgánom štátnej správy pre tvorbu a ochranu životného prostredia vrátane:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ochrany prírody a krajiny,</li> <li>• ochrany ovzdušia, ozónovej vrstvy a klimatického systému Zeme,</li> <li>• ekologických aspektov územného</li> </ul>	neutrálny	vysoká

Skupina	Popis skupiny	Vzt'ah k Projektu	Možnosť ovplyvniť priebeh Projektu
	<p>plánovania,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• posudzovania vplyvov na životné prostredie.</li> </ul> <p>S ohľadom na komplex pozitívnych aj negatívnych aspektov Projektu na životné prostredie je MŽP SR dôležitým partnerom Zadávateľa pri príprave a realizácii Projektu.</p>		
Vláda SR	<p>Vláda SR schvaľuje návrh Projektu so zohľadnením výsledkov štúdie realizovateľnosti na základe uznesenia vlády SR č. 786/2007, bod C.2,</p> <p>Vláda SR ďalej schvaľuje návrh koncesnej zmluvy v zmysle zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.</p> <p>Podľa Programového vyhlásenia je prioritou vlády SR pokračovanie vo výstavbe diaľničnej dopravnej siete výraznejšou mierou ako doteraz.</p>	kladný	vysoká
Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky	<p>MV SR je ústredným orgánom štátnej správy (okrem iného) pre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky,</li> <li>• cestovné doklady a oprávnenia na vedenie motorových vozidiel,</li> <li>• Policajný zbor SR (PZ SR).</li> </ul> <p>Postavenie orgánov PZ na úseku výkonu dohľadu nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky je predmetom úpravy Zákona o PZ. V oblasti dopravy pôsobí v rámci PZ Dopravná polícia, a v jej rámci Mýtna polícia, ktorá je zodpovedná za výber mýta.</p>	neutrálny	nízka
Bratislavský kraj	<p>Keďže projektové úseky ležia prevažne na území Bratislavského kraja, Bratislavský kraj možno považovať za ďalšieho z kľúčových partnerov Zadávateľa pri realizácii Projektu.</p>	kladný	nízka
Trnavský kraj	<p>Keďže časť projektových úsekov leží na území Trnavského kraja, Trnavský kraj</p>	kladný	nízka

Skupina	Popis skupiny	Vzťah k Projektu	Možnosť ovplyvniť priebeh Projektu
	možno považovať za dôležitého partnera Zadávateľa pri realizácii Projektu.		
Hlavné mesto Bratislava	Realizácia projektových úsekov D4/R7 je ťažisková pre riešenie dopravnej situácie v hlavnom meste Bratislave. Keďže časť projektových úsekov leží na území hlavného mesta Bratislavy, hlavné mesto Bratislava možno považovať za ďalšieho z kľúčových partnerov Zadávateľa pri realizácii Projektu.	kladný	nízka
Zamestnanci Zadávateľa	Zamestnanci Zadávateľa – členovia projektového tímu – sa budú podieľať na celom procese prípravy a realizácie Projektu vo všetkých jeho fázach.  Ostatní zamestnanci Zadávateľa nemajú priamy vplyv na realizáciu Projektu a možno predpokladať ich neutrálny vzťah k Projektu.	kladný  neutrálny	vysoká  nízka
Odbory	Vzhľadom na charakter Projektu sa neočakáva významný vplyv na túto záujmovú skupinu. Možno preto predpokladať skôr neutrálny vzťah k Projektu a nízku možnosť ovplyvniť priebeh Projektu.	neutrálny	nízka
Subjekty súkromného sektora – 1) stavebné spoločnosti a ich subdodávatelia  2) spoločnosti podieľajúce sa na prevádzke projektových úsekov a ich subdodávatelia  3) financujúce inštitúcie (vrátane EIB a EBRD)	Súkromný sektor uvíta realizáciu Projektu, keďže vzhľadom k rozsahu stavby sa jedná o potenciálne významnú a dlhodobú zákazku. Vzhľadom na existujúci PPP projekt R1 možno predpokladať záujem súkromného sektora zopakovať získané skúsenosti pri Projekte.	kladný	vysoká
SkyToll	Spoločnosť SkyToll bola na základe zmluvy s Národnou diaľničnou spoločnosťou poverená návrhom, vybudovaním a 13-ročnou prevádzkou komplexnej služby elektronického výberu mýta v Slovenskej	kladný	nízka



Skupina	Popis skupiny	Vzťah k Projektu	Možnosť ovplyvniť priebeh Projektu
	<p>republike.</p> <p>Vzhľadom na to, že projektové úseky budú zaradené do systému výkonového spoplatnenia nákladných vozidiel nad 3,5 tony, bude nutné prípravu a realizáciu Projektu koncipovať tak, aby bol v súlade s uzavretými zmluvnými vzťahmi s touto spoločnosťou.</p>		
Vlastníci pozemkov dotknutých výstavbou	Vlastníci vykupovaných pozemkov a vlastníci pozemkov inak dotknutých výstavbou, <u>ktorí súhlasia s výstavbou, resp. s výkupom pozemkov.</u>	kladný	nízka
	Vlastníci vykupovaných pozemkov a vlastníci pozemkov inak dotknutých výstavbou, <u>ktorí nesúhlasia s výstavbou, resp. s výkupom pozemkov</u> (a príp. vyjadrili nesúhlas s výstavbou, resp. ktorých pripomienkam nebolo vyhovené v územnom konaní.).	negatívny	vysoká (majitelia vyvlastňovaných pozemkov) stredná (majitelia inak dotknutých pozemkov)
Miestne samosprávy	Miestne samosprávy, ktoré <u>súhlasia s výstavbou</u> , resp. v rámci prípravy Projektu sa zohľadnili ich pripomienky (napr. pokiaľ ide o zjazdy a pod.).	kladný	stredná (riziko zmeny vedenia a jeho postoja)
	Miestne samosprávy, ktoré <u>nesúhlasia s výstavbou</u> , resp. v rámci prípravy Projektu sa nezohľadnili ich pripomienky.	negatívny	vysoká
Občianske združenia, ktoré sa venujú ekologickým otázkam (tretí sektor) – napr. SOS BirdLife, Priatelia Zeme Slovensko, Lesoochránárske združenie Vlč	<p>Tieto záujmové skupiny presadzujú svoje záujmy v oblasti ochrany životného prostredia v súvislosti s výstavbou projektových úsekov D4/R7.</p> <p>Vzhľadom na aktuálny stupeň prípravy projektových úsekov (napr. vykonaná EIA) a plánované opatrenia na zníženie ekologickej záťaže možno očakávať skôr neutrálny vzťah k Projektu.</p>	neutrálny / negatívny	vysoká
Budúci užívatelia projektových úsekov D4/R7	Možno očakávať podporu Projektu zo strany budúcich užívateľov projektových úsekov D4/R7, keďže táto skupina bude ťažiť zo skrátenia času dojazdu a z poklesu nehodovosti.	kladný	nízka
Záujmové združenia a profesijné spolky – napr. ČESMAD	Tieto záujmové skupiny usilujú o zlepšenie podmienok podnikania v súvislosti s prevádzkovaním cestnej dopravy. Zo strany týchto záujmových skupín možno	kladný	nízka

Skupina	Popis skupiny	Vzťah k Projektu	Možnosť ovplyvniť priebeh Projektu
Slovakia.	očakávať podporu Projektu, keďže v dôsledku realizácie Projektu budú ťažiť zo skrátenia času dojazdu a z poklesu nehodovosti.		
Širšia verejnosť	Obyvatelia SR, ktorí si budú utvárať názor na Projekt na základe správ z médií.  V prípade výberu správnej komunikačnej stratégie Zadávateľa by mal byť postoj k výstavbe projektových úsekov D4/R7 skôr kladný.	neutrálny / kladný	stredná
Médiá/mediálna verejnosť	Vzhľadom na dopravný a hospodársky význam Projektu možno očakávať veľký záujem médií o sprostredkovanie informácií o Projekte. Médiá môžu pôsobením na verejnosť priťahovať pozornosť spoločnosti k nejakej téme, a tým posilňovať jej dôležitosť vo verejnej mienke.	neutrálny	stredná
EÚ zastúpená svojimi orgánmi a inštitúciami	EÚ si kladie za cieľ zlepšenie kvality dopravného prepojenia hlavných transeurópskych koridorov. Keďže projektové úseky diaľnice D4 sú súčasťou doplnkovej siete transeurópskych koridorov TEN-T, dokončenie týchto úsekov je v záujme EÚ.  Rôzne orgány a inštitúcie EÚ môžu mať odlišný vplyv na projekt (napríklad Súdny dvor EÚ, Európska komisia). EK má rôzne kompetencie, pokiaľ ide o oblasť verejného obstarávania a štátnej pomoci.	neutrálny / kladný	stredná

## 2.4 Popis hlavných výstupov projektu

Cieľom tejto kapitoly je definovať požiadavky na hlavné výstupy projektu. Týmto hlavnými výstupmi sa rozumie najmä služba, ktorá má byť realizáciou projektu poskytnutá.

Tabuľka 19 Popis hlavných výstupov projektu

Parameter	Požadovaná hodnota
Popis služby, infraštruktúry a výstupov projektu	<b>Služba</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>komplexná modernizácia dopravného prepojenia na dotknutom území,</li> <li>zefektívnenie dopravy zo smeru Dunajská Streda,</li> <li>zabezpečenie tranzitnej dopravy medzi SR, ČR, Rakúskom,</li> </ul>

Parameter	Požadovaná hodnota
	<p>Maďarskom a Poľskom pomimo komunikácie hlavného mesta SR Bratislavy,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• odbremenenie a zefektívnenie cestného systému hlavného mesta SR Bratislavy (vrátane odvedenia tranzitnej nákladne dopravy do Rakúska a Maďarska a opačne pomimo zastavané územie hlavného mesta SR Bratislavy),</li> <li>• skvalitnenie dopravného napojenia medzi mestskými časťami Bratislavy, zatraktívnenie a skvalitnenie dopravného napojenia prímestských obytných zón.</li> </ul> <p><b>Infraštruktúra</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• modernizácia a výstavba diaľničného okruhu okolo hlavného mesta SR Bratislavy (v tejto etape realizáciou úseku D4 Jarovce – Ivanka sever a D4 Ivanka sever – Rača),</li> <li>• prepojenie existujúcich úsekov diaľnic D1 a D2,</li> <li>• napojenie budúceho južného ťahu R7 a R2 smerom na východné Slovensko (v tejto etape realizáciou úseku R7 Prievoz – Ketelec, R7 Ketelec – Dunajská Lužná, R7 Dunajská Lužná – Holice),</li> <li>• súčasť dôležitého medzinárodného cestného prepojenia tranzitnej dopravy s Rakúskom, Maďarskom a Českou republikou,</li> <li>• vybrané úseky diaľnice D4 sú súčasťou EU TEN-T,</li> <li>• súčasť diaľničného obchvatu hlavného mesta SR Bratislavy, 26,99 km z plánovaných 50 km obchvatu,</li> <li>• významná úspora času pri dochádzaní za prácou z oblasti juhovýchodne od Bratislavy.</li> </ul> <p><b>Výstupy projektu</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• realizácia projektu sa predpokladá v rokoch 2016 až 2020,</li> <li>• jednotlivé úseky budú sprístupnené v etapách z dôvodu rôzneho štádia pripravenosti projektu a zložitosti jednotlivých úsekov, ktoré povedú k zlepšeniu dopravnej situácie aj napriek tomu, že celý diaľničný obchvat Bratislavy ešte nebude dokončený,</li> </ul>
<p><b>Minimálny štandard</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• diaľničný obchvat na európskej úrovni s inteligentným riadením prevádzky (telematika),</li> <li>• maximálna dostupnosť a stanovené štandardy kvality (napr. definovanie maximálnej doby na výjazd sypačov v nepriaznivých snehových podmienkach),</li> <li>• spoľahlivosť v súlade so štandardmi EÚ. Riešenie musí zodpovedať stratégii rozvoja dopravnej infraštruktúry a malo by byť čo najekologickejšie.</li> </ul>
<p><b>Socioekonomické</b></p>	<p><b>Vplyv na dopravnú situáciu</b></p>

Parameter	Požadovaná hodnota
<b>vplyvy na okolie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zníženie intenzity automobilovej dopravy na D1 v úseku Pečná – Ivanka sever, I/63 v úseku Bratislava – Rovinka – Šamorín, II/572 v úseku Bratislava – Štvrtok na Ostrove,</li> <li>• zrýchlenie tranzitnej dopravy smerom Rakúsko, Maďarsko, Poľsko.</li> </ul>
	<b>Vplyv na občanov</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zrýchlenie tranzitnej dopravy mimo hlavného mesta SR Bratislavy,</li> <li>• skvalitnenie príjazdu do hlavného mesta SR Bratislavy zo smeru Dunajská Streda, t. j. komfortnejšia cesta do zamestnaní v Bratislave.</li> </ul>
	<b>Vplyv na životné prostredie</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zlepšenie podmienok životného prostredia obyvateľov a zmiernenie znečistenia ovzdušia odklonením tranzitnej dopravy mimo aglomerácie hlavného mesta SR Bratislavy.</li> </ul>
	<b>Vplyv na investície</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zvýšenie atraktivity pre strategických investorov vďaka zlepšeniu dopravnej dostupnosti.</li> </ul>
	<b>Vplyv na zamestnanosť</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• vznik nových pracovných miest pri realizácii aj budúcej prevádzke projektu,</li> <li>• nové investície vďaka lepšej dopravnej dostupnosti zväčšia potenciál zamestnanosti v novovzniknutých prevádzkach.</li> </ul>
<b>Kľúčové ukazovatele výkonnosti</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• maximálna návrhová rýchlosť 120 km/h,</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• šírkové usporiadanie šiestich pruhov (2 x 3 pruhy) na úseku D4 Ketelec – Čierna voda a R7 Prievoz – Ketelec, štyroch pruhov (2 x 2 pruhy) s možnosťou rozšírenia v budúcnosti na šesť pruhov (2 x 3 pruhy) a štyroch pruhov (2 x 2 pruhy) na úsekoch D4 Jarovce – Rusovce, D4 Čierna voda – Rača a R7 Dunajská Lužná – Holice,</li> <li>• dodržanie prísnych štandardov kvality počas celej doby prevádzky v podobe konkrétne definovaných merateľných parametrov, ktoré bude v prípade neplnenia pokutované v podobe zrážok (základné princípy sú definované v kapitole 6 Platobný mechanizmus),</li> <li>• maximálna dostupnosť, ktorá bude v prípade neplnenia stanovených parametrov dostupnosti pokutovaná v podobe zrážok (základné princípy sú definované v kapitole 6 Platobný mechanizmus).</li> </ul>

### 3. Analýza variantov riešenia

Účelom tejto kapitoly je predstaviť študované varianty a ich porovnaním zvoliť najlepšie riešenie, ktoré napĺňa v predchádzajúcich kapitolách popísanú stratégiu Zadávateľa.

#### 3.1 Návrh a popis variantov dodania služby

Analyzovaný Projekt v dnešnom stave je výsledkom dlhodobej národnej stratégie, ktorá sa napĺňa prípravou projektovej dokumentácie od roku 2009.

Súčasná podoba Projektu je výsledkom vývoja po diskusiách so záujmovými skupinami (kapitola 2.3), hodnotenia technických riešení a zohľadnenia kritérií nákladovosti. Počas tohto procesu boli rôzne študované varianty uskutočnenia zredukované na jeden variant, ktorý je posudzovaný komplexne. Na základe záväzného stanoviska EIA bol výsledný variant pre jednotlivé úseky vybraný takto:

- D4 Jarovce – Ivanka sever: variant C1,
- D4 Ivanka sever – Rača: variant A v kombinácii s E,
- R7 Prievoz – Ketelec: variant A2,
- R7 Ketelec – Dunajská Lužná: variant C,
- R7 Dunajská Lužná – Holice: variant C2.

Všetky tieto varianty boli prevzaté do dokumentácie pre územné rozhodnutie a ďalej rozpracované.

Keďže rôzne podružné varianty pre úseky boli počas vývoja návrhu vyradené, tieto varianty k ďalšiemu posudzovaniu neboli v čase vypracovávania tejto štúdie k dispozícii.

Základným kritériom porovnania infraštruktúrnych projektov je kvalita ponúkanej dopravnej obsluhy. Dopravná obsluha sa posudzuje v tzv. „Funkčnej úrovni“ (FÚ). Funkčná úroveň sa vyjadruje v šiestich stupňoch A až F (*pozn.: „A“ je najvyššia kvalita*). Kvalita závisí od:

- požadovanej jazdnej rýchlosti,
- dosiahnutej cestovnej rýchlosti,
- návrhovej rýchlosti,
- skladby dopravného prúdu,
- manévrovacích možností,
- šírkového usporiadania komunikácie,
- horizontálneho a vertikálneho vedenia komunikácie.

Funkčná úroveň charakterizuje dopravné podmienky ako funkciu dopravnej hustoty. Funkčná úroveň predstavuje odozvu v dvoch významoch: individuálne (rýchlosť a čas) a kolektívne (dopravný prúd).

Tabuľka 20 Stupne funkčnej úrovne (FÚ) cestnej dopravy

Úroveň	Definícia	Dopravný prúd	Hustota (skv/km/j.p.)	Cestovná rýchlosť <sup>2</sup> (km/h)	Intenzita (skv/h/j.p.)
<b>Úroveň A</b>	Voľný pohyb dopravného prúdu pri dodržaní jeho voľnej rýchlosti.	Voľný	$\leq 12$	$> 97$	700
<b>Úroveň B</b>	Voľný pohyb dopravného prúdu a schopnosť manévrovania je vo vnútri len veľmi mierne obmedzená.	Primeraný	$\leq 20$	80 – 90	1 000 – 1 100
<b>Úroveň C</b>	Pohyb dopravného prúdu, keď je manévrovanie vozidiel výrazne obmedzené.	Stabilný	$\leq 30$	70 – 85	1 300 – 1 550
<b>Úroveň D</b>	Pohyb dopravného prúdu, keď začína klesať jeho voľná rýchlosť.	Hraničný	$\leq 42$	65 – 75	1 600 – 1 850
<b>Úroveň E</b>	Najnižšia funkčná úroveň pracujúca na hranici kapacity.	Extrémny	$\leq 67$	$\leq 50$	1 900 – 2 000
<b>Úroveň F</b>	Rozpad prúdu vozidiel. Takéto prípady nastávajú napr. pri dopravnej nehode alebo kongescii. Teda počet vozidiel je vyšší, než koľko ich môže prejsť sledovaným úsekom.  <i>Poznámka: Úroveň F sa v tabuľkách označuje „-“ v súlade s TP 10/2010 Výpočet kapacít pozemných komunikácií.</i>	Zrútený	$> 67$	$\leq 40$	Meniaca sa

### 3.1.1 Popis variantov

Na základe predchádzajúceho rozboru variantov a predbežného výberu preferovaného variantu pre každý úsek pripravovaného diaľničného obchvatu hlavného mesta SR Bratislavy sa MDVaRR SR rozhodlo v ďalšom posudzovaní (aj v tejto štúdií uskutočniteľnosti) podrobnejšie posudzovať variant Nulový a Celkový.

#### 3.1.1.1 Nulový variant

Nulový variant predstavuje stav, ak by sa navrhovaná investícia nerealizovala. Vzhľadom na vzájomnú previazanosť pripravovanej diaľnice D4 a rýchlostnej cesty R7 je nulový stav zvažovaný bez diaľnice D4 aj rýchlostnej cesty R7. Výhľadové dopravné zaťaženie by bolo realizované po existujúcej cestnej sieti.

Mapa 6 Komunikácie Nulového variantu – súčasný stav cestnej siete podľa podkladu SSC



- diaľnica D1 v úseku MÚK Pečna – MÚK Ivanka – sever (dĺžka úseku 16,000 km),
- diaľnica D2 v úseku MÚK Pečna – MÚK Jarovce (dĺžka úseku 8,000 km),
- cesta I. triedy I/61 Bratislava – Ivanka pri Dunaji (dĺžka úseku 8,000 km),
- cesta I. triedy I/63 Bratislava – Holice (dĺžka úseku 30,000 km),
- cesta II. triedy II/502 Bratislava – plánovaná MÚK Rača na D4 (dĺžka úseku 10,000 km),
- cesta II. triedy II/572 Bratislava – Most pri Bratislave (dĺžka úseku 11,000 km),
- cesta II. triedy II/510 Most pri Bratislave – Malinovo (dĺžka úseku 2,000 km),
- cesta III. triedy III/0614 Ivanka pri Dunaji – Malinovo (dĺžka úseku 6,000 km),
- cesta III. triedy III/06359 Bratislava – Most pri Bratislave (dĺžka úseku 4,000 km),
- cesta III. triedy III/0632 D. Lužná – križovatka s I/572 (dĺžka úseku 6,000 km),
- cesta III. triedy III/00246 Jarovce – Rusovce (dĺžka úseku 3,000 km),

Súčasný výhľad dopravnej situácie ukazuje preťaženosť dopravnej siete na niektorých úsekoch.

Tabuľka 21 Intenzity dopravy na rozhodujúcich úsekoch v záujmovom území v Nulovom variante:

ÚSEK	INTENZITA (Voz/h smer)			Funkčná úroveň
	ROK 2010	ROK 2020	ROK 2030	2010/2020/2030
D2: Hranica ČR/SR – Kúty	690	921	1 093	A/A/B
D2: Kúty – Malacky	787	1 039	1 233	A/A/B
D2: Malacky – Lozorno	1 026	1 372	1 628	A/B/B
D2: Lozorno – Lamač	1 187	1 564	1 857	B/B/B
D2: Lamač – Polianky	1 640	1 730	2 056	B/B/B
D2: Tunel Sitina (Ml. dolina – Polianky)	1 429	1 937	2 300	B/B/B
<b>D2: M. Lafranconi (Ml. dolina–Pečňa1)</b>	2 320	3 157	3 749	C/D/E
D2: Kapitúlské pole – Jarovce	464	588	698	A/A/A
D1: Incheba – Ovsište	1 689	2 318	2 658	B/C/C
<b>D1: Prístavný most (Ovsište – Prievoz)</b>	4 251	5 587	6 115	-/-/-
<b>D1: Prievoz – Ružinov</b>	3 593	4 558	4 989	D/-/-
<b>D1: Ružinov – Trnávka</b>	3 123	3 963	4 338	D/E/-
<b>D1: Trnávka – Letisko</b>	2 736	3 468	3 794	C/D/E
<b>D1: Letisko – Zlaté Piesky</b>	2 880	3 502	3 996	C/D/E
D1: Zlaté Piesky – Vajnory	2 342	2 970	3 250	C/C/D
D1: Vajnory – Senec (D26,5/D33,5)	2 811	3 825	4 543	D/C/D
D1: Senec – Trnava (D26,5/D33,5)	2 409	3 277	3 892	C/C/C
D4: Hran. priechod Kittsee – Jarovce	277	381	453	A/A/A
<b>I/61: Bratislava – Veľký Biel</b>	900	1 173	1 370	D/-/-
<b>I/61: Veľký Biel – Senec</b>	1 111	1 452	1 698	-/-/-
I/61: Hrnčiarovce – Trnava	664	761	893	C/C/D
<b>I/63: Rovinka</b>	1 173	1 849	2 126	-/-/-
<b>I/63: Rovinka – Dunajská Lužná</b>	767	995	1 141	C/E/-
<b>I/63: Dunajská Lužná – Šamorín</b>	861	1 043	1 197	D/-/-



ÚSEK	INTENZITA (Voz/h smer)			Funkčná úroveň
I/63: Šamorín – Báč	665	807	927	C/D/E
I/63: Báč – Holice	517	626	718	B/C/C
I/63: Holice – Dunajská Streda	560	680	781	C/C/D

Poznámka: Posúdenie dopravnej intenzity vychádza z údajov prevzatých z celoštátneho sčítania dopravy v r. 2010.

Z hodnotenia funkčnej úrovne na jednotlivých posudzovaných úsekoch vyplýva, že **niektoré vyššie uvedené úseky (červené) už teraz prekročili úroveň „E“, a tak presiahli normatívne kapacity. Pre ostatné úseky, ktoré sú označené oranžovo, je v nulovom stave dosiahnutá FÚ na úrovni E alebo nad ňou v týchto horizontoch:**

- v roku 2020 na úseku I/63 Rovinka – Dunajská Lužná a D. Lužná – Šamorín, D1: Ružinov – Trnávka, I/61 Bratislava – Veľký Biel,
- v roku 2030 v úsekoch I/63: Šamorín – Báč, D1: Trnávka – Letisko a D1: Letisko – Zlaté Piesky, D2: M. Lafranconi (Ml. dolina – Pečňa1).

### 3.1.1.2 Celkový variant

Celkový variant je variant výstavby cestnej dopravnej infraštruktúry tzv. vonkajšieho obvodu Bratislavy – diaľnice D4 ktorá je navrhnutá v dvoch úsekoch, a jej napojenie na rýchlostnú cestu R7 navrhnutú v troch úsekoch. Celkový variant predstavuje 59,108 km diaľnice alebo rýchlostnej cesty. Na príslušných úsekoch sa nachádza 13 mimoúrovňových križovatiek a 73 mostov v celkovej dĺžke 5,955 km.

Jednotlivé úseky sú popísané podrobnejšie v nasledujúcej podkapitole.

#### Diaľnica D4

Diaľnica D4 sa navrhuje v dvoch úsekoch. Každý z úsekov môže byť integrovaný do systému dopravy samostatne a bude prínosom pre zníženie dopravnej záťaže na existujúcich komunikáciách.

#### Úsek D4 Jarovce – Ivanka sever

Celková dĺžka riešeného úseku diaľnice D4 je **22,590 km**. V celom riešenom úseku je diaľnica navrhnutá na návrhovú rýchlosť  $v_n=120$  km/hod.

Mapa 7 Úsek D4 Jarovce – Ivanka sever



Šírkové usporiadanie je štvorpruhové **D26,5** v úseku križovatka Jarovce – križovatka Rusovce a **D 33,5** (s územnou rezervou v strednom deliacom páse pre šesť pruhov) v úseku križovatka Rusovce až križovatka Ketelec.

V úseku križovatka Ketelec až križovatka Ivanka západ je šírkové usporiadanie šesťpruhové kat. **D 33,5**.

V úseku križovatka Ivanka západ – križovatka Ivanka sever bude šírkové usporiadanie **D26,5** s kolektormi.

Začiatok úseku je v MÚK „Jarovce“, kde sa úsek napája na D2, pokračuje mostom cez Dunaj až do MÚK „Ketelec“, kde sa na D4 napája rýchlostná cesta R7. Úsek končí v MÚK „Ivanka sever“ napojením na D1. V tomto úseku sú v ďalšom posudzovaní integrované preložky II/572 v predĺžení ulice Galvániho a v úseku D4 – Most pri Bratislave.

#### Úsek D4 Ivanka sever – Rača

Celková dĺžka príslušného úseku diaľnice D4 je **4,400 km**. V celom riešenom úseku je diaľnica navrhnutá na návrhovú rýchlosť  $v_n=120$  km/hod.

Mapa 8 Úsek D4 Ivanka sever – Rača



Šírkové usporiadanie je navrhnuté ako šesťpruhové v kat. **D 33,5** v úseku križovatka Ivanka sever – križovatka Čierna voda, odkiaľ je navrhnutá so štvorpruhovým šírkovým usporiadaním kat. **D 26,5** v úseku križovatka Čierna voda – križovatka Rača.

Začiatok úseku je v mieste križovania s existujúcou diaľnicou D1 v MÚK „Ivanka – sever“. Koniec príslušného úseku diaľnice D4 je v MÚK „Rača“, kde sa napája na II/502 a v budúcnosti bude pokračovať severnou časťou diaľničného obchvatu D4 tunelom „Karpaty“ v úseku D4 Rača – Záhorská Bystrica.

## Rýchlostná cesta R7

Rýchlostná cesta R7 bola navrhnutá v troch úsekoch, ktoré sú popísané v nasledujúcich bodoch.

### Úsek R7 Prievoz – Ketelec

Celková dĺžka príslušného úseku rýchlostnej cesty R7 BA Prievoz – BA Ketelec je **6,318 km**. Trasa je navrhnutá na návrhovú rýchlosť  $v_n=120 \text{ km/h}$  v šírkovom usporiadaní **R 31,5**, okrem úseku km 0,0 – 0,9, kde je navrhnutá na **R 24,5** s návrhovou rýchlosťou **80 km/h** a v úseku km 0,9 – 2,0, kde je navrhnutá na **R 31,5** s návrhovou rýchlosťou **80 km/h**. Úseky navrhnuté na **R 31,5** budú realizované so šesťpruhovým šírkovým usporiadaním.

Mapa 9 Úsek R7 Prievoz – Ketelec



Začiatok úseku R7 Prievoz – Ketelec je v mieste existujúcej mimoúrovňovej križovatky (MÚK „Prievoz“) v trase diaľnice D1. Následne prechádza cez Malý Dunaj a vedie popri priemyselnom podniku SLOVNAFT, a.s. Konec úseku je v MÚK „Ketelec“.

V súvislosti s realizáciou tohto úseku sa predpokladá zväčšenie kapacity Prístavného mosta na diaľnici D1 (nie je súčasťou Projektu), ako súčasť zefektívnenia existujúcej dopravnej siete hlavného mesta SR Bratislavy.

### Úsek R7 Ketelec – Dunajská Lužná

Celková dĺžka riešeného úseku rýchlostnej cesty R7 je **8,425 km**. Trasa je v celej dĺžke navrhnutá na návrhovú rýchlosť  $v_n=120 \text{ km/h}$ .

Mapa 10 Úsek R7 Ketelec – Dunajská Lužná



Šírkové usporiadanie je štvorpruhové **R 31,5** so širším stredným deliacim pásom.

Začiatok úseku R7 Ketelec – Dunajská Lužná je v plánovanej mimoúrovňovej križovatke „Ketelec“ (R7 s diaľnicou D4).

Úsek rýchlostnej cesty R7 končí v MÚK „Dunajská Lužná“ (R7 s cestou I/63) medzi Dunajskou Lužnou a Šamorínom, kde sa napojí na pripravovaný úsek „Rýchlostná cesta R7 Dunajská

Lužná – Holice“.

**R7 Dunajská Lužná – Holice**

Celková dĺžka riešeného úseku R7 je **17,380 km**. Rýchlostná cesta R7 je navrhnutá v celej dĺžke na návrhovú rýchlosť  $v_n=120$  km/h.

Mapa 11 R7 Dunajská Lužná – Holice



Šírkové usporiadanie je štvorpruhové **R 31,5** (so širším stredným deliacim pásmom) v km 0,000 – 0,360 a v kat. **R 24,5** od km 0,360 až do konca úseku.

Začiatok úseku R7 Dunajská Lužná – Holice je medzi obcou Dunajská Lužná a mestom Šamorín, v MÚK „Dunajská Lužná“. Ďalej je v celej dĺžke vedená po ľavej strane cesty I/63.

Koniec úseku je v MÚK „Holicé“, kde sa napája na stavbu „R7 Holice – Dunajská Streda“.

Z hodnotenia funkčnej úrovne na jednotlivých posudzovaných úsekoch vyplýva, že **niektoré vyššie uvedené úseky (červené) aj po realizácii Celkového variantu prekročia úroveň „E“, a tak presiahnu normatívne kapacity, napríklad D1 – Prístavný most.**

Tabuľka 22 Intenzity dopravy na rozhodujúcich úsekoch v záujmovom území po realizácii projektu D4/R7

ÚSEK	INTENZITA (Voz/h smer)			Funkčná úroveň
	ROK 2010	ROK 2020	ROK 2030	2010/2020/2030
D2: Hranica ČR/SR – Kúty	690	921	1 093	A/A/B
D2: Kúty – Malacky	787	1 039	1 233	A/A/B
D2: Malacky – Lozorno	1 026	1 372	1 795	A/B/B
D2: Lozorno – Stupava juh	1 054	1 533	1 821	B/B/B
D2: Stupava juh – Lamač	1 187	1 526	1 849	B/B/B
D2: Lamač – Polianky	1 640	1 730	2 056	B/B/B
D2: Tunel Sitina (Ml. dolina – Polianky)	1 486	1 468	1 747	B/B/B
D2: M. Lafranconi (Ml. dolina–	2 376	2 197	2 615	C/C/C

ÚSEK	INTENZITA (Voz/h smer)			Funkčná úroveň
	ROK 2010	ROK 2020	ROK 2030	2010/2020/2030
Pečňa1)				
D2: Kapitúlské pole – Jarovce	865	1 044	1 202	A/A/B
D2: Jarovce – hranica SR/MR	389	512	609	A/A/A
D1: Incheba – Ovsište	1 828	1 586	1 794	B/B/B
<b>D1: Prístavný most (Ovsište – Prievoz)</b>	4 391	4 855	5 251	-/-/-
<b>D1: Prievoz – Ružinov</b>	3 733	3 825	4 125	E/E/-
D1: Ružinov – Trnávka	3 263	3 228	3 474	D/D/D
D1: Trnávka – Letisko	2 876	2 736	2 930	C/C/D
<b>D1: Letisko - Zlaté Piesky</b>	3 019	2 919	3 131	D/D/E
D1: Zlaté Piesky – Vajnory	2 520	2 238	2 011	C/C/C
D1: Vajnory – Ivanka sever	2 482	2 455	2 922	C/B/C
D1: Ivanka sever – Triblavina	2 330	3 380	4 022	C/C/C
D1: Triblavina – Senec	2 330	3 171	3 774	C/C/C
D1: Senec – Blatné	2 257	3 069	3 652	C/B/C
D1: Blatné – Voderady	2 506	3 408	4 055	C/C/C
D1: Voderady – Trnava	2 499	3 398	4 043	C/C/C
D4: Hran. priechod Kittsee–Jarovce	642	901	1 072	A/A/A
D4: Jarovce – I/2	-	957	1 139	0/A/B
D4: I/2 – Rovinka	-	939	1 117	0/A/B
D4: Rovinka – Most pri Bratislave	-	1 085	1 504	0/B/B
D4: Most pri Bratislave – Ivanka juh	-	1 170	1 404	0/B/B
D4: Ivanka juh – Ivanka sever	-	1 459	1 736	0/B/B
D4: Ivanka sever – Čierna voda	-	1 324	1 575	0/B/B
D4: Čierna voda – Rača	-	1 117	1 329	0/B/B
D4: Rača – Záhorská Bystrica	-	1 061	1 262	0/A/B
D4: Záhorská Bystrica – Stupava juh	-	1 184	1 408	0/B/B

ÚSEK	INTENZITA (Voz/h smer)			Funkčná úroveň
	ROK 2010	ROK 2020	ROK 2030	2010/2020/2030
D4: Stupava juh – II/505	-	920	1 097	0/A/A
D4: II/505 – Marchegg	-	773	910	0/A/A
<b>I/61: Bratislava – Veľký Biel</b>	900	1 173	1 370	D/-/-
<b>I/61: Veľký Biel – Senec</b>	1 111	1 452	1 698	-/-/-
<b>I/61: Hrnčiarovce – Trnava</b>	730	958	1 140	C/E/-
<b>I/63 Bratislava – Rovinka</b>	1 418	1 849	2 126	-/-/-
I/63: Rovinka	1 173	639	746	-/C/C
I/63: Rovinka – Dunajská Lužná	767	108	126	C/A/A
R7: Bratislava – Dunajská Lužná	-	888	1 056	0/A/B
I/63: Dunajská Lužná – Šamorín	861	334	410	D/A/B
I/63: Šamorín – Báč	665	98	140	C/A/A
R7: Dunajská Lužná – Holice	-	710	788	0/A/A
I/63: Báč – Holice	517	87	120	B/A/A
I/63: Holice – Dunajská Streda	560	140	182	C/A/A
R7: Holice – Dunajská Streda	-	540	599	0/A/A

Poznámka: pozitívny vplyv stavby D4/R7 – označené zelenou farbou.

Vzhľadom na to, že dopravno-inžiniersky model, ktorý bol podkladom pre výpočet intenzít dopravy, nezohľadňoval všetky budúce investície, ako napr. dokončenie celej rýchlostnej cesty R7 až do Lučenca, bude nutné po dopracovaní dopravného modelu SR výpočty intenzít dopravy aktualizovať.

### Porovnanie variantov

Celkový variant má jasne pozitívny vplyv na dopravnú situáciu (funkčná úroveň sa na určitých úsekoch výrazne zlepši), ale niektoré časti dopravnej siete Bratislavy zostanú problematické. Tieto úseky by museli byť riešené ďalšími investíciami, aby bol z Projektu vytiažený maximálny potenciál. Tieto investície budú zahŕňať napríklad rozšírenie dopravného systému multimodálnym spôsobom, dokončenie okruhu na severnom úseku tunelom „Karpaty“, rozšírenie D1 na šesťpruhové usporiadanie a zefektívnenie existujúcej dopravnej siete hlavného mesta SR Bratislavy.

### 3.1.2 Súlad/nesúlad so stratégiou Zadávateľa

Stratégia Zadávateľa je popísaná v kapitole 2.1. V tejto časti porovnávame súlad variantov s kľúčovými strategickými dokumentmi Zadávateľa.

Tabuľka 23 Súlad/nesúlad so stratégiou Zadávateľa

Názov strategického dokumentu	Súlad/nesúlad so stratégiou	
	Nulový variant	Celkový variant
Programové vyhlásenie vlády SR na roky 2012 – 2016	Nespĺňa	Spĺňa
Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020	Nespĺňa	Spĺňa
Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020	Nespĺňa	Spĺňa

Z uvedenej tabuľky vyplýva, že Nulový variant nie je v súlade so stratégiou Zadávateľa, ale Celkový variant áno.

### 3.1.3 Najvýznamnejšie riziká spojené s variantom

Výber variantu by mal byť založený nielen na pozitívnych aspektoch, ale mal by brať ohľad aj na možné riziká. V nasledujúcich podkapitolách predstavíme riziká každého variantu.

#### 3.1.3.1 Nulový variant

Nulový variant predstavuje s ohľadom na očakávané intenzity dopravy (pozri vyššie) zvýšenie rizika zlyhania (kolapsu) dopravy na niekoľkých ďalších úsekoch v hlavného mesta SR Bratislavy (záťažou sa prekročia aj limity FÚ „E“). Na ďalších úsekoch sa potom dosiahnu limity FÚ „E“ v rokoch 2020 a 2030.

Nulový variant obmedzuje veľké množstvo rizík. Riziká spojené s variantom neuskutočnenia Projektu zahŕňajú:

- nedosiahnutie cieľov národnej stratégie pre dopravnú infraštruktúru – Projekt bol zvolený ako vysoko prioritný pre dopravnú stratégiu krajiny a jej integráciu do európskej dopravnej stratégie,
- zhoršenie podmienok pre okolité obce a mestá dotknutého územia okolo Bratislavy:
  - doprava z a do Bratislavy: dopravné štúdie predpovedajú zhoršenie dopravnej situácie na určitých úsekoch ciest ako Bratislava – Rovinka – Dunajská Lužná – Šamorín (kde je situácia už teraz v dopravnej špičke komplikovaná) a do 15 rokov aj na úseku Šamorín – Báč a diaľničných úsekoch D1: Ružinov – Trnávka, Trnávka – Letisko a Letisko – Zlaté Piesky. Pre tieto úseky by mali byť určené alternatívne návrhy na vyriešenie problémov. Tieto alternatívy by však nenaplnili ciele stanoveného strategického plánu,
  - podmienky životného prostredia: zvýšenie dopravnej záťaže je spojené aj so znížením kvality životného prostredia obyvateľov v blízkosti súčasných dopravných os,
  - v prípade pretrvávajúceho zaťaženia centra Bratislavy tranzitnou dopravou hrozí riziko zhoršenia zdravotného stavu obyvateľstva a zvýšenie nehodovosti,
  - sústavne sa zvyšujúce dopravné zaťaženie obcí v okolí Bratislavy prinesie aj zhoršenie podmienok na zaistenie bezpečnosti. Budú potrebné opatrenia na obmedzenie negatívnych vplyvov dopravy,
- nepodporovanie ekonomického rastu regiónu:

súčasný stav nepodporuje rast mesta Bratislava ani okolitých obcí a miest a okrem toho:

- obmedzuje investície pre zlé dopravné podmienky v určitých častiach dopravnej siete,
- nepodporuje ekonomický rast južného Slovenska pre jeho zložitý dopravný systém,
- zvyšuje špekulatívny tlak na ceny pozemkov s dobrým dopravným napojením, a tak v konečnom dôsledku zvyšuje náklady na život v Bratislave. Pričinením zvyšujúcich sa nákladov na život Bratislava stratí svoju príťažlivosť pre medzinárodných investorov, čo vo všeobecnosti povedie k spomaleniu investícií,
- zvýšenie nákladov na dosiahnutie strategických plánov: alternatívny projekt (napr. Celkový variant) je právne aj finančne uskutočniteľný v súčasnosti, ale môže byť nákladnejší a zložitejší na implementáciu v budúcnosti, keďže mestá a obce rastú. Realizácia infraštruktúrnych projektov je niekoľkonásobne nákladnejšia v urbanizovanom priestore v porovnaní s nezastavaným územím.

### 3.1.3.2 Celkový variant

Celkový variant prináša so sebou riziká spojené so samotnou realizáciou Projektu. Na takto rozsiahly a technicky zložitý projekt sa vytvorila špecifická tabuľka rizík (Príloha 2). Keďže zámerom je realizovať Projekt formou PPP projektu, časť rizík bude prevedená na súkromného partnera. Tieto riziká preto nebudeme v ďalšom texte Štúdie rozvíjať.

Na účely tejto kapitoly Štúdie uvedieme len riziká na strane štátu.

#### Riziko projektového návrhu a výstavby

##### Riziká povolení

V súčasnosti je stav verejnoprávneho prerokovania takýto:

Tabuľka 24 Stav verejnoprávneho prerokovania

	<b>D4 Jarovce – Ivanka sever</b>	<b>D4 Ivanka sever – Rača</b>	<b>R7 Prievoz – Ketelec</b>	<b>R7 Ketelec – Dunajská Lužná</b>	<b>R7 Dunajská Lužná – Holice</b>
<b>EIA</b>	Záverečné stanovisko MŽP 9/2011	Záverečné stanovisko o MŽP 2/2012	Záverečné stanovisko MŽP 11/2013	Záverečné stanovisko MŽP 6/2009	Záverečné stanovisko MŽP 6/2010
<b>Technická Štúdia</b>	Štúdiá realizovateľnosti Spracovateľ štúdie: Dopravoprojekt 9/2009		Spracovateľ štúdie: Združ. R7 BA Ketelec – BA Prievoz (ved. Stráský, Hustý a partn.) 3/2012	Spracovateľ štúdie: Alfa 04 4/2006	Spracovateľ štúdie: Dopravoprojekt 10/2005
<b>DÚR</b>	Spracovateľ DÚR: Združ. D4 BA – Jarovce – Rača (ved. Dopravoprojekt) Odovzdané 03/2014		Spracovateľ DÚR: R projekt Odovzdané 10/2014	Spracovateľ DÚR: Dopravoprojekt Odovzdané 9/2012	Spracovateľ DÚR: Dopravoprojekt Odovzdané 19.12.2012



	<b>D4 Jarovce – Ivanka sever</b>	<b>D4 Ivanka sever – Rača</b>	<b>R7 Prievoz – Ketelec</b>	<b>R7 Ketelec – Dunajská Lužná</b>	<b>R7 Dunajská Lužná – Holice</b>
<b>Štátna expertíza</b>	Vypracované 11/2014		Vypracované 11/2014	Vypracované 08/2013	Vypracované 5/2013
<b>Podanie ÚR</b>	Podané 4.7.2014		Podané 12.9.2014	Podané 23.01.2014	Podané 17.4.2013
<b>Vydanie ÚR</b>	Vydané 29.10.2014	Vydané 23.10.2014	Vydané 23.10.2014	Vydané 27.03.2014	Vydané 02.09.2013
<b>Právoplatnosť ÚR</b>	Má nadobudnúť 12/2014*		Má nadobudnúť 12/2014*	Právoplatné od 27.6.2014	Právoplatné od 23.10.2013
<b>Právoplatné ÚR je vhodná úroveň pre začatie súťažného dialógu na realizáciu Celkového variantu.</b>					
<b>DSP</b>	Verejné obstarávanie DSP má začať 11/2014*		Spracovateľ DSP: Dopravoprojekt a.s.  Má byť odovzdané do konca 2014	Spracovateľ DSP: Združ.R7 D. Lužná – Holice (ved. Dopravoprojekt) 12/2013	
<b>Vydanie SP</b>	Očakáva sa 2016	Očakáva sa 2016	Očakáva sa 2015	Očakáva sa 2015	

\* podľa informácií NDS.

Na základe vyššie uvedených informácií môžeme uviesť nasledujúce:

- na dva úseky (z piatich) už bolo vydané aj právoplatné územné rozhodnutie (úsek R7 Ketelec – Dunajská Lužná a R7 Dunajská Lužná – Holice). Tieto dva úseky už dosiahli dostatočnú úroveň odsúhlasenia vo verejnoprávnom prerokovaní, aby ich projektová dokumentácia mohla tvoriť podklad pre verejné obstarávanie realizácie,
- na ďalšie tri úseky boli už tiež vydané Územné rozhodnutia. Podľa MDVRR bude právoplatné do konca roka 2014. Dokumentácia pre územné rozhodnutie môže byť základom pre tender takého rozsahu a komplexnosti jedine až po získaní právoplatného územného rozhodnutia. V prípade začatia verejného obstarávania bez týchto právoplatných rozhodnutí je významné riziko neúčasti seriózných potenciálnych zhotoviteľov, alebo zmeny projektu z dôvodu povoľovacieho konania môžu mať za následok zavádzajúce informácie počas verejného obstarávania.

### **Faktor kvality (technická príprava tendra)**

Vzhľadom na skutočnosť, že časť projektovej dokumentácie bola poskytnutá počas vypracovania Štúdie, môžeme predpokladať, že kvalita technických výstupov bude na úrovni kvality ich vstupov. Podobne aj technické podklady pre verejné obstarávanie realizácie budú mať tú istú kvalitu ako ich príslušné vstupy – technická dokumentácia v stave, v akom bude počas prípravy tendra.

Úsek Projektu D4 Jarovce – Ivanka sever si vyžaduje koordináciu s iným projektom (s rozšírením diaľnice D1 na šesť pruhov), v prípade ktorého je vypracovanie projektového návrhu procesom riešeným iným projektovým tímom, ktorý takto môže ovplyvniť termín realizácie dotknutého úseku.

Základným predpokladom dosiahnutia úspešného výsledku verejného obstarávania je kvalita tendrovej dokumentácie.

### **Riziko ceny výstavby**

K riziku ceny výstavby sa môže pristupovať z rôznych hľadísk:

#### ***Riziko cien z hľadiska návrhu:***

- negatívne riziko ceny vzniká v prípade, že projektová dokumentácia bola vyhotovená vo vysokom kvalitatívnom štandarde a riziká návrhu boli obmedzené v rámci projektovej dokumentácie. Výsledkom pre potenciálneho zhotoviteľa je, že môže sústrediť dostatok kapacít technického know-how na optimalizáciu návrhu. Takáto optimalizácia sa dá dosiahnuť cez nákladný a časovo náročný proces „value engineering“, keď uchádzač uchádzač sa bude v dostatočnej miere venovať príprave ponuky.
- pozitívne riziko ceny vzniká v prípade, že bude dôvod pochybovať o starostlivej a dôkladnej príprave. Pozornosť sa preto zameriava na overenie návrhu s cieľom obmedziť riziká, ktoré sa preberajú ukončenou DÚR. Sú to hlavne cenové, časové, technické a právne riziká, ktoré by zásadným spôsobom bránili uskutočneniu Projektu. Nedostatočne technicky rozpracované časti návrhu budú musieť súťažiaci zhotoviteľia dopracovať počas súťaže, ako aj overiť základné alternatívy a pod., čo im môže zabráť významné kapacity, ktoré by mohli nasadiť na optimalizáciu – tzn. vylepšenie ceny.

Keď určité technické predpoklady, ktoré sú rozhodujúce pre cenu, zhotoviteľ neidentifikuje a počas tendrovania neupraví vo svojej ponuke, v ďalšom stupni projektovej prípravy už zostanú rizikom na jeho strane (pozitívnym alebo negatívnym, ale v každom prípade už bez vplyvu na riziko Zadávateľa, a teda aj na ponúknutú cenu). Takéto rezervy Projektu môžu predstavovať jednotky až desiatky percent pre súčasný stav návrhu.

#### ***Cenové riziko z veľkosti trhu***

Slovenský stavebnícky trh je relatívne obmedzený, čo môže privodiť dodatočné cenové riziká vyplývajúce z prístupnosti stavebných materiálov a riadiacich kapacít a rizika dohôd subdodávateľov negatívne ovplyvňujúcich súťaž na trhu. To môže vyrovnať negatívne riziko popísané v predchádzajúcom bode.

#### **Riziká spojené s geologickými podmienkami**

V prieskumoch sa uvádza, že podmienky podložia sú skoro na celom úseku náročnejšie s jemnozrnnými zeminami, pieskami, hlbšie potom štrkami. Je dôležité adekvátne kontrolovať prieskumy počas ich vypracovania v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie, keďže riziká v spojitosti s podmienkami podložia podmieňujú návrh a môžu mať významný vplyv na kvalitu Projektu počas 30 rokov prevádzky a životnosti.

#### **Riziko nedosiahnutia cieľov Projektu**

Ako je popísané v predchádzajúcom texte, Projekt je motivovaný rôznymi aspektmi. Jedným z cieľov Projektu je zlepšenie medzimestskej dopravy. Z prieskumov a modelov dopravnej intenzity vyplýva, že realizáciou celkového variantu sa zlepší situácia na niektorých miestach, ale tiež sa niektoré problémy premiestnia inam (pozri kapitolu 3.1.1.2 Tabuľka 22). V dôsledku toho budú aj na realizáciu Projektu potrebné ďalšie dopravné opatrenia a investície.

## **Finančné riziká**

### ***Riziko inflácie***

Výstavba a prevádzka infraštruktúry takého veľkého rozsahu je spojená s dlhým časovým obdobím. Vývoj cien môže vo veľmi dlhom časovom období výrazne kolísať, čo môže mať podstatný vplyv na peňažné toky súvisiace s realizáciou celkového variantu.

### ***Riziko financovania***

Vzhľadom na veľkosť investície v celkovom variante vzniká riziko získania dostatočného objemu financovania. Prípadný nedostatok finančných zdrojov na realizáciu celkového variantu môže mať vplyv na oneskorenie výstavby a sprevádzkovania infraštruktúry.

### ***Úrokové riziko***

Riziko vyplývajúce z pohybu úrokových sadziieb na finančných trhoch. Zvýšenie úrokových sadziieb môže výrazne predražiť financovanie výstavby a prevádzky celkového variantu.

## **Právne riziká**

### ***Procesné riziká povolení***

V zmysle očakávaného rozdelenia rizík bude štát niesť riziko nezískania/straty územných a stavebných rozhodnutí Projektu. V závislosti od typu vady, ktorá by viedla k nezískaniu/strate, môže dôjsť k oneskoreniu Projektu, zvýšeniu nákladov na Projekt a v najhoršom prípade až k ukončeniu Projektu. Riziko sa dá zmierniť odstránením podstatných rizikových faktorov súvisiacich s povoleniami (územné rozhodnutia a stavebné povolenia) ešte pred zahájením verejného obstarávania, prispôbením Projektu požiadavkám vydávaných povolení a prípravou realistického časového plánu na získanie povolení/realizáciu stavby.

### ***Riziko získania právneho vzťahu k pozemkom***

Riziko predstavujú možné spory pri získavaní pozemkov Projektu a/alebo v prípade nejednoznačného vlastníctva pozemkov Projektu aj omeškanie spojené s neskorším nadobudnutím právnych titulov k pozemkom, ktoré sú potrebné na vydanie stavebných povolení. Dôsledkami rizika môže byť oneskorenie Projektu, zvýšenie nákladov na Projekt, vznik nákladov na odškodnenie, prípadne zmena/prerušenie/zrušenie Projektu v závislosti od závažnosti problémov pri nadobúdaní práv k pozemkom. Riziko sa dá zmierniť pomocou kontroly zabezpečenia rozsahu pozemkov, ktoré sú potrebné na realizáciu Projektu, revízie právnych titulov k pozemkom, ktoré nadobudla NDS od pôvodných vlastníkov, a prípravy realistického časového plánu na získanie právnych titulov k pozemkom.

### ***Riziko verejného obstarávania***

Riziko predstavuje oneskorenie verejného obstarávania Projektu z dôvodu nedostatočne pripravenej dokumentácie verejného obstarávania, prípadne z dôvodu využívania revízných postupov neúspešných uchádzačov. To môže mať vplyv na dobu uzavretia Projektu. Riziko sa dá zmierniť pripravením kvalitnej a komplexnej dokumentácie verejného obstarávania, ako aj transparentným postupom v rámci celého procesu výberu koncesionára.

### ***Riziko legislatívnych zmien***

Štát nesie riziko za legislatívne a daňové zmeny špecifického charakteru vo fáze výstavby a prevádzky, ktoré môžu spôsobiť zvýšenie nákladov koncesionára. Riziko je možné znížiť prostredníctvom monitorovania programového vyhlásenia vlády a politických zámerov a sledovania predpokladaných legislatívnych zmien.

### **Riziko štátnej pomoci**

Štát spolu s koncesionárom nesie riziko z dôvodu nesprávneho uplatňovania pravidiel štátnej pomoci. Rizikom je prípadná čiastočná neplatnosť zmluvy a povinnosť vrátiť platby zo strany koncesionára, čo by za istých okolností mohlo znamenať vznik nárokov tretích strán voči štátu. Riziko možno zmierniť vhodným nastavením koncesnej zmluvy a jej príloh, prípadne notifikáciou štátnej pomoci Európskej komisii, ak príde k jej poskytnutiu.

## **3.1.4 Možné socioekonomické vplyvy variantu v strednodobom/dlhodobom výhľade**

### **3.1.4.1 Nulový variant**

V prípade, že na zlepšenie dopravnej infraštruktúry nebude vykonané nič, nedôjde k znásobujúcemu vplyvu realizácie rozsiahleho projektu a súčasná socioekonomická situácia sa môže na dotknutých územiach väčšinou pozvoľna zhoršovať. To znamená, že externé faktory ako zvýšenie intenzít dopravy v špecifických oblastiach budú mať výraznejšie negatívne vplyvy na miestne podmienky. Tieto vplyvy by mohli viesť k vytváraniu excentricky umiestnených nových socioekonomických centier na okraji Bratislavy (kancelárske budovy, multifunkčné centrá atď.), keďže dopyt po takýchto centrách bez nutnosti dopravy do centra Bratislavy sa bude časom zvyšovať.

### **3.1.4.2 Celkový variant**

Investícia tohto rozsahu má pozitívny vplyv na ekonomiku a zamestnanosť.

Celkové očakávané socioekonomické prínosy (sumár užívateľských a externých efektov) počas využívania predmetného úseku cesty sú rozhodujúcim prvkom v rozhodovacom procese o výhodnosti Projektu. Celkové prínosy sa kvantifikujú podľa metodiky Svetovej banky a Svetovej cestnej organizácie (PIARC).

Pre Celkový variant je súhrnná hodnota socioekonomických prínosov vypočítaná v kapitole 5.3.1.1. Výpočet týchto prínosov bol vykonaný osobitne pre každý úsek Projektu.

Sociálne účinky sa v prípade realizácie príslušnej investície prejavujú nielen u užívateľov tejto stavby a jej okolia, ale aj u dotknutej časti cestnej siete a obyvateľov jej okolia.

### **Spoločenské úspory**

Komplexné socioekonomické vplyvy sú súčtom užívateľských vplyvov, vplyvov zvýšenej bezpečnosti, resp. zníženej nehodovosti a environmentálnych vplyvov – spoločenských úspor.

- V prípade užívateľských prínosov ide o rozdiel vyšších nákladov, ktoré by zákazníci, resp. užívatelia na príslušných dotknutých úsekoch cestnej a diaľničnej siete (rýchlostnej cesty R7 a diaľnice D4) mali, ak by sa stavba nerealizovala, oproti nižším nákladom, ktoré užívatelia predmetného úseku budú mať, ak sa stavba zrealizuje.
- V prípade environmentálnych nákladov a nákladov na nehodovosť (externé náklady) ide o rozdiel vyšších externých nákladov, ktoré vzniknú v dôsledku dopravy a stavby na predmetnom úseku cesty, ak sa investícia nerealizuje, oproti nižším externým nákladom, ktoré užívatelia a predovšetkým obyvatelia okolia stavby predmetných úsekov budú mať, ak sa výstavba, resp. investícia uskutoční.

### **Budúci užívatelia dopravnej cesty**

Prínosy sa u užívateľov tejto dopravnej cesty prejavujú:

- znížením prevádzkových nákladov ich vozidiel (ide o pokles už spomínanej spotreby pohonných hmôt),
- poklesom spotreby mazadiel,
- poklesom nákladov spojených s opravami a údržbou vozidiel,
- znížením opotrebovania pneumatík, poklesom nehodovosti s následkami pre užívateľov a pod.,
- znížením cestovného a prepravného času,
- zvýšením ich bezpečnosti,
- zlepšením životného prostredia v okolí stavby, pokiaľ ide o hluk, exhaláty, prach a vibrácie.

### Životné prostredie

Najviac pozitívnych vplyvov na životné prostredie sa prejaví v úsekoch ciest, ktoré budú výstavbou diaľnice D4 a rýchlostnej cesty R7 odľahčené. Výrazný pozitívny vplyv bude znamenať aj vylúčenie ťažkej tranzitnej dopravy z centra Bratislavy.

Negatívne vplyvy sa týkajú hlavne záberu pôdy a negatívnych účinkov dopravnej infraštruktúry v nových lokalitách. Niektoré kompenzačné opatrenia boli požadované a dohodnuté medzi záujmovými skupinami počas povoľovacieho procesu. Opatrenia, ktoré boli integrované do rozsahu prác, sú zaradené v časti vyvolaných investícií.

## 3.1.5 Očakávaný cash flow pri realizácii variantu

### 3.1.5.1 Nulový variant

S Nulovým variantom nie sú spojené dodatočné príjmy ani výdavky nad rámec v súčasnosti inkasovaných príjmov a vynakladaných finančných prostriedkov. Príjmy zo spoplatnenia cestnej infraštruktúry predstavujú príjmy z výkonového spoplatnenia (elektronický výber mýta) a časového spoplatnenia (diaľničné nálepky) na spoplatnených úsekoch v rámci Nulového variantu. Prostriedky získané zo spoplatnenia sú príjmom NDS. Výdavky spojené s Nulovým variantom zahŕňajú najmä výdavky na bežné opravy a údržbu a ťažkú údržbu (periodická údržba – výdavky životného cyklu). Údržba diaľničných úsekov Nulového variantu v správe NDS je zabezpečovaná prostredníctvom strediska správy a údržby diaľnic v Bratislave. Cesty I. triedy sú spravované Slovenskou správou ciest, rozpočtovou organizáciou MDVaRR SR. Správu a údržbu na cestách II. a III. triedy Bratislavského samosprávneho kraja zabezpečuje spoločnosť Regionálne cesty Bratislava a.s. („RCBA“). Výdavky na bežné opravy a údržbu pokrývajú najmä výdavky na zabezpečenie zjazdnosti ciest v zimnom období, opravy vozoviek, mostov a cestného telesa, odvodnenie, dopravné značenie, bezpečnostné zariadenia a vybavenie a sadovníctvo. Pri odhade príjmov a výdavkov sa počítalo s obdobím prevádzky 34 rokov. Obdobie 34 rokov bolo zvolené na účely porovnateľnosti s Celkovým variantom, v prípade ktorého sa predpokladala doba výstavby v trvaní štyroch rokov a prevádzka infraštruktúry v trvaní 30 rokov. Jednotlivé vyššie popísané kategórie príjmov a výdavkov Zadávateľa v prípade Nulového variantu sú zosumarizované v nasledujúcej tabuľke (v tabuľke sa uvádzajú kumulatívne hodnoty za obdobie 34 rokov).

Tabuľka 25 Prehľad celkových nominálnych príjmov a výdavkov Zadávateľa

Nulový variant	Celkom (mil. EUR)
Príjmy zo spoplatnenia ciest	479
Výdavky vo fáze prípravy	0
Investičné výdavky	0
Prevádzkové výdavky	-136
Výdavky životného cyklu	-161
<b>Spolu</b>	<b>182</b>

Zdroj: NDS, RCBA, MDVaRR SR, analýza Poradcov.

Hrubý odhad nominálnej hodnoty príjmov Zadávateľa zo spoplatnenia ciest v Nulovom variante bol vypočítaný na základe odhadu výberu mýta v roku 2015 (8,1 mil. EUR<sup>48</sup>), predpokladu ročnej miery rastu intenzity dopravy na úrovni 1 %<sup>49</sup> a valorizácie sadzieb mýta a cien diaľničných nálepiek o infláciu na obdobie 34 rokov (predpoklad životnosti Projektu).

S Nulovým variantom nie sú spojené žiadne investičné výdavky Zadávateľa ani náklady na prípravnú fázu. Prevádzkové výdavky boli vypočítané na obdobie 34 rokov na základe priemerných ročných výdavkov na správu a údržbu na jeden kilometer jednotlivých ciest v Nulovom variante, ktoré boli upravené na nominálnu hodnotu o infláciu. Výška priemerných prevádzkových výdavkov a výdavkov životného cyklu na kilometer bola poskytnutá správcami jednotlivých kategórií ciest identifikovaných v Nulovom variante.

### 3.1.5.2 Celkový variant

Očakávané finančné nároky na realizáciu a používanie Celkového variantu je možné z časového hľadiska rozdeliť na výdavky v čase prípravy, realizácie výstavby a na výdavky v čase prevádzky a využívania predmetných úsekov diaľnice D4 a rýchlostnej cesty R7. Vo fáze prípravy sú očakávané finančné toky spojené s prípravou verejnej práce (projektová dokumentácia, geologické prieskumy, povoloňacie konania, atď.), majetkovoprávnym vysporiadaním, výdavkami na poradcov v súvislosti s verejným obstarávaním zhotoviteľa diela. V čase výstavby diela ide o celkové obstarávacie výdavky, ktoré zahŕňajú najmä výdavky na stavebnú časť, technologickú časť, zariadenie staveniska, vyvolané investície a rozpočtovú rezervu, výška ktorých bola stanovená v štátnych expertízach. Počas doby využívania diela vznikajú finančné nároky na bežné opravy a údržbu a výdavky životného cyklu tak, aby bola zabezpečená dostupnosť infraštruktúry. Zároveň sú s touto fázou spojené aj príjmy zo spoplatnenia infraštruktúry. V nasledujúcej tabuľke sa uvádza stručný prehľad nárokov na peňažné toky Zadávateľa pre Celkový variant, pričom sa uvažovalo s dobou výstavby štyri roky a dobou prevádzky 30 rokov (v tabuľke sa uvádzajú kumulatívne hodnoty za obdobie 34 rokov).

Tabuľka 26 Prehľad celkových nominálnych príjmov a výdavkov Zadávateľa

Celkový variant	Celkom (mil. EUR)
Príjmy zo spoplatnenia ciest	321
Výdavky vo fáze prípravy	-507

<sup>48</sup> Zdroj: NDS

<sup>49</sup> Zdroj: NDS

Celkový variant	Celkom (mil. EUR)
Investičné výdavky	-1 325
Prevádzkové výdavky	-189
Výdavky životného cyklu	-245
<b>Spolu</b>	<b>-1 946</b>

Zdroj: Štátna expertíza, MDVaRR SR, NDS.

Hrubý odhad príjmov zo spoplatnenia vychádza z predpokladanej výšky príjmov zo spoplatnenia diaľnice D4 a rýchlostnej cesty R7 poskytnutej NDS (4,8 mil. EUR z výkonového spoplatnenia a 1 mil. EUR z časového spoplatnenia), ktoré boli v čase upravené o infláciu na nominálnu hodnotu a medziročne zvyšované o predpoklad rastu intenzity dopravy na úrovni 1 %<sup>50</sup>. Príjmy boli počítané na obdobie 30 rokov po dostavbe. Tieto príjmy zahŕňajú iba výnosy zo spoplatnenia diaľnice D4 a rýchlostnej cesty R7, nie príjmy z ciest v Nulovom variante. Vzhľadom na to, že niektoré cesty v Nulovom variante sa stanu paralelnými, dôjde k rozdeleniu dopravy, ako aj príjmov zo spoplatnenia medzi cesty v Nulovom a Celkovom variante.

Výdavky Zadávateľa spojené s fázou prípravy boli vyčíslené zo skutočne vynaložených prostriedkov a odhadov NDS a MDVaRR SR (474 mil. EUR<sup>51</sup> majetkovoprávne vysporiadanie a 34 mil. EUR príprava verejnej práce). Investičné výdavky boli stanovené z rozpočtov pre dané úseky v štátnych expertízach. Prevádzkové výdavky a výdavky životného cyklu boli vyčíslené Poradcami na základe podkladov NDS, porovnateľnej cestnej infraštruktúry v zahraničí a zohľadnenia parametrov Projektu na obdobie 30 rokov (posudzované obdobie), pričom boli upravené na nominálnu hodnotu o infláciu. Prevádzkové výdavky boli predpokladané vo výške približne 71 tis. EUR za kilometer na rok (bližšie informácie uvedené v kapitole 4.2.3.6 Investičný a prevádzkový rozpočet).

### 3.1.6 Financovateľnosť a dostupnosť

#### 3.1.6.1 Nulový variant

Finančné a personálne náklady, ktoré vznikajú Zadávateľovi pri Nulovom variante sú spojené predovšetkým s prevádzkovými výdavkami na súčasne existujúcej dopravnej infraštruktúre bližšie špecifikovanej v podkapitole 3.1.1.1. Údržba a prevádzkovanie daných úsekov sú financované zo zdrojov NDS (diaľnica D1 a D2), SSC (cesty I. triedy) a vyšších územných celkov (cesty II. a III. triedy). Keďže sú všetky tieto úseky už dlhodobo súčasťou cestnej infraštruktúry v okolí hlavného mesta SR Bratislavy, náklady na ich prevádzku a údržbu sú zahrnuté v rozpočtoch jednotlivých subjektov, ktoré ich spravujú, a teda financovateľnosť a potrebná dostupnosť ľudských zdrojov Nulového variantu je prostredníctvom nich zabezpečená.

#### 3.1.6.2 Celkový variant

Pri Celkovom variante je okrem financovateľnosti prevádzkových nákladov potrebné zohľadniť aj významné stavebné náklady, náklady na majetkovoprávne vysporiadanie, navýšenie personálnych nákladov Zadávateľa a vzniknuté náklady na prípravu projektu vrátane nákladov na poradenské

<sup>50</sup> Zdroj: NDS

<sup>51</sup> Uvedená hodnota výdavkov na majetkovoprávne vysporiadanie vychádza zo štátnych expertíz, ktoré na základe zákona č. 254/1998 Z.z. o verejných prácach v znení neskorších predpisov počítajú z hodnotou uvedenou v DSZ. V súčasnosti NDS disponuje dokumentáciou pre územné rozhodnutie, ktorá obsahuje detailné geometrické plány a umožňuje NDS spresniť hodnotu MPV. NDS v čase finalizácie Štúdie odhadovala výšku nákladov na majetkovoprávne vysporiadanie v hodnote 368 mil. EUR (Trvalý záber v rozsahu približne 4,8 mil. m<sup>2</sup>, dočasný záber 1,4 mil. m<sup>2</sup> na 3 roky, asanácie a ušlý zisk sú tiež súčasťou MPV). Po nadobudnutí právoplatnosti územných rozhodnutí pre zvyšné úseky D4 a R7 bude táto hodnota spresnená na základe znaleckých posudkov.

služby Zadávateľa. Z informácií, ktoré sú v čase zostavovania Štúdie k dispozícii, vyplýva, že vzhľadom na finančnú veľkosť Projektu, limitované možnosti rozpočtu Zadávateľa, NDS a aktuálneho rozpočtového výhľadu verejnej správy ako celku nie je možné počítať s realizáciou Projektu konvenčným spôsobom v období podľa plánovaného harmonogramu (bližšie informácie sa uvádzajú v podkapitole 2.2 Analýza dostupnosti). Na druhej strane je možné predpokladať, že vzhľadom na výšku ročnej platby za dostupnosť (AVP) a povinnosti jej úhrady až po horizonte súčasného rozpočtového výhľadu sa v rozpočte verejnej správy prerozdelením výdavkových položiek po rozhodnutí o realizácii Projektu formou PPP vládou SR uvoľní dostatočné množstvo finančných zdrojov na to, aby Projekt mohol byť realizovaný formou PPP.

Financovateľnosť Projektu pri forme realizácie prostredníctvom PPP je pravdepodobná<sup>52</sup>, keďže obdobný projekt rýchlostnej cesty R1 sa v oveľa zložitejších trhových podmienkach (v čase vrcholenia globálnej finančnej a hospodárskej krízy v roku 2009) financoval z bankových zdrojov a v roku 2013 aj úspešne refinancoval za výhodných podmienok, čo by mohlo vypovedať o dôvere finančného trhu voči cestným PPP projektom v SR. Ako je znázornené v podkapitole 2.2 Analýza dostupnosti, na základe súčasne dostupných informácií sa dá predpokladať, že Zadávateľ nebude mať dostatok zdrojov na realizáciu Projektu bez výraznej zmeny súčasných rozpočtových predpokladov, ale bude mať dostatok finančných zdrojov na uhrádzanie AVP počas celého obdobia prevádzkovania D4 a R7 Koncesionárom v prípade, že Projekt bude schválený vládou SR.

Vzhľadom na vyššie uvedené spĺňa Celkový variant predpoklady financovateľnosti, ak bude Projekt schválený vládou SR v zamýšľanom rozsahu.

Na zabezpečenie dostupnosti ľudského kapitálu pre potreby PPP projektov je v organizačnej štruktúre MDVaRR SR vytvorená Sekcia projektov verejno-súkromného partnerstva, ktorá sa špecializuje na PPP projekty a zastrešuje zabezpečenie riadenia celého procesu prípravy a realizácie Projektu D4 a R7. Okrem prípravy Projektu sa Sekcia projektov verejno-súkromného partnerstva aktívne podieľa na monitorovaní a správe Koncesnej zmluvy na rýchlostnej ceste R1, z čoho Zadávateľ čerpá skúsenosti a know-how pre pripravovaný Projekt. Zadávateľ má už v súčasnosti vytvorené potrebné štruktúry na zabezpečenie Projektu – Riadiaci výbor, Projektového manažéra a Projektový tím skladajúci sa z Realizačného tímu (vrátane Asistenta projektovej kancelárie a Komunikátora) Zadávateľa a Poradenského tímu. Požiadavky na organizačné zabezpečenie Projektu zo strany Zadávateľa sú obsahom kapitoly 7.2.3 Štúdie.

Z pohľadu alokácie ľudských zdrojov a vytvorenia riadiacej štruktúry Projektu Zadávateľ naplnil nevyhnutné predpoklady na zabezpečenie dostupnosti ľudských zdrojov pre Celkový variant, pričom na strane Zadávateľa sa podľa kapitoly 7.2.3 Štúdie očakáva zosúladenie vnútornej organizačnej štruktúry v rezorte Zadávateľa, t. j. vytvorenie organizačnej štruktúry Zadávateľa tak, aby odrážala aktuálne potreby Zadávateľa pri príprave Projektu a realizácii (monitorovaní) existujúceho PPP projektu R1 a aby bola spôsobilá efektívne zabezpečiť všetky procesy patriace do pôsobnosti sekcie PPP.

Zadávateľ vytvoril časový harmonogram dôležitých míľnikov realizácie Projektu, ktorý je bližšie analyzovaný v časti 7.1 Štúdie realizovateľnosti. Realizácia Celkového variantu v navrhovanom harmonograme je možná len pri dôslednom naplnení všetkých predpokladov tohto plánu.

## 3.2 Návrh a popis hodnotiacich kritérií

V tejto kapitole sú stanovené hodnotiace kritériá tak, aby čo najlepšie vystihovali ciele Zadávateľa a zároveň odzrkadľovali požiadavky tých záujmových skupín, ktoré majú stredný a vysoký vplyv na realizáciu Projektu.

---

<sup>52</sup> Pozri taktiež výstupy z testovania trhu



### 3.2.1 Naplnenie cieľov a výstupov Projektu

Cieľom tejto podkapitoly je posúdiť, či preferovaný variant napĺňa základné ciele a výstupy Projektu, tzn. či je, alebo nie je vhodný na realizáciu.

Naplnenie cieľov a výstupov Projektu sa v prípade Nulového variantu hypoteticky posudzuje v nasledujúcej tabuľke.

Tabuľka 27 Naplnenie cieľov a výstupov Projektu

	Nulový variant	Celkový variant
<b>Ciele Projektu</b>		
Efektívny rozvoj siete diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy	Nesplňa	Spĺňa
Modernizácia a obnova cestnej siete	Nesplňa	Spĺňa
Rozvoj inteligentných dopravných systémov (IDS)	Nesplňa	Spĺňa
Zvýšenie bezpečnosti cestnej dopravy	Nesplňa	Spĺňa
Zníženie negatívnych socioekonomických a environmentálnych vplyvov cestnej dopravy	Nesplňa	Spĺňa
<b>Výstupy Projektu</b>		
Realizácia projektu D4/R7 v rokoch 2016 až 2019	Nesplňa	Spĺňa
Jednotlivé úseky sprístupniť v etapách napriek tomu, že celý diaľničný obchvat Bratislavy ešte nebude dokončený	Nesplňa	Spĺňa

Z uvedenej tabuľky vyplýva, že Nulový variant nenapĺňa strategické ciele a výstupy Projektu. **Celkový variant ciele a výstupy Projektu napĺňa, preto je preferovaný.**

### 3.2.2 Naplnenie stratégie Zadávateľa

Cieľom tejto podkapitoly je posúdiť či preferovaný variant napĺňa stratégiu Zadávateľa. Posúdenie sa uvádza v nasledujúcej tabuľke.

Tabuľka 28 Naplnenie stratégie Zadávateľa

	Nulový variant	Celkový variant
<b>Kvalita života</b>		
Zabezpečenie zlepšenia kvality života z hľadiska vplyvu životného prostredia na ľudský organizmus v blízkosti súčasnej hlavnej osi dopravy vytvorením diaľničného obchvatu	Nesplňa	Spĺňa
<b>Doprava</b>		
Odvedenie tranzitnej dopravy do Rakúska a	Nesplňa	Spĺňa

	Nulový variant	Celkový variant
Maďarska a opačne mimo zastavané územie hlavného mesta SR Bratislavy		
Odbremenenie a zefektívnenie cestného systému hlavného mesta SR Bratislavy	Nesplňa	Spĺňa
Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti dopravy v Bratislave a jej okolí	Nesplňa	Spĺňa
Skvalitnenie dopravného napojenia medzi mestskými časťami Bratislavy, zatraktívnenie a skvalitnenie dopravného napojenia prímestských obytných zón	Nesplňa	Spĺňa
Zabezpečenie vysokej kvality predmetných úsekov	Nesplňa	Spĺňa
Zabezpečenie vysokej kvality prevádzky a údržby predmetných úsekov, ako aj ich vysokej bezpečnosti počas trvania zmluvy so súkromným partnerom	Nesplňa	Spĺňa
<b>Realizácia Projektu</b>		
Realizácia výstavby predmetných úsekov v rámci stanoveného časového harmonogramu	Nesplňa	Spĺňa
Komplexná modernizácia dopravného prepojenia v dotknutom území	Nesplňa	Spĺňa

Z uvedenej tabuľky vyplýva, že Nulový variant nenapĺňa stratégiu Zadávatel'a. **Celkový variant stratégiu Zadávatel'a napĺňa, preto je preferovaný.**

### 3.2.3 Hlavné požiadavky záujmových skupín

Na realizáciu Projektu má vplyv mnoho záujmových skupín (pozri kapitolu 2.3 Analýza záujmových skupín).

Ich požiadavky sa dajú rozdeliť podľa pohľadu na Projekt a jeho uskutočnenie. Niektoré požiadavky si vzájomne odporujú. V nasledujúcej tabuľke sa uvádza zhrnutie požiadaviek jednotlivých záujmových skupín.

Tabuľka 29 Naplnenie požiadaviek záujmových skupín

Hlavné požiadavky záujmových skupín	Záujmové skupiny	Nulový variant	Celkový variant
Požiadavky na zmenu/rozšírenie napojenia na dopravnú sieť (požiadavka na doplnenie návrhu – ďalšie MÚK)	Dotknuté obce, dotknutí súkromní investori, dotknutí vlastníci pozemkov	Nesplňa	Spĺňa
Požiadavka na podporu hospodárstva investovaním do infraštruktúry	Verejné inštitúcie, vláda SR, MDVaRR SR, MF SR, subjekty súkromného sektora, záujmové	Nesplňa	Spĺňa

Hlavné požiadavky záujmových skupín	Záujmové skupiny	Nulový variant	Celkový variant
	združenia		
Požiadavka na zlepšenie dopravy v Bratislave a medzi Bratislavou a jej okolím	Verejné inštitúcie, vláda SR, MDVaRR SR, NDS, SSC, hlavné mesto SR Bratislava, dotknuté obce a ich obyvatelia, Bratislavský kraj, Trnavský kraj, budúci užívatelia projektových úsekov D4 a R7, EÚ reprezentovaná svojimi orgánmi	Nespĺňa	Spĺňa
Požiadavky na vyvedenie tranzitnej a nákladnej dopravy z centra Bratislavy	Verejné inštitúcie, vláda SR, MDVaRR SR, NDS, SSC, hlavné mesto SR Bratislava a jej obyvatelia	Nespĺňa	Spĺňa
Požiadavky na opatrenia na ochranu ŽP	Občianske združenia venujúce sa ekológii, MŽP SR, dotknuté obce a ich obyvatelia	Nespĺňa	Spĺňa
Požiadavka na inú trasu (požiadavka na zmenu smerového riešenia)	Dotknutí súkromní investori, občianske združenia venujúce sa ekológii	Nespĺňa	Spĺňa

### 3.2.4 Dodržanie predpísaných noriem (národné normy, normy EÚ)

Pri realizácii Nulového variantu (údržba a prevádzka stávajúcich komunikácií) aj výstavbe a prevádzke Celkového variantu budú dodržiavané národné aj medzinárodné normy. Na dodržiavanie noriem nemá variant vplyv.

### 3.2.5 Záujem súkromného sektora o realizáciu Projektu

Záujem súkromného sektora je spojený s realizáciou Projektu. V prípade Nulového variantu sa Projekt nerealizuje, a tak nie je možné záujem súkromného sektora vyjadriť.

V prípade Celkového variantu sa dá vzhľadom ku skúsenostiam z obdobných verejných obstarávaní predpokladať veľký záujem súkromného sektora o realizáciu Projektu.

Z hľadiska záujmu na tomto projekte treba uviesť dve skupiny:

- spoločnosti, ktoré by mohli byť zahrnuté do realizácie Projektu.

Záujem tejto skupiny bude kvantifikovaný na základe prieskumu medzi zainteresovanými spoločnosťami. Podrobné hodnotenie záujmu trhu o realizáciu Projektu je uvedené v kapitole 4.5 Testovanie trhu,

- strany, ktoré nebudú zahrnuté do realizácie Projektu, ale majú záujem na jeho uskutočnení.

Realizácia Projektu bude mať dôležitý vplyv na súkromný sektor nielen z dôvodu priamej investície, ale aj v dôsledku umožnenia rozvoja území Bratislavy a okolia, ktoré boli doteraz horšie dostupné.

Je pravdepodobné, že investície do komerčných a logistických centier narastú s príležitosťou súvisiacou so sprístupnením území. Aj vplyv budúceho predĺženia rýchlostnej cesty R7 od Holíc smerom na Lučenec môže vytvoriť nové obchodné príležitosti, ktoré by v prípade neuskutočnenia Projektu nevznikli.

### 3.2.6 Vplyv na zamestnanosť

V tejto kapitole sa posudzuje, ktorý z variantov najväčšmi zvyšuje dlhodobú zamestnanosť, resp. prinesie najviac nových pracovných miest.

Nulový variant nepredstavuje významný vplyv na zvýšenie zamestnanosti. Pri Celkovom variante sa po dobu výstavby počíta s vytvorením pracovných miest v odvetviach stavebníctva a výroby stavebných hmôt a materiálov. Po dobu prevádzky sa počíta so vznikom nových pracovných miest v súvislosti so zaistením prevádzky a údržby.

Pozitívny vplyv na zvyšovanie zamestnanosti má Celkový variant.

### 3.2.7 Vplyv na životné prostredie

#### 3.2.7.1 Nulový variant

Nulový variant nepredstavuje významný pozitívny vplyv na životné prostredie. V súvislosti na rastúce intenzity dopravy (najmä nákladnej, tranzitnej), ktorá je v Nulovom variante realizovaná cez centrum Bratislavy, predstavuje Nulový variant rastúcu ekologickú záťaž mesta.

#### 3.2.7.2 Celkový variant

Keďže Celkový variant predstavuje vybudovanie až takmer 60 kilometrov diaľnic a rýchlostných ciest, bude mať aj negatívny vplyv na životné prostredie. Ide hlavne o zábery pôdy a vplyv hlukového a svetelného znečistenia na okolie plánovanej trasy, ktorá v určitých miestach vedie aj v tesnej blízkosti chránených území.

Na všetky posudzované úseky D4 a R7 je vydané záväzné stanovisko EIA. V projektovej dokumentácii v stupni DÚR, resp. DSP sa musia v návrhu zohľadniť podmienky zo záväzného stanoviska a zapracovať pripomienky a opatrenia k zmierneniu vplyvu na životné prostredie. Vládou SR bol v októbri schválený materiál o naliehavom vyššom verejnom záujme výstavby diaľnice D4 Jarovce – Ivanka sever, ktorý je nutný keďže sa preukázal vplyv Projektu na integritu sústavy chránených území Natura 2000.

#### Špecifické elementy Projektu:

Na základe situovania zámeru na príslušnom území a v dôsledku ďalších podstatných charakteristík územia boli ako potenciálne dotknuté určené nasledujúce Územia európskeho významu a Chránené vtáčie územie:

- CHVÚ Dunajské luhy,
- ÚEV Biskupické luhy,
- CHVÚ Sysľovské polia,
- ÚEV Ostrovné lúčky,
- CHVÚ Malé Karpaty,
- ÚEV Homoľské Karpaty,

- ÚEV Bratislavské luhy,
- ÚEV Šúr.

Záujmové skupiny mali možnosť sa vyjadriť a nechať si vypracovať posúdenie na minimalizáciu vplyvov Projektu na životné prostredie.

### Štandardné riešenia

Nasledujúce štandardné riešenia boli určené na minimalizovanie rizík vplyvu Projektu na životné prostredie:

- spätné rekultivácie dočasných záberov,
- vegetačné úpravy,
- oplotenia,
- oporné múry,
- hydromeliorácie.

### Kompenzačné opatrenia

Okrem štandardných riešení boli navrhnuté špecifické kompenzačné opatrenia, podľa predbežného súhlasu so spôsobom a podmienkami vykonania kompenzačných opatrení navrhovanej činnosti „Diaľnica D4 Jarovce – Ivanka sever Ministerstvo životného prostredia SR“ listom č. 4461/2012-2.1., a odsúhlasené MŽP SR listom č. 00734/2012-SCDPK/z.37375 z 28.8.2012.

Kompenzačné opatrenia sú zamerané na to, aby znížili negatívny vplyv, teda nahradili, resp. kompenzovali vyrúbaný lesný porast ako potenciálny hniezdny biotop, zničené trávne porasty ako potravný biotop a narušené vodné plochy, ako aj potravný biotop pre ohrozené druhy vtákov.

Kompenzačné opatrenia sa členia takto:

- nové lesné plochy – 3 rôzne plochy (opatrenia) na pravom brehu Dunaja v k. ú. Rusoviec a Čunova,
- nové trávne plochy – 2 rôzne plochy (opatrenia) na ľavom brehu v k. ú. P. Biskupíc a Kalinkova,
- sprietočnenie Biskupického ramena – cieľom je v maximálne možnej miere prinavrátiť vodný režim a koryto ramena do stavu pred výstavby VD Gabčíkovo, ktorým bola odrezaná a vysušená sieť starých dunajských ramien,
- zabezpečenie ochrany existujúcich lesných porastov – nie je v rámci DÚR diaľnice D4 Bratislava, Jarovce – Ivanka sever spracovaná ako samostatný objekt, keďže sa nebude realizovať na vykúpených pozemkoch, ale na plochách prevažne v majetku a správe Lesov SR, š.p.

Celková cena realizácie všetkých kompenzačných opatrení sa odhaduje na približne 9,7 mil. EUR vrátane následnej starostlivosti o plochu po dobu 10 rokov.

Monitorovanie úspešnosti kompenzačných opatrení bude predmetom činnosti ŠOP SR. Monitorovanie účinnosti určitých kompenzačných opatrení bude trvať až 25 rokov po ich realizácii (výskyt a správanie vtáčích druhov).

### 3.2.8 Vplyv na cash flow Zadávateľa

#### 3.2.8.1 Nulový variant

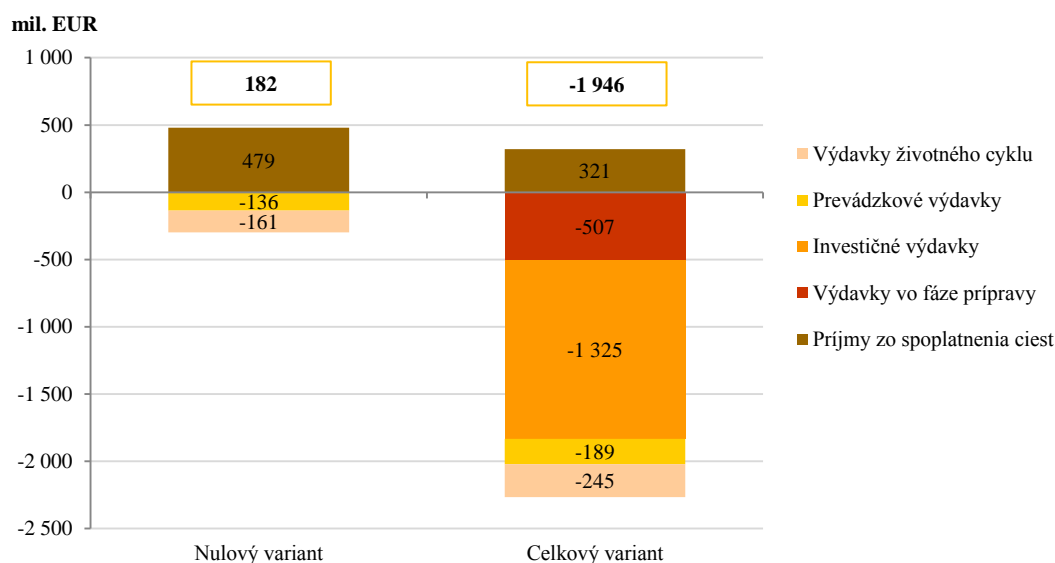
Nároky na peňažné toky Zadávateľa v Nulovom variante sú spojené so správou, opravou a údržbou existujúcej infraštruktúry. Celkový vplyv na cash flow Zadávateľa za obdobie 34 rokov v nominálnej hodnote predstavuje približne +182 mil. EUR (pozri Graf 2 nižšie).<sup>53</sup>

#### 3.2.8.2 Celkový variant

Výdavky Zadávateľa v Celkovom variante vyplývajú z potreby vybudovať infraštruktúru a vynakladať prostriedky na jej pravidelnú údržbu a opravy. Príjmy Zadávateľa plynú z predpokladaného časového a výkonového spoplatnenia diaľnice D4 a rýchlostnej cesty R7. Celkový vplyv na cash flow Zadávateľa za obdobie 34 rokov v nominálnej hodnote predstavuje zhruba – 1 946 mil. EUR (pozri Graf 2 nižšie).<sup>54</sup>

Nároky na peňažné toky zadávateľa v Nulovom variante sú spojené s nižšími výdavkami Zadávateľa ako v prípade Celkového variantu, a to z dôvodu investičných nárokov na vybudovanie novej infraštruktúry v Celkovom variante. Z pohľadu finančných nárokov zaťaží Nulový variant cash flow Zadávateľa menej.

Graf 2 Prehľad celkových výdavkov a príjmov Zadávateľa v nominálnej hodnote za 34 rokov



Zdroj: Štátna expertíza, expertné posudky, MDVaRR SR, NDS, RCBA, analýza Poradcov

### 3.2.9 Celkové výdavky na životný cyklus (v čistej súčasnej hodnote)

Kým v predchádzajúcej časti bol vyčíslený vplyv na cash flow Zadávateľa za obdobie 34 rokov v nominálnej hodnote, nižšie sa uvádza súčasná hodnota týchto očakávaných budúcich peňažných tokov. V nižšie uvedenej tabuľke nižšie sú vypočítané celkové výdavky na životný cyklus v čistej súčasnej hodnote k 31.10.2014.

<sup>53</sup> Zdroj: NDS, RCBA, analýza Poradcov

<sup>54</sup> Zdroj: Štátna expertíza, expertné posudky, MDVaRR SR, NDS, RCBA, analýza Poradcov

Tabuľka 30 Čistá súčasná hodnota celkových príjmov a výdavkov

(v mil. EUR)	Nulový variant	Celkový variant
Príjmy zo spoplatnenia ciest	254	161
Výdavky vo fáze prípravy	0	-507
Investičné výdavky	0	-1 325
Prevádzkové náklady	-75	-97
Výdavky životného cyklu	-87	-113
<b>Spolu</b>	<b>93</b>	<b>-1 881</b>

Zdroj: Štátna expertíza, MDVaRR SR, NDS, RCBA, analýza Poradcov

Na diskontovanie peňažných tokov bola použitá diskontná sadzba na úrovni 3,4 %.<sup>55</sup> Diskontná sadzba sa bližšie popisuje v kapitole 5 Štúdie v rámci predpokladov finančných modelov.

### 3.2.10 Finančná dostupnosť

Ako sa opisuje v kapitole 3.1.6, oba varianty Projektu sú finančne realizovateľné, pričom vzhľadom na cash flow Zadávateľa sa Nulový variant môže javiť ako ľahšie uskutočniteľný. Na druhej strane nespĺňajú kvalitatívne výstupy Nulového variantu cieľ Projektu a predstavujú len zachovanie pôvodného stavu.

#### 3.2.10.1 Nulový variant

Vzhľadom na cash flow Zadávateľa sa Nulový variant môže javiť ako ľahšie finančne uskutočniteľný. Na druhej strane kvalitatívne výstupy Nulového variantu nespĺňajú cieľ Projektu a predstavujú len zachovanie pôvodného stavu.

#### 3.2.10.2 Celkový variant

Pri Celkovom variante sa ako ľahšie uskutočniteľná javí realizácia Projektu PPP spôsobom, keďže Zadávateľ v súčasnosti nemá vyhradené finančné zdroje na realizáciu Projektu konvenčným spôsobom a v horizonte rozpočtového výhľadu do roku 2017 ani s týmito výdavkami neráta.

### 3.2.11 Časová dostupnosť

Keďže pri Nulovom variante sa nepredpokladá zrealizovanie strategických cieľov Zadávateľa a Nulový variant predstavuje len zachovanie súčasného stavu, jeho časová dostupnosť sa nehodnotí.

Pri realizácii Celkového variantu je časová dostupnosť závislá od zvoleného spôsobu realizácie a dostupnosti finančných zdrojov.

## 3.3 Hodnotenie variantov

V tejto kapitole sú stanovené hodnotiace kritériá a jednotlivé varianty sa porovnávajú medzi sebou s cieľom vybrať ten najlepší, tzv. „preferovaný“ variant. Za varianty na posúdenie boli vybrané Nulový variant a Celkový variant.

<sup>55</sup> Zdroj: MF SR

### 3.3.1 Kritériá výberu, ich váha a spôsob bodovania

Na porovnanie jednotlivých variantov na základe stanovených kvalitatívno-quantitatívnych kritérií bola použitá Metóda váhového hodnotenia.

#### 3.3.1.1 Kritériá a ich váha

Pre hodnotenie boli stanovené tieto kritériá výberu:

Tabuľka 31 Kritériá výberu variantov

Kvalita života	Váha
Zabezpečenie zlepšenia kvality života z hľadiska vplyvu životného prostredia na ľudský organizmus v blízkosti súčasnej hlavnej osi dopravy vytvorením diaľničného obchvatu	15 %
<b>Doprava</b>	
Odbremenenie a zefektívnenie cestného systému hlavného mesta SR Bratislavy	10 %
Odvedenie tranzitnej dopravy do Rakúska a Maďarska a opačne mimo zastavané územie hlavného mesta SR Bratislavy	15 %
Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti dopravy v Bratislave a jej okolí	10 %
Skvalitnenie dopravného napojenia medzi mestskými časťami Bratislavy, zatraktívnenie a skvalitnenie dopravného napojenia prímestských obytných zón	10 %
Zabezpečenie vysokej kvality príslušných úsekov	10 %
Zabezpečenie vysokej kvality prevádzky a údržby príslušných úsekov, ako aj ich vysokej bezpečnosti	10 %
<b>Realizácia Projektu</b>	
Realizácia výstavby príslušných úsekov v rámci stanoveného časového harmonogramu	15 %
Komplexná modernizácia dopravného prepojenia v dotknutom území	5 %

Zdroj: Analýza poradcov

### 3.3.2 Spôsob bodovania

Každý z hodnotených variantov naplňa jednotlivé subkritériá rozdielnou mierou. Pre ideálne splnenie kritéria bola použitá najvyššia hodnotiacia známka, pre najhoršie, naopak, najnižšia hodnotiacia známka.

Na priradovanie bodov bol použitý spôsob známkovania **Russian-school-scoring**, teda „objektívne“ známkovanie, pri ktorom hodnota 5 je najlepšia a hodnota 1 najhoršia.

Boduje sa tak, že ku každému kritériu sa každému posudzovanému variantu priradia body v rozsahu(1 – 5). Vážené body sú potom súčinom udeleného bodu a váhy subkritéria.



### 3.3.3 Hodnotenie variantov

Výsledkom hodnotenia metódou váhového hodnotenia je počet bodov, ktorý vzniká ako súčet súčinov bodov a váhy konkrétneho kritéria.

Tabuľka 32 Hodnotenie variantov

	Hodnotiace kritériá	Váha kritéria	Nulový variant		Celkový variant	
			Známka	Celkom	Známka	Celkom
<b>Kvalita života</b>	Zabezpečenie zlepšenia kvality života z hľadiska vplyvu životného prostredia na ľudský organizmus v blízkosti súčasnej hlavnej osi dopravy vytvorením diaľničného obchvatu	15 %	1	<b>15</b>	5	<b>75</b>
<b>Doprava</b>	Odvedenie tranzitnej dopravy do Rakúska a Maďarska a opačne mimo zastavané územie hlavného mesta SR Bratislavy	15 %	1	<b>15</b>	5	<b>75</b>
	Zabezpečenie vysokej kvality predmetných úsekov	10 %	1	<b>10</b>	5	<b>50</b>
	Zabezpečenie vysokej kvality prevádzky a údržby predmetných úsekov, ako aj ich vysokej bezpečnosti počas trvania zmluvy so súkromným partnerom	10 %	1	<b>10</b>	5	<b>50</b>
	Zvýšenie bezpečnosti a plynulosti dopravy v Bratislave a jej okolí	10 %	1	<b>10</b>	4	<b>40</b>
	Skvalitnenie dopravného napojenia medzi mestskými časťami Bratislavy, zatraktívnenie a skvalitnenie dopravného napojenia prímestských obytných zón	10 %	1	<b>10</b>	3	<b>30</b>
	Odbremenenie a zefektívnenie cestného systému hlavného mesta SR Bratislavy	10 %	1	<b>10</b>	3	<b>30</b>
<b>Realizácia Projektu</b>	Realizácia výstavby predmetných úsekov v rámci stanoveného časového harmonogramu	15 %	1	<b>15</b>	5	<b>75</b>
	Komplexná modernizácia dopravného prepojenia na dotknutom území	5 %	1	<b>5</b>	3	<b>15</b>
<b>Celkové hodnotenie</b>			<b>100</b>		<b>440</b>	

Zdroj: Analýza poradcov

**Výber preferovaného variantu**

Výber preferovaného variantu spočíva v tom, že sa identifikuje variant s najvyšším dosiahnutým súčtom podľa tohto vzorca:

$$V_v = \sum_{n=1}^{\infty} C_n \times B_n$$

kde platí:  $V_v$  – výsledné skóre variantu – súčin váh a bodov,

$C$  – váha hodnotiaceho kritéria,

$B$  – bodové hodnotenie konkrétneho kritéria pri konkrétnom variante,

$N$  – počet hodnotiacich kritérií.

Z vykonaného hodnotenia variantov získal Nulový variant 100 bodov a Celkový variant 440 bodov. Podľa metodiky sa stáva preferovaným variantom variant s najvyšším počtom bodov.

Na základe tejto metodiky teda **vyšiel so ziskom 440 bodov ako najvýhodnejší variant „Celkový“**.

Tento variant je v súlade s prioritami MDVaRR SR, strategickým rámcom Projektu a hlavne s požiadavkami kľúčových záujmových skupín. **Pre ďalšie riešenie bol teda Poradenským tímom vybraný Celkový variant.**

## 4. Analýza uskutočniteľnosti preferovaného variantu

### 4.1 Právna analýza uskutočniteľnosti

#### 4.1.1 Kľúčové termíny

„PPP“ (**Public-private partnerships**) – alebo verejno-súkromné partnerstvá možno charakterizovať ako dlhodobé partnerstvo verejného a súkromného sektora, ktorého cieľom je zabezpečiť kvalitnú verejnú infraštruktúru a verejné služby. Tento termín nie je v SR právne definovaný. Ide o všeobecný odborný termín a spôsob, akým verejný sektor prostredníctvom súkromnej spoločnosti zabezpečuje poskytovanie verejnej služby. EK v Zelenej knihe o PPP definuje verejno-súkromné partnerstvá ako „formu spolupráce medzi orgánmi verejnej správy a súkromným sektorom za účelom financovania, výstavby, rekonštrukcie, prevádzky a údržby infraštruktúry a poskytovania služieb pomocou tejto infraštruktúry“. Práve oblasť výstavby diaľnic a rýchlостných ciest je vhodnou oblasťou na realizáciu formou PPP projektu, a to najmä z dôvodu, že ide o investične náročné projekty, pri ktorých sa dá predpokladať záujem o využívanie infraštruktúry na relatívne dlhé obdobie, a okrem toho je pri nich možné stanoviť kvalifikovanými odhadmi riziká projektu, ale aj vopred odhadnúť potrebné náklady na údržbu a prevádzku.

Medzi základné znaky PPP projektov patrí dlhodobosť spolupráce a rozdelenie rizík projektu, keďže riziká projektu preberá v rozhodujúcej miere súkromný partner. Súkromný partner je zapojený do viacerých fáz projektu, pričom projekt úplne alebo čiastočne financuje. Ako protihodnota sú mu poskytnuté služby spojené s dielom za platby buď od používateľov, alebo od verejného partnera, prípadne ich kombinácia. PPP projekt musí byť ekonomicky výhodný a využívať skúsenosti verejného aj súkromného partnera. Pri optimálnom rozdelení rizík je možné doceliť synergický efekt s pozitívnym vplyvom na ekonomickú efektívnosť.

V rámci negatívneho vymedzenia termínu sa za PPP projekty nepovažujú akékoľvek zmluvné vzťahy medzi subjektmi verejného a súkromného sektora pri bežných dodávkach služieb a tovarov, keďže v takom prípade nedochádza k prenosu rizík verejného partnera na súkromného partnera.

##### 4.1.1.1 Základné modely PPP projektov

**DBB (design-bid-build)** – tento model je blízky klasickej verejnej zákazke. Verejný sektor (zadávatel') špecifikuje pomerne všeobecné zadanie, na ktoré ponúkne súkromný subjekt riešenie. V prípade spokojnosti zadávateľa dôjde k vybudovaniu požadovanej infraštruktúry, ktorá je od začiatku v jeho vlastníctve.

**OM (operation and maintenance)** – ide o formu blízku outsourcingu. Vlastné aktívum zostáva na strane verejného sektora. Súkromný dodávateľ zaisťuje prevádzku a údržbu tejto služby a jej riadenie. Zodpovednosť za výstavbu, stav a obnovu aktív má verejný sektor. Riziká poskytovania služby sa rozdeľujú medzi súkromný a verejný sektor.

**BOT (build-operate-transfer)** – pri tomto modeli dochádza k spojeniu niekoľkých fáz projektového cyklu. Príprava, realizácia, prevádzka aj údržba je ponechaná na súkromného dodávateľa. Po dobu trvania projektu sa aktívum nachádza na strane súkromného dodávateľa. Po ukončení projektu aktívum a prevádzka danej služby za vopred dohodnutých podmienok a vo vopred dohodnutom stave prechádza na stranu zadávateľa (verejný sektor). Financovanie takejto výstavby zabezpečuje zadávateľ. Model BOT patrí medzi najpoužívanejšie.

**DBFO (design-build-finance-operate)** – ide o komplexnejší model ako v prípade BOT. Na súkromného dodávateľa sa prenáša aj zodpovednosť za návrh riešenia. Súkromný dodávateľ zabezpečuje projektovanie, výstavbu, financovanie a prevádzku verejného aktíva. Súkromný partner v tomto prípade znáša väčšinu rizík a zároveň sa nikdy nestáva vlastníkom, keďže verejný partner nikdy neprestal byť vlastníkom dotknutého majetku. Tento model je veľmi podobný klasickej koncesii.

**BOO (build-own-operate)** – je modelom blízky privatizácii. Súkromný partner je po celú dobu vlastníkom aktív, financuje ich, realizuje, spravuje a udržiava. Verejný partner plní len úlohu regulátora, prípadne uplatňuje svoj vplyv prostredníctvom dohodnutých ustanovení zmluvy uzavretej so súkromným partnerom.

Existuje mnoho ďalších modelov spolupráce verejného a súkromného sektora, napríklad DB (Design-build), DBO (Design-build-operate), DBM (design-build-maintain), DBFM (design-build-finance-maintain), DBMO (design-build-maintain-operate), BLOT (build-lease-operate-transfer). Každý model závisí od konkrétnych potrieb, alokácie rizík a dohody partnerov. Nie je možné určiť, ktorý model PPP je vo všeobecnosti viac či menej výhodný. Takéto rozhodnutie treba posudzovať z hľadiska dostupných foriem financovania a ich daňových a legislatívnych obmedzení.

#### 4.1.1.2 Zmluvné a inštitucionálne PPP

EK rozlišuje medzi zmluvnými a inštitucionálnymi PPP.

**Zmluvné PPP** – je partnerstvo verejného a súkromného partnera založené výlučne na zmluvnom spojení. Zahŕňa rôzne formy, pri ktorých je možné zadať súkromnému partnerovi úlohu menšieho či väčšieho rozsahu a súčasne preniesť jedno či viac rizík vo väčšej či menšej miere na súkromného partnera. Riziká môžu zahŕňať plánovanie, financovanie, vyhotovenie diela, rekonštrukciu alebo prevádzkovanie diela na účely poskytovania verejnej služby.

**Inštitucionálne PPP** – ide o spoluprácu verejného a súkromného partnera pri poskytovaní verejných služieb prostredníctvom spoločného podniku založeného na účely financovania, vybudovania, rekonštrukcie, prevádzky a údržby tohto diela.

- **Prenos rizík** – je dôležitým aspektom odlišujúcim PPP projekty od bežných zákaziek zadávaných verejným obstarávateľom (napr. zmluva o dielo, zmluva o poskytnutí služieb a iné). Riziká je možné zhrnúť do troch základných skupín:
  - **riziko výstavby** – zahŕňa udalosti, pre ktoré záväzok nebude splnený včas alebo bude nutné vynaložiť ďalšie prostriedky na dosiahnutie účelu, prípadne nebudú splnené technické normy a štandardy a pod. Verejný partner nepreberá riziko výstavby a bude poskytovať platby súkromnému partnerovi až vtedy, keď sa dielo a služba reálne využíva a spĺňa vopred dohodnuté parametre,
  - **riziko dostupnosti** – sa vzťahuje na dodržanie zmluvných záväzkov vo vzťahu k dostupnosti verejnej služby. Dielo alebo služba odovzdaná súkromným partnerom musí spĺňať vopred dohodnuté parametre a byť verejnosti dostupná. Dôkazom, že verejný partner nepreberá riziko dostupnosti, je, že zmluvne dohodnuté platby súkromnému partnerovi sú vo významnej miere znížené, ak predmetné dielo alebo služba nie je verejnosti dostupná, ako bolo dohodnuté v zmluve, resp. ak nefunguje alebo nespĺňa vopred dohodnuté parametre a normy,
  - **riziko dopytu** – vyplýva z nemožnosti presného predpokladu dopytu po danej službe. Súkromný partner nesie riziko toho, či bude o dielo alebo službu záujem. Môže ísť o riziká ako zmena situácie na trhu, konkurencia alebo iné. V závislosti od využívania diela alebo služby poskytovanej súkromným partnerom potom rastú alebo klesajú príjmy z diela alebo služby. Príkladom môžu byť aj diaľnice s menšími intenzitami dopravy, ako

sa pôvodne predpokladalo, a súkromný partner tak nezískava dostatočné finančné prostriedky z poplatkov,

- **koncesie** – pod teoretický význam koncesií možno zahrnúť iba tie PPP projekty, v ktorých významnú časť platieb koncesionárovi predstavujú výnosy vyplývajúce z využívania predmetnej infraštruktúry, tzn. platby hradené koncovými užívateľmi daného diela alebo služby. Koncesionár nesie zodpovednosť nielen za výstavbu diela, ale aj za jeho užívanie, teda v rozhodujúcej miere nesie zodpovednosť spolu s rizikom výstavby aj za riziko dopytu. Posúdenie rizík je vždy individuálne. Aj pri tomto projekte bude potrebné vyhodnotiť ich rozdelenie v nadväznosti na finančné toky. Je potrebné upozorniť, že právna úprava pojmu koncesia v ZVO sa líši od teoretického vymedzenia<sup>56</sup>,
- **kvázikoncesie** – nie sú ako termín upravené v právnom poriadku SR. Môžeme pod ne zaradiť iné PPP projekty ako koncesie, ktoré sú prevažne financované z platieb za dostupnosť hradených verejným partnerom. Súkromný partner v nich nepreberá riziko dopytu, ale len riziko dostupnosti. Táto forma PPP projektov sa využíva aj v prípade, ak platby od používateľov teoreticky možno vyberať, ale takýto výber by nebol efektívny, prípadne verejný partner na tom z určitého dôvodu nemá záujem, a preto koncesionárovi uhrádza platby za dostupnosť,
- **koncesionár** – v zmysle ZVO je koncesionár fyzická osoba, právnická osoba alebo skupina takýchto osôb, s ktorou verejný obstarávateľ uzavrel koncesnú zmluvu na uskutočnenie stavebných prác alebo na poskytnutie služby. Koncesionárom môže byť aj verejný obstarávateľ,
- **koncesná lehota** – v minulosti bola na území SR dĺžka koncesie legislatívne obmedzená na 30 rokov. V súčasnosti nie je dĺžka koncesnej lehoty obmedzená, jej dĺžka je upravená v koncesnej zmluve, počas ktorej má koncesionár právo užívať predmet koncesnej zmluvy alebo brať úžitky z predmetu koncesnej zmluvy. Koncesná lehota začína plynúť od prvého dňa mesiaca nasledujúceho po kolaudácii stavby alebo po jej uvedení do trvalej prevádzky/predčasného užívania alebo po inej udalosti podľa koncesnej zmluvy, ak už koncesionár mal alebo mohol mať výnosy z prevádzkovania stavby alebo z poskytovania služby. Koncesná lehota sa končí uplynutím posledného dňa mesiaca určenej lehoty. Koncesnú lehotu nemožno stanoviť na neurčitý čas,
- **zadávatel'** – verejný partner v prípade PPP projektov. Verejný partner môže naplňať definíciu verejného obstarávateľa alebo obstarávateľa podľa ZVO.

#### 4.1.2 Dôvody využitia PPP projektu

Aj keď je každý projekt vymedzený špecifikami vecných aj legislatívnych dôvodov, určité všeobecné dôvody (výhody) realizácie projektu formou verejno-súkromného partnerstva je možné určiť. Tieto dôvody musia byť, samozrejme, podrobené nielen finančnej, technickej a právnej analýze, ale aj trhovému posúdeniu.

Realizácia formou PPP môže znamenať rýchlejšie dokončenie Projektu a rozpočtovú predvídateľnosť. V prípade PPP projektov obvykle dochádza k dohodnutým úhradám zo strany verejného partnera alebo užívateľov až po dodaní infraštruktúry v dohodnutej kvalite. Riziko predrazenia pri PPP projektoch teda nesie takmer vždy súkromný partner.

---

<sup>56</sup> Viac v kapitole 7.1 Štúdie.

#### 4.1.2.1 Všeobecné dôvody využitia PPP projektu

Medzi hlavné dôvody využitia PPP projektu zaraďujeme najmä efektivitu, súkromné zdroje, zrýchlenie uvedenia do prevádzky, neprekročenie rozpočtu, výhodné rozloženie rizík, kontrolu verejným sektorom, vopred známu cenu projektu a efektívnejšiu platbu za verejné služby.

##### **Efektivita**

V prípade PPP projektov sa spájajú viaceré fázy projektu ako projektovanie, výstavba a prevádzka infraštruktúry do jedného celku (zákazky). Takúto zákazku potom realizuje jedna spoločnosť alebo konzorcium, pričom súkromný partner je motivovaný postupovať kvalitne a efektívne využívať inovatívne postupy a metódy vo všetkých fázach projektu, keďže zodpovedá za životný cyklus projektu do skončenia koncesnej lehoty. V záujme súkromného partnera je, aby do služby investoval, aby bol efektívnejší alebo aby poskytol doplnkové služby užívateľom. Každý z partnerov sa môže sústrediť na svoje kľúčové kompetencie a využiť svoje know-how a skúsenosti. Oproti tradičnému verejnému obstarávaniu je možné cez PPP projekty zabezpečiť poskytovanie verejných služieb užívateľom za lepšiu cenu a vo vyššej kvalite. Verejný partner by mal zmluvne zabezpečiť kvalitu služieb vhodnou úpravou projektovej zmluvy. Skúsenosti z mnohých krajín potvrdzujú, že PPP projekty dokážu zabezpečiť kvalitné služby pre užívateľov a súčasne aj zisk pre súkromných investorov.

##### **Súkromné zdroje financovania**

Prostredníctvom PPP je možné financovať výstavbu zo súkromných zdrojov a nastaviť celý projekt tak, aby sa nestal súčasťou verejného dlhu z dôvodu prenosu podstatných rizík na súkromného partnera. Dôvodom využitia PPP projektov pre verejný sektor je tiež možnosť rozložiť investičné náklady projektu spôsobom, že nie je potrebné disponovať všetkými rozpočtovými prostriedkami na pokrytie investičných nákladov hneď v úvode projektu, ale rozložiť ich počas celej životnosti projektu, a to najmä do období, kedy je možné využívať prínosy projektu.

##### **Zrýchlenie uvedenia do prevádzky**

Väčšina PPP projektov je odovzdaná do užívania bez výrazných omeškaní v porovnaní s tradičným spôsobom obstarávania. Súkromný partner je motivovaný včasným odovzdaním do užívania, keďže dostane platby od verejného partnera alebo koncových užívateľov, až keď je infraštruktúra reálne v prevádzke. V prípade PPP projektov je teda možná oveľa vyššia predvídateľnosť nákladov a časovej realizácie.

##### **Neprekročenie rozpočtu**

Pri projektoch, ktoré sa realizujú tradičným spôsobom, často dochádza k prekročeniu plánovaného rozpočtu. V prípade PPP projektov nesie riziko navýšenia nákladov súkromný partner. Táto skutočnosť motivuje súkromného partnera k realistickému nastaveniu rozpočtu a aj k jeho dodržiavaniu. Súkromný partner, ktorý zabezpečuje financovanie, musí počítať s nárastom alebo poklesom úrokovej miery, ako aj s infláciou po celú dobu prevádzkovania projektu. V praxi sa samozrejme uplatňujú rôzne formy refinancovania a pod. V dlhodobom horizonte však PPP projekt môže byť oproti klasickému zadávaniu výhodnejší a priniesť vyššiu hodnotu za peniaze (tzv. *value for money*), teda dosiahnuť vyšší úžitok v pomere k vynaloženým prostriedkom. Hlavným kritériom pre PPP projekty by malo byť vždy preukázanie dosiahnutia „hodnoty za peniaze“.

##### **Rozloženie rizík**

Pre PPP projekty je typické, že riziká sa rozdeľujú medzi zadávateľa a koncesionára, pričom každý partner je zodpovedný za tie riziká, ktoré vie najlepšie riadiť. Aj táto skutočnosť by sa mala prejavovať na znížení nákladov na konkrétny projekt. Zdieľanie významných rizík súkromným partnerom je nástrojom, ktorým sa dá zabezpečiť nielen okamžité nezapočítanie investičných nákladov do deficitu rozpočtu verejnej správy, ale aj dosiahnutie efektívnosti celého projektu pre verejný sektor. Súkromný

sektor býva často zodpovedný za prekročenie nákladov na výstavbu, neskoré dokončenie projektu, problémy so splnením environmentálnych alebo iných požiadaviek, riziká, že výnosy z projektu nebudú kryť prevádzkové a investičné náklady a pod. Príliš veľký presun rizík na súkromného partnera však môže neúmerne predražiť celý projekt, čo sa prejaví aj v platbách od verejného partnera alebo koncových užívateľov. Účelom PPP projektov je optimálne rozloženie rizík medzi partnerov projektu.

### **Kontrola verejným sektorom**

Verejný sektor si zachováva kontrolu nad celým projektom aj v prípade, ak sa hneď nestáva vlastníkom infraštruktúry. V prípade určitých foriem PPP súkromný partner infraštruktúru počas vopred dohodnutej doby vlastní a obvykle po skončení dohodnutého obdobia prevedie vlastníctvo k nej na verejného partnera. PPP preto nie je privatizáciou, aj keď je pravdou, že existujú isté formy PPP, ktoré sú svojou štruktúrou blízke privatizácií. Jedným z takýchto príkladov je aj model BOO (výstavba, vlastníctvo, prevádzka), pri ktorom súkromný partner vlastní infraštruktúru bez povinnosti prevodu vlastníctva na verejného partnera.

### **Pevná cena projektu**

Vďaka tomu, že výsledkom verejného obstarávania je pevná cena projektu, môže verejný partner naplánovať svoje výdavky rozpočtovo na dlhšie obdobie. Úhrada za užívanie môže byť stanovená rôznym spôsobom, pričom za využívanie infraštruktúry alebo služby môžu platiť koncoví užívatelia formou priamych platieb súkromnému partnerovi alebo formou určitej dane, cla alebo poplatku verejnemu partnerovi. Verejný partner potom následne uhradza platbu súkromnému partnerovi podľa vopred dohodnutého platobného mechanizmu.

### **Efektívnejšia platba za verejné služby**

Verejný partner uhradza platby za poskytnuté verejné služby v plnej výške len v prípade, ak je poskytovaná včas a v dohodnutej kvalite. Zodpovednosť za dodržanie termínu výstavby, neprekročenie rozpočtu a kvalitu poskytovanej služby je teda na strane súkromného partnera. Efektívnosť platby za služby sa prejavuje aj v skutočnosti, že platby bývajú obvykle znižované v prípade, ak služba nespĺňa požadované parametre. Na splnenie tohto účelu je potrebné, aby bola služba podrobená efektívnej kontrole zo strany verejného partnera (tretej nezávislej strany).

#### **4.1.2.2 Všeobecné riziká PPP projektu**

Časť všeobecných rizík súvisí aj s tradičnou formou verejného obstarávania. Pokiaľ sú verejný a súkromný partner oboznámení a s rizikami vyplývajúcimi z PPP a rozumejú im, majú možnosť ich v čo najväčšej miere eliminovať rôznymi prostriedkami, a to najmä vhodne nastavenými zmluvnými podmienkami.

Medzi hlavné možné riziká PPP projektu zaraďujeme zložité riadenie dlhodobého projektu, vyššie náklady súkromného sektora na financovanie, náročnú prípravu projektu a procesu výberu súkromného partnera a súvisiace náklady, možné dodatočné náklady v prípade nesprávneho nastavenia projektu, nedostatočnú skúsenosť verejného sektora s PPP projektmi a snahu súkromného partnera o dosiahnutie výhodnejších podmienok.

### **Zložité riadenie dlhodobého projektu**

PPP sú dlhodobé projekty, ktoré vyžadujú zohľadnenie možného budúceho vývoja. Počas obdobia realizácie projektu sa môžu zmeniť ekonomické podmienky vo verejnom sektore, ktoré môžu na trhu vyvolať nový prístup k samotnému PPP projektu. Dôsledky v prípade zlyhania PPP projektu preto presahujú horizont volebného obdobia jednej vlády a môžu mať negatívny vplyv na ďalšie generácie. Projekty PPP by vzhľadom na svoj význam mali byť výsledkom širšieho konsenzu, nielen mandátu

jednej vlády. Zároveň by uzatvorená zmluva medzi partnermi mala odrážať eventuality vývoja projektu počas veľmi dlhej doby.

### **Verejný sektor stráca manažérsku kontrolu**

Pri PPP projektoch je manažérska kontrola výstupov prenesená na súkromný sektor. Pokým zabezpečuje požadované služby súkromný sektor, možnosti verejného sektora zasahovať do riadenia projektu sú veľmi obmedzené. Napriek tomu, že možnosť požadovania zmien je súčasťou projektových zmlúv, vyžaduje sa dohoda všetkých zmluvných strán, pričom každá zmena môže znamenať značný nárast nákladov verejného sektora na projekt. Oddelenie riadenia je zámerné a má chrániť prevádzku projektu pred politickými a administratívnymi zásahmi, ktoré môžu byť často dôvodom navýšenia ceny a omeškania výstavby.

### **Neprihádza k absolútnemu prevodu rizika**

PPP projekty sú štruktúrované s použitím účelovo zriadenej spoločnosti SPV. Je pri nich typické, že úroveň ich predĺženia výrazne prevyšuje ich vlastné imanie. Sú preto schopné absorbovať len limitované riziko.

SPV sú schopné absorbovať rozumne očakávanú mieru nepriaznivých udalostí, na ktoré je naviazané zabezpečenie bankového financovania. Okrem situácií súvisiacich s finančnými ťažkosťami súkromného partnera môžu nastať aj externé udalosti brániace v plnení úloh vyplývajúcich z uzatvorenej zmluvy, ako napríklad štrajky, blokády, požiare, výbuchy a pod. Výnimočné udalosti preto môžu preveriť adekvátnosť kapitálovej štruktúry. Z týchto dôvodov teda nie je možné zaručiť, že sa SPV nedostane do finančných ťažkostí. Existujú preto situácie, kedy nemusí byť súkromný sektor schopný zabezpečiť riadne dodanie služieb a verejný sektor musí vstúpiť do projektu, aby zabezpečil jeho úspešné dokončenie.

Verejný sektor by preto mal na súkromný sektor preniesť len riziká, ktoré vie súkromný sektor riadiť lepšie, ako napríklad výstavbu, prevádzku infraštruktúry a pod.

### **Náročná príprava projektu a procesu výberu súkromného partnera a súvisiace náklady**

PPP projekty si pred samotným uskutočnením vyžadujú veľmi dôslednú a dlhodobú prípravu a zahŕňajú náročný proces výberu súkromného partnera za účasti odborníkov z rôznych sektorov. Proces prípravy, verejného obstarávania a následného plnenia zahŕňa niekoľko fáz (ako napr. prehodnotenie možností uskutočnenia projektu, prípravný proces PPP, výber súkromného partnera, dohodu o návrhu zmluvy a dohodnutie sa na jej podmienkach, ako aj jej plnenie), pričom úspešné zvládnutie každej z jednotlivých fáz je pre výsledok projektu dôležité. Konkurencia medzi súkromnými partnermi v PPP projekte je veľkým pozitívom, ktoré môže viesť k inovatívnym riešeniam, nižším nákladom a nižšej finálnej platbe. Nedostatočný počet záujemcov má, samozrejme, negatívny vplyv na vyššie uvedené a ohrozuje prínosy PPP projektov. PPP projekty by preto mali byť dobre pripravené na základe podrobnej dokumentácie verejného obstarávania a podkladových materiálov, ktoré sú známe pred začatím verejného obstarávania. Aj keď môže takéto nastavenie zabezpečiť prínos pre verejný sektor, celkový harmonogram obstarávania od oznámenia po dosiahnutie finančného uzavretia môže byť relatívne dlhý a nákladný pre verejný sektor, ako aj pre uchádzačov.

Rýchle prevedenie verejného obstarávania však naopak môže viesť k nedostatočne špecifikovaným projektom, čo môže vyústiť do navýšenia nákladov a predĺženia doby výstavby počas implementácie projektu.

### **Možné vplyvy na rozpočet vo fáze prevádzky projektu**

V prípade realizácie PPP projektov môže nastať situácia, keď vznikne skrytý dlh, keďže PPP zvyšuje povinné výdavky v budúcnosti. PPP projekty môžu vytvárať dojem, že k zadlžovaniu štátu nedochádza, ale štát sa v skutočnosti zadlžuje do budúcnosti.



### **Menšia miera skúseností verejného sektora s PPP projektmi a snaha súkromného partnera o dosiahnutie výhodnejších podmienok**

Nevýhodou je, že sektor verejnej správy má obvykle len obmedzenú skúsenosť s PPP projektmi v porovnaní so zabezpečovaním potrieb verejnosti tradičným spôsobom verejného obstarávania, čo potenciálne môže spôsobiť zníženú schopnosť reagovať v prípade zmien projektu. Súkromný partner sa tak môže prirodzene snažiť vyjednať čo najlepšie podmienky pre seba, napríklad nižšiu mieru znášaných rizík a vyššie platby za dostupnosť alebo od koncových užívateľov projektu.

Nevyhnutným predpokladom zníženia uvedených rizík je zabezpečenie transparentnosti a dostatočnej súťaže pri výbere súkromného partnera. Každý nedostatok v podmienkach alebo kritériách súťaže a v texte zmluvy sa môže stať potenciálnym ekonomickým, ale aj etickým rizikom. Nedostatok informácií a nejasnosti v súťažných dokumentoch vytvárajú priestor pre rôzne formy protisúťažných aktivít a neefektívneho nakladania s verejnými zdrojmi. Takéto riziko môže byť znížené vhodným výberom poradcu, správnymi postupmi verejného obstarávania, zabezpečením transparentnosti a dobre nastavenou komunikáciou s verejnosťou.

### **Vyššie náklady súkromného sektora na financovanie a nesprávne nastavenie platobného mechanizmu**

Súkromný sektor má v porovnaní s verejným sektorom vyššie náklady na financovanie. Náklady na financovanie zvyšujú celkové náklady PPP projektu v porovnaní s tradičnými metódami obstarávania. To neplatí v prípade, ak výhody z technických riešení súkromného sektora uplatnené pri PPP projekte prevýšia tieto dodatočné náklady.

Cena financovania pre koncesionára súvisí s množstvom preberaného rizika dlhodobého projektu, kým úroková miera financovania verejného sektora nie je naviazaná na konkrétny projekt. Verejný sektor musí preto zvážiť, akú „úrokovú prémiiu“ je ochotný zaplatiť oproti svojim nákladom financovania. Vysoký rozdiel má značne negatívny vplyv na dosiahnutie *value for money*.

Na odstránenie rizika nastavenia nesprávneho platobného mechanizmu je potrebné venovať pozornosť formulovaniu zmlúv a nastaveniu platobných podmienok.

## **4.1.3 Štruktúra verejných orgánov SR**

Jedným z predpokladov úspešnej realizácie Projektu je kooperácia všetkých dotknutých verejných orgánov a subjektov v SR a ich včasné zapojenie do Projektu. Na ten účel je potrebné identifikovať verejné orgány najviac dotknuté realizáciou Projektu a ich kompetencie vo vzťahu k Projektu, ktorých výkon môže výrazne ovplyvniť Projekt. Analýza a stručný popis jednotlivých orgánov verejnej správy na území SR predstavuje základný rámec oprávnení, ktoré môžu byť realizované v určitých fázach Projektu; najmä táto kapitola opisuje oprávnenia vrcholného orgánu výkonnej moci vlády SR, ústredných orgánov štátnej správy ako MDVaRR SR, MF SR a MŽP SR s ich rezortnými právomocami. Nemožno opomenúť ani kompetencie NDS a SSC, najmä výkon činností v oblasti dopravy. Dôležitou súčasťou kapitoly je aj popis týkajúci sa orgánov územnej samosprávy, ktorými sú VUC a obce. Vzhľadom na plánovaný Projekt je opísané aj osobitné postavenie hlavného mesta SR Bratislavy.

### **Vláda SR**

Vláda SR je vrcholným orgánom výkonnej moci – okrem iného rozhoduje o návrhoch zákonov, nariadeniach vlády, programe vlády a jeho plnení, zásadných opatreniach na zabezpečenie hospodárskej a sociálnej politiky SR, zásadných otázkach vnútornej a zahraničnej politiky a pod. Vláda SR už v minulosti deklarovala využitie foriem PPP projektov na účely výstavby diaľnic.<sup>57</sup> Vláda SR ukladá ministrom a ostatným ústredným orgánom štátnej správy SR povinnosť predložiť na

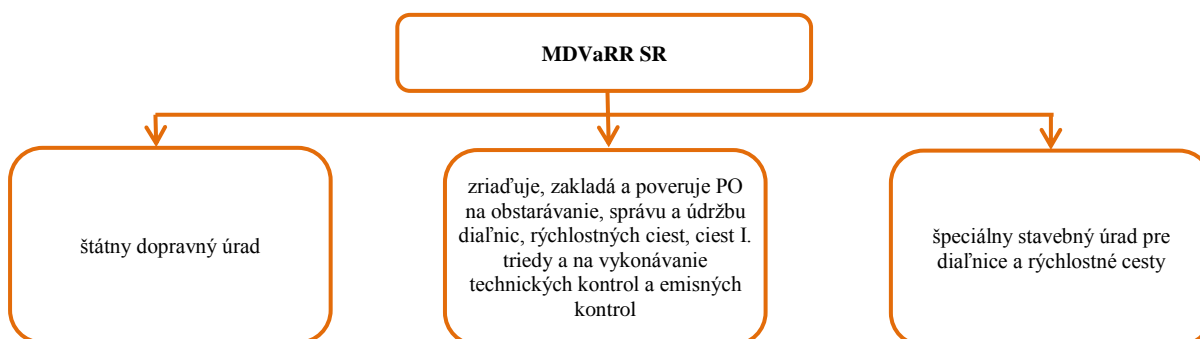
<sup>57</sup> Programové vyhlásenie vlády SR na roky 2012-2016.

rokovanie vlády pred začatím verejného obstarávania návrh projektu PPP so zohľadnením výsledkov štúdie realizovateľnosti.<sup>58</sup> Vláda SR schvaľuje návrh koncesnej zmluvy, ak sa hodnota koncesie podľa návrhu koncesnej zmluvy bude rovnáť alebo bude vyššia ako hodnota ustanovená v ZVO, čo je 5 000 000 eur.<sup>59</sup>

### MDVaRR SR

MDVaRR SR je ústredným orgánom štátnej správy pre oblasť dráh a dopravy na dráhach, cestnej doprave a pozemných komunikáciách, verejných prác, stavebného poriadku, územného plánovania a ďalších<sup>60</sup>. Plní tiež funkciu štátneho dopravného úradu. MDVaRR SR zriaďuje, zakladá a poveruje právnické osoby na obstarávanie, správu a údržbu diaľnic, rýchlостných ciest (NDS), ciest I. triedy (SSC) a na vykonávanie technických kontrol a emisných kontrol. MDVaRR SR vykonáva úlohy špeciálneho stavebného úradu pre diaľnice a rýchlостné cesty<sup>61</sup>. V tejto súvislosti vydáva najmä stavebné povolenia a kolaudačné rozhodnutia a je odvolacím orgánom voči rozhodnutiam okresného úradu v sídle kraja na úseku územného konania.

Diagram 3 MDVaRR SR



### NDS

NDS bola založená štátom predovšetkým z PIM štátu v správe SSC na základe Zákona o NDS. Štát je jej 100 % vlastníkom, v mene ktorého koná MDVaRR SR. Úlohou NDS je naplňať ciele Programu prípravy a výstavby diaľnic, ktorý schvaľuje vláda SR. Činnosti NDS v oblasti správy, obchodovania a investovania sú definované najmä v Zákone o NDS a osobitných predpisoch. Medzi hlavné úlohy NDS patrí najmä plánovanie, príprava a výstavba diaľnic a rýchlостných ciest, ich údržba a realizácia opráv, a to na základe programov MDVaRR SR, programov schválených vládou SR vrátane spoločných programov SR a EÚ a medzinárodných zmlúv. O plnení týchto programov predkladá NDS informácie a podklady MDVaRR SR dvakrát ročne. NDS tiež zabezpečuje výkon činností stavebného dozoru, ako aj prevádzkovanie špecializovaného akreditovaného laboratória. Vo vzťahu k PIM<sup>62</sup> vykonáva okrem výstavby aj jeho správu, údržbu a opravy, zabezpečuje výber úhrady diaľničných známok za používanie vymedzených úsekov diaľnic a výber mýta za používanie týchto komunikácií niektorými motorovými vozidlami podľa osobitného predpisu. V súvislosti s koncesiami NDS vykonáva na základe dohody s MDVaRR SR a podľa jeho požiadaviek:

- činnosti súvisiace s obstaraním koncesionára,
- činnosti súvisiace s prípravou výstavby koncesných ciest,

<sup>58</sup> Uznesenie Vlády SR č. 786/2007.

<sup>59</sup> § 19 ods. 15 Zákona o rozpočtových pravidlách verejnej správy.

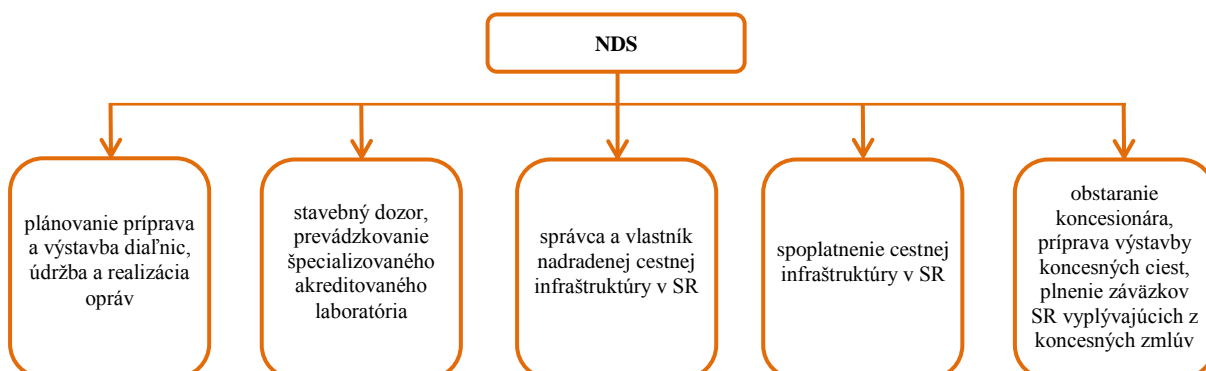
<sup>60</sup> § 8 ods. 1 a 2 Zákona o organizácii činnosti vlády.

<sup>61</sup> § 3a Cestného zákona.

<sup>62</sup> Prioritným infraštruktúrnym majetkom sú diaľnice, rýchlостné cesty a cesty podľa schváleného plánu rozvoja diaľnic a ciest, pozemky pod diaľnicami vo vlastníctve NDS vrátane súčastí diaľnic a pozemkov pod nimi vo vlastníctve NDS.

- činnosti súvisiace s plnením záväzkov štátu vyplývajúcich z koncesných zmlúv uzavretých medzi štátom a koncesionárom.

Diagram 4 NDS



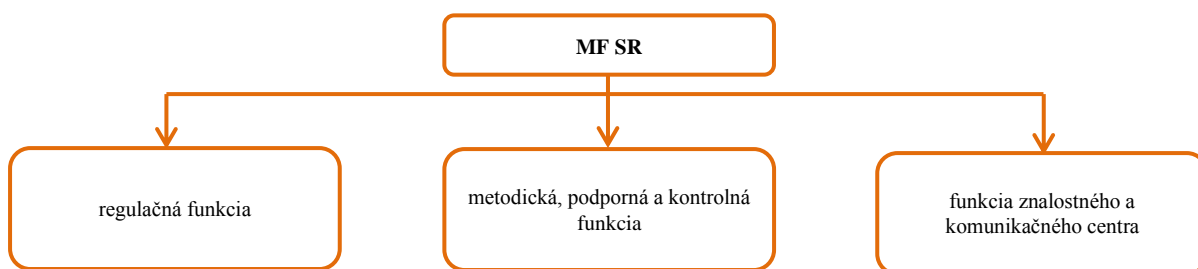
### SSC

SSC je samostatnou rozpočtovou organizáciou zriadenou MDVaRR SR, ktorá vykonáva správu ciest I. triedy vo vlastníctve štátu. Správu ciest II. a III. triedy vykonávajú VÚC.<sup>63</sup> SSC je lídrom koncepcie rozvoja cestnej siete na území SR, dopravného plánovania a technického rozvoja a vedie cestnú databanku.

### MF SR

MF SR je ústredným orgánom štátnej správy pre oblasť financií, daní a poplatkov, colníctva, finančnej kontroly, vnútorného auditu a vládneho auditu pre informatizáciu spoločnosti, koordináciu štátnej pomoci a pre oblasť cien a cenovej kontroly s výnimkou cien a cenovej kontroly tovarov. MF SR plní najmä regulačnú funkciu, v rámci ktorej spolu so ŠÚ SR vydáva stanoviská k návrhom koncesných zmlúv z hľadiska ich vplyvu na vykazovanie dlhu verejnej správy v jednotnej metodike ESA 2010 platnej pre EÚ a zaznamenáva ich vplyv na schodok a dlh vo verejnej správe.

Diagram 5 MF SR



### MŽP SR

MŽP SR ako ústredný orgán štátnej správy posudzuje stavby na základe Zákona EIA. Výsledkom procesu posudzovania je záverečné stanovisko, ktoré má odporúčací charakter a je podkladom pre povoľujúci proces.

### ŠÚ SR

ŠÚ SR je ústredným orgánom štátnej správy SR pre oblasť štátnej štatistiky.<sup>64</sup> Úrad plní úlohy podľa Zákona o štátnej štatistike a úlohy stanovené ďalšími všeobecne záväznými právnymi predpismi. ŠÚ

<sup>63</sup> § 24b Zákona o prechode niektorých pôsobností z orgánov štátnej správy na obce a na VÚC.

<sup>64</sup> § 26 Zákona o organizácii činnosti vlády.

SR vydáva stanoviská spolu s MF SR k návrhom koncesných zmlúv z hľadiska ich vplyvu na vykazovanie dlhu verejnej správy v jednotnej metodike ESA 2010 platnej pre EÚ a zabezpečuje správne zaznamenanie ich vplyvu na schodok a dlh verejnej správy v súlade s touto metodikou.

### Samosprávne kraje (VÚC)

VÚC v zmysle Zákona o VÚC pôsobí okrem iného v oblasti vykonávania plánovacích činností týkajúcich sa územia VÚC, obstaráva, prerokúva a schvaľuje územnoplánovacie podklady VÚC a územné plány regiónov.<sup>65</sup> Zastupiteľstvu VÚC je vyhradená kompetencia schvaľovať program sociálneho, ekonomického a kultúrneho rozvoja VÚC, regionálne rozvojové plány a programy, ako aj územnoplánovacie podklady VÚC a územné plány regiónov.<sup>66</sup>

Vo vlastníctve VÚC sú cesty II. a III. triedy (až na nižšie popísané výnimky) vrátane ich prejazdných úsekov cez obce.<sup>67</sup> VÚC poskytuje informácie a podklady o plánovaní, príprave a výstavbe ciest v jeho vlastníctve na účely spracovania štátnej koncepcie diaľnic a ciest bezplatne MDVaRR SR.

Projekt vo významnej miere zasiahne dva samosprávne kraje, a to BSK a TTSK. Jedným z rozdielov medzi BSK a TTSK je fakt, že BSK podľa NUTS II označujeme ako viac rozvinutý región a TTSK ako menej rozvinutý región. Takéto delenie môže mať pre VÚC v zmysle Stratégie financovania 2014 – 2020 vplyv na poskytovanie finančnej podpory z európskych finančných nástrojov.

### Hlavné mesto SR Bratislava

V zmysle Zákona o hlavnom meste SR Bratislave je Bratislave vyhradená úloha zabezpečovania, obstarávania územnoplánovacích podkladov a obstarávania a schvaľovania územnoplánovacej dokumentácie.<sup>68</sup> V rámci Bratislavy je jej mestským častiam vyhradená úloha zabezpečovať územnoplánovacie funkcie, urbanistický rozvoj mestskej časti a reguláciu funkcií v území v nadväznosti na celomestské územnoplánovacie regulatívy, najmä obstarávať urbanistické štúdie a obstarávať a schvaľovať územné plány zón.<sup>69</sup> Rozdelenie úloh samosprávy Bratislavy a prenesených pôsobností medzi Bratislavu a jej mestské časti a úpravu postavenia a činnosti mestských orgánov a miestnych orgánov upravuje Štatút hlavného mesta SR Bratislavy.<sup>70</sup>

Mestské zastupiteľstvo okrem iného schvaľuje územný plán Bratislavy a celomestské koncepcie rozvoja jednotlivých oblastí života v Bratislave.<sup>71</sup>

### Obec

O základných otázkach života obce rozhoduje obecné zastupiteľstvo. V rámci tejto kompetencie schvaľuje územný plán obce alebo jej časti a koncepcie rozvoja jednotlivých oblastí života obce.<sup>72</sup> V zmysle Cestného zákona sú miestne komunikácie vo vlastníctve obcí. Obce vykonávajú pôsobnosť špeciálneho stavebného úradu pre miestne komunikácie a účelové komunikácie ako prenesený výkon štátnej správy.<sup>73</sup>

<sup>65</sup> § 4 ods.1 písm. b) a c) Zákona o VÚC.

<sup>66</sup> § 11 ods. 2 písm. c) Zákona o VÚC.

<sup>67</sup> § 3d ods. 2 Cestného zákona.

<sup>68</sup> § 6a ods. 2 písm. b) Zákona o hlavnom meste SR Bratislave.

<sup>69</sup> § 7a ods. 2 písm. b) Zákona o hlavnom meste SR Bratislave.

<sup>70</sup> § 7b Zákona o hlavnom meste SR Bratislave.

<sup>71</sup> § 11 ods. 5 písm. b) Zákona o hlavnom meste SR Bratislave.

<sup>72</sup> § 11 ods. 4 písm. c) Zákona o obecnom zriadení.

<sup>73</sup> § 3a ods. 4 Cestného zákona.

#### 4.1.4 Analýza právnych vplyvov medzinárodnej a európskej právnej úpravy PPP projektov pre územie SR

Hoci sú PPP projekty v rámci SR relatívne novým prvkom posledných rokov, vo svete patria k štandardným spôsobom zabezpečenia verejnej infraštruktúry a verejných služieb prakticky už od konca 80. rokov 20. storočia. Na medzinárodnej a európskej úrovni sa za toto obdobie rozvinula pomerne rozsiahla právna úprava, ktorá sa najmä v podobe právnych noriem EÚ stala súčasťou národného právneho poriadku.

##### 4.1.4.1 Medzinárodné dokumenty dotýkajúce sa oblasti PPP

- GPA

Dohoda o vládnom obstarávaní je jednou zo skupiny viacstranných dohôd, ktoré sú uvedené v prílohe č. 4 k Dohode o založení WTO. Dohoda je záväzná len pre tie členské štáty WTO, ktoré k nej pristúpili. Jedným zo signatárov GPA je aj EÚ, teda SR pristúpila ku GPA dňom vstupu do EÚ. GPA je integrálnou súčasťou súboru legislatívy EÚ, ktorú boli pristupujúce štáty povinné implementovať do príslušnej vnútroštátnej legislatívy. Ustanovenia GPA boli implementované do práva EÚ, ako aj do európskych smerníc verejného obstarávania, pričom tieto smernice sú transponované do aktuálnej slovenskej legislatívy verejného obstarávania. Cieľom GPA je dosiahnutie väčšej liberalizácie, rozširovanie svetového obchodu, zlepšovanie medzinárodného rámca pre realizáciu svetového obchodu a zabezpečenie transparentnosti zákonov, predpisov, postupov a praktík týkajúcich sa vládneho obstarávania. GPA obsahuje v porovnaní so smernicami EÚ, a teda aj so slovenskou legislatívou verejného obstarávania isté rozdiely vrátane základných termínov a definície obstarávacích postupov.

- UNCITRAL spracovala dva dokumenty súvisiace s problematikou PPP a to: Legislatívneho sprievodcu infraštruktúrnymi projektmi financovanými zo súkromných zdrojov a Vzorovú legislatívu o súkromne financovaných infraštruktúrnych projektoch, ktoré ako „soft law“ majú odporúčajúci charakter a sú v danej problematike nápomocné, keďže odzrkadľujú celosvetové posuny v rámci tejto oblasti.

##### 4.1.4.2 Európska právna úprava dotýkajúca sa oblasti PPP

- **Zelená kniha o PPP** – v apríli roku 2004 EK publikovala Zelenú knihu o PPP a prizvala aj súkromné subjekty, aby sa podelili o svoje skúsenosti a *know-how* týkajúce sa PPP. Cieľom tohto dokumentu bolo vyvolať celospoločenskú verejnú diskusiu. EK identifikovala ťažkosti spojené s pokusom podrobne popísať PPP vzhľadom na skutočnosť, že členské štáty EÚ si vytvorili vlastné typy PPP založené na konkrétnej národnej legislatíve. Široká definícia PPP obsiahnutá v Zelenej knihe<sup>74</sup> je však ohraničená kľúčovými bodmi, ktoré EK vníma ako charakteristiky PPP:
  - dlhodobá spolupráca medzi verejným a súkromným partnerom,
  - projekt čiastočne financovaný súkromným partnerom,
  - verejný partner sa sústreďuje na vytýčenie cieľov a preberá zodpovednosť za sledovanie ich napĺňania, kvality poskytovaných služieb a cenovej politiky,
  - rozloženie rizika medzi verejného a súkromného partnera.

Na Slovensku nie je termín PPP doteraz právne definovaný; definíciu koncesie a pravidiel na výber súkromného partnera obsahuje ZVO.

---

<sup>74</sup> Pozri str. 8 tejto kapitoly.

Ďalším krokom po vydaní Zelenej knihy bolo vydanie *Správy o verejnej diskusii k Zelenej knihe PPP a práve Spoločenstva o verejných zákazkách a koncesiách*<sup>75</sup>, v ktorej boli zhrnuté závery získané z verejnej diskusie a ktorá obsahovala analýzu informácií získaných od členských štátov, subjektov verejného sektora, európskych a národných asociácií a verejných a súkromných podnikov.

- **Bielej kniha: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru**

V rámci tejto Bielej knihy EÚ odporúča na všetky projekty, v prípade ktorých sa požaduje finančná participácia z prostriedkov EÚ, pripraviť *ex-ante* analýzu možnosti realizácie prostredníctvom projektov verejno-súkromného partnerstva.

Normy primárneho práva EÚ neupravujú konkrétne problematiku PPP, avšak obsahujú zásady, v súlade s ktorými je potrebné v danej oblasti postupovať. Ide o zásady subsidiarity, proporcionality, rovnakého zaobchádzania, princípy voľného pohybu tovaru, služieb, kapitálu a práva usadzovať sa. Relevantné sú v oblasti PPP najmä normy sekundárneho práva:

- smernica **2014/25/EÚ**<sup>76</sup> o obstarávaní vykonávanom subjektmi pôsobiacimi v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb a o zrušení smernice 2004/17/ES,
- smernica **2004/17/ES** o koordinácii postupov pri zadávaní verejných zákaziek v odvetví vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb,
- smernica **2014/24/EÚ**<sup>77</sup> o verejnom obstarávaní a o zrušení smernice 2004/18/ES,
- smernica **2004/18/ES** o koordinácii postupov pri zadávaní verejných zákaziek na stavebné práce, dodávky a služby,
- smernica **2014/23/EÚ**<sup>78</sup> o udeľovaní koncesií,
- smernica **2010/30/EÚ** o udávaní spotreby energie a iných zdrojov energeticky významnými výrobkami na štítkoch a štandardných informáciách o výrobkoch,
- nariadenie **1150/2009**, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 1564/2005, pokiaľ ide o štandardné formuláre na uverejňovanie oznámení v rámci verejného obstarávania v súlade so smernicami Rady 89/665/EHS a 92/13/EHS,
- smernica **2009/52/ES**, ktorou sa stanovujú minimálne normy pre sankcie a opatrenia voči zamestnávateľom štátnych príslušníkov tretích krajín, ktorí sa neoprávnene zdržiavajú na území členských štátov,
- smernica **2009/33/ES** o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy,
- smernica **2008/96/ES** o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry,
- smernica **2004/52/ES** o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov v Spoločenstve v znení nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 219/2009,
- smernica **1999/62/ES** o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami v znení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/38/ES,

---

<sup>75</sup> Z 03.05.2005, COM(2004)327.

<sup>76</sup> Na území SR nebola k dnešnému dňu transponovaná.

<sup>77</sup> Na území SR nebola k dnešnému dňu transponovaná.

<sup>78</sup> Na území SR nebola k dnešnému dňu transponovaná.

smernice Rady 2006/103/ES, smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/76/EÚ a smernice Rady 2013/22/EÚ,

- smernica **92/13/EHS** z 25. februára 1992, ktorou sa koordinujú zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia o uplatňovaní právnych predpisov spoločenstva, o postupoch verejného obstarávania subjektov pôsobiacich vo vodnom, energetickom, dopravnom a telekomunikačnom sektore,
- smernica **89/665/EHS** z 21. decembra 1989 o koordinácii zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení týkajúcich sa uplatňovania postupov preskúmania v rámci verejného obstarávania tovarov a prác.

## 4.1.5 Analýza rizík a platných právnych predpisov SR upravujúcich Projekt

### 4.1.5.1 Analýza právnych otázok týkajúcich sa oblasti dopravy

#### Úvod do problematiky

EÚ definovala tri základné priority do roku 2020 – inteligentný, udržateľný a inkluzívny rast.

EK navrhla za účelom dosiahnutia priorít sedem hlavných iniciatív, ktoré by mali podporovať pokrok. Jednou z nich je iniciatíva „Európa efektívne využívajúca zdroje“ na podporu oddelenia hospodárskeho rastu od využívania zdrojov, podporu prechodu smerom k nízkouhlíkovému hospodárstvu, zvýšenie využívania energie z obnoviteľných zdrojov, modernizáciu odvetvia dopravy a podporu energetickej účinnosti. K naplneniu iniciatív sa zaväzuje nielen EK, ale aj členské štáty. Na úrovni EÚ sa v rámci tejto iniciatívy snaha EK v oblasti dopravy zameriava najmä na:

- mobilizovanie finančných nástrojov EÚ (napr. nástrojov na TEN-T, EIB) tvoriacich súčasť jednotnej stratégie financovania, ktorá spája verejné a súkromné financovanie zo zdrojov na úrovni EÚ a vnútroštátnej úrovni,
- zabezpečenie koordinovaného vykonávania projektov v oblasti infraštruktúry v rámci základnej siete EÚ, čo významne prispieje k efektívnosti celého systému dopravy EÚ,
- mestský rozmer dopravy, ktorý výrazne prispieva k dopravnému preťaženiu a produkcii emisií, a pod.

Podľa názoru EK sú preťaženia najmä v cestnej doprave veľkým problémom a ohrozujú prístupnosť. Okrem toho je dopravná infraštruktúra vo východnej a západnej časti EÚ nerovnomerne rozvinutá a je potrebné ju zjednotiť<sup>79</sup>. Nielen s ohľadom na projekty patriace do TEN-T siete, ale pre všetky projekty, v prípade ktorých sa požaduje finančná participácia z prostriedkov EÚ, by mala byť pripravená *ex-ante* analýza možnosti realizácie prostredníctvom PPP projektov.<sup>80</sup>

Prioritou dopravnej politiky SR v oblasti rozvoja cestnej infraštruktúry je nielen dokončenie výstavby dopravnej infraštruktúry zaradenej do TEN-T, ale aj zabezpečenie proporcionálneho rozvoja diaľnic a rýchlostných ciest v kontexte zvažovaných medzinárodných cestných ťahov v nadväznosti na realizované cezhraničné prepojenia so susediacimi štátmi, ktoré by malo viesť k zaradeniu cestnej siete SR do jednotného európskeho dopravného systému. V súvislosti s vývojom intenzity cestnej dopravy a vzhľadom na preťaženie niektorých hlavných tepien a následné negatívne účinky dopravy je pre SR dôležité dokončenie nielen transeurópskych projektov, ale aj nadradenej cestnej infraštruktúry (rýchlostných ciest) tak, aby došlo k zlepšeniu prístupu okrajových regiónov a vyrovnávaniu regionálnych disparít. Popri výstavbe diaľnic a rýchlostných komunikácií, ktoré sú

<sup>79</sup> Oznámenie Komisie 2020 Stratégia na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu.

<sup>80</sup> Biela kniha.

základným riešením pri odstraňovaní disproporcií v kapacitách ciest s ohľadom na súčasné a prognózované objemy dopravy, je potrebné zabezpečiť aj rozvoj ostatnej cestnej siete<sup>81</sup>.

V rokoch 2007 – 2008 sa začali v SR obstarávať pilotné PPP projekty práve v rezorte dopravy. Z tohto dôvodu bola právna úprava tejto oblasti do značnej miery priebežne prispôbovaná, aby umožnila úspešnú realizáciu PPP projektov v SR, a tým urýchlila výstavbu diaľnic a rýchlостných ciest. Prijaté boli dôležité zmeny týkajúce sa zakotvenia vlastníctva štátu ku koncesným cestám, úpravy správy a užívania týchto ciest koncesionárom, zabezpečenia prechodu vlastníckych a iných práv na štát a zakotvenia povinnosti NDS vyberať poplatky aj za tieto cesty, pričom uvedené poplatky budú príjmom štátneho rozpočtu a pod. Právna úprava upravujúca PPP projekty a špecifická sektorová regulácia dopravnej oblasti dopravy sú tak do istej miery prepojené.

### Právne predpisy

- Cestný zákon
- Zákon o NDS
- Zákon o výbere mýta
- Zákon č. 582/2004 Z.z. o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady v znení neskorších predpisov
- Zákon o rozpočtových pravidlách verejnej správy
- Nariadenie vlády 497/2013
- Vyhláška č. 475/2013
- Vyhláška č. 476/2013
- Exekučný poriadok
- Zákon o konkurze
- Smernica 1999/62/ES
- Smernica 2004/52/ES
- Európa 2020
- Zhodnotenie vykonávania stratégie Európa 2020 na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu
- Biela kniha: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru

### Právna analýza

#### *Vlastnícke vzťahy k pozemnej infraštruktúre*

Základnú úpravu vlastníckych vzťahov v prípade pozemných komunikácií všeobecne obsahuje Cestný zákon a úpravu PIM Zákon o NDS. Realizácia diaľnice D1 a rýchlостnej cesty R1 formou PPP projektov si vyžiadala novelizáciu oboch zákonov, ktorej účelom bolo zakotvenie právnej úpravy, podľa ktorej sú **diaľnice, rýchlостné cesty a cesty I. triedy, ktorých verejným obstarávateľom je SR na základe koncesnej zmluvy (ďalej len „koncesné cesty“), vždy vo vlastníctve štátu.**<sup>82</sup> Túto

<sup>81</sup> Dopravná politika SR do roku 2015.

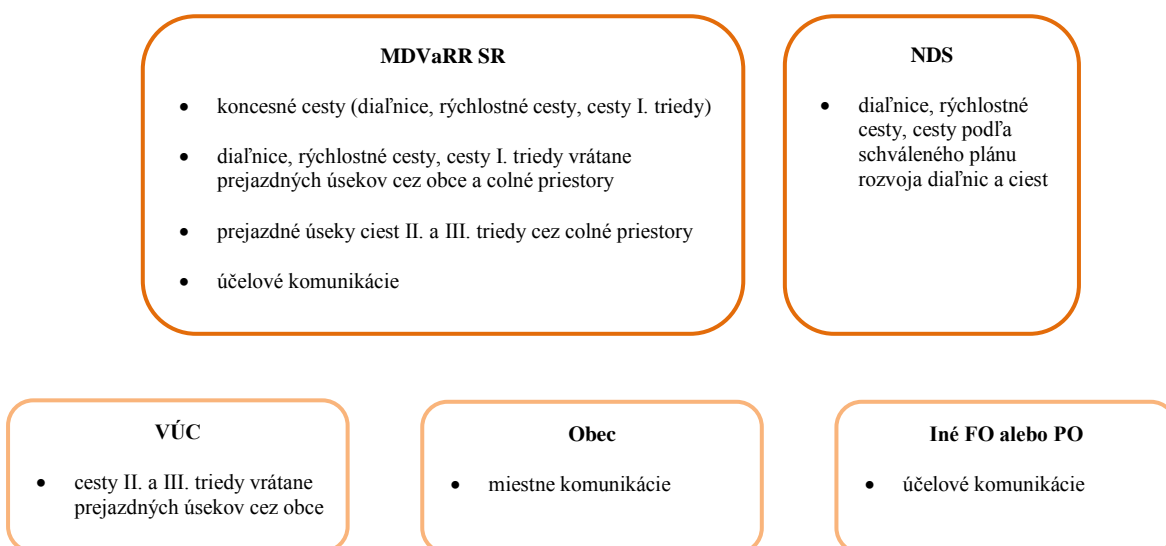
<sup>82</sup> Zákon č. 664/2007 Z. z. ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov a o zmene a doplnení niektorých zákonov.



úpravu si do istej miery vyžiadala potreba súkromného sektora a financujúcich subjektov, pre ktoré štát predstavuje väčšiu mieru garancie dodržania záväzkov vyplývajúcich z koncesnej zmluvy. Právnické osoby, hoci úplne pod kontrolou štátu, môžu byť z väčšej miery dotknuté možnosťou zániku alebo transformácie v kontexte podnikateľskej činnosti, ktorú vyvíjajú. V prípade koncesnej zmluvy uzatvorenej priamo štátom v zastúpení MDVaRR SR sa znižuje potreba dodatočných garancií alebo iných foriem podpory zo strany štátu pre NDS. Na základe uvedeného teda koncesnú zmluvu s koncesionárom na výstavbu, prevádzku a údržbu diaľnic a rýchlostných ciest podľa ZVO môže uzatvoriť iba štát a nie NDS, ako ani iný poverený subjekt.

Vo vlastníctve štátu sú tiež účelové komunikácie, ak nie sú vo vlastníctve iných fyzických alebo právnických osôb. Cesty II. a III. triedy vrátane prejazdnych úsekov cez obce sú až na výnimky upravené v osobitných predpisoch v súlade s Cestným zákonom vo vlastníctve samosprávneho kraja.<sup>83</sup> Cestný zákon poskytuje týmto cestám obdobnú ochranu ako PIM a nie je na ne možné zriadiť záložné právo, uskutočniť výkon rozhodnutia, exekúciu, konkurzné konanie ani reštrukturalizáciu. Miestne komunikácie sú vo vlastníctve obce.

Diagram 6 Rozdelenie vlastníckych vzťahov k cestnej infraštruktúre



V prípade Projektu je potrebné vziať do úvahy aj právnu úpravu PIM, ktorý môže byť iba vo vlastníctve štátu alebo NDS. Podľa Ústavy SR<sup>84</sup> môže byť zákonom určené, ktorý ďalší majetok nevyhnutný na zabezpečovanie potrieb spoločnosti, rozvoja národného hospodárstva a verejného záujmu môže byť iba vo vlastníctve štátu, obce alebo určených právnických osôb. V súlade so Zákonom o NDS je PIM majetkom s takýmto určením, ku ktorému je vlastníctvo určené len štátu alebo NDS ako osobitne založenej právnickej osobe a ktorému je poskytnutá osobitná ochrana v zmysle toho zákona.

Podľa platnej právnej úpravy PIM tvoria:

- diaľnice,
- rýchlostné cesty,
- cesty podľa schváleného plánu rozvoja diaľnic a ciest,
- pozemky pod diaľnicami a cestami (rýchlostnými a cestami podľa schváleného plánu) vo vlastníctve NDS vrátane súčastí diaľnic a pozemkov pod nimi vo vlastníctve NDS.

<sup>83</sup> § 3d ods. 2 Cestného zákona.

<sup>84</sup> čl. 20 ods. 2 Ústavy SR

Pre množstvo zmluvných vzťahov, do ktorých vstupuje štát a koncesionár, však môže byť do určitej miery obmedzenie nakladania s PIM limitujúce. Na PIM nie je možné zriadiť záložné právo, ani ho inak použiť na zabezpečenie záväzkov NDS, inej obchodnej spoločnosti alebo tretej osoby, nemožno ho predať, darovať ani inak previesť do vlastníctva iných právnických osôb a fyzických osôb s výnimkou štátu a nemožno ho prenechať do výpožičky.<sup>85</sup> Tento zákon rovnako vylučuje výkon rozhodnutia, exekúciu a konkurz na tento majetok. Upravený je aj spôsob prechodu PIM v prípade zániku a zrušenia NDS tak, aby v dôsledku jej obchodnej činnosti nedošlo k ohrozeniu tohto majetku.

Koncesné cesty môžu byť využívané aj komerčne. Súčasti diaľnic alebo rýchlostných ciest môžu byť prenechané koncesionárom po odsúhlasení MDVaRR SR do nájmu na dobu určitú, a to najviac na 30 rokov. V prípade prenájmu koncesných ciest však možno na takomto majetku zriadiť a prevádzkovať iba stavby, ktoré slúžia účastníkom cestnej premávky. Súčasti diaľnic alebo rýchlostných ciest sú definované ako všetky zariadenia, stavby, objekty a diela, ktoré sú potrebné na úplnosť, zabezpečenie a ochranu diaľnic, ciest a miestnych komunikácií a na zaistenie bezpečnej, rýchlej, plynulej a hospodárnej premávky na nich s výnimkou zariadení na elektronický výber mýta a jeho kontrolu. V súlade s Cestným zákonom na prenajatých súčastiach diaľnic a rýchlostných ciest možno zriadiť a prevádzkovať stavby slúžiace užívateľom diaľnic a ciest, napríklad motoresty, motely, čerpacie stanice pohonných látok a iné zariadenia, ako sú reklamné, informačné a propagačné zariadenia alebo telekomunikačné zariadenia. Úprava možnosti prenájmu koncesionárom je dôležitá z hľadiska komerčného využitia Projektu a zatriktívňuje ho pre súkromný sektor. Problematický je iba výklad ustanovení Cestného zákona, podľa ktorého je možné na „*prenajatých súčastiach diaľnic...*“ zriadiť objekty, pričom podľa definície sú samotné takéto objekty „*súčasťou diaľnice...*“.

Na rozdiel od minulosti ZVO neupravuje maximálnu dĺžku trvania koncesnej lehoty, iba zakotvuje, že koncesnú lehotu nemožno stanoviť na neurčitý čas. V tomto smere vzniká určitá disproporcía medzi ustanovením koncesnej lehoty podľa ZVO, ktorá nelimituje striktne jej dĺžku, a úpravou možnosti prenájmu koncesionárom na 30 rokov podľa Cestného zákona a Zákona o NDS. V dôsledku tejto limitácie koncesionára pre prípad uzatvorenia zmluvných vzťahov by v prípade zhodnotenia situácie na trhu a odporúčania uzatvorenia koncesnej zmluvy na viac ako 30 rokov bolo potrebné novelizovať príslušné ustanovenia Cestného zákona a Zákona o NDS.

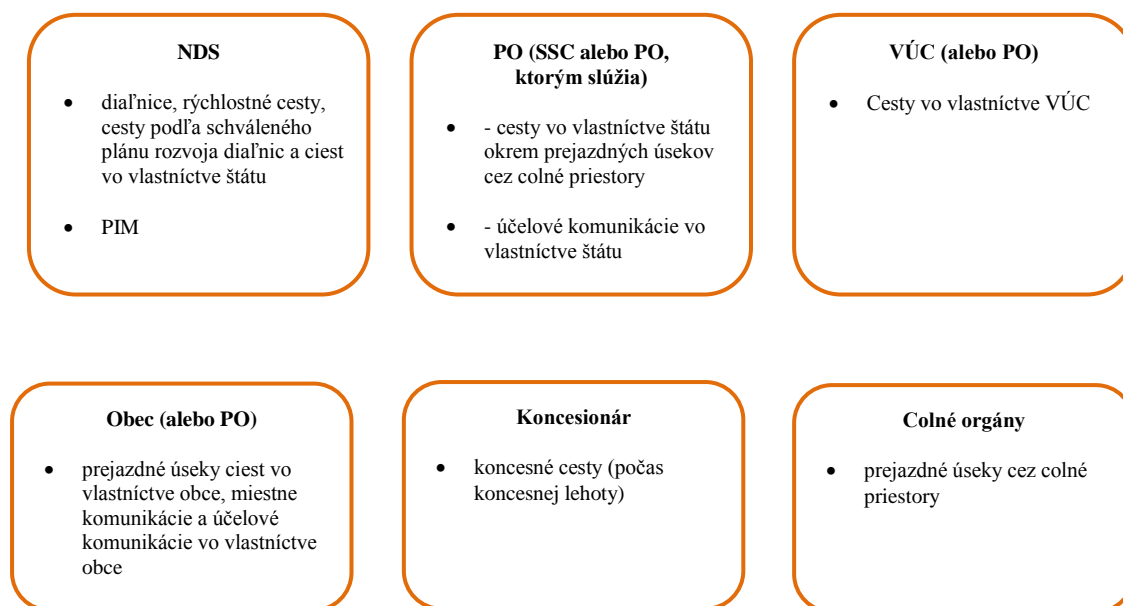
Vzhľadom na skutočnosť, že vlastníctvo k PIM (a súčasne koncesným cestám) je zo zákona limitované na štát, resp. NDS, nie je v prípade Projektu možné uvažovať o variante inštitucionalizovaného PPP. Takýto variant by si vyžadoval legislatívnu úpravu príslušných zákonov. Projekt môže byť realizovaný formou zmluvného PPP, kedy štát zastúpený MDVaRR SR ostáva vlastníkom koncesnej cesty počas celého trvania projektu a koncesionárovi je zverená iba správa týchto ciest.<sup>86</sup> Rozsah práv a povinností koncesionára vo vzťahu k výstavbe, prevádzke a údržbe infraštruktúry by teda upravovala koncesná zmluva.

---

<sup>85</sup> S výnimkou uvedenou nižšie

<sup>86</sup> § 3d ods. 5 písm. g) Cestného zákona

Diagram 7 Správa pozemných komunikácií

**Vlastnícke a iné vzťahy k dokumentácii pre koncesné cesty a rozostavané stavby ciest**

NDS bola založená predovšetkým na účely prípravy, výstavby, realizácie opráv a údržby nadradenej cestnej infraštruktúry. Aj v prípade koncesných ciest teda NDS vyvíja činnosti, ktoré vedú k obstaraniu dokumentácie, prípadne prípravných prác, na čo vynakladá finančné prostriedky. Z tohto dôvodu podľa Zákona o NDS prechádza rozpracovaná dokumentácia pre pripravované koncesné cesty obstaraná do vzniku NDS bez náhrady do vlastníctva štátu a rozpracovaná dokumentácia pre pripravované koncesné cesty obstarávaná NDS prechádza do vlastníctva štátu ku dňu určenému MDVaRR SR za náhradu vo výške určenej znaleckým posudkom. Obdobne aj rozostavané stavby ciest, ktorých investorom je NDS a ktoré majú byť použité na výstavbu koncesných ciest, prechádzajú do vlastníctva štátu ku dňu určenému MDVaRR SR za náhradu vo výške určenej znaleckým posudkom.

Vzhľadom na predmetné úseky, ktoré sú súčasťou Projektu, dokumentácia, ktorú pripravila, resp. obstarala NDS, bude pravdepodobne prevedená do vlastníctva štátu za náhradu stanovenú v znaleckom posudku.

Tabuľka 33 Sumarizačná tabuľka týkajúca sa PIM

ČINNOSŤ	PRÁVNE PREDPISY	ZÁVER	ZÁVER (môže uskutočniť súkromný partner? ÁNO/NIE)
Vlastníctvo koncesným cestám	Cestný zákon Zákon o NDS	Súkromný partner nemôže byť vlastníkom PIM ani koncesných ciest.	NIE

<b>ČINNOSŤ</b>	<b>PRÁVNE PREDPISY</b>	<b>ZÁVER</b>	<b>ZÁVER</b> (môže uskutočniť súkromný partner? ÁNO/NIE)
<b>Správa koncesných ciest</b>	Cestný zákon Zákon o správe majetku štátu <sup>87</sup>	Súkromný partner má právo užívania a plní ďalšie úlohy v súlade s koncesnou zmluvou.	<b>ÁNO</b>
<b>Záložné právo</b>	Zákon o NDS	Nie je možné využiť ako predmet zálohu pre súkromného partnera alebo jeho financujúce subjekty.	<b>NIE</b>
<b>Dispozícia s PIM</b>	Zákon o NDS	Predaj, darovanie alebo iná dispozícia s PIM nie je dovolená NDS ani súkromnému partnerovi.	<b>NIE</b>
<b>Nájom</b>	Cestný zákon Zákon o NDS	Súčasťou diaľnic a rýchlостných ciest môže súkromný partner dať nájmu so súhlasom MDVaRR SR na základe koncesnej zmluvy.	<b>ÁNO</b>
<b>Výpožička</b>	Zákon o NDS	Súkromný partner nemôže prenechať do výpožičky. PIM môže prenechať štát alebo NDS do výpožičky iba v prípade plnenia určitých úloh napr. v spolupráci s PZ, Hasičským záchranným zborom a pod.	<b>NIE</b>
<b>Konkurz a reštrukturalizácia</b>	Zákon o NDS	Nie je súčasťou konkurznej podstaty.	<b>NIE</b>
<b>Exekúcia</b>	Zákon o NDS	Nepodlieha exekúcii.	<b>NIE</b>
<b>Výber úhrady z koncesných ciest</b>	Zákon o NDS	Správcom výberu mýta je NDS, ktorá týmto môže poveriť právnické osoby. V súčasnosti je výberom mýta poverená spoločnosť SkyToll, a.s.	<b>NIE</b>

### Zhodnotenie rizík v danej oblasti a identifikácia prípadných súdnych sporov a iných konaní

Pri zhodnotení uvedeného je možné skonštatovať, že právna úprava týkajúca sa oblasti dopravy je do značnej miery pripravená na realizáciu PPP projektov. Určité obmedzenia boli identifikované s ohľadom na inštitucionalizované formy PPP projektov a vzhľadom na osobitnú ochranu nadradenej cestnej infraštruktúry. Obmedzenie možnosti dispozície s PIM a zriadenia záložného práva síce limituje využitie niektorých zabezpečujúcich inštitútov pre súkromný sektor, uvedené riziká je však možné eliminovať vhodnou úpravou dokumentácie vo verejnom obstarávaní, koncesnej zmluvy a priamej zmluvy s veriteľmi.

<sup>87</sup> Správa koncesionára nie je správou majetku štátu podľa Zákona o správe majetku štátu, ale osobitným druhom správy koncesného majetku.

Určitú limitáciu Projektu predstavuje tiež úprava možnosti prenájmu súčastí koncesných ciest koncesionárom na 30 rokov podľa Cestného zákona a Zákona o NDS. V prípade potreby uzatvorenia koncesnej zmluvy na viac ako 30 rokov bude preto potrebné novelizovať príslušné ustanovenia predmetných zákonov.

Tabuľka 34 Sumarizačná tabuľka v oblasti dopravy

Riziko	Závažnosť rizika	Zmiernenie
Obmedzenie možnosti nájmu PIM najviac na 30 rokov.	Nízka	Možnosti uzatvorenia koncesnej zmluvy na 20 až 30 rokov podľa situácie na trhu, prípadne novelizácia príslušných zákonov.
Obmedzenie nakladania s majetkom štátu v správe koncesionára, neprípustnosť záložného práva.	Nízka	Vhodná úprava dokumentácie vo verejnom obstarávaní, koncesnej zmluvy a priamej zmluvy (zabezpečujúcich inštitútov pre financujúce subjekty).
Nemožnosť realizácie prostredníctvom inštitucionálneho PPP (spoločného podniku).	Nízka	Realizácia zmluvnou formou PPP.

#### 4.1.5.2 Analýza majetkovoprávných vzťahov pre realizáciu Projektu

##### Úvod do problematiky

Nevyhnutným predpokladom realizácie Projektu je zabezpečenie práv k pozemkom, na ktorých budú vybudované úseky diaľnice a rýchlostnej cesty. Súčasťou zabezpečenia miesta realizácie Projektu môže byť aj asanácia objektov v trase diaľnice. K týmto pozemkom a objektom je možné:

- získať vlastníctvo, právo prístupu na základe uzatvorenej zmluvy s oprávnenou osobou,
- získať vlastníctvo, právo prístupu na základe vyvlastnenia alebo núteného obmedzenia vlastníckeho práva.

V súlade s právnymi predpismi možno vec vyvlastniť len vo verejnom záujme,<sup>88</sup> ak účel nemožno dosiahnuť inak, a to na základe zákona len na uvedený účel a za primeranú náhradu. Všeobecnú právnu úpravu týkajúcu sa vyvlastnenia obsahuje Stavebný zákon, ktorý vymedzuje účely a podmienky vyvlastnenia, ako aj postup vo vyvlastňovacom konaní. Vo vzťahu k diaľniciam a rýchlostným cestám je potrebné vziať do úvahy aj osobitnú právnu úpravu týkajúcu sa tohto majetku v osobitných zákonoch.

Vyvlastnenie alebo nútené obmedzenie vlastníckeho práva je však v súlade s dikciou „ak účel nemožno dosiahnuť inak“ až sekundárnou možnosťou, ktorá sa uplatňuje v prípade, ak nedošlo k dohode s vlastníkom nehnuteľnosti. V minulosti bolo v oblasti dopravy prijatých niekoľko právnych predpisov, ktorých účelom bolo zjednodušenie územného, stavebného a vyvlastňovacieho konania a zároveň mali motivovať vlastníkov k efektívnejšiemu uzatváraniu dohôd.

Vysporiadanie práv k pozemkom je v PPP projektoch obvykle zodpovednosťou zadávateľa, ktorý súčasne nesie riziká s tým spojené, teda riziko neskorého získania alebo nezískania práv k pozemkom alebo stavbám. Výstavba pozemnej komunikácie sa dotýka veľkého množstva subjektov, fyzických

<sup>88</sup> Čl. 20 ods. 4 Ústavy SR, čl. 11 ods. 4 Listina základných práv a slobôd, § 128 ods. 2 OZ.

osôb a právnických osôb, z tohto dôvodu je včasná príprava zahŕňajúca identifikáciu parciel nesmierne dôležitá.

### Právne predpisy

- Stavebný zákon
- Zákon o NDS
- Cestný zákon
- Zákon o jednorazových mimoriadnych opatreniach
- Zákon o urýchlení výstavby diaľnice
- Správny poriadok
- OZ
- OSP
- Vyhláška č. 492/2004

### Právna analýza

#### *Analýza vlastníckej štruktúry a posúdenie možnosti získania majetku tretích osôb*

Zo zákonného obmedzenia vlastníctva prioritného infraštruktúrneho majetku vyplýva, že tento môže byť iba vo vlastníctve NDS alebo štátu.<sup>89</sup> Z tohto dôvodu pozemky v trvalom zábere pod plánovanými vybudovanými diaľnicami sú predmetom uzatvárania kúpnych zmlúv alebo zmlúv o budúcich zmluvách. K pozemkom dotknutým výstavbou, na ktorých je potrebné zriadiť napríklad stavebné dvory, nie je potrebné previesť vlastnícke právo, ale postačuje uzatvoriť nájomnú zmluvu alebo zmluvu o zriadení vecného bremena. Takéto pozemky v dočasnom zábere ale musia byť tiež identifikované a právne zabezpečené na účely výstavby, aby mal koncesionár zabezpečený prístup k miestam, na ktorých bude uskutočňovať výstavbu.

Prioritou je vždy snaha o uzatvorenie dohody s vlastníkom alebo iným oprávneným. Takouto dohodou môže byť napríklad uzatvorenie zmluvy o budúcej zmluve, kúpnej zmluvy v prípade trvalého záberu a nájomnej zmluvy, prípadne zmluvy o zriadení vecného bremena v prípade dočasného záberu. Písomná výzva na uzatvorenie takejto dohody, ktorá obsahuje minimálne požiadavku na uzatvorenie zmluvy, dôvody požadovaného prevodu práva, dočasného obmedzenia vlastníckeho práva alebo vzniku vecného bremena, návrh odplaty, musí byť doručená do vlastných rúk vlastníkovi nehnuteľnosti. Súčasťou písomnej výzvy je aj upozornenie, že ak vlastník na výzvu nehnuteľnosti neodpovie do 15 dní odo dňa doručenia, bude sa predpokladať, že dohodu odmieta. Stavebný zákon v tejto súvislosti osobitne upravuje aj fikciu náhradného doručenia, aj keď sa adresát o uložení písomnosti nedozvedel.

Preukázanie bezvýslednosti snahy o uzatvorenie dohody s vlastníkom alebo iným oprávneným je aj nevyhnutným predpokladom začatia konania o vyvlastnení alebo nútenom obmedzení vlastníckeho práva.

V snahe zabrániť rôznym špekulatívnym prevodom nehnuteľností, a tým aj obštrukciám a zvýšeným nákladom, bolo prijatých viacero zákonných opatrení. Jedným z nich je úprava zákonného predkupného práva, podľa ktorého na pozemok, na ktorom sa má uskutočniť stavba diaľnice alebo rýchlostnej cesty, vzniká zo zákona predkupné právo štátu dňom právoplatnosti územného

---

<sup>89</sup> Viac v časti Analýza právnych otázok týkajúcich sa oblasti dopravy.

rozhodnutia. Predkupné právo štátu sa ako vecné právo zapíše do katastra nehnuteľností.<sup>90</sup> Hoci táto právna úprava výrazne zasahuje do vlastníckych práv, teda do práva dispozície s predmetom vlastníctva, po štádiu územného konania, v rámci ktorého je možné podávať aj pripomienky, je už zrejmé, že na danom území sa bude uskutočňovať stavba, ktorej výstavba je vo verejnom záujme, teda dispozícia s týmto majetkom by mohla byť neúčelná.

### ***Analýza nadobúdacích titulov a identifikácia nejasností vo vlastníckych právach***

Jednotlivé úseky diaľnice a rýchlостnej cesty prechádzajú viacerými katastrálnymi územiami s rozličným stupňom rozpracovanosti dokumentácie majetkovo-právneho vysporiadania, čomu zodpovedá aj stav zabezpečovania práv k pozemkom. Podľa informácií poskytnutých NDS je majetkovoprávne vysporiadanie pozemkov Projektu ku dňu vypracovania Štúdie v tomto štádiu rozpracovanosti:

- D4: prebiehajú prípravné práce na účely majetkovoprávneho vysporiadania. Keďže územné rozhodnutie ešte nenadobudlo právoplatnosť, samotné vysporiadanie pozemkov a stavieb na nich ešte nebolo začaté,
- R7 Prievoz – Ketelec: prebiehajú prípravné práce na účely majetkovoprávneho vysporiadania. Keďže územné rozhodnutie ešte nenadobudlo právoplatnosť, samotné vysporiadanie pozemkov a stavieb na nich ešte nebolo začaté,
- R7 Ketelec – Dunajská Lužná: prebiehajú prípravné práce na účely majetkovoprávneho vysporiadania,
- R7 Dunajská Lužná – Holice: majetkovoprávne vysporiadanie je ukončené na približne 75 %, prebiehajú vyvlastňovacie a iné konania.

Zabezpečenie práv k pozemkom a stavbám je nevyhnutným predpokladom realizácie Projektu. Bez zabezpečenia práv k pozemkom nie je možné získať stavebné povolenie na výstavbu príslušných úsekov D4 a R7. S ohľadom na tento cieľ a ochotu zapojenia súkromných partnerov do Projektu je potrebné zintenzívniť pokračovanie a začatie majetkovoprávneho vysporiadania na jednotlivých úsekoch.

Vo všeobecnosti platí pre prevod vlastníckeho práva zásada, že nikto nemôže previesť na druhého viac práv než sám má. OZ vychádza zo zásady, že zmluvou možno nadobudnúť vlastnícke právo len od vlastníka. Oprávnenie previesť vlastníctvo je súčasťou vlastníckeho práva a prináleží len vlastníkovi. Z toho vyplýva, že pokiaľ zmluvou prevedie vec na iného ten, kto ju nevlastní, je taký úkon pre rozpor so zákonom absolútne neplatný v zmysle § 39 OZ. Absolútna neplatnosť pôsobí priamo zo zákona bez ohľadu na to, či došlo k vydaniu určovacieho súdneho rozhodnutia. Tohto určenia neplatnosti právneho úkonu sa však môže dožadovať každý, kto je neplatnosťou právneho úkonu dotknutý alebo má na veci naliehavý právny záujem.<sup>91</sup> Aj keď z daného pravidla existujú určité zákonné výnimky, pre Projekt je podstatná identifikácia rizika v súvislosti s nadobudnutím vlastníckeho práva od osoby, ktorá nie je vlastníkom (inou oprávnenou osobou). Zmiernenie tohto rizika je obdobné ako v prípade ostatných rizík opísaných v tejto časti Štúdie.

### ***Analýza právnych otázok týkajúcich sa vyvlastnenia***

Ak nedôjde k uzatvoreniu nájomnej zmluvy<sup>92</sup> v prípade dočasného záberu alebo kúpnej zmluvy<sup>93</sup> v prípade trvalého záberu, do úvahy prichádza vyvlastnenie alebo nútené obmedzenie vlastníckeho práva. V súčasnosti je správnym orgánom príslušným na vyvlastňovacie konanie v prípade výstavby diaľnic, ciest, miestnych komunikácií vrátane zriadenia ich ochranných pásiem a pre vybudovanie

<sup>90</sup> § 7a Zákona o jednorazových mimoriadnych opatreniach.

<sup>91</sup> § 80 písm. c) OSP.

<sup>92</sup> Prípadne zmluvy o zriadení vecného bremena, zmluvy o budúcej zmluve alebo obdobnej zmluvy.

<sup>93</sup> Prípadne zmluvy o budúcej zmluve alebo obdobnej zmluvy.

súvisiacich vyvolaných úprav okresný úrad v sídle kraja.<sup>94</sup> V priebehu vyvlastňovacieho konania sa skúma existencia verejného záujmu, ktorou sa odôvodňuje trvalé odňatie alebo obmedzenie vlastníckeho práva. Koncepcia verejného záujmu nie je v Stavebnom zákone ani OZ definovaná, a preto príslušný stavebný úrad v rozhodnutí zdôvodňuje, že vo vyvlastňovacom konaní bol tento záujem preukázaný a v danom prípade skutočne prevláda konkrétny verejný záujem nad individuálnym záujmom vlastníka.<sup>95</sup>

V súlade so Stavebným zákonom musí byť vymedzený účel vyvlastnenia, a to výstavba diaľnic a ciest vrátane zriadenia ich ochranných pásiem a oproti minulosti aj vybudovanie súvisiacich vyvolaných úprav.<sup>96</sup>

Podmienkami vyvlastnenia sú:

- nemožnosť cieľ vyvlastnenia dosiahnuť dohodou alebo iným spôsobom,
- preukázanie súladu s cieľom a zámermi územného plánovania,
- vyvlastniť je možné len v nevyhnutnom rozsahu.

#### *Nemožnosť dohody*

Podmienkou vyvlastnenia je, aby bola primárne dosiahnutá dohoda s vlastníkom alebo iným oprávneným a aby sa k vyvlastneniu prišlo až v prípade nedosiahnutia takejto dohody. Na urýchlenie výstavby diaľnic a rýchlostných ciest bolo prijatých viacero zákonov, ktorých cieľom bolo aj motivovanie vlastníkov a oprávnených osôb k uzatváraniu dohôd, čo vedie nielen k skráteniu celého procesu, ale v konečnom dôsledku môže viesť aj k úspore nákladov súvisiacich s prebiehajúcimi vyvlastňovacími konaniami. Tieto ustanovenia zákonov možno použiť aj na Projekt, keďže Zákon o urýchlení výstavby diaľnice sa týka aj pripravovaných diaľnic a rýchlostných ciest podľa prílohy č. 2, teda úsekov D 4 Bratislava – Jarovce – napojenie na D1 – Stupava – napojenie na D2 – štátna hranica s Rakúskou spolkovou republikou a R7 Bratislava – Nové Zámky – Lučenec a Zákon o mimoriadnych opatreniach sa aplikuje na diaľnice, rýchlostné cesty, ich súčasť a vyvolané úpravy podľa prílohy, teda aj úseky D4 št. hranica Rakúsko/SR – Bratislava – križovatka D2 Jarovce – križovatka Rovinka – križovatka s D1 Ivanka pri Dunaji – sever - križovatka s cestou II/502 – križovatka s cestou I/2 – križovatka s D2 Stupava juh – štátna hranica SR/Rakúsko a R7 Bratislava – Dunajská Streda – Nové Zámky – Veľký Krtíš – Lučenec.

Podľa Zákona o jednorazových mimoriadnych opatreniach je náhrada za výkup pozemku alebo stavby stanovená na 1,2-násobok náhrady v peniazoch za ich vyvlastnenie podľa Stavebného zákona.<sup>97</sup> Uvedené ustanovenie umožňuje poskytnúť osobám, ktoré dobrovoľne predajú svoje nehnuteľnosti, vyššiu náhradu, než aká by im bola uhradená vo vyvlastňovacom konaní.<sup>98</sup> Táto osobitná právna úprava vyplynula z praxe, keďže požiadavky vlastníkov a iných oprávnených osôb obvykle smerujú k výške náhrady za nehnuteľnosť. NDS ako právnická osoba vlastnená štátom, ktorej úlohou je výstavba diaľnic a rýchlostných ciest a súvisiaca príprava, však potrebovala právny základ na uzatvorenie dohôd nad rámec znaleckého posudku, aby takáto platba z verejných financií nemohla byť posúdená ako neoprávnený výdavok.

V priebehu vyvlastňovacieho konania je potrebné predložiť aj dôkaz o tom, že pokus o získanie práva k pozemku alebo k stavbe dohodou bol bezvýsledný. Bezvýslednosť dohody s vlastníkom alebo iným

<sup>94</sup> § 117a Stavebného zákona, § 9 (14) zákona č. 180/2013 Z. z., o organizácii miestnej štátnej správy.

<sup>95</sup> Najvýznamnejším rozsudkom ESLP z tejto oblasti je rozhodnutie vo veci James and others v. Spojené kráľovstvo. Podľa tohto rozhodnutia je predovšetkým na vnútroštátnych orgánoch, aby určili existenciu verejného záujmu, aby odôvodnili opatrenia vedúce k odňatiu majetku, ako aj urobili kroky, ktoré je prípadne potrebné podstúpiť k náprave.

<sup>96</sup> Zákon č. 368/2013 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov.

<sup>97</sup> § 6 Zákona o mimoriadnych opatreniach.

<sup>98</sup> Podkladom pri kúpe aj pri vyvlastnení je znalecký posudok, ktorý vychádza z trhovej ceny nehnuteľnosti, teda ceny rovnakej alebo porovnateľnej nehnuteľnosti v tom istom čase a mieste a v porovnateľnej kvalite.



oprávneným sa preukazuje doručenkou zaslanej písomnej výzvy na uzavretie dohody obsahujúcou požiadavku a dôvody požadovaného prevodu práva alebo vzniku vecného bremena, návrh odplaty v súlade s platnými predpismi a upozornenie, že ak na výzvu vlastníka pozemku alebo stavby neodpovie do 15 dní odo dňa doručenia, bude sa predpokladať, že dohodu odmieta.

#### *Súlad s cieľom*

V procese vyvlastňovacieho konania stavebný úrad skúma aj ciele a zámery územného plánovania. Keďže sa s týmto cieľom predkladá v tomto konaní územné rozhodnutie, akákoľvek zmena v prístupe k vyvlastňovaniu diaľnic a rýchlostných ciest by si vyžiadala aj novelizáciu predmetného ustanovenia Stavebného zákona. Ak ide o účel vyvlastnenia, na ktorý netreba vydať územné rozhodnutie, stavebný úrad skúma súlad s cieľmi a zámermi územného plánovania podľa schválenej územnoplánovacej dokumentácie, spracovaných územnoplánovacích podkladov, prípadne na základe výsledkov miestneho zisťovania.

#### *Nevyhnutný rozsah*

Vyvlastniť je v súlade s právnou úpravou možné len v nevyhnutnom rozsahu, čo znamená, že tam, kde je možné vyvlastniť iba časť predmetu vyvlastnenia, sa nepristúpi k vyvlastneniu celého predmetu a súčasne, ak je účel vyvlastnenia možné dosiahnuť inak, napríklad iba obmedzením vlastníckeho práva, nie je možné odňať vlastnícke právo v plnom rozsahu. Z uvedeného existuje výnimka, podľa ktorej môže vlastník alebo iný oprávnený požadovať vyvlastnenie nad nevyhnutný rozsah aj zostávajúcej časti pozemku alebo stavby v prípade, ak by nebolo možné užívať pozemok alebo stavbu buď vôbec, alebo by ich mohol užívať len s neprímeranými ťažkosťami.

#### *Náhrada*

Náhradu za vyvlastnenú nehnuteľnosť poskytuje ten, v prospech koho sa vyvlastnenie vykonalo, teda nový vlastník nehnuteľnosti. Podľa platných právnych predpisov sa vyvlastnenie uskutočňuje za náhradu, ktorá môže byť poskytnutá pri vyvlastňovaní na účely výstavby diaľnic alebo rýchlostných ciest:

- v peniazoch (ak dohoda s vlastníkom alebo osobitný zákon neustanovuje inak),
- formou naturálneho plnenia (za právo zodpovedajúcemu vecnému bremenu),
- výmenou pozemku, ak s tým vyvlastnený súhlasí,
- obstaraním bytu alebo rodinného domu,
- úhradou nákladov za presťahovanie v prípade vyvlastnenia stavby,
- dočasnou úhradou nákladov za nájomné pri obstaraní bytu alebo rodinného domu kúpou alebo výstavbou.

Náhrada za vyvlastnenie, ktorú poskytuje ten, v koho prospech sa vyvlastňuje, môže byť poskytnutá v peniazoch alebo iným spôsobom podľa osobitného zákona alebo podľa dohody pôvodného vlastníka s novým vlastníkom. Pri náhrade za vyvlastnenie poskytovanej v peniazoch za vyvlastnené nehnuteľnosti sa táto určuje podľa trhovej ceny, ktorou je podľa tohto zákona cena rovnakej alebo porovnateľnej nehnuteľnosti v tom istom čase, v tom istom mieste a v porovnateľnej kvalite určená znaleckým posudkom. Znalecký posudok pritom vychádza z Vyhlášky č. 492/2004 Z. z. o stanovení všeobecnej hodnoty majetku.

V prípade vyvlastnenia pozemku má náhrada poskytnutím náhradného pozemku, ak s tým vlastníkom súhlasí, prednosť pred náhradou v peniazoch.<sup>99</sup>

---

<sup>99</sup> § 111b Stavebného zákona.

Podľa Zákona o mimoriadnych opatreniach náhradu za výkup alebo vyvlastnenie stavby na bývanie možno poskytnúť aj obstaraním bytu alebo rodinného domu kúpou alebo výstavbou. Takýto obstaraný byt alebo rodinný dom musí svojou veľkosťou, vybavením, úžitkovou hodnotou a umiestnením byť primeranou náhradou za vykúpený alebo vyvlastnený byt alebo rodinný dom, pričom takto poskytnutá náhrada nesmie byť vo finančnom vyjadrení nižšia ako náhrada v peniazoch za ich vyvlastnenie. Nadobúdateľ vykúpenej nehnuteľnosti v prípade poskytnutia náhrady formou obstarania bytu alebo rodinného domu kúpou alebo výstavbou uhrádza osobe z asanovaného bytu alebo rodinného domu nájomné alebo podnájomné za dočasné bývanie až do presťahovania do obstaraného bytu alebo rodinného domu, najdlhšie však po dobu 18 mesiacov. Nie je tiež vylúčené uplatnenie všeobecnej právnej úpravy na poskytnutie náhrady vo výške účelne vynaložených nákladov za presťahovanie hnutel'ného majetku užívateľa vyvlastnenej stavby. Náhrada za stavby využívané na bývanie alebo nebytové priestory využívané na určený účel môže byť poskytnutá aj vo výške východiskovej hodnoty, pričom východiskovou hodnotou je nadobúdacia a znovunadobúdacia hodnota majetku v čase ohodnotenia,<sup>100</sup> ak je táto náhrada vyššia, ako by bola poskytnutá v čase vyvlastňovacieho konania. Takúto náhradu je možné poskytnúť v súlade so zákonom len pred začatím vyvlastňovacieho konania.

### Priebeh vyvlastňovacieho konania

V Stavebnom zákone pri úprave vyvlastňovacieho konania nie je osobitne vymedzený okruh účastníkov, preto je potrebné aplikovať § 14 Správneho poriadku, podľa ktorého účastníkom konania je ten, koho práva, právom chránené záujmy alebo povinnosti môžu byť rozhodnutím priamo dotknuté.<sup>101</sup>

Pri výstavbe cestnej infraštruktúry býva dotknuté veľké množstvo nehnuteľností, ktorých vlastníci nie sú známi, ktoré sú predmetom dedičského konania, súdneho konania a pod. Na účely riešenia takýchto prípadov, kedy nemožno konať s vlastníkom pozemku alebo stavby, pretože prebieha dedičské alebo občianskoprávne konanie, prípadne vlastníctvo k nehnuteľnostiam nie je zapísané v katastri nehnuteľností, vymedzil zákonodarca osobitne okruh účastníkov vyvlastňovacieho konania spôsobom, aby nedošlo k zdržaniu, resp. zmareniu prípravy výstavby tejto infraštruktúry. V takýchto prípadoch sú účastníkmi vyvlastňovacieho konania účastníci konania o dedičstve resp. účastníci súdneho konania a Slovenský pozemkový fond, prípadne iba Slovenský pozemkový fond.<sup>102</sup>

Vlastnícke právo k pozemkom a stavbám na úsekoch Projektu prejde vyvlastnením priamo na navrhovateľa, preto pri vyvlastnení stavebný úrad rozhoduje o všetkých právach k vyvlastneným nehnuteľnostiam s výnimkou práva užívať bytové a nebytové priestory, keďže toto právo vyvlastnením nezaniká. Zánik týchto užívacích práv upravuje OZ. Keďže vyvlastnením nezaniká právo užívať byt alebo nebytový priestor, užívatelia bytov a nebytových priestorov nebudú účastníkmi vyvlastňovacieho konania.<sup>103</sup> Ak na vyvlastnených nehnuteľnostiach viazu vecné bremená, ktoré vznikli zo zákona, stavebný úrad môže v rozhodnutí o vyvlastnení rozhodnúť o tom, že tieto práva vyvlastnením nezanikajú.

Tabuľka 35 Sumarizačná tabuľka priebehu vyvlastňovacieho konania v prípade diaľnic a rýchlostných ciest

Popis fázy	Zodpovedná osoba/orgán	Lehota	Dôležité
Začiatok vyvlastňovacieho	Návrh podáva orgán štátnej správy,	Nie je upravená	Návrh na vyvlastnenie obsahuje najmä označenie účastníkov konania,

<sup>100</sup> Vyhláška o stanovení všeobecnej hodnoty majetku.

<sup>101</sup> V prípade ak je vyvlastňovaná nehnuteľnosť predmetom exekúcie, stavebný úrad je povinný exekútorovi oznámiť začatie vyvlastňovacieho konania, uskutočnenie ústneho pojednávania a rozhodnutie o vyvlastnení. Exekútorovi sa však nepriznáva postavenie účastníka konania.

<sup>102</sup> § 113a Stavebného zákona.

<sup>103</sup> § 109 ods. 2 Stavebného zákona.

Popis fázy	Zodpovedná osoba/orgán	Lehota	Dôležité
konania	právnická alebo fyzická osoba, ktorá má predmet vyvlastnenia využiť na účel, na ktorý sa vyvlastňuje.	zákonom	vyvlastňovaného pozemku alebo stavby, navrhovaný rozsah a odôvodnenie požiadavky s uvedením účelu vyvlastnenia, návrh náhrady a dôkaz o tom, že pokus o získanie práva k pozemku alebo k stavbe dohodou bol bezvýsledný.
Nariadenie ústneho pojednávania	Okresný úrad v sídle kraja (stavebný úrad)	Najmenej 15 dní vopred	Účastníci konania musia uplatniť námietky najneskôr pri ústnom pojednávaní. Na námietky uplatnené neskôr alebo také, ktoré boli v územnom konaní zamietnuté alebo ktoré mohol účastník uplatniť v územnom konaní, sa neprihliada.
Možnosť dosiahnutia dohody	Navrhovateľ a vlastník, okresný úrad v sídle kraja	Nie je upravená zákonom	Ak v priebehu konania nedôjde medzi účastníkmi k dohode o náhrade za vyvlastnenie, stavebný úrad určí náhradu za vyvlastnenie v sume zodpovedajúcej trhovej cene určenej znaleckým posudkom a s požiadavkou na vyššiu náhradu za vyvlastnenie odkáže vyvlastneného bez prerušenia konania na súd. Požiadavku na vyššiu náhradu možno uplatniť na súde v lehote do 1 roka odo dňa právoplatnosti rozhodnutia o vyvlastnení.
Vydanie rozhodnutia o vyvlastnení	Okresný úrad v sídle kraja	30 – 60 dní, prípadne dlhšia lehota podľa rozhodnutia odvolacieho orgánu	Rozhodnutie o vyvlastnení vydá okresný úrad v sídle kraja na základe výsledkov vyvlastňovacieho konania. Rozhodnutie o vyvlastnení určuje najmä predmet, rozsah a účel vyvlastnenia, náhradu za vyvlastnenie a spôsob jej úhrady, lehotu, do ktorej sa musí začať s užívaním pozemku a stavby na účel, na ktorý sa vyvlastnili, podmienky na podanie žiadosti o zrušenie rozhodnutia o vyvlastnení.
Odvolanie	Odvolanie je potrebné adresovať prvostupňovému stavebnému úradu (okresný úrad v sídle kraja)	Do 15 dní odo dňa doručenia rozhodnutia	Odkladný účinok odvolania proti rozhodnutiu o vyvlastnení nemožno vylúčiť. O odvolaní rozhoduje nadriadený orgán, teda MDVaRR SR.
Vyplatenie náhrady za vyvlastnenie	Navrhovateľ (stavebník)	Do 21 pracovných dní odo dňa nadobudnutia právoplatnosti rozhodnutia	Stavebník je povinný uhradiť náhradu určenú vyvlastnenému v rozhodnutí o vyvlastnení.

Popis fázy	Zodpovedná osoba/orgán	Lehota	Dôležité
Žaloba o preskúmanie rozhodnutia a postupu správneho orgánu	Správny súd podľa OSP	Do 2 mesiacov od nadobudnutia právoplatnosti rozhodnutia	O žalobe na preskúmanie zákonnosti rozhodnutia a postupu správneho orgánu vo veciach vyvlastnenia rozhoduje súd do troch mesiacov od podania návrhu. Žaloba nemá odkladný účinok, ale na žiadosť účastníka môže predseda senátu uznesením vykonateľnosť rozhodnutia odložiť, ak by okamžitým výkonom napadnutého rozhodnutia hrozila závažná ujma.
Zrušenie rozhodnutia o vyvlastnení	Na žiadosť účastníka alebo jeho právneho nástupcu zruší okresný úrad v sídle kraja	Do 2 rokov po uplynutí lehoty určenej v rozhodnutí o vyvlastnení <sup>104</sup>	Ak sa v určenej lehote, ktorá nesmie byť dlhšia ako dva roky, nezačalo s užívaním nehnuteľnosti na účel, na ktorý bola vyvlastnená, možno rozhodnutie o vyvlastnení zrušiť. Pred uplynutím tejto lehoty možno podať žiadosť len vtedy, ak územné rozhodnutie určujúce využitie pozemku alebo stavby na daný účel stratilo platnosť alebo bolo zrušené. O týchto právach musí stavebný úrad poučiť účastníka konania v rozhodnutí o vyvlastnení. Lehota na začatie užívania vyvlastnených nehnuteľností je dodržaná, ak boli začaté práce smerujúce k uskutočňovaniu stavby. <sup>105</sup>
Vrátenie poskytnutého plnenia a náhrada škody	Oprávnený z vyvlastnenia a pôvodný vlastník	Nie je upravená zákonom	Pri zrušení rozhodnutia o vyvlastnení je vyvlastnený povinný vrátiť náhradu, ktorú za vyvlastnenie dostal, a vzniká mu právo na náhradu škody od toho, v prospech koho bola nehnuteľnosť vyvlastnená. Spory o týchto nárokoch sú príslušné rozhodovať súdy.

### ***Analýza základných princípov usporiadania právnych vzťahov zmluvných strán k ostatnému majetku***

Okrem prístupu k nehnuteľnostiam dotknutých výstavbou infraštruktúry je potrebné posúdiť aj právne vzťahy k dokumentácii a inému hnutel'nému majetku Projektu. V prípade koncesných ciest NDS zabezpečuje dokumentáciu týkajúcu sa stavebného, územného a vyvlastňovacieho konania, majetkovoprávneho vysporiadania, prípadne prípravných prác, na čo vynakladá finančné prostriedky určené na plnenie jej úloh. Rozpracovaná dokumentácia pre pripravované koncesné cesty, obstaraná do vzniku NDS, prechádza bez náhrady do vlastníctva štátu a rozpracovaná dokumentácia pre pripravované koncesné cesty, obstarávaná NDS, prechádza do vlastníctva štátu ku dňu určenému

<sup>104</sup> Pred uplynutím tejto lehoty možno podať žiadosť len vtedy, ak územné rozhodnutie určujúce využitie pozemku alebo stavby na daný účel stratilo platnosť alebo bolo zrušené.

<sup>105</sup> Podľa návrhu nového vyvlastňovacieho zákona by mala byť lehota predĺžená na päť rokov, v prípade líniových stavieb na 10 rokov.

MDVaRR SR za náhradu vo výške určenej znaleckým posudkom.<sup>106</sup> Obdobne aj rozostavané stavby ciest, ktorých investorom je NDS a ktoré majú byť použité na výstavbu koncesných ciest, prechádzajú do vlastníctva štátu ku dňu určenému MDVaRR SR za náhradu vo výške určenej znaleckým posudkom. Vzhľadom na to bude potrebné rozhodnúť, v ktorom štádiu bude dokumentácia zmluvne prevedená do vlastníctva štátu, a súčasne zabezpečiť vyhotovenie znaleckého posudku v dostatočnom predstihu. Toto štádium bude potrebné určiť s ohľadom na možnosti MDVaRR SR pokračovať v príprave dokumentácie, inžinieringu a prípravných prácach. Uvedené rozhodnutie o rozhodnom termíne môže byť výsledkom súťažného dialógu na základe dohody a možností potenciálnych koncesionárov.

Úprava práv k inému majetku, napríklad hnutel'nému, nie je pre Projekt realizovaný v PPP modeli DBFOM (projektovanie, výstavba, financovanie, prevádzka a údržba) kľúčová, keďže výstavba a prevádzka infraštruktúry bude zodpovednosťou koncesionára, rovnako ako materiálne zabezpečenie jeho úloh podľa koncesnej zmluvy. Prevádzka a údržba môže byť koncesionárom zabezpečená aj v spolupráci s NDS, avšak uvedená otázka môže byť predmetom dohody medzi koncesionárom a NDS, prípadne predmetom rokovania v rámci súťažného dialógu.

### Zhodnotenie rizík v danej oblasti a identifikácia prípadných súdnych sporov a iných konaní

Riziká týkajúce sa Projektu je v tejto súvislosti možné rozdeliť do základných skupín:

- prístup k pozemkom, prípadne stavbám, nebude zabezpečený v potrebnom termíne,
- rozhodnutie o vyvlastnení bude zrušené v prípade, že sa nezačalo s využívaním pozemku alebo stavby, prípadne v prípade zrušenia (či straty platnosti) územného rozhodnutia,
- kúpna zmluva uzatvorená s inou osobou ako vlastníkom.

Riziko týkajúce sa pozemkov a prístupu k nim je jedným z rizík, tradične znášaných verejným partnerom. Súkromný partner obvykle nie je ochotný znášať uvedené riziká, prípadne toto riziko „naceniť“ spôsobom, ktorý môže spôsobiť, že cena projektu nebude zodpovedať zásade „value for money“. Zabezpečenie práv k pozemkom a stavbám v prípade dočasného a trvalého záberu je nevyhnutným predpokladom vydania stavebného povolenia, a teda kľúčovým predpokladom úspešného napredovania Projektu.

Tabuľka 36 Sumarizačná tabuľka k majetkovo-právnym vzťahom

Riziko	Závažnosť rizika	Zmiernenie
Prístup k pozemkom, prípadne stavbám, nebude zabezpečený v potrebnom termíne.	Vysoká	Úprava koncesnej zmluvy. Vhodné nastavenie rozdelenia rizík, prípadné poskytnutie kompenzačných opatrení.
Rozhodnutie o vyvlastnení bude zrušené v prípade, že sa nezačalo s využívaním pozemku alebo stavby, prípadne v prípade straty územného rozhodnutia.	Stredná	Úprava koncesnej zmluvy. Vhodné nastavenie rozdelenia rizík, prípadné poskytnutie kompenzačných opatrení.
Kúpna zmluva uzatvorená s inou osobou ako vlastníkom.	Stredná	Úprava koncesnej zmluvy. Vhodné nastavenie rozdelenia rizík, prípadné poskytnutie kompenzačných opatrení.

<sup>106</sup> Zákon o NDS

### 4.1.5.3 Analýza stavebno-právnych aspektov Projektu z pohľadu stavebných právnych predpisov

#### Úvod do problematiky

Oblasť stavebného práva môžeme rozdeliť na tzv. verejné stavebné právo a súkromné stavebné právo. Verejné stavebné právo, ktoré je úzko späté s výkonom verejnej správy na úseku územného plánovania a stavebného poriadku, predstavuje predovšetkým režim právnej úpravy obsiahnutej v Stavebnom zákone a nadväzujúcich vykonávacích predpisoch. Súkromné stavebné právo je zase späté s vlastníckymi a záväzkovými vzťahmi súvisiacimi s výstavbou.

V čase prípravy tejto Štúdie bol MDVaRR SR vypracovaný návrh zákona o územnom plánovaní a výstavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov (stavebný zákon), ktorý prešiel medzirezortným pripomienkovým konaním a bol predložený na rokovanie vlády SR. Cieľom nového stavebného zákona a jeho vykonávacích predpisov je vytvorenie právneho rámca na skvalitnenie, urýchlenie a zvýšenie efektívnosti výstavby. Nový zákon nahradí v súčasnosti platný stavebný zákon s výnimkou inštitútu vyvlastnenia, ktorý bude upravený v samostatnom zákone. Pri koncipovaní tejto Štúdie sme však vychádzali zo súčasne platného a účinného znenia Stavebného zákona, keďže finálna podoba nového zákona nie je známa a vzhľadom na predpokladané prechodné ustanovenia by nemal mať vplyv na v súčasnosti prebiehajúce konania.

V súvislosti s realizáciou každého PPP projektu je nevyhnutná príprava územnoplánovacej dokumentácie, dokumentácie týkajúcej sa stavebných povolení, štúdií a ďalších individuálnych správnych povolení. Nedostatky alebo nepripravenosť dokumentácie tohto typu sa môže negatívne prejavíť na dĺžke verejného obstarávania Projektu, ochote zapojenia súkromných partnerov a ich financujúcich subjektov do Projektu, ale tiež aj ponúknuť „cenu“ za Projekt, ktorá nemusí zodpovedať „value for money“.

Predmetom analýzy nebolo preverenie správnosti dokumentácie územného a stavebného konania, ako ani kontrola adekvátnosti a dostatočnosti titulov k pozemkom, na ktorých má byť realizovaný Projekt.

#### Právne predpisy

- Cestný zákon
- OSP
- Stavebný zákon
- Správny poriadok
- Zákon EIA
- Zákon o jednorazových mimoriadnych opatreniach
- Zákon o urýchlení výstavby diaľnice

#### *Posúdenie zámeru Projektu z pohľadu súladu so záväzným vymedzením funkčného využívania územia*

Územným plánovaním sa sústavne a komplexne rieši priestorové usporiadanie a funkčné využívanie územia, určujú sa jeho zásady, navrhuje sa vecná a časová koordinácia činností ovplyvňujúcich životné prostredie, ekologickú stabilitu, kultúrno-historické hodnoty územia, územný rozvoj a tvorbu krajiny v súlade s princípmi trvalo udržateľného rozvoja.<sup>107</sup> Územné plánovanie je akýmsi predstupňom v procedúre, ktorá vyúsťuje najmä v konaní územnom a stavebnom. Základnou úlohou územného plánovania je dosiahnutie trvalého súladu všetkých činností na území. Tento cieľ

<sup>107</sup> §1 ods.1 Stavebného zákona.

zabezpečuje územné plánovanie na všetkých stupňoch riadenia a plánovania prostredníctvom územnoplánovacích nástrojov, ktorými sú územnoplánovacie podklady, územnoplánovacia dokumentácia a územné rozhodnutie. V územnom plánovaní sa určujú aj regulatívy priestorového usporiadania a funkčného využívania územia, najmä z hľadiska ochrany zložiek životného prostredia. Územné plánovanie môže nepriamo obmedzovať alebo dokonca vylučovať budúci rozvojový zámer na území. Regulatívy vychádzajú zo všeobecne záväzných predpisov a sú určené spracovateľom územnoplánovacej dokumentácie, patrí sem napríklad maximálna intenzita využitia plôch (parciel, výška stavieb, funkčné využitie plôch a pod.). Medzi územnoplánovacie činnosti zaradujeme obstarávanie a spracovanie územnoplánovacích podkladov a udržiavanie ich aktuálneho stavu a obstarávanie, spracovanie, prerokúvanie a schvaľovanie územnoplánovacej dokumentácie a udržiavanie jej aktuálneho stavu. Tieto činnosti sú jadrom územného plánovania ako odbornej činnosti, prostredníctvom ktorej sa naplňujú ciele územného plánovania. Súlad s procesom obstarávania územnoplánovacej dokumentácie musí byť zabezpečený aj v prípade realizácie Projektu. Umiestnenie stavby diaľnice sa v územnom pláne obce vyznačí na základe jej technického riešenia v mierke M 1:10 000 podľa stavu aktuálneho v čase spracúvania územného plánu. Technické riešenie obstará na vlastné náklady stavebník diaľnice a bezodplatne ho odovzdá obci.

Na územnoplánovacie činnosti sa nevzťahujú všeobecné predpisy Správneho poriadku z dôvodu, že územné plány nie sú individuálnymi správnymi aktmi regulujúcimi konkrétne právne vzťahy, ale programové dokumenty všeobecného charakteru.<sup>108</sup>

### **Posúdenie možnosti prístupu k územiu**

Majetkovoprávne vysporiadanie je s ohľadom na jednotlivé úseky D4 a R7 v rôznom stave rozpracovanosti.<sup>109</sup> Oprávneným k prístupu k pozemkom a stavbám je podľa vzorových zmlúv NDS. V týchto zmluvách nie je upravená možnosť prístupu štátu ani inej poverenej osoby. Uvedené nepredstavuje prekážku realizovateľnosti, keďže NDS môže previesť tieto práva na inú osobu. Rizikom však môže byť situácia, v rámci ktorej je žiadateľom o vydanie stavebného povolenia iná osoba ako tá, ktorá disponuje právom k pozemkom. Uvedené riziko je potrebné zmierniť zmluvou s NDS.

Pre realizovateľnosť Projektu je nevyhnutné, aby bol zabezpečený prístup k nehnuteľnostiam, ako aj stavebné povolenie pre koncesionára. Riziko nevydania stavebného povolenia by malo byť alokované v koncesnej zmluve.

V minulosti boli v tejto súvislosti prijaté aj také úpravy právneho poriadku, ktoré síce mali urýchľovať výstavbu diaľnic a rýchlostných ciest, ale ktoré boli následne posúdené ako nesúladné s Ústavou SR.<sup>110</sup> Podľa Zákona o mimoriadnych opatreniach postačovalo, aby stavebník pri výstavbe diaľnic a rýchlostných ciest v žiadosti o stavebné povolenie uviedol údaj o tom, či ku dňu začatia stavebného konania bolo získané vlastnícke právo alebo iné právo k pozemkom alebo či bol urobený úkon na jeho získanie. V prípade ešte neukončených výkupov pozemkov, prípadne nezískania iných práv k pozemkom postačovalo predkladať iba deklarovanie aktuálneho stavu ich výkupu. ÚS SR okrem iného odmietol dikciu Zákona o mimoriadnych opatreniach aj z dôvodu, že slovné spojenie o „nemožnosti získania“ sú „*vágne, neurčité, nesplňajúce kritéria kvality a predvídateľnosti zákona zasahujúceho do vlastníckeho práva tak, ako to vyžaduje ústava a dohovor*“. ÚS SR posúdil takýto proces ako nekoncepčný aj z dôvodu, že nepreukázanie takýchto práv v kolaudačnom konaní nebolo spojené so žiadnou sankciou. Poukázal tiež na to, že v stavebnom konaní by sa tak *kvázi* legalizovala stavba, ktorá by umožnila výstavbu neodstrániteľnej stavby bez akéhokolvek hmotnoprávneho titulu

<sup>108</sup> Rozsudok Najvyššieho správneho súdu ČR, 1Ao 1/2006: „*Stanovit funkční využití území a jeho rozvoj při splnění všech cílů a zásad územního plánování (srov. § 1 a § 2 zákona č. 50/1976 Sb., stavebního zákona) je činností, do které správní soudy mohou pouze minimálně zasahovat. Soudu rozhodně nepřísluší přezkoumávat, zda by bylo pro určitý pozemek či území vhodnější zvolit ten či onen způsob funkčního využití. Co mu však přezkoumávat přísluší, je, zda změnu územního plánu přijal pravomocí nadaný a kompetentní orgán a zda přitom postupoval zákonem předepsaným způsobem.*“

<sup>109</sup> Pozri bod 2.2 tejto kapitoly.

<sup>110</sup> Konkrétny nesúlad bol konštatovaný s čl. 12 ods. 1 v spojení s čl. 20 ods. 1, s čl. 13 ods. 4 v spojení s čl. 20 ods. 1, s čl. 20 ods. 4 Ústavy SR a s čl. 1 Dodatkového protokolu č. 1 k Dohovoru o ochrane ľudských práv a základných slobôd.

stavebníka k pozemku, preukázanie ktorého zákonodarca „odložil“ do okamihu kolaudácie. ÚS SR následne v samotnom náleze<sup>111</sup> posúdil uvedený rozpor medzi vydaním stavebného povolenia s oprávnením stavať na nevysporiadaných pozemkoch ako vyvlastnenie *de facto*, v prípade ktorého stavebný úrad už len určuje výšku náhrady. Takýto postup je však v rozpore s Ústavou SR a Dohovorom o ochrane ľudských práv a slobôd. Keďže v súlade s Ústavou SR a relevantnými zákonmi možno vyvlastniť len na základe zákona a nie zákonom samotným, nemožno redukovať vyvlastňovacie konanie na konanie o výške náhrady. Vlastníci dotknutých pozemkov sa takýmto postupom stávajú len nositeľmi nominálneho vlastníckeho práva bez možnosti fakticky užívať všetky komponenty vlastníckeho práva.

### **Posúdenie právneho režimu demolácie existujúcej infraštruktúry**

Na odstránenie stavby, pokiaľ nebolo nariadené stavebným úradom zo zákonných dôvodov, je potrebné povolenie stavebného úradu. Príslušným stavebným úradom je špeciálny stavebný úrad, ktorým je MDVaRR SR. O povolenie môže žiadať vlastník stavby, pričom v žiadosti uvedie základné náležitosti a pripojí doklady o vlastníctve alebo o inom práve k nehnuteľnosti, ako aj ostatné údaje v zmysle Stavebného zákona.<sup>112</sup>

Účastníkmi konania o odstraňovaní stavieb sú právnické osoby a fyzické osoby, ktoré majú vlastnícke alebo iné práva k pozemku alebo stavbe a ktorých práva, právom chránené záujmy alebo povinnosti môžu byť rozhodnutím priamo dotknuté. Užívatelia jednotlivých bytov a nebytových priestorov sú účastníkmi konania len vtedy, ak ich užívacie práva k bytu alebo k nebytovému priestoru môžu byť priamo dotknuté opatreniami, ktoré má v konaní stavebný úrad nariadiť. Účastníci konania nadobúdajú dňom začatia konania všetky práva a povinnosti účastníkov konania vyplývajúce pre nich zo Stavebného zákona, Správneho poriadku, ako aj z osobitných predpisov. V súlade s nižšie uvedeným môže byť rozhodnutie o asanácii stavieb súčasťou stavebného povolenia.

Podľa vzorových zmlúv poskytnutých NDS je odstránenie objektov, prípadne lesných a iných porastov, zmluvne zabezpečené v prípade dočasného záberu s poskytnutím náhrady. V prípade trvalého záberu, ktorý je predmetom výkupu, nie je možnosť vlastníka k odstráneniu objektov limitovaná. Limitáciu môžu predstavovať ustanovenia právnych predpisov regulujúcich oblasť životného prostredia a pamiatkovej ochrany.<sup>113</sup>

V rámci Projektu sa predpokladá asanácia viacerých objektov, ktorých identifikácia a právne vysporiadanie v súčasnosti zabezpečuje NDS. Aj v tomto prípade je teda potrebné dôsledne pripraviť prístup k pozemkom a stavbám na nich. Súkromný partner obvykle nie je ochotný znášať riziká spojené s prístupom k pozemkom a stavbám, ktoré majú byť výstavbou dotknuté.

### **Posúdenie možného vplyvu účastníkov územného a stavebného konania**

#### *Účastníci územného konania*

Územné konanie predstavuje špecifický rozhodovací postup správneho orgánu, ktorého výsledkom je autoritatívne rozhodnutie o konkrétnom opatrení, ktoré sa má uskutočniť v danom území, resp. rozhodnutie o využití pozemku na daný účel. Ak sa podmienky na umiestnenie stavby diaľnice alebo rýchlostnej cesty neriešia schváleným územným plánom zóny, uskutoční sa územné konanie podľa Stavebného zákona.

<sup>111</sup> Nález ÚS SR č. 235/2011 Z. z. z 26. januára 2011, spis. zn. PL. ÚS 19/09.

<sup>112</sup> Na odstraňovanie zariadenia staveniska, ktorého doba trvania bola viazaná na dobu výstavby a stavieb a zariadení, ktoré nepodliehajú stavebnému povoleniu, nie je potrebné povolenie stavebného úradu.

<sup>113</sup> Viac v časti Analýza právnych otázok realizácie Projektu týkajúcich sa oblasti životného prostredia, poľnohospodárskeho pôdneho fondu a pamiatkovej ochrany



Územné konanie je správnym konaním, v ktorom sa vydáva územné rozhodnutie. Ak ide o uskutočnenie stavby diaľnice a rýchlostnej cesty, vykonáva pôsobnosť stavebného úradu vo veciach územného konania okresný úrad v sídle kraja.<sup>114</sup>

Účastníkmi konania v územnom konaní podľa Stavebného zákona sú:

- navrhovateľ,
- obec,
- ten, komu to vyplýva z osobitného predpisu,
- právnické a fyzické osoby, ktorých vlastnícke alebo iné práva k pozemkom alebo stavbám, ako aj susedným pozemkom a stavbám vrátane bytov môžu byť rozhodnutím priamo dotknuté.

Účastníkmi územného konania nie sú nájomcovia bytov a nebytových priestorov.<sup>115</sup> Práva užívateľov bytov a nebytových priestorov vyplývajúce z občianskoprávných vzťahov nie sú dotknuté územným rozhodnutím, preto títo užívatelia nie sú účastníkmi konania a pri úprave takýchto vzťahov je potrebné postupovať podľa OZ.

V prípade Projektu bude navrhovateľom verejný partner (resp. subjekt ním poverený).

Obec má postavenie účastníka konania, pričom presadzuje širšie záujmy obce, najmä v nadväznosti na územný plán obce alebo zóny. Ak obec vlastní nehnuteľnosti, ktoré sú predmetom územného konania, alebo vlastní susedné nehnuteľnosti, má zároveň postavenie účastníka konania s právom uplatňovať námietky súvisiace s ochranou svojich vlastníckych práv rovnako ako iní účastníci konania v tomto postavení.

Účastníkom konania je aj *osoba, ktorej takéto postavenie vyplýva z osobitného predpisu*, napríklad podľa Zákona EIA. V zmysle tohto zákona sú takými osobami zainteresovaná verejnosť, fyzická osoba staršia ako 18 rokov, občianska iniciatíva, ktorú tvorí najmenej 250 fyzických osôb, právnická osoba, občianske združenie založené na účely ochrany životného prostredia, mimovládna organizácia podporujúca ochranu životného prostredia, ak tieto osoby podajú písomné stanovisko, z ktorého vyplýva ich záujem o rozhodnutie.<sup>116</sup>

Medzi účastníkov konania zaraďujeme aj PO alebo FO, ktorých vlastnícke alebo iné práva k pozemkom alebo stavbám, ako aj susedným pozemkom a stavbám (vrátane bytov) môžu byť rozhodnutím priamo dotknuté. Pojem susedné pozemky a stavby na nich sú definované ako pozemky, ktoré majú spoločnú hranicu s pozemkom, ktorý je predmetom správneho konania, a stavby na týchto pozemkoch. Pod pojmom susedná stavba sa rozumie stavba aj na takom pozemku, ktorý síce nemá spoločnú hranicu s pozemkom, o ktorý v územnom konaní podľa Stavebného zákona ide, ale jej užívanie môže byť navrhovanou stavbou dotknuté. Z uvedeného vyplýva, že vlastníci stavby postavenej na pozemku, ktorý síce nemá spoločnú hranicu s pozemkom, o ktorý ide, a nachádza sa napr. za cestou, potokom, môžu byť účastníkmi územného konania, ak by ich užívanie stavby mohlo byť navrhovanou stavbou ovplyvňované.

Stavebný úrad je povinný v súlade so Správnym poriadkom<sup>117</sup> priznať postavenie účastníka konania každému, kto sa toho domáha, a to až dotedy, kým nebude rozhodnutím z účasti vylúčený.

Územné konanie sa začína na návrh účastníka konania (navrhovateľa), ktorý musí mať písomnú formu, alebo sa začína z podnetu správneho orgánu alebo iného orgánu štátnej správy. Návrh sa doloží dokumentáciou ustanovenou vykonávacími predpismi k Stavebnému zákonu spracovanou

<sup>114</sup> § 117b Stavebného zákona.

<sup>115</sup> § 34 Stavebného zákona.

<sup>116</sup> Podľa § 23 ods. 4, § 30 ods. 5 alebo § 35 ods. 3 Zákona EIA.

<sup>117</sup> § 14 ods. 1 Správneho poriadku.

oprávnenou osobou<sup>118</sup> a dokladmi ustanovenými osobitnými predpismi. V návrhu na začatie konania navrhovateľ neuvádza zoznam účastníkov konania ani druhy a parcelné čísla dotknutých pozemkov. Stavebný úrad nariadi ústne konanie alebo miestne zisťovanie iba vtedy, ak sa vyskytne prekážka v konaní, ktorú nemožno odstrániť bez ústneho konania alebo miestneho zisťovania. Stavebný úrad oznamuje začatie územného konania o umiestnení líniovej stavby<sup>119</sup> alebo v odôvodnených prípadoch aj zvlášť rozsiahlej stavby, stavby s veľkým počtom účastníkov konania, ako aj územného konania o využití územia, o stavebnej uzávere a o ochrannom pásme, ak sa týka rozsiahleho územia, účastníkom územného konania verejnou vyhláškou. Oznámenie začatia konania má deklaratórny charakter, keďže konanie podľa Správneho poriadku je začaté už dňom doručenia návrhu na stavebný úrad.<sup>120</sup>

Rozhodnutie sa doručuje aj verejnou vyhláškou. Doručenie týmto spôsobom sa akceptuje, ak písomnosť bola 15 dní vyvesená na úradnej tabuli. V zmysle Zákona o mimoriadnych jednorazových opatreniach stavebný úrad doručí oznámenie o začatí územného konania do vlastných rúk vlastníkom pozemných stavieb, ktoré majú byť asanované. Ak sa územné rozhodnutie oznamuje verejnou vyhláškou, okrem vyvesenia na úradnej tabuli stavebného úradu sa povinne zverejňuje aj na jeho webovom sídle a súčasne aj na úradných tabuliach všetkých dotknutých obcí a ich webových sídlach. V územnom konaní sa uplatňuje tzv. koncentračná zásada, a to tak pokiaľ ide o účastníkov, ako aj pokiaľ ide o dotknuté orgány. V oznámení o začatí konania musí stavebný úrad na ňu upozorniť a určiť termín, po uplynutí ktorého sa na vznesené námietky a pripomienky už neprihliada. Územné rozhodnutie je záväzné aj pre právnych nástupcov navrhovateľa a ostatných účastníkov konania. Bez súhlasu vlastníka pozemku možno vydať rozhodnutie o umiestnení stavby alebo využití územia len vtedy, ak možno predmetný pozemok na navrhovaný účel vyvlastniť.<sup>121</sup>

V územnom rozhodnutí vymedzí stavebný úrad územie na navrhovaný účel, určí podmienky, ktorými sa zabezpečia záujmy spoločnosti v území a rozhodne o námietkach účastníkov konania. Rozhodnutie o umiestnení líniovej stavby platí so zreteľom na časovú náročnosť prípravy týchto rozsiahlych stavieb a zabezpečenie podkladov na vydanie stavebného povolenia tri roky odo dňa, keď nadobudlo právoplatnosť, ak stavebný úrad v odôvodnených prípadoch neurčil dlhšiu lehotu. Nestráca však platnosť, pokiaľ bola v týchto lehotách podaná žiadosť o stavebné povolenie alebo o povolenie na terénne úpravy, práce a zariadenia podľa stavebného zákona, alebo ak sa začalo s využitím územia na určený účel.<sup>122</sup>

Ak ku dňu začatia územného konania nie je schválený územný plán obce alebo ak v schválenom územnom pláne nie je diaľnica umiestnená na základe vyššie uvedeného technického riešenia, podkladom na vydanie územného rozhodnutia je okrem podkladov podľa Stavebného zákona aj projekt výstavby diaľnic schválený vládou Slovenskej republiky.

Príslušným vo veciach územného konania, ak ide o uskutočnenie stavby diaľnice a rýchlostnej cesty, je obvodný úrad v sídle kraja, ktorý vykonáva pôsobnosť stavebného úradu.<sup>123</sup> Odvolanie sa podáva na správnom orgáne, ktorý napadnuté rozhodnutie vydal. Odvolacím orgánom je správny orgán najbližšieho vyššieho stupňa nadriadený správnomu orgánu, ktorý napadnuté rozhodnutie vydal, teda MDVaRR SR.

Na pozemok, na ktorom sa má uskutočniť stavba diaľnice alebo rýchlostnej cesty, vzniká zo zákona predkupné právo štátu dňom právoplatnosti územného rozhodnutia. Prílohou návrhu na zápis predkupného práva štátu je autorizačne a úradne overený geometrický plán.

<sup>118</sup> Oprávnenou osobou v zmysle § 45 ods. 4 Stavebného zákona.

<sup>119</sup> V zmysle § 139 ods. 3 písm. b) Stavebného zákona sú líniovými stavbami aj diaľnice, cesty a miestne komunikácie.

<sup>120</sup> Stavebný úrad oznámi začatie územného konania verejnou vyhláškou aj v prípade, že mu účastníci konania alebo ich pobyt nie sú známi.

<sup>121</sup> Viac v kapitole VIII. 3.4 Analýza právnych otázok realizácie Projektu týkajúcich sa vyvlastnenia a obmedzenia vlastníckeho práva vrátane súdnej ochrany a zhodnotenia prípadnej osobitnej právnej úpravy.

<sup>122</sup> Platnosť územného rozhodnutia môže stavebný úrad na žiadosť navrhovateľa podanú pred uplynutím lehoty predĺžiť, nie však v prípade, ak bol na to isté územie schválený územný plán zóny, ktorý rieši predmet územného rozhodnutia.

<sup>123</sup> § 117 b Stavebného zákona.

Súčasná právna úprava územného konania zakotvená v Stavebnom zákone v zásade nepredstavuje z pohľadu realizovateľnosti Projektu legislatívne prekážky. Zásadný význam predstavuje dostatočná koordinácia zúčastnených subjektov a pripravenosť Projektu, ktoré by mali slúžiť ako primeraná záruka plynulého priebehu územného konania. Verejný partner by mal vyvíjať čo najväčšie úsilie k získaniu územného rozhodnutia v čo najkratšom čase za súčasného vysporiadania sa s technickými predpokladmi a zabezpečenia nevyhnutných podkladov k Projektu, ako aj zabezpečiť, aby z konania neboli vyradení žiadni účastníci, ktorým priznáva postavenie účastníka Stavebný zákon.

#### Účastníci stavebného konania

Stavebné konanie je osobitným druhom správneho konania, v ktorom stavebný úrad rozhoduje o stavebnom povolení na stavbu stavebníka, na zmenu stavby a na užívacie práce na nej.

Účastníkmi stavebného konania sú:

- stavebník,
- osoby, ktoré majú vlastnícke alebo iné práva k pozemkom a stavbám na nich vrátane susediacich pozemkov a stavieb, ak ich vlastnícke alebo iné práva k týmto pozemkom a stavbám môžu byť stavebným povolením priamo dotknuté,
- ďalšie osoby, ktorým toto postavenie vyplýva z osobitného predpisu,
- stavebný dozor alebo kvalifikovaná osoba,
- projektant v časti, ktorá sa týka projektu stavby.

Ak sa postavenia účastníka stavebného konania domáha aj osoba, ktorú stavebný zákon nezhrňa medzi účastníkov, aplikuje sa subsidiárne Správny poriadok.<sup>124</sup> Účastníkom konania podľa Správneho poriadku je aj ten, kto tvrdí, že môže byť rozhodnutím vo svojich právach, právom chránených záujmoch alebo povinnostiach priamo dotknutý, a to až do času, kým sa preukáže opak.

Účastníkom Stavebného konania je vždy stavebník, ktorý musí preukázať, že je vlastníkom pozemku, alebo má k pozemku iné právo,<sup>125</sup> ktoré ho oprávňuje zriadiť na ňom požadovanú stavbu. Stavebník podzemných stavieb nepreukazuje vlastníctvo alebo iné právo k pozemku alebo stavbám na ňom, ak ide o stavby, ktoré funkčne ani svojou konštrukciou nesúvisia so stavbami na pozemku ani s prevádzkou na ňom a ktoré ani inak nemôžu ovplyvniť využitie pozemku na účel, na ktorý je určený. Stavebný úrad je však aj v takomto prípade povinný v stavebnom konaní skúmať, či nie sú stavbou dotknuté vlastnícke alebo iné práva vlastníka pozemku. Za podzemné stavby možno v tejto súvislosti považovať napríklad stavby inžinierskych sietí vykonávané tunelovaním alebo pretláčaním.

Okruh účastníkov vo vzťahu k susediacim nehnuteľnostiam je vymedzený spôsobom, že pre postavenie účastníka konania nepostačuje vlastnícke alebo iné právo, ale musí byť splnená aj podmienka, že vlastnícke právo alebo právom chránené záujmy alebo povinnosti subjektu môžu byť stavebným povolením dotknuté.<sup>126</sup> Opodstatnenosť zaradenia týchto osôb posudzuje stavebný úrad podľa okolností konkrétneho prípadu, a na základe toho vymedzí okruh účastníkov konania. V tejto súvislosti je potrebné upozorniť na to, že susednou stavbou je aj stavba na takom pozemku, ktorý nemá síce spoločnú hranicu s pozemkom, o ktorý v konaní podľa tohto zákona ide, ale jej užívanie môže byť navrhovanou stavbou dotknuté.

Medzi účastníkov stavebného konania zaraďujeme aj ďalšie osoby, ktorým to vyplýva zo Zákona EIA.<sup>127</sup> Účastníkom konania je aj osoba, ktorá bude vykonávať odborný dozor, resp. odborné vedenie

<sup>124</sup> § 14 ods. 1 Správneho poriadku.

<sup>125</sup> § 139 ods. 1 Stavebného zákona.

<sup>126</sup> Napríklad svojím pôdorysom zasahuje do susediaceho pozemku alebo ak by svojím objemom znemožňovala budúce využitie susedného stavebného pozemku alebo exhalátmi ohrozovala životné prostredie a iné.

<sup>127</sup> § 24 – 27 Zákona EIA (napr. mimovládna organizácia podporujúca ochranu životného prostredia).

stavby. Ak je stavebníkom nájomca pozemku alebo stavby, účastníkom konania je aj vlastník pozemku, resp. stavby. Projektantovi sa postavenie účastníka konania priznáva v časti týkajúcej sa projektu stavby. Užívateľia bytov a nebytových priestorov nie sú účastníkmi konania, pretože ich vzťah k vlastníkovi stavby je upravený zmluvou a Stavebný zákon tento zmluvný vzťah nemôže zmeniť ani zrušiť. Ich práva a právom chránené záujmy alebo povinnosti nemôžu byť preto stavebným povolením dotknuté.

Jednoznačné vymedzenie okruhu účastníkov konania je dôležité aj z dôvodu, že stavebník je povinný v žiadosti o stavebné povolenie uviesť zoznam účastníkov. Stavebný úrad je povinný v prípade pochybností preveriť správnosť údajov tak, aby vydal rozhodnutie na podklade náležite zisteného skutkového a právneho stavu veci.

Konanie o stavebnom povolení začína len na návrh stavebníka miestne príslušnému stavebnému úradu. Pôsobnosť špeciálneho stavebného úradu pre diaľnice a rýchlостné cesty vykonáva MDVaRR SR.

V žiadosti o stavebné povolenie stavebník okrem všeobecných náležitostí podania a náležitostí podľa stavebných predpisov uvádza aj zoznam pozemkov, na ktorých sa má uskutočniť stavba diaľnice, s uvedením parcelného čísla a druhu pozemku, a zoznam stavieb na týchto pozemkoch, s uvedením druhu stavby a súpisného čísla. Prílohou k žiadosti o stavebné povolenie sú doklady preukazujúce vlastnícke právo alebo iné právo stavebníka k jednotlivým pozemkom, doklady preukazujúce vlastnícke právo alebo iné právo stavebníka k stavbám, ktoré majú byť asanované, a predbežné geometrické plány na nové parcely. Na vypracovanie znaleckých posudkov sa do času overenia geometrického plánu orgánom geodézie použije predbežný geometrický plán vypracovaný autorizovanou osobou bez overenia orgánu geodézie, v ktorom sú vyznačené diely pred pridelením parcelného čísla vzniknuté odčlenením časti pozemkov so samostatným parcelným číslom.

Stavebné konanie je začaté dňom, kedy bola žiadosť stavebníka doručená stavebnému úradu príslušnému rozhodnúť o stavebnom povolení. Ak nenastal dôvod zastavenia konania, stavebný úrad oznámi začatie stavebného konania dotknutým orgánom, všetkým známym účastníkom a nariadi ústne pojednávanie spojené s miestnym zisťovaním. Ak sa v územnom konaní uskutočnilo ústne pojednávanie alebo miestne zisťovanie, stavebný úrad v stavebnom konaní nariadi ústne pojednávanie alebo miestne zisťovanie iba vtedy, ak sa vyskytne prekážka v konaní, ktorú nemožno inak odstrániť. Ak stavebný úrad nenariadi ústne pojednávanie ani miestne zisťovanie, vyzve jednotlivo dotknuté orgány a zúčastnené osoby, aby svoje záväzné stanoviská a vyjadrenia a svoje námietky a pripomienky k žiadosti uplatnili najneskôr v určenej lehote, účastníkov konania vyzve verejnou vyhláškou. Súčasne ich upozorní, že svoje námietky môžu uplatniť najneskoršie pri ústnom pojednávaní, inak na ne nebude prihliadať.<sup>128</sup>

Pri líniových stavbách stavebný úrad upovedomí účastníkov o začatí stavebného konania verejnou vyhláškou najmenej 15 dní pred konaním miestneho zisťovania, prípadne ústneho pojednávania.<sup>129</sup> V zmysle Zákona o jednorazových mimoriadnych opatreniach stavebný úrad doručí oznámenie o začatí stavebného konania do vlastných rúk vlastníkom pozemných stavieb, ktoré majú byť asanované. Ak sa stavebné povolenie oznamuje verejnou vyhláškou, okrem vyvesenia na úradnej tabuli stavebného úradu sa povinne zverejní aj na jeho webovom sídle, ako aj na úradných tabuliach a webových sídlach všetkých dotknutých obcí. V prípade líniových stavieb sa obci a dotknutým orgánom oznamuje začatie stavebného konania vždy jednotlivo aj vtedy, ak sa účastníkom oznamuje začatie konania verejnou vyhláškou.

Ak neprichádza do úvahy zastavenie konania, stavebný úrad ukončuje stavebné konanie v prvom stupni tým, že buď žiadosť o stavebné povolenie zamietne, alebo vydá stavebné povolenie. Súčasťou stavebného povolenia sú všetky súvisiace rozhodnutia stavebného úradu, a to povolenia na

<sup>128</sup> Stavebný úrad neprihliada na záväzné stanoviská a vyjadrenia dotknutých orgánov a na námietky a pripomienky účastníkov konania a zúčastnených osôb, ktoré už boli alebo mali byť uplatnené a vybavené alebo zohľadnené pri prerokúvaní územnoplánovacej dokumentácie alebo ktoré boli podané po lehote.

<sup>129</sup> Ak sa nekoná ústne pojednávanie, pred uplynutím lehoty určenej podľa § 61 ods. 3 Stavebného zákona.

odstránenie stavieb v trase diaľnice, ktoré je nevyhnutné asanovať, a povolenia na uskutočnenie súčastí diaľnice a vyvolaných úprav. Stavebné povolenie má obmedzené trvanie a stráca platnosť, ak sa so stavbou nezačalo do dvoch rokov odo dňa, keď nadobudlo právoplatnosť, pokiaľ stavebný úrad v odôvodnených prípadoch neurčil na začatie stavby dlhšiu lehotu. Na základe žiadosti môže stavebný úrad predĺžiť platnosť stavebného povolenia podanú pred jej uplynutím, pričom podaním žiadosti lehota platnosti stavebného povolenia neplynie.

Pripravenosť dokumentácie v jednotlivých stupňoch je nevyhnutným predpokladom úspešnej realizácie Projektu. Ku dňu vypracovania Štúdie stav rozpracovanosti dokumentácie bol nasledujúci:

Tabuľka 37 Pripravenosť dokumentácie k 31.10. 2014

Úsek	Ku dňu vypracovania Štúdie nebolo vydané
D4 Jarovce – Ivanka sever	Územné rozhodnutie vydané 29.10.2014 (zatiaľ nenadobudlo právoplatnosť)
	Dokumentácia pre stavebné povolenie
	Stavebné povolenie
	Správa o hodnotení – doplnenie, Diaľnica D4, Jarovce – Ivanka sever – variant tunelový
D4 Ivanka sever – Rača	Územné rozhodnutie vydané 23.10.2014 (zatiaľ nenadobudlo právoplatnosť)
	Dokumentácia pre stavebné povolenie
	Stavebné povolenie
R7 Prievoz – Ketelec	Územné rozhodnutie vydané 23.10.2014 (zatiaľ nenadobudlo právoplatnosť)
	Dokumentácia pre stavebné povolenie
	Stavebné povolenie
R7 Ketelec – Dunajská Lužná	Dokumentácia pre stavebné povolenie
	Stavebné povolenie
R7 Dunajská Lužná – Holice	Stavebné povolenie

Je nevyhnutné vytvoriť dostatočný časový priestor pre uchádzačov na oboznámenie sa s podkladmi, povoleniami a štúdiami, za účelom prípravy technických riešení. Za týmto účelom je potrebné stanoviť realistický harmonogram, ktorý zohľadní náročnosť a časové aspekty prípravy technického riešenia Projektu.

Do určitého štádia Projektu NDS pripravuje majetkovoprávne vysporiadanie, dokumentáciu pre stavebné a územné rozhodnutie a pod. Z konceptu Projektu však vyplýva, že zadávateľom Projektu bude MDVaRR SR. Je teda potrebné preskúmať prevoditeľnosť individuálnych správnych aktov. Individuálne správne akty je možné rozdeliť i) *ad personam* – individuálne správne akty zavazujú konkrétne určité subjekty, a ii) *in rem* – zavazujú okrem konkrétne určených osôb, ktorých sa individuálny správny akt dotýka, aj ich právnych nástupcov (príkladom je územné rozhodnutie,

stavebné povolenie a kolaudačné rozhodnutie).<sup>130</sup> Rizikom Projektu je, že aj v prípade, že práva k týmto individuálnym správnym aktom môžu byť prevoditeľné, v rámci stavebného konania musí stavebník preukázať, že je vlastníkom pozemku alebo že má k pozemku iné právo, ktoré ho oprávňuje zriadiť na ňom požadovanú stavbu. Stavebník k žiadosti prikladá doklad o vlastníctve alebo inom práve k pozemku alebo k stavbe, napríklad výpis z katastra nehnuteľností, rozhodnutie o vyvlastnení, rozhodnutie súdu, potvrdenie príslušného štátneho orgánu o predaji v dražbe a pod. Riziko predstavuje skutočnosť, že v čase vydania stavebného rozhodnutia nebude stavebníkom a oprávneným subjektom s právnym titulom k pozemkom tá istá osoba. Bude potrebné preto zabezpečiť, aby spolu s príslušnými povoleniami prešli na MDVaRR SR od NDS aj všetky práva k pozemkom, vo vzťahu ku ktorým boli vydané/budú vydané povolenia. V opačnom prípade nepríde k platnému postúpeniu práv z povolení na koncesionára.

Súčasne je v tejto súvislosti potrebné preskúmať aj iné povolenia správnych orgánov, ktoré by mohli byť procesom prevodu dokumentácie dotknuté.

### Zhodnotenie rizík v danej oblasti a identifikácia prípadných súdnych sporov a iných konaní

Ako najväčšie riziko v rámci tejto oblasti je možné označiť riziko nevydania stavebných povolení alebo územných rozhodnutí. Uvedené riziká sú obvykle znášané verejným partnerom, prípadná ochota znášania týchto rizík súkromným partnerom sa prejaví vo zvýšenej cene, ktorá nemusí byť verejným partnerom akceptovateľná. Veľmi dôležité je tiež v procese žiadosti o územné rozhodnutie a stavebné povolenie neopomenúť žiadneho možného účastníka konania.

Riziko predstavuje aj odlišnosť subjektov, kedy nebude stavebníkom a oprávneným subjektom s právnym titulom k pozemkom tá istá osoba. Z uvedeného dôvodu by mali zmluvy uzatvárané v rámci majetkovoprávneho vysporiadania obsahovať právo prístupu k pozemkom nielen pre NDS, ale aj štát. Po posúdení vzorových zmlúv, ktoré uzatvára NDS, je možné skonštatovať, že tieto nepredpokladajú prístup štátu alebo ním poverenej osoby k územiu, resp. oprávňujú podať žiadosť o stavebné povolenie iba NDS. Vzhľadom na stav majetkovoprávneho vysporiadania by bolo možné zahrnúť možnosti prístupu k pozemkom, resp. možnosť prevodu nadobúdacích titulov na štát už priamo do uzatváraných zmlúv. Samozrejme, uvedené sa môže týkať iba doteraz neuzatvorených zmlúv s vlastníkmi alebo inými oprávnenými osobami.

V tomto smere bude najdôležitejšie napredovanie pri príprave dokumentácie a následne poskytnutie dostatočného časového rámca pre potenciálnych súkromných partnerov. Podstatnou bude tiež príprava dokumentácie pre verejné obstarávanie a koncesnej zmluvy, ktorá rozdelí primerane riziká medzi zmluvných partnerov a navrhne prípadné kompenzačné opatrenia na zmiernenie rizík. Na získanie povolení bude mať vplyv aj úspešné ukončenie vyvlastňovacích konaní.

Tabuľka 38 Sumarizačná tabuľka k stavebno-právnym aspektom

Riziko	Závažnosť rizika	Zmiernenie
Riziko nevydania stavebných povolení alebo územných rozhodnutí.	Stredná	Zabezpečenie kvalitnej podkladovej dokumentácie pre územné a stavebné konanie. Nastavenie realistických harmonogramov Projektu
Riziko nezabezpečenia práv k pozemkom Projektu a s tým spojené riziko nezískania stavebného povolenia alebo neskoršieho	Vysoká	Dôsledné zmapovanie trasy Projektu. Dôsledná príprava Projektu.

<sup>130</sup> § 70 Stavebného zákona, podľa ktorého „Stavebné povolenie a rozhodnutie o predĺžení jeho platnosti sú záväzné aj pre právnych nástupcov konania, §40 ods. 4 Stavebného zákona: „Územné rozhodnutie je záväzné aj pre právnych nástupcov jeho navrhovateľa a ostatných účastníkov územného konania.“

Riziko	Závažnosť rizika	Zmiernenie
napadnutia stavebného povolenia.		
Riziko neprevedenia práv k pozemkom z NDS na MDVaRR SR.	Nízka	Dôsledná príprava Projektu. Zabezpečenie zmluvných podmienok umožňujúcich postúpenie práv na tretie osoby.
Riziko nedostatočného času na zhodnotenie kvality technickej dokumentácie pre uchádzačov a nemožnosti získať inovatívne technické riešenia v súťaži.	Stredná	Zabezpečenie dostatočného času na zhodnotenie dokumentácie pre uchádzačov v rámci <i>dataroomu</i> .

#### 4.1.5.4 Analýza právnych otázok realizácie Projektu týkajúcich sa oblastí životného prostredia, ochrany poľnohospodárskeho pôdneho fondu a pamiatkovej ochrany

##### Úvod do problematiky

Proces posudzovania predpokladaných vplyvov na životné prostredie (proces EIA) je povinnou súčasťou povoľovania stavieb, pri realizácii ktorých hrozí zvýšené riziko vzniku nepriaznivého vplyvu na životné prostredie. Z uvedeného dôvodu je v zákonom stanovených prípadoch rozhodnutie príslušného orgánu, ktoré je výsledkom procesu EIA, nevyhnutným predpokladom vydania rozhodnutia povoľovacích orgánov v správnych konaniach podľa Stavebného zákona a Cestného zákona.

Proces EIA je v SR upravený Zákomom EIA. V čase vypracovania Štúdie vstupuje do záverečnej fázy legislatívny proces prijímania novely zákona EIA, ktorá by mala nadobudnúť účinnosť 1. decembra 2014 (ďalej len „novela“).<sup>131</sup> Novela reaguje na nedostatky doterajšieho znenia Zákona EIA, ktoré nedostatočne transponovalo smernice EÚ. Hlavným cieľom pripravovanej novely by malo byť predovšetkým užšie prepojenie procesov EIA s následnými povoľovacími procesmi, ktoré by malo byť dosiahnuté predovšetkým záväznosťou výstupu zisťovacieho konania a procesu EIA, a podmienenie vydania následného povolenia rešpektujúceho výsledky procesu EIA.

Predmetom posudzovania EIA sú jednak činnosti, o ktorých zákon stanoví, že posudzovaniu podliehajú vždy, a ďalej tiež činnosti, o potrebe posúdenia ktorých rozhodne príslušný orgán na základe tzv. zisťovacieho konania. Jednotlivé kategórie činností vymedzuje príloha č. 8 Zákona EIA. V prípade jednotlivých kategórií činností sú Zákomom EIA stanovené limity určujúce, kedy tieto činnosti podliehajú povinnému posudzovaniu alebo kedy o potrebe ich posúdenia rozhoduje príslušný úrad.

Realizácia diaľnic a rýchlostných ciest (vrátane súvisiacich objektov) patrí pod kategóriu č. 13 „Doprava a telekomunikácie“ prílohy č. 8 Zákona EIA, pričom ich hodnotenie z hľadiska vplyvov na životné prostredie je vykonávané povinne vždy. Rovnako tak je predmetom povinného posudzovania vplyvov realizácia zmeny stavieb diaľnic a rýchlostných ciest.

Realizácia Projektu bude vo významnej miere zasahovať územia, ktorých sa týka ochrana prírody a krajiny, poľnohospodárskej pôdy, vôd, lesov. Dodržanie všetkých ustanovení príslušných zákonov, ako aj európskej legislatívy bude preto jedným z kľúčových aspektov úspešnosti Projektu.

<sup>131</sup> NR SR schválila návrh novely do druhého čítania a momentálne prebieha rokovanie gestorského výboru.

Vzhľadom na plánovanú realizáciu Projektu je vhodné venovať pozornosť aj pamiatkovej ochrane. Zákon o ochrane pamiatkového fondu upravuje podmienky ochrany kultúrnych pamiatok, pamiatkových území, archeologických nálezov a archeologických nálezísk v súlade s vedeckými poznatkami a na základe medzinárodných zmlúv v oblasti európskeho a svetového kultúrneho dedičstva, ktorými je SR viazaná.

### Právne predpisy

- Zákon EIA
- Zákon o ochrane prírody a krajiny
- Stavebný zákon
- Vodný zákon
- Zákon o lesoch
- Správny poriadok
- Zákon o ochrane pamiatkového fondu
- Zákon o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie (kodifikované znenie) 2011/92/EÚ
- Smernica Rady 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín
- Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/147/ES o ochrane voľne žijúceho vtáctva
- Smernica SEA
- Uznesenie Vlády SR č. 577 z 31.8.2011 k aktualizácii národného zoznamu území európskeho významu
- Uznesenie Vlády SR č. 239 zo 17. marca 2009 k národnému zoznamu navrhovaných území európskeho významu
- Výnos MŽP SR zo 14. júla 2004 ktorým sa vydáva národný zoznam území európskeho významu
- Uznesenie Vlády SR č.636 z 9. júna 2013 k národnému zoznamu navrhovaných vtáčích území
- Uznesenie Vlády SR č. 345 z 25. mája 2010 k zmene a doplneniu Národného zoznamu navrhovaných chránených vtáčích území
- Vyhláška Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 440/2008 Z. z. ktorou sa vyhlasuje Chránené vtáčie územie Dunajské luhy v znení vyhlášky č. 466/2013 Z. z.



## Právna analýza

### *Analýza právnych otázok realizácie Projektu týkajúcich sa oblasti životného prostredia*

#### *Posudzovanie vplyvov na životné prostredie*

Z pohľadu vplyvov na životné prostredie sa zákonom vymedzené činnosti či objekty posudzujú predovšetkým v rozsahu ich prípravy a následnej realizácie.

#### *Strategické posudzovanie vplyvov (SEA)*

Cieľom EIA je posilňovať aspekty životného prostredia predtým, než sa rozhodne o činnostiach, ktoré môžu mať vplyv na životné prostredie. Mnoho dôležitých rozhodnutí pre životné prostredie sa však prijíma už v skorších fázach, a to v štádiu, keď sa plány a programy vypracovávajú. Z tohto dôvodu existuje ďalší nástroj, ktorý sa využíva skôr než EIA pre činnosť, ktorá sa má realizovať, a tým je SEA<sup>132</sup> – strategické posudzovanie vplyvov na životné prostredie. Proces SEA je upravený v smernici SEA, ktorá je transponovaná do Zákona EIA.

Cieľom SEA je zabezpečiť vysokú úroveň ochrany životného prostredia a prispieť k integrácii environmentálnych úvah do prípravy a schvaľovania plánov a programov so zreteľom na podporu trvalo udržateľného rozvoja tým, že sa v súlade so smernicou SEA zabezpečí vykonanie environmentálneho posudzovania určitých plánov a programov, ktoré majú pravdepodobne významné účinky na životné prostredie. Pod pojmom plány a programy rozumieme plány a programy vrátane tých, na ktorých financovaní sa podieľa EÚ, ako aj akékoľvek ich modifikácie, ktoré sú predmetom prípravy a/alebo schvaľovania úradom na štátnej, regionálnej alebo miestnej úrovni alebo ktoré úrad pripravuje na schválenie prostredníctvom parlamentného alebo vládneho legislatívneho postupu a ktoré vyžadujú legislatívne, regulatívne alebo správne predpisy. Určité plány a programy však podliehajú povinnému environmentálnemu posudzovaniu – pod také zaradíme aj oblasť dopravy.<sup>133</sup> Pod environmentálnym posudzovaním sa rozumie príprava environmentálnej správy, uskutočňovanie porád, zohľadnenie environmentálnej správy a výsledkov porád pri rozhodovaní a poskytnutie informácií o rozhodnutí. SEA sa vzťahuje na strategické rozhodnutia, ktorými môžu byť strategické trasy, spôsoby dopravy a zohľadnenie požiadaviek realizovateľnými variantmi. Jedným z účelov SEA je vo väčšej miere zohľadniť otázky životného prostredia a urobiť proces rozhodovania transparentnejším prostredníctvom konzultácií a spoluúčasti. Jedným z hlavných rozdielov medzi SEA a EIA je ten, že SEA sa aplikuje v skoršom štádiu procesu plánovania než EIA a posudzovanie SEA sa má vykonávať na úrovni plánov a programov predtým, než sa vykoná podrobnejšie EIA na úrovni individuálneho Projektu.

V zmysle uvedeného bolo MDVaRR SR v novembri 2011 vypracované *Oznámenie o strategickom dokumente* podľa zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie pod názvom *Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlостných ciest, Doplnok č.3*.<sup>134</sup> Hlavným cieľom *Doplnku č. 3 Nového projektu výstavby diaľnic a rýchlостných ciest (ďalej len „Doplnok č.3 strategického dokumentu“)* bolo doplniť do siete diaľnic a rýchlостných ciest celú trasu diaľnice D4 s celkovou dĺžkou približne 49,0 km. Tento strategický dokument podliehal zisťovaciemu konaniu v zmysle Zákona EIA, v ktorom MDVaRR SR malo rozhodnúť, či sa uvedený strategický dokument bude posudzovať podľa Zákona EIA. Po ukončení zisťovacieho konania bolo vydané rozhodnutie, v ktorom MDVaRR SR rozhodlo, že sa uvedený strategický dokument bude posudzovať v zmysle tohto zákona.<sup>135</sup>

Výsledok hodnotenia návrhu *Doplnku č.3 strategického dokumentu* bol uvedený v *Správe o hodnotení strategického dokumentu* z novembra 2012.<sup>136</sup> Podľa MDVaRR SR (v zmysle *Správy o hodnotení*

<sup>132</sup> Smernica SEA.

<sup>133</sup> Čl. 3 ods. 2 písm. a) až b) Smernice SEA.

<sup>134</sup> Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlостných ciest schválila vláda SR už v roku 2001 uznesením č. 162/2001, pričom realizácia diaľnice D4 je jedným z hlavných cieľov práve *Doplnku č.3* k tomuto dokumentu.

<sup>135</sup> § 8 až § 14 Zákona EIA.

<sup>136</sup> Správa bola vypracovaná podľa § 9 ods. 3 a prílohy č. 4 Zákona EIA.

strategického dokumentu) vplyvy Doplnku č.3 strategického dokumentu identifikované v procese SEA boli vyhodnotené ako zhodné s predpokladanými vplyvmi, ktoré boli zistené v procese posudzovania navrhovanej činnosti a plánujú sa následne spresniť v etape povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov. Tento strategický dokument zároveň predpokladá negatívny vplyv realizácie Doplnku č. 3 strategického dokumentu na území Natura 2000. V ďalších stupňoch projektovej prípravy majú byť navrhnuté a realizované zmierňujúce opatrenia a v prípade preukázania závažného vplyvu na územia Natura 2000 aj kompenzačné opatrenia podľa platných právnych predpisov. Vplyvy Doplnku č. 3 strategického dokumentu, ktoré bolo možné predpokladať v rámci etapy SEA, nie sú podľa MDVaRR SR takého charakteru, že by spôsobili závažný vplyv na životné prostredie dotknutého územia a bránili by jeho schváleniu.<sup>137</sup>

MDVaRR SR následne zverejnilo na účely pripomienkovania návrh strategického dokumentu s celoštátnym dosahom *Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlостných ciest, Doplnok č. 3 a Správu o hodnotení vplyvov strategického dokumentu s celoštátnym dosahom na životné prostredie*. Výsledkom prerokovania bolo záverečné stanovisko MŽP SR, ktoré schválilo v januári 2014 strategický dokument s výhradami, pričom viaceré výhrady sa premietli priamo do požiadaviek na dokumentáciu pre územné rozhodnutie na úsek D4. Z formálneho hľadiska by bolo vhodné, aby uskutočnenie SEA predchádzalo vydaniu jednotlivých stanovísk EIA. Zákon o EIA ale výslovne nepodmieňuje získanie SEA pred získaním stanovísk EIA, a preto by neskoršie získanie SEA, ktorej závery budú zohľadnené v následných územných rozhodnutiach, nemalo mať vplyv na získané záverečné stanoviská EIA.

#### *Postup v procese EIA – zámer*

Konanie o posudzovaní vplyvov na životné prostredie je začaté na základe písomného zámeru predloženého navrhovateľom (t. j. realizátorom posudzovanej činnosti) príslušnému orgánu. Predkladaný zámer musí pritom obsahovať najmenej dva varianty riešenia navrhovanej činnosti a zároveň nulový variant riešenia. Zámer obsahuje najmä základnú charakteristiku navrhovanej činnosti, základné údaje o existujúcom stave životného prostredia v území dotknutom zámerom, základné informácie o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na životné prostredie a pod.<sup>138</sup>

Príslušný orgán (MŽP SR) následne predloží zámer rezortnému orgánu (MDVaRR SR), povoľujúcemu orgánu, dotknutému orgánu, dotknutej obci a mimovládnej organizácii podporujúcej ochranu životného prostredia.<sup>139</sup> Súčasne príslušný orgán zverejní zámer a oznámenie o predložení zámeru na webovom portáli MŽP SR. Rezortný orgán, povoľujúci orgán, dotknutý orgán a dotknutá obec doručia príslušnému orgánu svoje písomné stanoviská k zámeru, a to do 21 dní od jeho doručenia. Verejnosť môže doručiť svoje písomné stanoviská k zámeru príslušnému orgánu do 21 dní od zverejnenia zámeru na webovom portáli MŽP SR.<sup>140</sup>

Pred začatím samotného hodnotenia navrhovanej činnosti stanoví príslušný orgán v spolupráci s rezortným a povoľujúcim orgánom<sup>141</sup> po prerokovaní s navrhovateľom rozsah hodnotenia navrhovanej činnosti (a prípadne aj časový harmonogram hodnotenia). Pri stanovovaní rozsahu hodnotenia vychádza príslušný orgán zo Zákona EIA,<sup>142</sup> pričom prihliadne k obsahu stanovísk, ktoré mu boli k danému zámeru doručené. Príslušný orgán okrem iného určí, ktorý variant riešenia navrhovanej činnosti je potrebné podrobnejšie vypracovať a hodnotiť. V časovom harmonograme príslušný orgán stanoví časovú postupnosť (prípadne lehoty) jednotlivých etáp hodnotenia.

<sup>137</sup> V tejto súvislosti je potrebné vyhodnotiť závažnosť vplyvov v kontexte EIA, ktoré vyhodnotili vplyvy posudzovanej činnosti ako závažné.

<sup>138</sup> § 22 a príloha č. 9 Zákona EIA.

<sup>139</sup> Ak podala podnet podľa § 20 Zákona EIA.

<sup>140</sup> Na príprave a povoľovaní zámeru, rovnako ako na následnom povoľovacom konaní sa môže podieľať tiež zainteresovaná verejnosť podľa ustanovenia § 24 a nasl. Zákona EIA. Pripravovaná novela Zákona EIA posilňuje postavenie verejnosti.

<sup>141</sup> Ak ide o činnosť, ktorá môže mať vplyv samostatne alebo v kombinácii s inou činnosťou alebo s iným strategickým dokumentom na územie sústavy chránených území, stanovuje sa rozsah hodnotenia navrhovanej činnosti aj po dohode s príslušným štátnym orgánom ochrany prírody a krajiny.

<sup>142</sup> Príloha č. 11 Zákona EIA.

Navrhovateľ následne v spolupráci s dotknutou obcou bez zbytočného odkladu informuje verejnosť o stanovenom rozsahu hodnotenia a jeho časovom harmonograme, a to spôsobom v mieste obvyklom.

Verejnosť, dotknutá obec, dotknutý samosprávny kraj, dotknutý orgán a ďalšie osoby môžu k rozsahu hodnotenia predložiť svoje pripomienky, ktoré sa predkladajú príslušnému orgánu.

#### *Postup v procese EIA – správa o hodnotení činnosti*

Samotné hodnotenie činnosti navrhovanej zámerom a následné vypracovanie správy o hodnotení činnosti zabezpečuje navrhovateľ. V správe o hodnotení činnosti potom uvedie komplexné informácie o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane ich vyhodnotenia a súčasne ich porovnanie s existujúcim stavom životného prostredia v mieste vykonávania navrhovanej činnosti a v oblasti jej predpokladaného vplyvu. Správa o hodnotení činnosti obsahuje hodnotenie v rozsahu navrhovanom príslušným orgánom a rozpracovanie všetkých bodov uvedených v prílohe č. 11 Zákona EIA, a to primerane charakteru navrhovanej činnosti.<sup>143</sup>

Navrhovateľ predloží správu o hodnotení príslušnému orgánu, a tento následne bezodkladne doručí správu o hodnotení činnosti rezortnému orgánu, dotknutému orgánu, povoľujúcemu orgánu a dotknutej obci<sup>144</sup> tak, aby mohli uplatniť svoje stanoviská. Dotknutá obec informuje verejnosť a zabezpečí po dohode a v spolupráci s navrhovateľom verejné prerokovanie navrhovanej činnosti. Rezortný orgán, dotknutý orgán, povoľujúci orgán a dotknutá obec doručia svoje písomné stanoviská k správe o hodnotení činnosti. Zainteresovaná verejnosť môže doručiť príslušnému orgánu svoje písomné stanovisko do 30 dní od doručenia (resp. zverejnenia) záverečného zhrnutia.<sup>145</sup>

#### *Postup v procese EIA – odborný posudok*

Navrhovateľ zabezpečí spracovanie odborného posudku odborne spôsobilou osobou určenou príslušným orgánom, a tento posudok doručí v lehote 60 dní príslušnému orgánu. Odborný posudok vždy obsahuje návrh záverečného stanoviska z posúdenia navrhovanej činnosti.

#### *Postup v procese EIA – záverečné stanovisko*

Do 20 dní od doručenia odborného posudku príslušný orgán (v spolupráci s orgánom na ochranu zdravia) vypracuje a predloží záverečné stanovisko k činnosti. V tomto záverečnom stanovisku príslušný orgán uvedie celkové hodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti, najmä či odporúča alebo neodporúča jej realizáciu, prípadne za akých podmienok.<sup>146</sup> Záverečné stanovisko je platné sedem rokov od jeho vydania.<sup>147</sup>

#### *Rozhodovanie o povolení navrhovanej činnosti*

Orgán, ktorý rozhoduje o povolení navrhovanej činnosti (napr. stavebný úrad), je povinný prihliadnuť k obsahu záverečného stanoviska a bez jeho súčasného priloženia nemôže vydať rozhodnutie o povolení navrhovanej činnosti, ktorá je predmetom jeho posudzovania.<sup>148</sup> Povoľujúci orgán zašle rozhodnutie o povolení navrhovanej činnosti podľa osobitných právnych predpisov, ktorému predchádzalo posudzovanie EIA, príslušnému orgánu a rezortnému orgánu.

Prípravovaná novela Zákona EIA upravuje proces následného rozhodovania o povolení navrhovanej činnosti oveľa podrobnejšie, ako je tomu v súčasnom znení zákona. V prvom rade upravuje, že

<sup>143</sup> Ustanovenie § 31 Zákona EIA.

<sup>144</sup> Rovnako tiež štátnemu orgánu ochrany prírody a krajiny, pokiaľ môže mať navrhovaná činnosť vplyv na územia sústavy chránených území.

<sup>145</sup> § 35 ods. 3 Zákona EIA.

<sup>146</sup> Podrobnosti o obsahu záverečného stanoviska k činnosti sú obsahom prílohy č. 12 Zákona EIA.

<sup>147</sup> Záverečné stanovisko zostáva v platnosti, ak počas jeho platnosti dôjde k začatiu konania o umiestnení alebo povolení činnosti podľa osobitných právnych predpisov.

<sup>148</sup> Príslušný orgán, ktorý vedie konanie EIA, je súčasne dotknutým orgánom v konaní, v ktorom sa rozhoduje o povolení činnosti podľa osobitných právnych predpisov (napr. v stavebnom konaní).

navrhovateľ je povinný zabezpečiť súlad predkladaného návrhu na začatie povoľovacieho konania s požiadavkami, ktoré príslušný orgán uplatnil v rámci výsledku procesu EIA. Pokiaľ príslušný orgán nepotvrdí súlad návrhu so závermi EIA, nemôže povoľujúci orgán vydať rozhodnutie v povolení konaní. Povoľujúci orgán je povinný zaistiť súlad povolenia so záverečným stanoviskom.

Návrh novely Zákona EIA upravuje tiež podmienky realizácie navrhovanej činnosti. Konkrétne stanovuje, že ten, kto vykonáva navrhovanú činnosť, je povinný zabezpečiť dodržanie požiadaviek, ktoré príslušný orgán vzniesol v rámci povoľovacieho konania. Podľa návrhu je tiež ten, kto vykonáva navrhovanú činnosť, povinný zabezpečiť vykonávanie tzv. poprojektovej analýzy, ktorá spočíva najmä v systematickom sledovaní a meraní vplyvov navrhovanej činnosti, v kontrole plnenia a vyhodnocovania účinnosti požiadaviek príslušného orgánu a v povolení navrhovanej činnosti a v zabezpečení odborného porovnania predpokladaných vplyvov uvedených v správe o hodnotení činnosti so skutočným stavom. Pokiaľ by vyšlo najavo, že skutočný vplyv navrhovanej činnosti je horší, než uvádza správa o hodnotení činnosti, je ten, kto vykonáva navrhovanú činnosť, povinný zabezpečiť príslušné opatrenia.

Podľa prechodných ustanovení novely Zákona o EIA sa konania o posudzovaní vplyvov navrhovanej činnosti začaté pred 1. decembrom 2014 dokončia podľa v súčasnosti platného a účinného Zákona EIA, ak v takomto konaní už došlo k vydaniu rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti.<sup>149</sup> Konanie o posudzovaní vplyvov navrhovanej činnosti začaté pred 1. decembrom 2014 sa dokončí podľa novelizovaného znenia Zákona EIA, ak v tomto konaní rozsah hodnotenia navrhovanej činnosti ešte nebol vydaný alebo bol vydaný a následne nahradený novým rozsahom hodnotenia.

V súvislosti so závažnosťou pripravovanej novely Zákona EIA, ktorej prijatie si vyžiadalo konanie zo strany EK, a s ohľadom na skutočnosť, že novela implementuje smernice EÚ, nie je možné vylúčiť ani aplikáciu predmetných smerníc ešte pred 1. decembrom 2014, teda na aktuálne prebiehajúce a ukončené konania EIA, a to na základe priameho účinku týchto smerníc.

Na všetkých úsekoch D4 a R7 pripravovaného Projektu boli vydané záverečné stanoviská EIA. Teoretické riziko pre Projekt predstavuje skutočnosť, že Zákon EIA v čase prebiehajúceho procesu EIA nespĺňal európske štandardy, teda európske smernice neboli dôsledne implementované. Keďže výhrady EK smerovali predovšetkým k povoľovacím konaniam, kritickým bude v tejto súvislosti najmä dodržanie záverov vyplývajúcich z procesu EIA aj v rámci územných a stavebných konaní.

Nevyhnutné bude tiež dodržanie všetkých navrhovaných opatrení, ktoré obvykle smerujú k monitorovaniu počas a po výstavbe, riešeniu hluku, emisií, vibrácií, odpadových vôd a pod. Varianty trasy pripravovaného Projektu prechádzajú chránenou oblasťou CHKO Dunajské luhy, územiaми Natura 2000 – ÚEV Biskupské luhy a CHVÚ Dunajské luhy,<sup>150</sup> Osobitne v týchto chránených oblastiach je potrebné dôsledne dodržať všetky opatrenia na účely zmiernenia negatívnych vplyvov a tiež zapojiť verejnosť a tretí sektor do všetkých povoľovacích procesov a procesov EIA.<sup>151</sup>

### **Ochrana prírody a krajiny**

Ochrana prírody a krajiny je v kontexte slovenského právneho poriadku upravená v prvom rade Zákonom o ochrane prírody a krajiny. Zákon o ochrane prírody a krajiny upravuje nielen všeobecné pravidlá ochrany prírody, ale aj špecifické pravidlá ochrany pre jednotlivé zložky prírody, do ktorých patria územná ochrana prírody a krajiny (delené na jednotlivé stupne ochrany), druhová ochrana chránených rastlín, živočíchov, nerastov a skamenelín a ochrana drevín.

Všeobecnou povinnosťou každého je chrániť prírodu a krajinu pred ohrožovaním, poškodzovaním a ničením a starať sa podľa svojich možností o jej zložky a prvky na účel ich zachovania a ochrany, zlepšovania stavu životného prostredia a vytvárania a udržiavania územného systému ekologickej

<sup>149</sup> Ustanovení nového § 65d ods. 3 novelizovaného znenia Zákona EIA.

<sup>150</sup> Podrobnejšie pozri kapitola 3 a 4.2 Štúdie.

<sup>151</sup> Viac v časti 4.2 Technická analýza uskutočniteľnosti tejto Štúdie.

stability. Všetky ďalšie nižšie uvedené pravidlá ochrany prírody a krajiny sú tak *de facto* konkretizáciou tohto všeobecného pravidla. Podľa Zákona o ochrane prírody a krajiny majú podnikatelia a právnické osoby, ktoré svojou činnosťou zasahujú do ekosystémov, tiež povinnosť na vlastné náklady vykonávať opatrenia smerujúce k predchádzaniu a obmedzovaniu ich poškodenia a ničenia. Tieto opatrenia sú právnické osoby povinné zahrnúť už do návrhu projektu, plánov a ostatnej dokumentácie vypracovávanej podľa osobitných právnych predpisov (napr. zohľadnenie záverov procesu EIA).

Zákon o ochrane prírody a krajiny rozlišuje päť stupňov územnej ochrany v závislosti od ich prítomnosti s tým, že najvyššia ochrana prináleží piatemu stupňu.

Okrem týchto piatich stupňov ochrany územia Zákon o ochrane prírody a krajiny rozlišuje tiež osem druhov chránených území – chránenú krajinnú oblasť (na ktorej území platí všeobecne druhý stupeň ochrany), národný park (s tretím stupňom ochrany), chránený areál (s tretím až piatym stupňom ochrany), (národnú) prírodnú rezerváciu (so štvrtým alebo piatym stupňom ochrany), (národnú) prírodnú pamiatku (so štvrtým alebo piatym stupňom ochrany), chránený krajinný prvok (s druhým až piatym stupňom ochrany), chránené vtáčie územie a obecné chránené územie.

Okrem uvedených kategórií určuje Zákon o ochrane prírody a krajiny tiež zvláštne režimy pre **územia európskeho významu** a pre **územia, ktoré spadajú do európskej sústavy chránených území**.<sup>152</sup>

Každý projekt, ktorý môže mať nepriaznivý vplyv na integritu územia, možno schváliť alebo povoliť, len ak sa preukáže, že neexistujú iné alternatívne riešenia a musí sa realizovať z naliehavých dôvodov vyššieho verejného záujmu vrátane záujmov sociálnej a ekonomickej povahy. V tomto prípade sa prijímajú kompenzačné opatrenia potrebné na zabezpečenie toho, že celková koherencia európskej sústavy chránených území bude ochránená. O schválení plánu a povolenia projektu s nepriaznivým vplyvom na integritu územia z dôvodu naliehavého vyššieho verejného záujmu rozhodla vláda 29.10.2014.

Vykonanie kompenzačných opatrení je navrhovateľ povinný zabezpečiť na vlastné náklady spravidla pred uskutočnením činnosti. V rámci prípravy Projektu, prípadne v priebehu verejného obstarávania, bude potrebné tejto otázke venovať zvýšenú pozornosť najmä s ohľadom na prenesenie alebo neprenesenie zodpovednosti za realizáciu kompenzačných opatrení na koncesionára a riešenie otázky nákladov, teda či a v akej miere budú tieto náklady na realizáciu kompenzačných opatrení prenesené na koncesionára (v rámci stavebných nákladov). Aj keď môže byť prenesenie rizika nákladov a zodpovednosti na koncesionára pre verejný sektor atraktívne, je potrebné zvážiť minimálne formu určitého zdieľania rizika zo strany verejného partnera, aby Projekt zostal zaujímavý pre súkromných partnerov.

### **Ochrana lesov**

V súvislosti s realizáciou Projektu je potrebné vziať do úvahy aj osobitnú právnu úpravu ochrany lesov. Účelom Zákona o lesoch je **zachovanie, zveľadňovanie a ochrana lesov** ako zložky životného prostredia a prírodného bohatstva krajiny na plnenie ich nenahraditeľných funkcií, zabezpečenie diferencovaného, odborného a trvalo udržateľného hospodárenia v lesoch. Les je zákonom definovaný ako ekosystém, ktorý tvorí lesný pozemok s lesným porastom a faktormi jeho vzdušného prostredia, rastlinné druhy, živočíšne druhy a pôda s jej hydrologickým a vzdušným režimom.

Na účely realizácie Projektu je v stanovených prípadoch nutné požiadať o vyňatie z plnenia funkcií lesov. Lesné pozemky možno využívať na iné účely ako na plnenie funkcií lesov, ak príslušný orgán štátnej správy lesného hospodárstva po predchádzajúcom stanovisku dotknutých orgánov štátnej správy rozhodne o ich dočasnom vyňatí alebo trvalom vyňatí z plnenia funkcií lesov alebo o obmedzení využívania funkcií lesov na nich. K vyňatiu alebo obmedzeniu využívania môže dôjsť len v nevyhnutných a odôvodnených prípadoch, najmä ak úlohy spoločenského a ekonomického rozvoja nemožno zabezpečiť inak.

<sup>152</sup> § 28 a § 29 Zákona o ochrane prírody a krajiny.

Lesné pozemky možno využívať na účely výstavby diaľnice a rýchlostnej cesty vrátane ich súčastí na základe záväzného stanoviska príslušného orgánu štátnej správy lesného hospodárstva najdlhšie do vydania rozhodnutia o vyňatí alebo rozhodnutia o obmedzení využívania. Žiadosť o vydanie záväzného stanoviska obsahuje:

- údaje z katastra nehnuteľností a z programu starostlivosti o lesy o dotknutých lesných pozemkoch,
- vyznačenie zásahov do lesných pozemkov na kópii katastrálnej mapy vrátane zoznamu parciel s uvedením výmery dotknutej výstavbou,
- návrh opatrení zabezpečujúcich ochranu lesných pozemkov.

Ak je žiadosť úplná, orgán štátnej správy lesného hospodárstva vydá záväzné stanovisko bezodkladne. Záväzné stanovisko obsahuje údaje z katastra nehnuteľností a z programu starostlivosti o lesy<sup>153</sup> o lesných pozemkoch, ktorých sa dotýka, a podmienky, ktorými sa zabezpečí ochrana lesných pozemkov.

Orgán štátnej správy lesného hospodárstva rozhoduje o trvalom alebo dočasnom vyňatí alebo o obmedzení využívania. S odlesňovaním vyňatého pozemku možno začať až po uhradení náhrady za stratu mimoprodukčných funkcií lesa, okrem prípadu oslobodenia od odvodu<sup>154</sup> alebo uhrádzania v splátkach.<sup>155</sup> Právnická osoba alebo fyzická osoba, na ktorej žiadosť sa rozhodlo o vyňatí lesného pozemku, je povinná nahradiť stratu mimoprodukčných funkcií lesa (tzv. odvod). Od úhrady odvodu sa však oslobodzuje vyňatie na výstavbu diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I., II. a III. triedy a miestnych komunikácií. Rozhodnutie o vyňatí a rozhodnutie o obmedzení využívania stráca platnosť pri výstavbe diaľnice a rýchlostnej cesty, ak do dvoch rokov odo dňa začatia verejného obstarávania oprávnený subjekt nezačne vykonávať zámer, na ktorého uskutočnenie sa rozhodnutie vydalo.

Rozhodnutia o vyňatí alebo obmedzení využívania orgány štátnej správy lesného hospodárstva spolu s geometrickým plánom alebo kópiou katastrálnej mapy, ak ide o celú parcelu, predkladajú príslušnému orgánu štátnej správy na úseku katastra nehnuteľností.

### **Ochrana vôd**

K ďalším predpisom dotýkajúcim sa ochrany prírody a krajiny pri realizácii Projektu je možné zaradiť Vodný zákon, ktorý reguluje práva a povinnosti fyzických osôb a právnických osôb k vodám a nehnuteľnostiam, ktoré s nimi súvisia pri ich ochrane, účelnom a hospodárnom využívaní. Vodný zákon vytvára podmienky na všestrannú ochranu vôd vrátane vodných ekosystémov a od vôd priamo závislých ekosystémov v krajine, zachovanie alebo zlepšovanie stavu vôd, účelné, hospodárne a trvalo udržateľné využívanie vôd, manažment povodí a zlepšenie kvality životného prostredia a jeho zložiek, znižovanie nepriaznivých účinkov povodní a sucha, zabezpečenie funkcií vodných tokov a bezpečnosť vodných stavieb.

V prípade, že nie je potrebné povolenie alebo na zmenu alebo odstránenie stavieb a zariadení alebo na činnosti, ktoré môžu ovplyvniť stav povrchových vôd a podzemných vôd, vydáva orgán štátnej vodnej správy súhlas. Súhlas je potrebný, ak ide o:

- stavby vo vodách a na pobrežných pozemkoch, stavby v inundačnom území<sup>156</sup> a v ochranných pásmach vodárenských zdrojov alebo stavby vo vzdialenosti do 23 m od vzdušnej päty ochrannej hrádzy,

<sup>153</sup> Program starostlivosti o lesy je nástrojom štátu, vlastníka, správcu a obhospodarovateľa lesa na trvalo udržateľné hospodárenie v lesoch; nie je nástrojom na usporiadanie vlastníctva k pozemkom ani určenie obhospodarovateľov lesa.

<sup>154</sup> Podľa § 9 ods. 7 Zákona o lesoch.

<sup>155</sup> Podľa § 9 ods. 10 Zákona o lesoch.

<sup>156</sup> Inundačným územím je územie priľahlé k vodnému toku, zaplavované vyliatím vody z koryta, ktoré je vymedzené ochrannou hrádzou alebo protipovodňovou líniou alebo záplavovou čiarou. Rozsah inundačného územia, ktoré je

- ropovody a iné líniové produktovody na prepravu škodlivých látok a obzvlášť škodlivých látok, diaľnice, cesty a miestne komunikácie,
- sklady, nádrže a skládky škodlivých látok a obzvlášť škodlivých látok, stavby umožňujúce podzemné skladovanie látok v zemských dutinách,
- stavby veľkokapacitných fariem,
- umiestňovanie a odstraňovanie zariadení vo vodnom toku a v odkrytých podzemných vodách a na ich brehu, najmä zariadení monitorovacieho systému a informačného systému na pozorovanie hladiny, množstva a kvality vody a zariadení neslúžiacich plavbe ani správe vodného toku,
- leteckú aplikáciu hnojív a chemických látok na ochranu rastlín alebo na ničenie škodcov alebo buriny v chránených vodohospodárskych oblastiach a v ochranných pásmach vodárenských zdrojov.

Orgán štátnej vodnej správy môže určiť podmienky a čas platnosti súhlasu. Pred zhotovením projektov dokumentácie stavby alebo zmeny stavby je stavebník povinný požiadať orgán štátnej vodnej správy o vyjadrenie k zámeru stavby, či je predpokladaná stavba alebo zmena stavby možná z hľadiska ochrany vodných pomerov a za akých podmienok ju možno uskutočniť a užívať. Vyjadrenie nie je rozhodnutím v správnom konaní a nenahrádza povolenie ani súhlas orgánu štátnej vodnej správy.

Plánovaný Projekt bude realizovaný v blízkosti vodných zdrojov a za týmto účelom je potrebné dodržať všetky opatrenia požadované príslušnými orgánmi.<sup>157</sup>

### ***Analýza právnych otázok realizácie Projektu týkajúcich sa oblasti ochrany poľnohospodárskeho pôdneho fondu***

Túto problematiku upravuje najmä Zákon o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy, ktorý reguluje ochranu vlastností a funkcií poľnohospodárskej pôdy a zabezpečenie jej trvalo udržateľného obhospodarovania a poľnohospodárskeho využívania, ochranu environmentálnych funkcií poľnohospodárskej pôdy, ochranu výmery poľnohospodárskej pôdy pred neoprávnenými zábermi na nepoľnohospodárske použitie, postup pri zmene druhu pozemku a postup pri odňatí poľnohospodárskej pôdy na nepoľnohospodársky účel a sankcie za porušenie povinností ustanovených týmto zákonom.

Pod pojem poľnohospodárska pôda je možné zaradiť produkčne potenciálnu pôdu evidovanú v katastri nehnuteľností ako orná pôda, chmeľnice, vinice, ovocné sady, záhrady a trvalé trávne porasty.

### ***Ochrana poľnohospodárskej pôdy pri nepoľnohospodárskom využití***

Poľnohospodársku pôdu možno použiť na stavebné účely a iné nepoľnohospodárske účely len v nevyhnutných prípadoch a v odôvodnenom rozsahu. Podkladom na vyznačenie zmeny poľnohospodárskeho druhu pozemku v katastri je právoplatné rozhodnutie, záväzné stanovisko alebo stanovisko orgánu ochrany poľnohospodárskej pôdy a geometrický plán, ak je predmetom zmeny časť pozemku evidovaná v katastri. V konaniach o zmene poľnohospodárskeho druhu pozemku je orgán ochrany poľnohospodárskej pôdy povinný zabezpečiť ochranu najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy v katastrálnom území podľa kódu bonitovaných pôdno-ekologických jednotiek<sup>158</sup> uvedeného v

---

vymedzené záplavovou čiarou, určuje orgán štátnej vodnej správy na návrh správcu vodohospodársky významných vodných tokov.

<sup>157</sup> Viac v časti 4.2 Technická analýza uskutočniteľnosti tejto Štúdie.

<sup>158</sup> Bonitovanou pôdno-ekologickou jednotkou je klasifikačný a identifikačný údaj vyjadrujúci kvalitu a hodnotu produkčno-ekologického potenciálu poľnohospodárskej pôdy na danom stanovišti.

osobitnom predpise<sup>159</sup> a viníc. Ten, kto navrhne nepoľnohospodárske použitie poľnohospodárskej pôdy, je povinný splniť podmienky ustanovené v Zákone o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy.<sup>160</sup> Zároveň tomu, kto navrhne nepoľnohospodárske použitie poľnohospodárskej pôdy, vzniká povinnosť zaplatiť odvod. Táto povinnosť sa vzťahuje aj na toho, kto zabral poľnohospodársku pôdu bez rozhodnutia orgánu ochrany poľnohospodárskej pôdy o odňatí poľnohospodárskej pôdy.

Na ochranu poľnohospodárskej pôdy je potrebné dbať pri každom obstarávaní a spracúvaní územnoplánovacej dokumentácie, projektov pozemkových úprav a iných návrhov podľa osobitných predpisov<sup>161</sup> a riadiť sa zásadami ochrany.<sup>162</sup> Návrh musí byť pred schválením podľa osobitného predpisu<sup>163</sup> odsúhlasený orgánom ochrany poľnohospodárskej pôdy.<sup>164</sup> Na vydanie súhlasu s budúcim možným použitím poľnohospodárskej pôdy na stavebné zámery a iné zámery a určenie podmienok súhlasu je rozhodujúci celkový konečný rozsah zamýšľaného odňatia poľnohospodárskej pôdy. Súhlas je podkladom na vydanie rozhodnutia o odňatí poľnohospodárskej pôdy. Orgán ochrany poľnohospodárskej pôdy môže udeliť súhlas aj k individuálnemu návrhu nepoľnohospodárskeho použitia poľnohospodárskej pôdy na konkrétny stavebný zámer alebo iný zámer. Pri príprave výstavby diaľnic, rýchlostných ciest a železničných dráh sa nevyžaduje stanovisko vlastníka.

### **Odňatie poľnohospodárskej pôdy**

Poľnohospodársku pôdu možno použiť na výstavbu diaľnice a rýchlostnej cesty iba na základe záväzného stanoviska k odňatiu poľnohospodárskej pôdy. Záväzné stanovisko vydáva orgán ochrany poľnohospodárskej pôdy,<sup>165</sup> v obvode ktorého sa poľnohospodárska pôda navrhovaná na nepoľnohospodárske použitie nachádza.

Žiadateľ o vydanie záväzného stanoviska je povinný predložiť:

- návrh na nepoľnohospodárske použitie poľnohospodárskej pôdy v členení na trvalé odňatie a na dočasné odňatie,<sup>166</sup>
- podklady,<sup>167</sup>
- kópiu z katastrálnej mapy s vyznačením parciel navrhovaných na trvalé odňatie a dočasné odňatie,
- súpis parciel navrhovaných na trvalé odňatie a dočasné odňatie s uvedením údajov o katastrálnom území, čísla parcely registra C katastra nehnuteľností, celkovej výmery parcely, výmery navrhovaného odňatia, druhu pozemku.

Ak je žiadosť úplná, orgán ochrany poľnohospodárskej pôdy vydá záväzné stanovisko bezodkladne. V záväznom stanovisku orgán ochrany poľnohospodárskej pôdy uvedie rozsah trvalého odňatia a dočasného odňatia,<sup>168</sup> schváli bilanciú skrývky humusového horizontu poľnohospodárskej pôdy a uloží povinnosť jej vykonania vrátane časového harmonogramu a uloží povinnosť vykonania spätnej rekultivácie poľnohospodárskej pôdy odnímanej dočasne.

<sup>159</sup> Príloha č. 2 nariadenia vlády SR č. 58/2013 Z. z. o odvodoch za odňatie a neoprávnený záber poľnohospodárskej pôdy.

<sup>160</sup> § 12 ods. 2 písm. a) až l) Zákona o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy.

<sup>161</sup> Napr. Stavebný zákon.

<sup>162</sup> Zásady ochrany sú ustanovené v § 12 Zákona o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy.

<sup>163</sup> § 22 až 26 a 31 Stavebného zákona.

<sup>164</sup> Pozemkový a lesný odbor príslušného okresného úradu v sídle kraja.

<sup>165</sup> Pozemkový a lesný odbor príslušného okresného úradu.

<sup>166</sup> Poľnohospodársku pôdu možno odňať natrvalo alebo dočasne, pričom na účely Projektu pôjde pravdepodobne o odňatie natrvalo, čím sa rozumie trvalá zmena spôsobu použitia poľnohospodárskej pôdy s trvalou zmenou druhu pozemku v katastri.

<sup>167</sup> Podklady uvedené v § 17 ods. 5 písm. a) a c) Zákona o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy.

<sup>168</sup> V prípade realizácie Projektu pôjde o odňatie natrvalo, čím sa rozumie trvalá zmena spôsobu použitia poľnohospodárskej pôdy s trvalou zmenou druhu pozemku v katastri.



Rozhodnutie o trvalom odňatí je platné len na odsúhlasený zámer a stratí platnosť, ak do troch rokov od právoplatnosti rozhodnutia nebola pôda použitá na zámer uvedený v rozhodnutí o odňatí. Ak žiadosť na odňatie poľnohospodárskej pôdy nespĺňa zásady ochrany poľnohospodárskej pôdy, orgán ochrany poľnohospodárskej pôdy súhlas na jej odňatie v rozhodnutí nevydá.

### **Analýza právnych otázok realizácie Projektu týkajúcich sa oblasti pamiatkovej ochrany**

Pamiatkový fond je zákonom<sup>169</sup> definovaný ako súbor hnutel'ných vecí a nehnuteľných vecí vyhlásených za národné kultúrne pamiatky, pamiatkové rezervácie a pamiatkové zóny. Za pamiatkový fond sa považujú aj veci, o ktorých sa začalo konanie o vyhlásenie za kultúrne pamiatky, pamiatkové rezervácie a pamiatkové zóny.

Podmienky ochrany archeologických nálezísk v územnom a stavebnom konaní zabezpečuje krajský pamiatkový úrad v spolupráci s príslušným stavebným úradom.

V prípade nálezu<sup>170</sup> nájdeného mimo povoleného pamiatkového výskumu<sup>171</sup> je nálezca povinný oznámiť tento nález krajskému pamiatkovému úradu priamo alebo prostredníctvom obce. Oznámenie o náleze je povinný urobiť nálezca najneskôr na druhý pracovný deň po jeho nájdení. Nález sa musí ponechať bez zmeny až do obhliadky krajským pamiatkovým úradom alebo ním poverenou odborne spôsobilou osobou, najmenej však tri pracovné dni odo dňa oznámenia nálezu. Do obhliadky krajským pamiatkovým úradom je nálezca povinný vykonať všetky nevyhnutné opatrenia na záchranu nálezu, najmä zabezpečiť ho proti poškodeniu, znehodnoteniu, zničeniu a odcudzeniu. Archeologický nález môže vyzdvihnúť a premiestniť z pôvodného miesta a z nálezových súvislostí iba oprávnená osoba metódami archeologického výskumu. Ak archeologický nález vyzdvihne oprávnená osoba, je povinná krajskému pamiatkovému úradu predložiť najneskôr do desiatich dní od vyzdvihnutia nálezu správu o náhodnom archeologickom náleze. Osobitné ustanovenia sa týkajú nálezu, ktorým je strelivo alebo munícia pochádzajúca pred rokom 1946. Takéto nálezy môže vyzdvihnúť iba pyrotechnik PZ, ktorý je povinný krajskému pamiatkovému úradu predložiť do 30 dní od vyzdvihnutia nálezu oznámenie. Oznámenie obsahuje základné údaje o mieste nálezu, type nálezu a fotodokumentáciu nálezu.

V zmysle Stavebného zákona ak počas výstavby dôjde k nepredvídaným nálezom kultúrne cenných predmetov, detailov stavby alebo chránených častí prírody, ako aj k archeologickým nálezom, určí stavebný úrad po dohode s príslušným orgánom hájacim osobitné záujmy podmienky zabezpečenia záujmov štátnej pamiatkovej starostlivosti, štátnej ochrany prírody a archeologických nálezov. Stavebník a organizácia uskutočňujúca stavbu alebo zabezpečujúca jej prípravu alebo vykonávajúca iné práce nález ihneď ohlási stavebnému úradu a orgánu štátnej pamiatkovej starostlivosti, prípadne archeologickému ústavu alebo orgánu štátnej ochrany prírody, a urobí nevyhnutné opatrenia, aby sa nález nepoškodil alebo nezničil, pokiaľ o ňom nerozhodne stavebný úrad po dohode s orgánom štátnej pamiatkovej starostlivosti, prípadne archeologickým ústavom alebo orgánom štátnej ochrany prírody.

Jedným z rizík realizácie Projektu je situácia, ak počas stavby dôjde k nálezu mimoriadne významnej kultúrnej pamiatky, ktorej význam potvrdí MK SR. V takomto prípade môže stavebný úrad vydané stavebné povolenie zmeniť alebo dokonca zrušiť a určiť, ako sa stavebníkovi uhradia náklady na prípravu a uskutočňovanie stavby, na ktorú bolo stavebné povolenie zrušené. Následne stavebný úrad oznámi začatie konania podľa Stavebného zákona.<sup>172</sup> Po ukončení konania stavebný úrad vydá rozhodnutie o zmene alebo zrušení pôvodného stavebného povolenia.

<sup>169</sup> § 2 ods. 1 Zákona o pamiatkovom fonde.

<sup>170</sup> Nález je vec pamiatkovej hodnoty, ktorá sa nájde pamiatkovým výskumom pri stavebnej činnosti alebo inej činnosti v zemi, pod vodou alebo v hmote historickej stavby.

<sup>171</sup> Pamiatkový výskum je odborná činnosť zameraná na získavanie poznatkov o kultúrnych pamiatkach, pamiatkových územiach, archeologických nálezoch a archeologických náleziskách.

<sup>172</sup> § 127 ods. 3 Stavebného zákona, §18 Správneho poriadku, § 68 Stavebného zákona.

Vzhľadom na navrhnuté trasy a diaľnice na území, ktoré bolo aj v minulosti relatívne husto osídľované, je predpoklad nájdenia archeologických nálezov pomerne vysoký.<sup>173</sup> Takéto riziko je možné preniesť na koncesionára, avšak takýto prenos sa môže odzrkadliť vo zvýšenej cene Projektu. Z tohto dôvodu je vhodnejšie uvedené znášanie rizika rozdeliť medzi oboch partnerov.

### Zhodnotenie rizík v danej oblasti a identifikácia prípadných súdnych sporov a iných konaní

V rámci realizácie Projektu existujú významné riziká súvisiace s ochranou životného prostredia, najmä s ohľadom na ochranu území európskeho významu. Teoretické riziko predstavujú aj možné negatívne dôsledky nesprávnej implementácie smerníc týkajúcich sa posudzovania vplyvov na životné prostredie. Otázky ochrany životného prostredia sú senzitívnou témou aj pre financujúce subjekty, ktoré v prípade nedodržania všetkých európskych štandardov môžu odmietnuť podporiť realizáciu Projektu.

Hoci tieto riziká nie je možné úplne eliminovať, je možné dosiahnuť aspoň ich zmiernenie vhodnou prípravou, napríklad zabezpečením potrebných geologických a archeologických prieskumov, zapojením všetkých dotknutých orgánov zodpovedných za oblasť životného prostredia, verejnosti a tretieho sektora a realizáciou kompenzačných opatrení.

Zároveň je nevyhnutné riziká zohľadniť v samotnej koncesnej zmluve, a to predovšetkým ich vhodným rozdelením medzi zmluvné strany. Optimálne rozdelenie rizík môže byť výsledkom súťažného dialógu s uchádzačmi, nakoľko je možné testovať mieru ochoty znášania týchto rizík a možné finančné dôsledky na Projekt.

Rizikom môžu byť aj prípadne zmeny v dokumentácii územného rozhodnutia, ktoré neboli predtým posúdené v rámci EIA.

Tabuľka 39 Sumarizačná tabuľka v oblasti životného prostredia, ochrany poľnohospodárskeho pôdneho fondu a pamiatkovej ochrany

Riziko	Závažnosť rizika	Zmiernenie
Riziko vyplývajúce z nesprávnej implementácie smerníc (len vo vzťahu k procesom EIA, ktoré by mali vplyv na jednotlivé stanoviská EIA pre Projekt)	Vysoká	Dodržanie všetkých náležitostí procesov a zapojenie verejnosti a tretieho sektora.
Riziká vyplývajúce z nedodržania všetkých kompenzačných opatrení, nedostatočnosť opatrení	Vysoká	Vhodné nastavenie Projektu vrátane súťažného dialógu, rokovania s uchádzačmi ohľadne technických aspektov navrhovaného riešenia.
Otázky súvisiace so špecifickou ochranou životného prostredia	Stredná	Dôsledná príprava a zapojenie všetkých dotknutých orgánov a verejnosti.
Nájdenie archeologických nálezov	Stredná	Dôsledná úprava súťažných podkladov a koncesnej zmluvy upravujúcej rozdelenie a zdieľanie rizík.

<sup>173</sup> Viac v časti 4.2 Technická analýza uskutočniteľnosti tejto Štúdie.

#### 4.1.5.5 Analýza otázok štátnej pomoci súvisiacej s preferovaným modelom Projektu

##### Úvod do problematiky

Za štátnu pomoc je v zmysle Zákona o štátnej pomoci považovaná každá pomoc v akejkoľvek forme, ktorú poskytuje na podnikanie alebo v súvislosti s ním poskytovateľ priamo alebo nepriamo z prostriedkov štátneho rozpočtu, zo svojho rozpočtu alebo z vlastných zdrojov podnikateľovi. Štátna pomoc sa môže poskytnúť iba v súlade so Zákonom o štátnej pomoci, osobitnými zákonmi<sup>174</sup> a právnymi predpismi EÚ regulujúcimi štátnu pomoc. Z hľadiska realizácie Projektu je potrebné prihliadať k pravidlám poskytovania štátnej pomoci, vyplývajúcim nielen zo slovenskej legislatívy, ale aj z primárneho práva EÚ. V rámci realizácie Projektu môže vzniknúť viacero situácií, ktoré by mohli byť posúdené ako štátna pomoc, napríklad v prípade určitých platieb verejného partnera poskytovaných súkromnému partnerovi, poskytovaním záruk, preberaním určitých záväzkov za súkromný sektor alebo v súvislosti s rozdelením rizík Projektu. Každý prípad je potrebné individuálne posúdiť, či konkrétne opatrenie môže byť považované za štátnu pomoc alebo nie.

##### Právne predpisy

- Zákon o štátnej pomoci
- Zákon o štátnej záruke
- Oznámenie EK o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci EÚ na náhrady za služby SGEI
- ZFEÚ

##### Právna analýza

Základ právnej úpravy otázok štátnej pomoci je upravený v ZFEÚ, podľa ktorej pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi, ak nie je zmluvami ustanovené inak.<sup>175</sup> Ide o systém generálneho zákazu akýchkoľvek štátnych podpôr, z ktorého existujú určité výnimky v prípade, keď samotná súťaž nie je spôsobilá stimulovať žiaduci štrukturálny rozvoj. Osobitnú úlohu pri definovaní politiky dovolených štátnych podpôr zohráva EK, ktorá môže prostredníctvom nariadení alebo individuálnych rozhodnutí v konkrétnych prípadoch rozhodnúť, akým spôsobom bude regulovať systém poskytovania štátnych podpôr. Pri posudzovaní konkrétne poskytnutej pomoci je potrebné brať do úvahy aj usmernenia EK ako nezáväzné akty v oblasti štátnej pomoci.

V nadväznosti na článok 107 ZFEÚ článok 108 ZFEÚ poveruje EK kontrolou štátnej pomoci a súčasne vyžaduje, aby členské štáty plnili oznamovaciu povinnosť. Štát je povinný oznámiť každú plánovanú podporu, pričom z tejto povinnosti sú vyňaté dohody, ktoré spĺňajú kritériá ustanovené v osobitných nariadeniach vydaných EK. Spolu s oznámením o úmysle poskytnúť štátnu pomoc je členský štát povinný plne informovať EK tak, aby mohla prijať rozhodnutie. Členský štát nesmie začať s poskytovaním štátnej pomoci pred vyjadrením EK, pokiaľ nejde o pomoc poskytnutú na základe blokových výnimiek. EK v spolupráci s členskými štátmi priebežne skúma systémy štátnej pomoci, ak zistí, že pomoc poskytnutá štátom alebo zo štátnych zdrojov je nezlučiteľná s vnútorným trhom, alebo ak zistí, že táto podpora sa zneužíva, rozhodne o tom, že príslušný štát túto pomoc v lehote stanovenej EK zruší a vymáha naspäť alebo upraví. Ak sa daný štát nepodriadi tomuto rozhodnutiu v stanovenej lehote, EK alebo iný dotknutý štát môže predložiť vec priamo SD EÚ.

<sup>174</sup> Napríklad zákon č. 80/1997 Z. z. o Exportno-importnej banke Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov, zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 379/1996 Z. z. o Fonde na podporu zahraničného obchodu v znení neskorších predpisov, zákon č. 461/2003 Z. z. o sociálnom poistení.

<sup>175</sup> Čl. 107 ods. 1 ZFEÚ.

Prijemca, ktorému sa podľa rozhodnutia EK poskytla neoprávnená štátna pomoc, je povinný sumu zodpovedajúcu neoprávnené poskytnutej štátnej pomoci vrátane úroku podľa príslušnej sadzby určenej EK vrátiť do rozpočtu, z ktorého bola poskytnutá, alebo zaplatiť do rozpočtu, do ktorého mala byť zaplatená. V prípade Projektu do úvahy teda prichádza riziko, že prijemca (súkromný partner) bude povinný vrátiť neoprávnenú štátnu pomoc do rozpočtu a verejný partner bude povinný vrátenie takejto neoprávnené poskytnutej štátnej pomoci vymáhať.

Z uvedeného vyplýva, že z hľadiska pravidiel štátnej pomoci bude v priebehu realizácie Projektu potrebné vyhodnocovať, či nedochádza k priamemu alebo nepriamemu poskytnutiu verejných zdrojov, ktoré môžu byť vyhodnotené ako štátna pomoc v zmysle pravidiel EÚ. Štátnou pomocou sa pritom nerozumie len priamy transfer finančných zdrojov, ale aj nepriamo poskytnutá štátna pomoc vrátane štátnej záruky alebo bankovej záruky, poskytnutie úľavy na dani alebo penále, pokute, úroku alebo na iných sankciách, predaj nehnuteľného majetku štátu alebo obce za cenu nižšiu, ako je trhová cena, poskytovanie poradenských služieb bezplatne alebo za čiastočnú úhradu, odklad platenia dane alebo povolenie zaplata danie v splátkach. V zmysle pravidiel štátnej pomoci EÚ je potrebné ďalej vyhodnotiť, či v rámci Projektu poskytnuté verejné finančné zdroje nepredstavujú pre podnikateľa výhodu v takej miere, že by dochádzalo k narušeniu hospodárskej súťaže. Výber súkromného partnera zo strany verejného partnera by mal byť založený na transparentných kritériách tak, aby udelenie možnosti účasti na Projekte nebolo chápané ako zvýhodňovanie určitého podnikateľa, a tým považované za obmedzovanie hospodárskej súťaže. Transparentným výberom súkromného partnera je teda možné minimalizovať riziko porušenia predpisov týkajúcich sa štátnej pomoci. Samozrejme, ani v prípade dodržania všetkých pravidiel verejného obstarávania nie je vylúčené, že tým nie sú dotknuté právne predpisy regulujúce oblasť štátnej pomoci.

Konkrétne je potrebné vždy posúdiť, či finančná úhrada od verejného sektora nenapĺňa definíčné znaky štátnej pomoci, resp. či nespadá pod niektorú z výnimiek, ktoré poskytnutie štátnej pomoci pripúšťajú.

Podobne aj pri analýze otázok prípadnej účasti SIH na financovaní Projektu bude potrebné posúdiť otázku štátnej pomoci. Úlohou SIH by malo byť implementovanie prostriedkov z európskych štrukturálnych a investičných fondov alokovaných pre SR aj v oblasti infraštruktúry. V takýchto projektoch môže byť návratná forma pomoci vhodnejšia vzhľadom na pákový efekt (leverage), ktorý dokáže pritiahnuť dodatočný kapitál, čím sa zvyšuje celkový objem a efektivita takto vynaložených prostriedkov. SIH je účelovo založená spoločnosť, ktorá bude zriaďovať alebo investovať do jednotlivých fondov vrátane ďalších osobitných fondov alebo podfondov kombinujúcich prostriedky z európskych štrukturálnych a investičných fondov a súkromný kapitál. SIH bol založený v zmysle príslušných ustanovení ObZ SZRB ako finančná inštitúcia vlastnená SR v zastúpení MF SR. Finančné nástroje by mali byť implementované v tých oblastiach, v ktorých sa predpokladá návratnosť poskytnutých prostriedkov. Poskytnuté prostriedky by sa mali investovať okrem iného do infraštruktúry, energie z obnoviteľných zdrojov, malých a stredných podnikov či odpadového hospodárstva. Prípadné zapojenie SIH do financovania Projektu bude potrebné nastaviť tak, aby nemohlo byť posúdené ako naplňajúce znaky poskytnutia štátnej pomoci.

### **Zhodnotenie rizík v danej oblasti a identifikácia prípadných súdnych sporov a iných konaní**

V rámci Projektu je potrebné zabezpečiť, aby každé financovanie, prípadne poskytnutie záruk bolo vždy dôsledne posúdené, či nenapĺňa znaky štátnej pomoci. Vhodnou úpravou zmluvnej dokumentácie bude potrebné zabezpečiť, aby úhrada zo strany verejného partnera nemala charakter štátnej pomoci.<sup>176</sup>

V prípade, ak by bolo potrebné s ohľadom na zabezpečenie financovania Projektu štátnu pomoc poskytnúť, bude potrebné efektívne riadiť proces notifikácie štátnej pomoci EK. Uvedené tiež znamená, že proces notifikácie predĺži proces verejného obstarávania alebo finančného uzatvorenia, pričom bude potrebné zabezpečiť súčinnosť MF SR.

---

<sup>176</sup> Čl. 107 ods. 1 ZFEÚ.

Tabuľka 40 Sumarizačná tabuľka k štátnej pomoci

Riziko	Závažnosť rizika	Zmiernenie
Poskytnutie záruk, financovania alebo iných opatrení, ktoré by boli následne posúdené ako štátna pomoc a s tým spojené riziko vrátenia finančných prostriedkov zo strany súkromného partnera	Vysoká	Vhodná úprava dokumentácie vrátane koncesnej zmluvy, v prípade výskytu štátnej pomoci jej notifikácia EK. Transparentný priebeh verejného obstarávania, ktorý umožní hospodársku súťaž medzi uchádzačmi.

#### 4.1.5.6 Analýza právnych otázok realizácie Projektu týkajúcich sa oblasti správy majetku štátu

##### Úvod do problematiky

Majetkom štátu v zmysle Zákona o správe majetku štátu sú veci vo vlastníctve SR vrátane finančných prostriedkov, pohľadávok a iných majetkových práv SR. Správa majetku štátu je týmto vo verejnoprospešnej a nepodnikateľskej sfére osobitne regulovaná nielen vo vzťahu k nadobúdaniu tohto majetku, ale aj k jeho nájmu, výpožičke a podobne. Súčasne podľa Zákona o správe majetku existuje mnoho obmedzení spojených s nakladaním správcov majetku štátu s majetkom štátu, ktoré by boli vo vzťahu k realizovateľnosti PPP projektov problematické, ak by bol koncesionár v zmysle tohto zákona posúdený ako správca majetku štátu. Z tohto dôvodu bola prijatá osobitná právna úprava<sup>177</sup> v Zákone o správe majetku, ktorá výrazne uľahčila správu majetku štátu v užívaní koncesionára všeobecne.

##### Právne predpisy

- Zákon o správe majetku štátu
- Zákon o rozpočtových pravidlách verejnej správy
- Zákon o NDS
- Cestný zákon
- Exekučný poriadok
- Zákon o konkurze
- Nie je predmetom regulácie zo strany EÚ

##### Právna analýza

Osobitnú právnu úpravu týkajúcu sa správy majetku štátu v kontexte PPP projektov obsahuje Zákon o správe majetku štátu v tretej hlave s názvom „Nakladanie s majetkom štátu na účely koncesie“. V tejto časti je všeobecne upravený spôsob nakladania s majetkom štátu, obsah užívania, nájom, výpožička, ochrana pred exekúciou, konkurzom ako aj iné záležitosti.

Režim úpravy užívania majetku štátu v prípade PPP projektov je možné rozdeliť do dvoch skupín:

<sup>177</sup> Hlava III „Nakladanie s majetkom štátu na účely koncesie“ (§ 13c-13f) Zákona o správe majetku štátu, prijatá zákonom č. 510/2010 Z. z., s účinnosťou od 1.1.2011.

- užívanie majetku štátu koncesionárom na základe koncesnej zmluvy (zmluvné PPP),<sup>178</sup>
- participácia správcu majetku štátu a koncesionára na spoločnom podniku (inštitucionálne PPP).<sup>179</sup>

### Zmluvné PPP

V prípade realizácie Projektu prichádza do úvahy najmä aplikácia zmluvného PPP modelu. **Koncesionár v tomto prípade nie je správcom majetku štátu** podľa Zákona o správe majetku štátu, ale spôsob užívania majetku štátu koncesionárom upravuje práve táto osobitná časť zákona, podľa ktorej:

*„Koncesný majetok je majetok štátu v správe správcu, ktorý užíva koncesionár v rozsahu, za podmienok a v lehote dohodnutej v koncesnej zmluve na uskutočnenie stavebných prác alebo v koncesnej zmluve na poskytnutie služby uzatvorenej podľa osobitného predpisu<sup>180</sup> ...“.*

Povinnosti koncesionára a rozsah užívania koncesného majetku je daný predovšetkým koncesnou zmluvou, pričom koncesionár je zo zákona povinný udržiavať koncesný majetok v riadnom stave, dodržiavať účel na ktorý je určený, zabezpečovať jeho údržbu a prevádzku, informovať správcu majetku štátu, zabezpečovať jeho ochranu a pod.

Obsahom užívania koncesného majetku môže byť napríklad:

- vstup na nehnuteľný majetok štátu,
- zriadenie stavby na pozemku vo vlastníctve štátu,
- prekládka a odstránenie stavby vo vlastníctve štátu,
- nakladanie s materiálom vyťaženým na pozemkoch vo vlastníctve štátu,
- rekonštrukcia, prevádzka, údržba a oprava majetku štátu,
- poskytovanie služieb alebo iné komerčné využitie,
- prenechanie majetku štátu do nájmu, výpožičky alebo zriadenie zmluvného vecného bremena na majetok štátu v prospech tretej osoby,
- nakladanie s majetkom štátu, ktorý pre svoje úplné opotrebenie alebo poškodenie, zrejmú zastaranosť alebo nehospodárnosť v prevádzke alebo z iných závažných dôvodov už nemôže slúžiť svojmu účelu alebo určeniu a pod.

Koncesný majetok nemožno použiť na zabezpečenie záväzkov koncesionára alebo tretej osoby (napríklad financujúcich subjektov) ani previesť do vlastníctva iných osôb. Preto je v prípade PPP projektov potrebné uvažovať o iných formách zabezpečenia záväzkov alebo záruk pre financujúce subjekty. Ak je to dohodnuté v koncesnej zmluve, koncesionár môže prenechať koncesný majetok do nájmu, výpožičky alebo zriadiť zmluvné vecné bremeno v prospech tretej osoby najviac na obdobie koncesnej lehoty určenej v koncesnej zmluve. Je potrebné ale upozorniť, že rýchlostné cesty a diaľnice ako súčasť PIM požívajú osobitnú ochranu podľa platnej právnej úpravy a dispozícia s týmto majetkom je vo vzťahu k tejto infraštruktúre obmedzená.

Koncesné cesty – cesty (I. triedy, rýchlostné) alebo diaľnice uvedené v koncesnej zmluve, ktorých verejným obstarávateľom je SR, sú vždy vo vlastníctve štátu. Pozemky pod týmito koncesnými cestami ani súčasťou koncesných ciest ale nemusia byť vo vlastníctve štátu.

<sup>178</sup> § 13c a nasl. Zákona o správe majetku štátu.

<sup>179</sup> § 13f a nasl. Zákona o správe majetku štátu.

<sup>180</sup> ZVO

V prípade realizácie Projektu by koncesným majetkom boli diaľnice a rýchlostné cesty, keďže MDVaRR SR je rozpočtovou organizáciou,<sup>181</sup> a teda je aj správcom majetku štátu.<sup>182</sup> Pozemky, prípadne súčasti diaľnic alebo rýchlostných ciest, ktoré sú vo vlastníctve NDS, nespádajú pod režim Zákona o správe majetku štátu. Na tieto sa vzťahuje osobitný režim podľa Zákona o NDS.<sup>183</sup>

Zákon o správe majetku štátu upravuje všeobecne užívanie a dispozíciu s koncesným majetkom. Takúto úpravu však obsahuje aj Cestný zákon a Zákon o NDS sčasti aj z dôvodu historického vývoja, keď sa pilotné PPP projekty realizovali v rezorte dopravy. Pri posúdení vzťahu k užívaniu koncesného majetku sme toho názoru, že Cestný zákon (a Zákon o NDS) je vo vzťahu k Zákona o správe majetku štátu *lex specialis*, preto je **pri nakladaní, užívaní s prioritným infraštruktúrnym majetkom (vo vlastníctve štátu aj NDS) prvoradá právna úprava podľa Cestného zákona (Zákona o NDS)**. Následne je možné subsidiárne v prípade majetku štátu aplikovať aj režim podľa Zákona o správe majetku štátu.

Takouto právnou úpravou sa však na jednotlivé súčasti Projektu ako diaľnice a rýchlostné cesty vo vlastníctve štátu bude aplikovať subsidiárne Zákon o správe majetku štátu, ale na pozemky, prípadne súčasti diaľnic a rýchlostných ciest, sa táto úprava vzťahovať nebude. Uvedené nemusí v praktickej realizácii Projektu znamenať vážne prekážky v uskutočniteľnosti a riziká z toho vyplývajúce je možné zmierňovať zmluvnou dokumentáciou, avšak v ideálnom prípade by sa na všetok nehnuteľný majetok mala aplikovať rovnaká právna úprava. Ideálnym riešením by bol prevod vlastníctva k pozemkom (prípadne ďalším súčastiam) z NDS na štát. Uvedené by však bolo vzhľadom na dotknuté množstvo nehnuteľností a prebiehajúce procesy týkajúce sa majetkovoprávného vysporiadania pravdepodobne prakticky takmer nerealizovateľné.

### **Inštitucionálne PPP**

Správca majetku štátu a koncesionár môžu založiť spoločný podnik podľa Zákona o správe majetku štátu, prípadne štát môže vložiť svoj majetok do právnickej osoby založenej koncesionárom, pričom táto právnická osoba sa rovnako stáva spoločným podnikom. Správca môže so súhlasom vlády SR vložiť majetok štátu, ktorý spravuje, ako vklad pri založení spoločného podniku alebo ako vklad do základného imania spoločného podniku, ak je to dohodnuté v koncesnej zmluve. Nehnuteľnosti vložené do spoločného podniku sa stávajú prioritným majetkom (tento pojem je potrebné odlišiť od PIM podľa Zákona o NDS). V súlade so Zákonom o správe majetku štátu sa len nehnuteľnosti vložené správcom do základného imania stávajú chráneným prioritným majetkom, zákon však osobitne neupravuje režim ochrany nehnuteľností, ktoré vzniknú z činnosti spoločného podniku.

Nakladanie, užívanie a ochrana prioritného majetku je upravená osobitne v Zákone o správe majetku štátu, ochrana podľa Exekučného poriadku a Zákona o konkurze teda nie je na tento majetok aplikovateľná. Prioritný majetok nepodlieha výkonu rozhodnutia, exekúcii, nie je súčasťou konkurznej podstaty a ani predmetom likvidácie. Spoločný podnik nemôže prioritný majetok použiť na zabezpečenie svojich záväzkov, koncesionára alebo tretej osoby, ani previesť do vlastníctva iných osôb. Možno ho však v súlade s koncesnou zmluvou prenechať do nájmu, výpožičky alebo zriadiť zmluvné vecné bremeno.

Spoločný podnik je povinný zachovať účelové určenie prioritného majetku, ktorý nadobudol do vlastníctva, pričom sa táto povinnosť vzťahuje aj na právneho nástupcu. Určenie prioritného majetku sa zapisuje poznámkou do katastra nehnuteľností.

V prípade Projektu sa **neuvažuje o inštitucionálnej forme PPP práve z dôvodu osobitnej právnej ochrany diaľnic a rýchlostných ciest**, ktoré môžu byť len vo vlastníctve štátu alebo NDS. Ak by bol takýto variant zo strany MDVaRR SR preferovaný, bolo by potrebné novelizovať predmetné ustanovenia Cestného zákona a Zákona o NDS.

<sup>181</sup> Zákon o rozpočtových organizáciách.

<sup>182</sup> § 1 ods. 1 Zákona o správe majetku štátu.

<sup>183</sup> Viac v časti Analýza právnych otázok realizácie Projektu týkajúcich sa oblasti dopravy.

**Zhodnotenie rizík v danej oblasti a identifikácia prípadných súdnych sporov a iných konaní**

Pri analýze neboli identifikované závažné riziká, ktoré by bránili realizovateľnosti Projektu. Problematické môže byť v praxi dôsledné oddelenie majetku štátu, ktorý je v správe MDVaRR a majetku NDS. To sa týka najmä pozemkov, ktoré sú určené na realizáciu projektu a ktoré sú predmetom uzatvárania kúpnych alebo iných zmlúv a vyvlastnenia, prípravnej dokumentácie a podobne. Aj keď je dané riziko identifikované zatiaľ len v teoretickej rovine, môže sa v praxi v rámci dialógu alebo rokovania s uchádzačmi prejaviť v zníženej atraktivnosti pre financujúce inštitúcie, prípadne zvýšení odmeny pre koncesionára.

Na zníženie rizika by bolo vhodné v tomto prípade dôsledne nastaviť procesy a v ideálnom prípade previesť majetok a majetkové práva z NDS na štát. To zjednoduší aplikáciu ustanovení relevantnej právnej úpravy a zníži možné negatívne vplyvy na Projekt.

Tabuľka 41 Sumarizačná tabuľka v oblasti správy majetku štátu

Riziko	Závažnosť rizika	Zmiernenie
Obmedzenie nakladania s majetkom štátu v správe koncesionára.	Nízka	Vhodná úprava dokumentácie vo verejnom obstarávaní, koncesnej zmluvy a priamej zmluvy (zabezpečujúcich inštitútov pre financujúce subjekty).
Rozdielnosť vlastníctva k pozemkom, cestným telesám, dokumentácii (NDS a štát).	Stredná	Včasná príprava, <i>due diligence</i> , presun majetku NDS do vlastníctva štátu (správy MDVaRR SR). Vhodná úprava dokumentácie vo verejnom obstarávaní, koncesnej zmluvy.
Nemožnosť realizácie prostredníctvom inštitucionálneho PPP (spoločného podniku).	Nízka	Realizácia zmluvnou formou PPP.

**4.1.5.7 Analýza právnych otázok týkajúcich sa zmien a ukončenia Projektu****Úvod do problematiky**

PPP projekty sú charakterizované okrem iného aj dlhou dobou trvania projektu (20 – 40 rokov), v rámci ktorej sa môžu vyskytnúť situácie ovplyvňujúce Projekt. Účelom tejto kapitoly je pomenovať niektoré z negatívnych vplyvov, ktoré môžu ohroziť realizáciu Projektu, ako je vplyv externých udalostí, finančných problémov na strane súkromného partnera a pod.

Pre ochranu záujmov štátu je najdôležitejšia ochrana PIM a plnenie úloh na úseku dopravy. Strategický význam diaľnic a rýchlostných ciest je zvýraznený ich ochranou v osobitných právnych predpisoch. Z tohto dôvodu by táto ochrana mala poskytovať dostatočnú istotu MDVaRR SR, že v prípade finančných alebo iných problémov na strane súkromného partnera (koncesionára) nebude primárne ohrozená nadradená cestná infraštruktúra. Sekundárne ohrozenie spočíva v ostatnom majetku koncesionára a tiež v skutočnosti, že v prípade zlyhania Projektu nedôjde k očakávaným pozitívnym účinkom, ako sprístupnenie prilahlých oblastí Bratislavy a odľahčenie hlavného mesta od tranzitnej dopravy.



Ochranu zadávateľa je potrebné vyvážiť primeranými opatreniami, aby aj financujúce subjekty mali vhodnú kontrolu nad Projektom tak, aby bolo pre ne zapojenie do Projektu dostatočne atraktívne.

### Právne predpisy

- Exekučný poriadok
- Zákon o konkurze
- ObZ
- OZ
- Zákon o verejnom obstarávaní
- Cestný zákon
- Zákon o NDS
- Zákon o správe majetku štátu

### Právna analýza

#### *Analýza možností zmien Projektu*

Počas realizácie Projektu môže dôjsť k výskytu rôznych udalostí, ktoré môžu mať negatívny vplyv na Projekt, preto je potrebné v koncesnej zmluve takéto situácie predvídať a zodpovedajúcim spôsobom regulovať. Právna úprava zmluvných vzťahov je upravená predovšetkým v ObZ a OZ, avšak v prípade Projektu je potrebné vziať do úvahy aj ustanovenia ZVO. Zmeny Projektu si môžu vyžiadať uzatvorenie dodatkov, pričom ich právna úprava je do značnej miery obmedzujúca.<sup>184</sup> Z tohto dôvodu je obzvlášť dôležité nastaviť základné dokumenty verejného obstarávania spôsobom, ktorý umožní zmeny v prípade výskytu okolností, ktoré si môžu vyžadovať zmeny v projekte (tak, ako je to napr. pri PPP projekte rýchlostnej cesty R1 – inštitúit zmeny na strane verejného obstarávateľa/koncesionára).

#### *Analýza dôsledkov ukončenia Projektu*

K ukončeniu projektu dochádza po uplynutí koncesnej lehoty, pričom koncesná zmluva osobitne upravuje spôsob a priebeh odovzdania infraštruktúry do rúk štátu, prípadne iného povereného subjektu.

PPP projekty predstavujú predovšetkým spoluprácu medzi verejným a súkromným sektorom, avšak v rámci tejto spolupráce sa môže vyskytnúť mnoho situácií, kedy nie je možné pokračovať v realizácii Projektu, a to až do takej miery, že bude potrebné spoluprácu so súkromným partnerom ukončiť alebo nastanú také vonkajšie udalosti, ktoré spôsobia, že v Projekte nebude možné pokračovať s pôvodným súkromným partnerom, prípadne vôbec.

Dôvody ukončenia spolupráce môžu byť rôzne, napr. dôvody spočívajúce v úpadku súkromného partnera, v jeho neuspokojivom plnení zmluvy, v udalostiach vyššej moci a pod. Obvykle koncesná zmluva upravuje spôsob vysporiadania sa takýmito situáciami, pričom dochádza k zdieľaniu rizík<sup>185</sup> medzi partnermi.

Okrem rozhodnutia verejného obstarávateľa nepokračovať v realizácii Projektu z rôznych dôvodov môžu nastať aj udalosti, pre ktoré nie je objektívne možné pokračovať v Projekte. Na zmiernenie

<sup>184</sup> Viac v časti 7 Analýza prípravy verejného obstarávania.

<sup>185</sup> Optimálne nastavenie zdieľania rizík býva obvykle predmetom súťažného dialógu alebo rokovacieho konania v rámci verejného obstarávania na výber súkromného partnera.

vplyvov takýchto udalostí je potrebné nastaviť osobitnú zmluvnú úpravu. Súčasne je potrebné dodržať niekoľko pravidiel týkajúcich sa kompenzácií financujúcim subjektom, ktoré zabezpečia, že budú ochotné zapojiť sa do Projektu aj v prípade, ak nastanú udalosti so závažným negatívnym vplyvom.

Spôsob odovzdania majetku pri ukončení koncesnej zmluvy závisí od dohody upravenej v koncesnej zmluve a vo veľkej miere aj od štádia Projektu. V prípade ukončenia zmluvy vo fáze výstavby Projektu bude potrebné vhodne usporiadať vzájomné práva a povinnosti súvisiace s dokončením diela. Zmluvne by mal byť dohodnutý spôsob a priebeh odovzdania staveniska, dokumentácie, prípadne iných hnutelných vecí. Ak v čase ukončenia koncesnej zmluvy dosiahne Projekt etapu prevádzky, bude potrebné nastaviť mechanizmus koncesnej zmluvy tak, aby mohol štát prevziať Projekt spôsobom, aby bol sám alebo prostredníctvom poverenej osoby ďalej schopný ho prevádzkovať.

Pri koncipovaní Štúdie sme vychádzali z predpokladu, že nebude potrebné zabezpečovať „prevod“ ľudských zdrojov, a teda brať do úvahy príslušné pracovnoprávne predpisy.

Pri ukončení Projektu sa koncesionárovi obvykle vypláca kompenzácia, ktorej výšku upravuje koncesná zmluva. Výška kompenzácie závisí nielen od fázy Projektu, kedy sa poskytujú nižšie platby v prípade ukončenia Projektu v etape výstavby ako v etape prevádzky, ale aj od dôvodu ukončenia koncesnej zmluvy. V prípade ukončenia koncesnej zmluvy z dôvodov na strane koncesionára, napríklad pre neuspokojivé neplnenie, sa platba odvíja od hodnoty projektu, pričom zadávateľ túto platbu môže znížiť o určité, presne špecifikované náklady vynaložené v súvislosti s ukončením zmluvy. Na druhej strane, ak dôjde k ukončeniu koncesnej zmluvy bez udania dôvodu zo strany zadávateľa, tento môže byť povinný uhradiť okrem dlhu voči veriteľom aj určitú platbu, ktorá zohľadní očakávaný zisk z projektu.

Nižšie analyzujeme niektoré z vybraných rizík možnosti ukončenia Projektu.

#### ***Analýza dôsledkov finančných problémov na strane súkromného partnera***

Primárne finančné problémy na strane súkromného partnera môžu mať charakter úpadku alebo problémov, ktoré môže mať za následok súdny výkon rozhodnutia (exekúciu) na majetok súkromného partnera vo významnom rozsahu.

V úpadku by bol súkromný partner, ak by bol platobne neschopný alebo predĺžený.<sup>186</sup> Platobne neschopný je ten, kto nie je schopný plniť 30 dní po lehote splatnosti aspoň dva peňažné záväzky viac ako jednému veriteľovi. Predĺžený je ten, kto je povinný viesť účtovníctvo, má viac ako jedného veriteľa a hodnota jeho záväzkov presahuje hodnotu jeho majetku. Exekúcia by mohla ovplyvniť realizáciu Projektu, ak by postihla majetok súkromného partnera vo významnom rozsahu.

Možný úpadok alebo exekúciu na majetok koncesionára je potrebné zhodnotiť v dvoch základných fázach Projektu, a to v čase výstavby a v čase prevádzky. Kým v čase výstavby je najväčším rizikom úplné zastavenie Projektu, vo fáze prevádzky pôjde predovšetkým o absenciu subjektu, ktorý bude uskutočňovať prevádzku a údržbu nových úsekov D4 a R7. V každom prípade oboje bude pravdepodobne mať určité negatívne finančné dôsledky na štát.

Z tohto dôvodu je potrebné vo všetkých fázach Projektu eliminovať tieto riziká celkovým nastavením Projektu, úpravou koncesnej zmluvy alebo inými opatreniami.

Zákon o konkurze upravuje riešenie úpadku dlžníka speňažením majetku dlžníka a kolektívnym uspokojením jeho veriteľov alebo postupným uspokojením veriteľov dlžníka spôsobom dohodnutým v reštrukturalizačnom pláne, pričom upravuje aj riešenie hroziaceho úpadku dlžníka.

Exekútor postupuje podľa Exekučného poriadku v prípade, ak sú záväzky neplnené riadne a včas, teda ak povinná osoba dobrovoľne nesplní, čo jej ukladá vykonateľné rozhodnutie a oprávnená osoba

---

<sup>186</sup> § 3 Zákona o konkurze.

podá návrh na vykonanie exekúcie. Exekučný poriadok poskytuje určitému majetku imunitu pred exekúciou, a to absolútnu alebo relatívnu. Absolútnu exekučnú imunitu má/majú:

- nehnuteľný majetok štátu v správe správcu okrem nehnuteľností v dočasnej správe podľa osobitného predpisu,
- príjmy štátneho rozpočtu, prostriedky na bežnom účte štátnej rozpočtovej organizácie a pohľadávky z právnych vzťahov zakladajúcich tieto príjmy,
- cenné papiere vo vlastníctve štátu a majetkové účasti štátu v právnických osobách,
- prostriedky určené na krytie schodku štátneho rozpočtu a krytie štátneho dlhu,
- iný majetok štátu, o ktorom tak ustanoví osobitný zákon, pričom takýmto zákonom je práve Zákon o NDS a jeho úprava PIM.<sup>187</sup>

Aplikácia Zákona o konkurze a Exekučného poriadku na prioritný infraštruktúrny majetok<sup>188</sup> je zo zákona vylúčená<sup>189</sup>, preto sa môže dotýkať iba iného majetku koncesionára. V prípade, ak by bolo potrebné identifikovať ešte aj iný majetok ako PIM, ktorý by nemal byť dotknutý prípadným konkurzom alebo exekúciou koncesionára, ochrana takéhoto majetku by mala byť osobitne posúdená vo vzťahu k aplikácii právnych predpisov.<sup>190</sup> Osobitnú úpravu pre PPP projekty má aj Zákon o správe majetku štátu v časti „Nakladanie s majetkom štátu na účely koncesie“. V tejto časti sú obsiahnuté obmedzenia nakladania s majetkom štátu (koncesného majetku).<sup>191</sup> Na zabezpečenie ochrany majetku koncesionára, ktorý nie je koncesným majetkom, by bolo potrebné novelizovať príslušné ustanovenia Exekučného poriadku a Zákona o konkurze. V prípade Projektu však nepredpokladáme iný majetok ako PIM, ktorý by bolo potrebné právne zabezpečiť pred možnou aplikáciou ustanovení Zákona o konkurze a Exekučného poriadku.

Majetok koncesionára, ktorý by mohol byť dotknutý prípadným úpadkom alebo exekúciou, môže predstavovať napríklad určité vybavenie na prevádzku a údržbu diaľnic a rýchlostných ciest, prípadne osobitne vybudované stredisko správy a údržby. Na tento majetok sa môže uplatňovať Zákon o konkurze a Exekučný poriadok.

Určité riziko vyplýva pre koncesionára, resp. účelovo založenú spoločnosť (SPV) z možného úpadku, t. j. platobnej neschopnosti alebo predĺženia podľa Zákona o konkurze. Pri stanovení sumy záväzkov a hodnoty majetku sa pritom vychádza z účtovníctva, pričom sa prihliada aj na prípadnú ďalšiu správu majetku alebo na ďalšie prevádzkovanie podniku, ak možno so zreteľom na všetky okolnosti odôvodnene predpokladať, že bude možné v správe majetku alebo prevádzkovaní podniku ďalej pokračovať. V prípade novozaloženej SPV, ktorá je zaťažená množstvom úverov, by mohlo hroziť riziko, že pri prevzatí úverov by sa mohla ocitnúť v predĺžení. Pri stanovení predĺženia sa však vychádza nielen zo samotnej hodnoty aktuálneho majetku dlžníka, ale je potrebné prihliadať aj na budúce hospodárske výsledky dosiahnuté v súvislosti s budúcou prevádzkou podniku. V takomto

<sup>187</sup> Relatívna exekučná imunita je poskytnutá ostatnému majetku štátu a majetku Exportno-importnej banky Slovenskej republiky. O poskytnutí relatívnej imunity rozhoduje súd na návrh. Rozhodnutím ÚS SR, ktorým bola obmedzená ochrana majetku štátu, bola prijatá novela Exekučného poriadku definujúca, ktorý majetok štátu má absolútnu a ktorý relatívnu imunitu. Rozhodnutie ÚS SR (PL ÚS 111/2011) potvrdilo nespochybniteľný verejný záujem na zachovaní určenia majetku štátu na plnenie určitých jedinečných úloh. ÚS SR však odmietol dovtedajšie zakotvenie o jeho ochrane ako protiústavné, nakoľko sa práva ostatných fyzických a právnických osôb stávajú iba iluzórne. Súd teda odmietol absolútnu exekučnú imunitu, ako bola dovtedy upravená v Zákone o správe majetku štátu, ale definoval majetok, ktorý má takúto absolútnu imunitu a ktorý iba relatívnu. V prípade relatívnej imunity môže o takejto imunitě rozhodnúť na návrh súd a v takomto prípade exekútor exekučné konanie zastaví.

<sup>188</sup> Viac v časti Analýza právnych otázok týkajúcich sa dopravy.

<sup>189</sup> § 2 ods. 2 Zákona o NDS.

<sup>190</sup> § 2 Zákona o konkurze, § 61c Exekučného poriadku.

<sup>191</sup> Koncesný majetok je Zákonom o správe majetku štátu definovaný ako majetok štátu v správe správcu, ktorý užíva koncesionár v rozsahu, za podmienok a v lehote dohodnutej v koncesnej zmluve na uskutočnenie stavebných prác alebo v koncesnej zmluve na poskytnutie služby uzatvorenej podľa Zákona o verejnom obstarávaní.

prípade s ohľadom na budúcu prevádzku diaľnic a rýchlostných ciest a z toho vyplývajúce príjmy by tak SPV nemusela byť automaticky v predĺžení. Obdobný model bol bez vážnejších problémov aplikovaný v prípade koncesionára prevádzkujúceho úseky rýchlostnej cesty R1, uvedené riziko však nevieme úplne vylúčiť.

Zmiernenie vyššie uvedených rizík bude potrebné upraviť v koncesnej zmluve, podobne ako spôsob odovzdania staveniska, prípadne iného majetku vo výstavbovej alebo prevádzkovej fáze Projektu.

### ***Analýza dôsledkov ukončenia Projektu z dôvodov vyššej moci alebo iných externých udalostí***

Výskyt vyššej moci alebo obdobných udalostí môže spôsobiť ukončenie Projektu najmä v prípadoch existencie takých udalostí, ktoré znemožňujú ďalšie pokračovanie v Projekte, prípadne vtedy, ak sú udalosti pre Projekt vysoko rizikové, a toto riziko nie je možné znížiť napríklad poistením alebo inými opatreniami.

Medzi takéto udalosti je možné zaradiť udalosti výskytu zemetrasenia, živelných udalostí, teroristických alebo iných útokov a pod. Riziká výskytu udalostí vyššej moci je možné do určitej miery zmierniť ustanoveniami koncesnej zmluvy, avšak nemožno vylúčiť v priebehu projektu ani výskyt takých udalostí, ktoré spôsobia nemožnosť pokračovania v Projekte. Možno tu tiež zaradiť závažné zmeny právnej úpravy, politické zmeny alebo iné dôvody.

V prípade takýchto dôvodov je rovnako dôležité v koncesnej zmluve upraviť mechanizmy a platby pre financujúce subjekty.

### ***Analýza dôsledkov ukončenia Projektu pre neuspokojivé plnenie***

Jedným z dôvodov možného ukončenia spolupráce v PPP projekte môže byť aj neuspokojivé plnenie zo strany jedného z partnerov. Pre štát sú závažné najmä dôvody na strane koncesionára, napríklad závažné neplnenia koncesnej zmluvy, neuspokojivé poskytovanie služieb prevádzky alebo údržby a pod. Na ukončenie koncesnej zmluvy sa obvykle vyžaduje predchádzajúce upozornenie zo strany verejného obstarávateľa a poskytnutie primeraného času na nápravu.

Tieto možnosti na „nápravu“ bývajú obvykle požiadavkou financujúcich veriteľov projektu. Súčasťou PPP projektu býva aj úprava tzv. „step-in rights“, t. j. práv financujúcich subjektov dohliadať na koncesionára v prípade jeho neuspokojivého plnenia zmluvy, ktoré by za iných podmienok mali za následok ukončenie zmluvy zo strany verejného obstarávateľa, prípadne vstúpiť do jeho práv, teda nahradiť ho ako zmluvnú stranu zmluvy, bez povinnosti vyhlásiť nové verejné obstarávanie, až dotedy, kým nie je koncesionár opäť v stave riadne zmluvu plniť alebo nie je nahradený iným koncesionárom. Podľa ZVO takéto nahradenie bez vyhlásenia nového verejného obstarávania nie je možné. Riešením by do určitej miery mohla byť úprava na korporátnej úrovni bez zmeny osoby koncesionára. Z hľadiska právnej istoty veriteľov býva obvykle požadované uzatvorenie priamej zmluvy medzi verejným obstarávateľom, koncesionárom a veriteľmi. Podľa tejto zmluvy sa verejný obstarávateľ zaviazal realizovať určité svoje oprávnenia z koncesnej zmluvy až potom, čo veriteľom umožní v určitej forme zasiahnuť a vstúpiť do Projektu. V priamej zmluve môžu byť upravené rôzne mechanizmy na notifikáciu veriteľov v prípade porušenia alebo nedostatočného plnenia zmluvy koncesionárom, lehota poskytnutá veriteľom na zabezpečenie nápravy, možnosť výmeny subdodávateľa a pod.

Súkromný partner môže ale tiež v priebehu súťažného dialógu alebo rokovacieho konania požadovať primerané opatrenia na zmiernenie rizík, ktoré môžu vzniknúť na strane verejného obstarávateľa. V krajnom prípade môžu byť tieto dôvody, napríklad neuhradenie platieb zo strany verejného obstarávateľa, neposkytnutie prístupu k pozemkom alebo neposkytnutie povolení tiež dôvodom ukončenia koncesnej zmluvy.

**Zhodnotenie rizík v danej oblasti a identifikácia prípadných súdnych sporov a iných konaní**

Riziká Projektu v čase výstavby sa môžu prejaviť v predĺžení lehoty výstavby diaľnice D4 a rýchlostnej cesty R7, najmä z dôvodu, že v prípade materializácie týchto rizík bude potrebné vyhlásiť nové verejné obstarávanie na výber koncesionára, prípadne dodávateľa stavebných prác.

V čase prevádzky bude rovnako potrebné zabezpečiť nepretržitosť prevádzky a údržby novovybudovaných úsekov. Za týmto účelom môže verejný obstarávateľ vyhlásiť nové verejné obstarávanie alebo presunúť výkon prevádzky a údržby na NDS.

Tabuľka 42 Sumarizačná tabuľka týkajúca sa zmien a ukončenia Projektu

Riziko	Závažnosť rizika	Zmiernenie
Úpadok na strane súkromného partnera, exekúcia. Predĺženie lehoty výstavby diaľnice, zvýšené náklady.	Vysoká	Úprava koncesnej zmluvy, úprava zdieľania rizík.
Zmeny legislatívy, udalosti vyššej moci, iné externé udalosti.	Stredná	Úprava koncesnej zmluvy, úprava zdieľania rizík.
Riziko, že koncesionár by bol pri prevzatí úverov v úpadku.	Nízka	Stanovisko MS SR. Zmena legislatívy.

**4.2 Technická analýza uskutočniteľnosti Celkového variantu**

Cieľom tejto kapitoly je zhodnotenie technickej uskutočniteľnosti Projektu a požiadaviek na štandardy a ocenenie výdavkov Projektu, ktoré sú spojené s jeho obstaraním a údržbou.

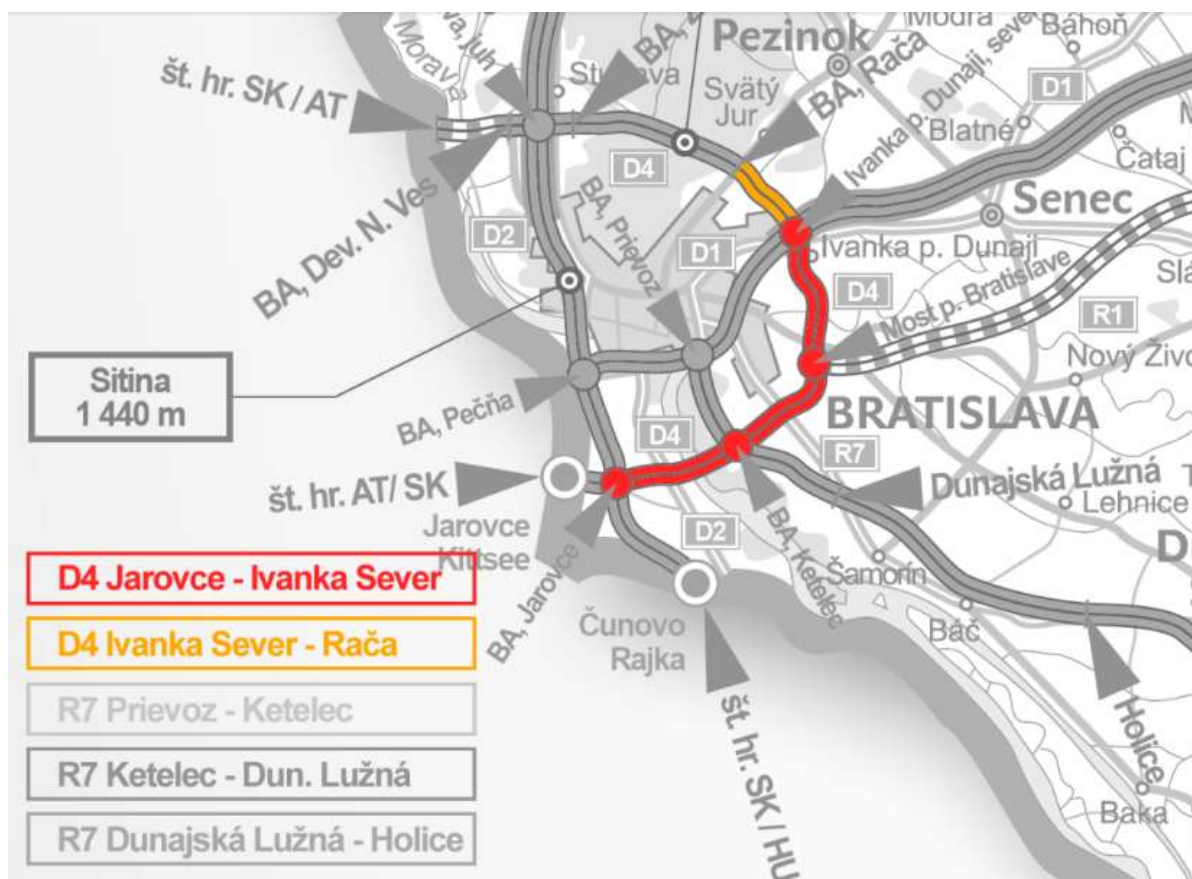
**4.2.1 Požiadavky na návrh stavby**

Základnou požiadavkou na návrh stavby je zabezpečenie jej začlenenia do územia v súlade s urbanistickými, architektonickými a environmentálnymi zásadami a požiadavkami ochrany prírody a krajiny a pamiatkovej starostlivosti tak, aby sa vylúčili negatívne účinky stavby na okolie z hľadiska ochrany zdravia a životného prostredia, prípadne aby sa obmedzili na prípustnú mieru.

**Diaľnica D4**

Diaľnica D4 tvorí v úseku Jarovce – Stupava diaľničný obchvat okolo Bratislavy prepojujúci existujúce úseky D2 a D1 na južnom, východnom a severnom okraji Bratislavy. Diaľnica D4 má byť v budúcnosti vybudovaná po štátnu hranicu s Rakúskom, ako sa uvádza aj v uznesení vlády č. 882/2008.

Mapa 12 Diaľnica D4



- Dokončená celá diaľnica D4 má kompletne prevziať tranzitnú dopravu medzi Rakúskom, Maďarskom, Českou Republikou a Poľskom, ktorá v súčasnosti prechádza po diaľnici D1 a D2 zastavaným územím mesta.
- Na tomto špecifickom území výrazne napomôže aj obsluhu dotknutého územia a odľahčí obce a existujúcu cestnú sieť od tranzitnej dopravy. Súčasťou posudzovaného Projektu je pripravovaná stavba diaľnice D4 v úseku Jarovce – Ivanka sever a Ivanka sever – Rača.

### Úsek D4 Jarovce – Ivanka sever

Začiatok úseku je v napojení na existujúcu diaľnicu D2 v MÚK „Jarovce“, pokračuje severne od Jaroviec do MÚK „Rusovce“, kde je vedená na moste ponad preložku cesty I/2, pokračuje ponad Jarovské rameno a ponad rieku Dunaj. Na ľavom brehu prechádza na estakáde až po km 5,5 cez chránené územie európskeho významu Biskupické Luhy (NATURA 2000) pomimo prírodnej rezervácie Gajc.

V ďalšom úseku trasa diaľnice v MÚK „Ketelec“ križuje plánovanú rýchlostnú cestu R7, pokračuje v k. ú. Podunajské Biskupice, kde križuje starú dunajskú hrádzu. V priestore MÚK „Rovinka“ križuje preložku cesty I/63, mostom prechádza ponad žel. trať č. 124 Bratislava – Komárno a križuje preložku Vinohradníckej ulice medzi P. Biskupicami a Miloslavovom.

Pri ďalšej obci, Moste pri Bratislave, západne od obce v MÚK „P. Biskupice“, križuje preložku cesty II/572, mostom prechádza ponad rieku Malý Dunaj, obchádza letisko M. R. Štefánika, pokračuje v súbehu so Šúrsnym kanálom západne od obce Ivanka pri Dunaji. V MÚK „Ivanka – západ“ križuje cestu I/61 Bratislava – Senec a mostom prechádza žel. trať č. 120 Bratislava – Štúrovo a končí v MÚK „Ivanka – sever“ napojením na existujúcu diaľnicu D1.

Tabuľka 43 Technické parametre úseku D4 Jarovce – Ivanka sever

<b>Dĺžka úseku</b>		<b>22,590 km</b>
<b>Navrhovaná rýchlosť</b>		<b>120 km/h</b>
<b>Šírkové usporiadanie</b>		<b>D 26,5</b> v úseku križovatka Jarovce – križovatka Rusovce,
<b>D 26,5 štvorpruhové</b>		<b>D 33,5**</b> v úseku križovatka Rusovce – križovatka Ketelec,
<b>D 33,5 šesťpruhové</b>		<b>D 33,5</b> v úseku križovatka Ketelec – križovatka Rovinka,
		<b>D 33,5</b> v úseku križovatka Rovinka – križovatka Ivanka západ,
		<b>D 26,5 + kolektory</b> v úseku križovatka Ivanka západ – Ivanka sever
<b>MÚK</b>	7 ks	MÚK „Jarovce“
		MÚK „Rusovce“
		MÚK „Ketelec“
		MÚK „Rovinka“
		MÚK „Podunajské Biskupice“ (v polovičnom profile)
		MÚK „Ivanka – západ“
		MÚK „Ivanka – sever“
<b>Odpočívadlo</b>	1 ks	Rovinka – obojstranné veľké

Poznámka: \*\* V kategórii D 33,5 so štvorpruhovým šírkovým usporiadaním s územnou rezervou v strednom deliacom páse, t. j. so širším stredným deliacim pásom tak, aby v budúcnosti bolo možné výhľadové rozšírenie na šesťpruh smerom k osi diaľnice D4.

### Úsek D4 – Ivanka sever – Rača

Začiatok úseku D4 Ivanka sever – Rača je v mieste križovania s existujúcou diaľnicou D1 v MÚK „Ivanka – sever“ na hranici k. ú. Vajnory/k. ú. Ivanka pri Dunaji v blízkosti Šúrskeho kanála. Diaľnica D4 pokračuje severozápadným smerom v k. ú. Svätý Jur, križuje Vajnorský potok, obchádza jazero Lysec zo západnej strany, mimoúrovňovo križuje c.III/5021 (Vajnory – Čierna voda), približne 300 m od východného okraja existujúcej zástavby MČ BA – Vajnory, ďalej pokračuje súbežne so Šúrsnym kanálom, mimoúrovňovo mostom križuje Račiansky potok.

V záverečnej časti trasa smeruje do územia vinohradov na východnom okraji Malých Karpát, kde v mimoúrovňovej križovatke „Rača“ mimoúrovňovo mostom križuje žel. trať Bratislava – Žilina a cestu II/502. Koniec predmetného úseku diaľnice D4 je v MÚK „Rača“, kde sa napája na II/502 a kde v budúcnosti bude pokračovanie severnej časti diaľničného obchvatu D4. Nadväzný úsek diaľnice D4 sa plánuje vybudovať až v rámci ďalšej etapy spoločne s tunelom „Karpaty“ v stavbe „Diaľnica D4 Bratislava, Rača – Záhorská Bystrica“.

Tabuľka 44 Technické parametre úseku D4 – Ivanka sever – Rača

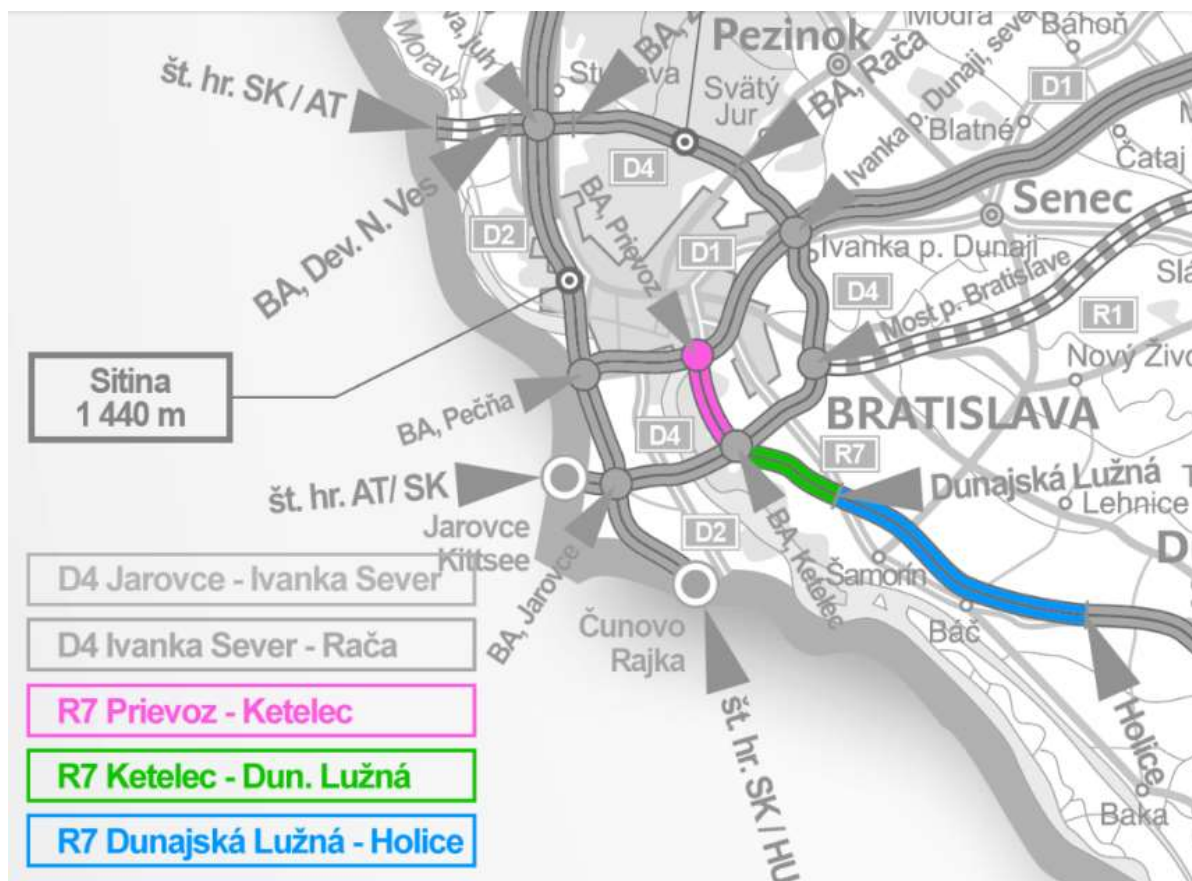
<b>Dĺžka úseku</b>		<b>4,400 km</b>
<b>Navrhovaná rýchlosť</b>		<b>120 km/h</b>

Šírkové D 33,5 šesťpruhové D 26,5 štvorpruhové	usporiadanie	D 33,5 v úseku križovatka Ivanka sever – križovatka Čierna voda,
		D 26,5 v úseku križovatka Čierna voda – križovatka Rača
MÚK	2 ks	MÚK „Čierna voda“
		MÚK „Rača“

### Rýchlostná cesta R7

R7 je rýchlostný ťah navrhovaný v úsekoch od Bratislavy Prievoz po Lučenec, ako je uvedené v uznesení vlády č. 882/2008, ktorý po dobudovaní bude hlavnou spojnicou hlavného mesta a južných centier Trnavského, Nitrianskeho a Banskobystrického kraja.

Mapa 13 Rýchlostná cesta R7



- Súčasťou posudzovaného Projektu je pripravovaná stavba rýchlostnej cesty R7 v úsekoch Prievoz – Ketelec, Ketelec – Dunajská Lužná a Dunajská Lužná – Holice. Vybudovaný úsek R7 Prievoz – Holice umožní vylúčiť tranzitnú dopravu z cesty I/63 (ulica Svornosti v MČ Bratislava – P.Biskupice), II/572, ako aj z intravilánov niekoľkých obcí, ktorými táto prechádza.
- Cesta I/63 je v súčasnosti preťažená a už vôbec nebude vyhovovať dopravnému zaťaženiu, ktoré podľa celoštátneho sčítania dopravy prekročí jej kapacitu už v roku 2020.

Rýchlostná cesta R7 bola navrhnutá v 3 úsekoch, ktoré sú popísané nižšie.



**Úsek R7 Prievoz – Ketelec**

Začiatok úseku R7 Prievoz – Ketelec je v dotyku s existujúcou diaľničnou sieťou, konkrétne cez D1 v existujúcej MÚK Prievoz ako pokračovanie Bajkalskej ulice. Ďalej prechádza lokalitou Malé Pálenisko, križuje Malý Dunaj a vedie pozdĺž západného okraja Slovaftu až po jeho juhozápadný roh. Tu medzi km 4,350 až 4,700 trasa čiastočne vchádza do chránených území Biskupické Luhy a Dunajské Luhy. Koniec potom nadväzuje cez poľnohospodársky využívané územie v MÚK Ketelec na diaľnicu D4 a nasledujúci úsek R7 (Ketelec – Dunajská Lužná).

V dotknutom území je hustá sieť miestnych ciest všetkých kategórií. Priamo dotknuté sú ulice Bajkalská, Prístavná, Slovaftská, Komárňanská, Lúčna, Malé Pálenisko, Vlčie hrdlo atď. Výškové riešenie trasy je optimalizované s ohľadom na minimálne narušenie krajinného rázu pri zohľadnení minimálnej investičnej náročnosti. Najmenší použitý polomer výškového vypuklého oblúka je  $R_v = 5000$  m, čo vyhovuje návrhovej rýchlosti 80 km/h. Tento polomer je použitý medzi km 0,0 až 2,0 v oblasti MÚK Slovaftská, v blízkosti križovatky s D1 – MÚK Prievoz. Zvyšná trasa je navrhnutá v polomeroch  $R_v \geq 12.000$  m a  $R_u \geq 10.000$  m, čo vyhovuje  $v_n = 120$  km/h.

V súvislosti s realizáciou tohto úseku sa predpokladá zvýšenie kapacity Prístavného mosta na diaľnici D1. Varianty riešenia sú popísané v technickej štúdii Rýchlostná cesta R7 Prievoz – Ketelec, úsek diaľnica D1 Bratislava Prístavný most – zvýšenie kapacity.

Tabuľka 45 Technické parametre úseku R7 Prievoz – Ketelec

<b>Dĺžka úseku</b>	<b>6,318 km</b>	
<b>Navrhovaná rýchlosť</b>	<b>120 km/h; v km 0,0 – 2,0 80 km/h</b>	
<b>Šírkové usporiadanie</b>	<b>R 31,5 v úseku km 0,9 – koniec úseku</b>	
	<b>R 24,5 v úseku km 0,0 – km 0,9</b>	
<b>R 31,5 šesťpruhové</b>		
<b>R 24,5 štvorpruhové</b>		
<b>MÚK</b>	1 ks	MÚK „Slovaftská“

**Úsek R7 Ketelec – Dunajská Lužná**

Začiatok úseku R7 Ketelec – Dunajská Lužná je v plánovanej mimoúrovňovej križovatke (MÚK) „Ketelec“ (R7 s diaľnicou D4), v blízkosti územia ťažby štrkopieskov Podunajské Biskupice, približne 1,8 km južne od Slovaftu, a.s., kde nadväzuje na úsek Projektu – rýchlostná cesta R7 v úseku Prievoz – Ketelec.

Trasa rýchlostnej cesty R7 ďalej obchádza chránené územie európskeho významu NATURA 2000, Ramsarskej lokality Dunajské Luhy a CHKO Dunajské Luhy vo vzdialenosti približne 159 m až 200 m, pokračuje juhovýchodným smerom juhozápadne od obcí Rovinka a Dunajská Lužná. Trasa zároveň obchádza biocentrum miestneho významu Lučina a jazierko Kamenný pasienok.

Medzi Dunajskou Lužnou a obcou Kalinkovo križuje pozostatok bývalého dunajského ramena, starú dunajskú hrádzu a existujúcu cestu III/0635. Predmetný úsek rýchlostnej cesty R7 končí v MÚK „Dunajská Lužná“ (R7 s cestou I/63) medzi Dunajskou Lužnou a Šamorínom, kde sa napojí na ďalší úsek Projektu – rýchlostná cesta R7 v úseku Dunajská Lužná – Holice.

V dotknutom území je vedená cesta I. triedy I/63, Bratislava – Dunajská Streda – Komárno, šírkoovo dvojpruhová, ktorej kapacita je výrazne prekročená v úseku od Dunajskej Stredy do Bratislavy.

Tabuľka 46 Technické parametre úseku R7 Ketelec – Dunajská Lužná

<b>Dĺžka úseku</b>		<b>8,425 km</b>
<b>Navrhovaná rýchlosť</b>		<b>120 km/h</b>
<b>Šírkové usporiadanie</b>		<b>R 31,5**</b>
<b>štvorpruhové</b>		
<b>MÚK</b>	1ks	MÚK „Dunajská Lužná“

Poznámka: \*\* So širším stredným deliacim pásom tak, aby bolo možné jej výhľadové rozšírenie na šesťpruh smerom k osi rýchlostnej cesty.

### R7 Dunajská Lužná – Holice

Začiatok úseku R7 Dunajská Lužná – Holice je medzi obcou Dunajská Lužná a mestom Šamorín, kde stavba nadväzuje na úsek Projektu – rýchlostná cesta R7 v úseku Ketelec – Dunajská Lužná hneď za križovatkou Dunajská Lužná. R7 je v riešenom úseku v celej dĺžke vedená po ľavej strane cesty I/63 (severne) prevažne po poľnohospodársky využívaných pozemkoch tak, aby obišla mesto Šamorín zo severnej strany.

V km približne 0,800 trasa križuje regionálny biokoridor Dunaj – Malý Dunaj, čím vytvára priestor pre jeho mimoúrovňové prevedenie popod R7. Ďalej sa trasa dostáva do priestoru medzi mestom Šamorín a obcou Kvetoslavov (bližšie k obci Kvetoslavov). V tomto mieste križuje cestu II/503 na ktorú je pripojená cez mimoúrovňovú križovátku Šamorín. Pokračuje severne okolo osady Šamot, južne okolo obce Čukárska Paka. V km približne 9,000, pri lokalite zvanej Tarnoki je navrhnutý ekodukt nad R7 pre zabezpečenie možnosti migrácie zveri cez R7. V tomto mieste zároveň trasa prechádza hranicou ochranného pásma II. stupňa prírodných liečivých vôd v Čilistove (v km 0,000 – 0,900 je trasa v spomínanom ochrannom pásme). Potom trasa prechádza pomedzi obce Trnávka a Macov, kde sa na pravej strane R7 nachádza športovorekreačný areál (strelnica), ktorý však nie je stavbou zasiahnutý (nachádza sa iba v ochrannom pásme R7). Nakoniec je trasa vedená severne od obce Blatná na ostrove a opäť sa približuje k ceste I/63. Trasa tohto úseku R7 končí medzi obcami Holice a Čechová v mimoúrovňovej križovátke Holice s napojením na cestu III/06324 a cestu I/63. Koniec úseku rýchlostnej cesty R7 je v km 17,380 R7, kde sa bude napájať na pripravovanú stavbu „R7 Holice – Dunajská Streda“.

Tabuľka 47 Technické parametre úseku R7 Dunajská Lužná – Holice

<b>Dĺžka úseku</b>		<b>17,380 km</b>
<b>Navrhovaná rýchlosť</b>		<b>120 km/h</b>
<b>Šírkové usporiadanie</b>		<b>R 31,5</b> do 0,585 km
<b>štvorpruhové</b>		<b>R 24,5</b> do 17,380 km
<b>MÚK</b>	2 ks	MÚK „Šamorín“
		MÚK „Holic“
<b>Odpočívadlo</b>	1 ks	Blatná na Ostrove – obojstranné veľké
<b>SSÚR</b>	1 ks	Holic – Stredisko Správy a Údržby

**Preložka cesty II/572 v úseku predĺženia Galvaniho ulice**

Rozvoj bytovej výstavby v obciach okolo hlavného mesta SR Bratislavy spôsobil vysoký nárast intenzity automobilovej dopravy, ktorý je výsledkom dennej dochádzky do hlavného mesta za prácou a školou.

Prejavuje sa to kapacitnými problémami na cestách vstupujúcich do hlavného mesta SR Bratislavy. Jednou s nich je aj cesta II/572 od obce Most pri Bratislave do Bratislavy. Začiatok preložky cesty II/572 v predĺžení Galvaniho ulice je na existujúcej ceste II/572 približne 600 m od východného okraja obytnej zástavby Vrakune, prechádza cez poľnohospodársky využívané územie medzi c.II/572 a žel. traťou Bratislava – Dunajská Streda, križuje cestu III/06359 a končí napojením na diaľnicu D4 v MÚK „Podunajské Biskupice“.

Tabuľka 48 Technické parametre preložky cesty II/572 v úseku predĺženia Galvaniho ulice

<b>Dĺžka úseku</b>	<b>2,202 km</b>	
<b>Navrhovaná rýchlosť</b>	<b>100 km/h (v napojeniach 80km/h, resp. 60km/h)</b>	
<b>Šírkové usporiadanie</b>	<b>C 11,25 – s výhľadom rozšírenia na štvorpruhovú C 24,5</b>	
<b>dvojpruhové</b>		
<b>Úrovňové križovatky</b>	2 ks	Križovatka „Vrakuňa“
		Križovatka „Odeská“

Preložka cesty II/572 je navrhnutá v polovičnom profile kategórie C 24,5, to znamená C 11,25 (dvojpruh), smerové, výškové vedenie a pripojovacie pruhy v MÚK „Podunajské Biskupice“ na vn=100 km/h, ostatné parametre prel. c. II/572 na vn=80 km/h, na záverečnom úseku v križovatke „Vrakuňa“ dočasného napojenia na vn=60 km/h.

V budúcnosti sa uvažuje, že sa cesta rozšíri na štvorpruhovú zbernú MK FT B1 kategórie C 24,5/100 a dobuduje až po Galvaniho ulicu. Križovatky na preložke c.II/572 sú v tejto etape navrhnuté úrovňové.

**Preložka cesty II/572 v úseku diaľnica D4 – Most pri Bratislave**

Rozvoj bytovej výstavby v obciach okolo hlavného mesta SR Bratislavy spôsobil vysoký nárast intenzity automobilovej dopravy, ktorý je výsledkom dennej dochádzky do hlavného mesta za prácou a školou.

Prejavuje sa to kapacitnými problémami na cestách vstupujúcich do hlavného mesta SR Bratislavy. Jednou s nich je aj cesta II/572 od obce Most pri Bratislave do Bratislavy. Dôvodom preložky je každodenné preťaženie cesty II/572 v dopravných špičkách, ktorá je vedená zastavaným územím v intraviláne obce Most pri Bratislave.

Začiatok úseku je od MÚK „Podunajské Biskupice“, ďalej pokračuje preložka cesty II/572 južne od obce Most pri Bratislave a končí napojením na existujúcu cestu II/572 v úrovňovej, stykovej križovatke „Most pri Bratislave“. Keďže proces prípravy stavby „Rýchlostná cesta R1 Most pri Bratislave – Vlčkovce“ bol podľa NDS v súčasnosti ukončený, bolo dohodnuté, že preložka cesty II/572 v úseku diaľnica D4 – Most pri Bratislave bude využívať koridor pôvodne určený pre rýchlostnú cestu R1.

Tabuľka 49 Technické parametre preložky cesty II/572 v úseku diaľnica D4 – Most pri Bratislave

<b>Dĺžka úseku</b>	<b>2,623 km</b>
--------------------	-----------------

<b>Navrhovaná rýchlosť</b>	<b>100 km/h (pripojovacie pruhy MÚK 120 km/h v napojeniach 60 km/h)</b>	
<b>Šírkové usporiadanie dvojpruhové</b>	<b>C 11,25 – s výhľadom rozšírenia na štvorpruhovú C 24,5/120</b>	
<b>Úrovňové križovatky</b>	1 ks	Križovatka „Most pri Bratislave“

Preložka cesty II/572 je navrhnutá v polovičnom profile kategórie C 24,5, to znamená C 11,25 (dvojpruh), smerové, výškové vedenie a pripojovacie pruhy v MÚK „Podunajské Biskupice“ na  $v_n=120$  km/h, ostatné parametre prel. c. II/572 na  $v_n=100$  km/h, na záverečnom úseku dočasného napojenie na  $v_n=60$  km/h.

V budúcnosti sa uvažuje, že sa cesta rozšíri na štvorpruhovú kategórie C 24,5/120.

Realizácia tohto úseku Projektu zabezpečí odklon tranzitnej dopravy z c.II/572 pomimo intravilánu obce Most pri Bratislave, kde sa očakáva zníženie dopravného zaťaženia, čo bude mať priaznivý vplyv na životné prostredie, zníženie hluku aj exhalátov v obci. Ďalej prepojenie preložky c.II/572 s diaľnicou D4 umožní prerozdelenie časti dopravy z c.II/572 na diaľnicu D4.

V rámci tejto Štúdie vyššie popísané preložky cesty II/572 budú priradené k úseku diaľnice D4 Jarovce – Ivanka sever a nebudú uvádzané ako samostatné úseky.

Diaľnica D4, uvedené úseky rýchlostnej cesty R7 a súvisiace preložky cesty II/572 sú samostatné projekty, ktoré však spolu dopravne súvisia. Okrem geografickej blízkosti majú aj jeden spoločný bod – MÚK Ketelec. Napojenie R7 do dopravného systému Bratislavy v MÚK Ketelec je z dopravnoinžinierskeho hľadiska zdôvodniteľné jedine za podmienky súčasného vybudovania D4 minimálne v úseku MÚK Ketelec – MÚK Rovinka alebo súčasným dobudovaním všetkých úsekov R7 projektu vrátane úseku Prievoz – Ketelec, čo tvorí mestskú radiálu riešiacu komplexné napojenie R7 na dopravnú sieť Bratislavy.

#### 4.2.1.1 Všeobecné technické požiadavky návrhu

Všeobecné technické požiadavky vychádzajú z noriem EN, respektíve STN a platných Technických predpisov (TP) a Technických smerníc (TS). Pre návrh treba rešpektovať pripomienky NDS, MDVaRR SR, mesta Bratislava a ostaných dotknutých obcí a dotknutých štátnych organizácií.

Pre potreby Projektu sú základné požiadavky na vypracovanie návrhu nasledovné:

- rešpektovať určené smerové vedenie,
- rešpektovať stanovené šírkové usporiadanie s príslušnou územnou rezervou,
- optimalizovať riešenie, aby bolo ekonomické ako z pohľadu realizácie, tak aj z pohľadu prevádzky a údržby,
- navrhnuť kompenzačné a eliminačné opatrenia na účely zníženia vplyvu stavby na životné prostredie podľa požiadaviek príslušných organizácií v oblasti životného prostredia,
- minimalizovať dočasné zábery,
- navrhnuť riešenie realizácie tak, aby sa počas stavby a po jej ukončení sprístupnili všetky dotknuté pozemky.

Všetky príslušné inštitúcie a organizácie mali možnosť sa vyjadriť k projektu, a tieto pripomienky, hľadiská a technické podmienky sú zapracované a zohľadnené po preverení niekoľkých možných variantných riešení.

#### 4.2.1.2 Technické požiadavky hlavných prvkov

Hlavné prvky technických špecifikácií, ktoré treba zohľadniť na projekte diaľnice D4 aj rýchlostnej cesty R7, sú:

##### **Vozovka**

Konštrukcie vozoviek môžu byť navrhnuté asfaltobetónové aj cementobetónové, a to hlavne podľa hodnoty priemerného počtu nákladných vozidiel za 24 hodín v oboch smeroch počas návrhového obdobia NVP. Konštrukcie vozoviek sa ďalej navrhujú podľa podmienok podložia. V prípade použitia cementobetónovej vozovky sa na mostoch a v ich predpoliach uvažuje s použitím asfaltobetónovej vozovky na dĺžku 20 m po oboch stranách, ako aj pri oboch križovatkách a v celom medzikrižovatkovom úseku MUK „Ivanka – západ“ a „Ivanka – sever“ z dôvodu vysokého násypu a krátkych vzdialeností medzi mostmi na D4 (častá zmena povrchu vozovky na krátkych úsekoch znižuje bezpečnosť premávky z dôvodu rozdielnych protišmykových vlastností jednotlivých krytov).

Uvažovaný rozsah CB a AB vozoviek sa môže spresniť v ďalšom stupni projektovej dokumentácie v prípade preukázania vhodných podmienok pre použitie CB vozovky aj pri vysokých násypoch (násypy nesmú dodatočne nadmerne alebo nerovnomerne sadat').

##### **Zemné teleso**

Vzhľadom na geologické podmienky v podloží a uvažovaný vhodný materiál do násypov, sa predbežne neuvažuje so žiadnymi sanačnými opatreniami v podloží násypov, resp. v rámci zemných telies, ak následné inžiniersko-geologické prieskumy nepreukážu opak. Podložie násypov bude v horných vrstvách tvorené jemnozrnnými zeminami a vo väčšej hĺbke štrkovitým materiálom. Požiadavky na únosnosť zemnej pláne pred realizáciou násypov vychádzajú z STN 73 6133. V prípade, že sa bude stavba realizovať vo vhodných klimatických podmienkach, sa predpokladá dosiahnutie požadovaných parametrov zemnej pláne bez nutnosti jej zlepšenia. V prípade realizácie pri nevhodných klimatických podmienkach (zvyšená zrážková činnosť) a pri nízkych násypoch bude možné použiť na dosiahnutie parametrov zemnej a konštrukčnej pláne technológiu zlepšenia podložia vhodným hydraulickým spojivom.

##### **Odvodnenie**

Dažďová kanalizácia bola navrhnutá pre posúdenia EIA v celom úseku diaľnice aj rýchlostnej cesty kapacitne pre šesťpruhové šírkové usporiadanie (kde šírkový profil toľko pruhov výhľadovo umožňuje). Pri návrhu odvádzania zrážkových vôd boli zvažované rôzne koncepčné možnosti podľa charakteru územia a posudzované riešenie bolo kombináciou odvádzania zrážkových vôd do recipientov ako aj do vsakovacích zariadení.

Pre optimálny návrh odvádzania odpadových vôd z cestnej kanalizácie vsakovaním sa odporúča vykonať hydrogeologický prieskum v mieste navrhovaných vsakovacích objektov. Záverečné stanoviska MŽP SR v zásade súhlasí s navrhnutými riešeniami odvádzania zrážkových vôd, a to buď vypúšťať do recipientu, alebo vsakovaním, vždy však cez ORL.

V dokumentácii DÚR sa však zvažuje v km 5,5 – 22,590 riešenie namiesto ORL použiť vsakovacie jazierka s ílovou filtračnou vrstvou a geotextíliou. Táto vrstva by sa mala potom meniť každých 15 – 20 rokov. Podobne v úseku trasy Ivanka – sever – Rača je odvodnenie bez ORL. Návrh sa opiera o výsledky hodnotení uvedených v hydrogeologickom posudku vypracovaného spoločnosťou Vodné zdroje Slovakia s.r.o., ako aj o zahraničné príklady (napr. Rakúsko).

Toto riešenie je v súčasnej dobe prerokúvané s MŽP. NDS zabezpečuje výnimku z podmienok záverečného stanoviska EIA na toto riešenie, ktoré má byť k dispozícii do doby začatia výberu Koncesionára.

## Mosty

Počet a rozsah mostov je podmienený smerovým a výškovým vedením trasy. Mosty sú navrhované na zaťažovaciu triedu A, okrem mostov na poľných a lesných cestách, ktoré sú navrhované na zaťažovaciu triedu B.

Nosná konštrukcia je navrhnutá vo väčšine prípadov z tyčových prefabrikátov až do rozponu 42 m. Z estetických dôvodov sú niektoré mosty riešené ako monolitické predpäté. Mosty nad elektrifikovanými železničnými trasami musia mať protidotykovú zábranu, prípadne usporiadanie ríms také, aby v prípade elektrifikácie bolo možné takúto zábranu vybudovať.

Medzi mostné objekty sa zaraďujú aj tesniace vane, čo sú rámové konštrukcie chrániace diaľnicu v záreze pod úrovňou hladiny podzemnej vody, a preto sú izolované z vonkajšej strany tlakovou izoláciou. Sú navrhované na prepravu nadmerných a nadrozmerých prepráv do šírky 16,0 m.

Most nad Dunajom, ako jeden z kritických bodov celého Projektu, je analyzovaný zvlášť v ďalšej kapitole.

## Informačný systém

Informačný systém musí nadväzovať na jestvujúce úseky diaľnice D2 a D1 a mal by patriť pod správu lokálneho operátorského pracoviska SSÚD 2 Bratislava. To znamená prepojenie technologických zariadení ISD rozmiestnených po diaľnici a rýchlostnej ceste s počítačovým systémom SSÚD 2 Bratislava na Domkárskej ulici.

Prvky ISD by mali zahŕňať: TNV (telefóny núdzového volania), meteostanice so snímačmi námrazy a viditeľnosti, sčítače dopravy, ADP (analyzátory dopravných prúdov) aj na niektorých vetvách križovatiek, kamerový dohľad na všetkých križovatkách a kontrolu celého úseku, elektrickú zabezpečovaciu signalizáciu vybraných objektov, premenné dopravné značky, technologické uzly. Dimenzovanie prvkov má počítať s doplnením križovatiek vo výhlade a dobudovaním nultého okruhu aj v jej severnej časti.

Samotné riadenie by malo byť zabezpečené z existujúceho systému RSD na SSÚD 2, a to všetkými tromi technikami: sieťovým, líniovým a uzlovým riadením. Sieťové riadenie je nutné zabezpečiť spoločne ako jeden celok pre celý uzol Bratislava (D1, D2, D4, R7, I/2, I/61, II/502).

V študovaných podkladoch nie je zatiaľ riešený spôsob, ako tieto úseky D4 a R7 prevádzkovať ako jeden dopravný celok z hľadiska napojenia týchto úsekov na riadenie dopravy. Nadefinovanie tohto rozhrania vrátane požiadaviek výstupov a vstupov z posudzovaného úseku do spomenutého centra sieťového riadenia SSÚD je predpokladom úspešného definovania predmetu PPP.

Špecifické technické požiadavky vrátane výnimiek z STN (hlavne pre vzdialenosti križovatiek) boli určené a identifikované v zadávacích dokumentoch a v požiadavkách v rôznych stupňoch prípravnej dokumentácie: technické štúdie, EIA, DSZ. V projektovej dokumentácii DÚR, prípadne DSP, majú byť tieto požiadavky zohľadnené a zapracované.

### 4.2.1.3 Kritické body/úseky návrhu z technického hľadiska

Projekt má niekoľko technicky obzvlášť náročných úsekov, ktorých riešenie môže byť kritické:

#### MÚK „Ivanka – sever“

Táto križovatka spojuje najviac dopravné zaťažujúcu diaľnicu D1 s v Projekte navrhovanou diaľnicou D4.

Obrázok 2 Križovatka spájajúca diaľnicu D1 s navrhovanou diaľnicou D4, MÚK „Ivanka – sever“

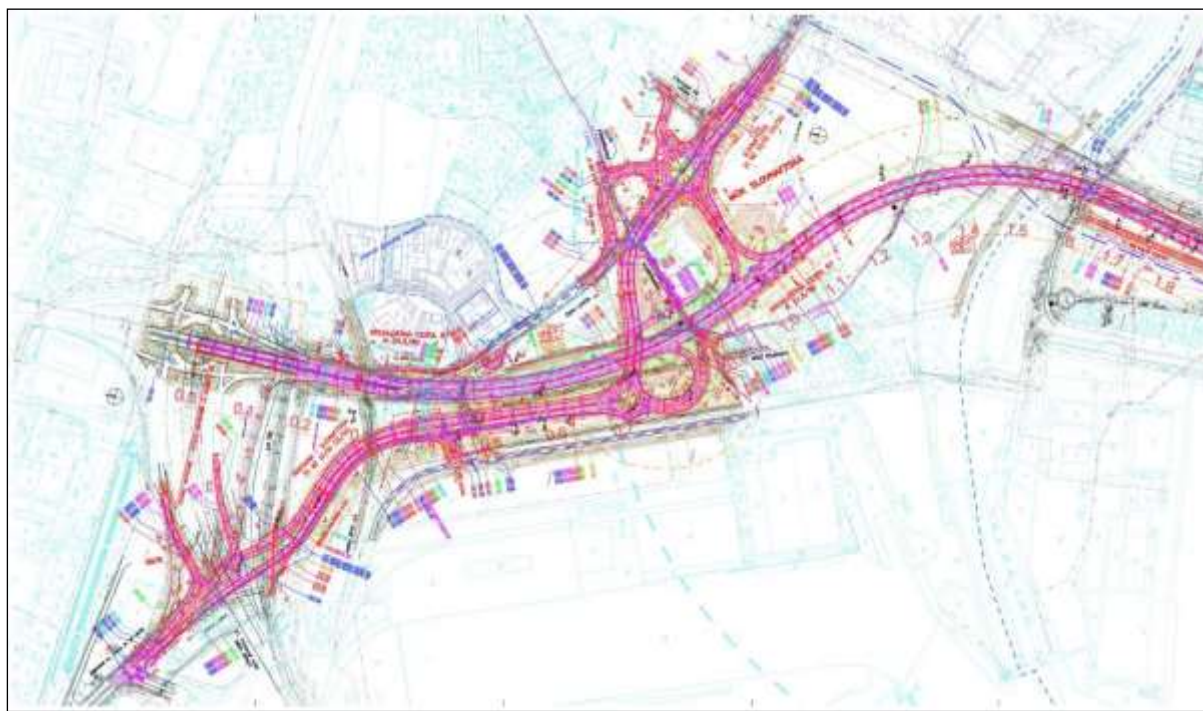


Na základe výsledkov technicko-ekonomického porovnania, zhodnotenia plusov i mínusov študovanej modifikovanej špirálovitej križovatky, na základe stanovísk na pracovných rokovaníach z dôvodu lepšej zrozumiteľnosti, jednoduchosti pri odpájaní a pripájaní križovatkových vetiev, ako aj z hľadiska očakávaného výhľadového dopravného zaťaženia, sa odporučilo riešiť MÚK „Ivanka – sever“ podľa štandardného typového tvaru v zmysle STN 73 6102, príloha D, M14 Špirálovitá križovatka, s vedením diaľnice D4 a všetkých križovatkových vetiev popod diaľnicu D1, ktorá bude zdvihnutá.

Z hľadiska realizácie Projektu je táto križovatka kritická, pretože vyžaduje koordináciu medzi realizáciou projektu D4 a rozšírením D1 na šesťpruh. V projekte rozšírenia na D1 je zahrnuté aj zvýšenie nivelety D1 v tejto križovatkovej forme MÚK s D4.

Súčasný stav D1 si vyžaduje prestavbu na splnenie aktuálnych požiadaviek. V rámci jednaní s NDS bol Poradca informovaný, že sa pripravuje projekt rozšírenia existujúcej diaľnice D1, ktorý má vysokú úroveň priority realizácie. **Pre úspešnú realizáciu študovaného Projektu D4/R7 je realizácia týchto prác na D1 (v rámci stavby „D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh“) základným predpokladom, keďže jej súčasťou je aj potrebná úprava diaľnice D1 pre napojenie diaľnice D4.** Uskutočnenie týchto úprav diaľnice D1 je plánované ešte pred výstavbou diaľnice D4. V prípade, že celý uvedený projekt na diaľnici D1 bude predsa len v omeškaní, je potrebné zaistiť uskutočnenie aspoň minimálne potrebných stavebných úprav na umožnenie následného napojenia diaľnice D4 cez MÚK „Ivanka – sever“. MÚK „Ivanka – sever“ je kritickým bodom Projektu, a to okrem vysokej technickej náročnosti tejto križovatky aj z dôvodu významného rizika v prípade omeškania realizácie podmieňujúceho projektu na D1. Budúci Koncesionár nebude mať nástroje na ovplyvnenie postupu projektu rozšírenia D1, ktorý je mimo rozsahu Projektu.

Mapa 14 Vyústenie R7 v Prievoze napojením na D1 a MÚK „Slovnaftská“



### Úsek okolo MÚK „Slovnaftská“ a vyústenie R7 v Prievoze napojením na D1

Je to časť úseku rýchlostnej komunikácie, ktorá sa napája na najpreťaženejší bod dopravnej siete celého Slovenska, na Prístavný most. V súvislosti s realizáciou tohto napojenia sa predpokladá zvýšenie kapacity Prístavného mosta na diaľnici D1.

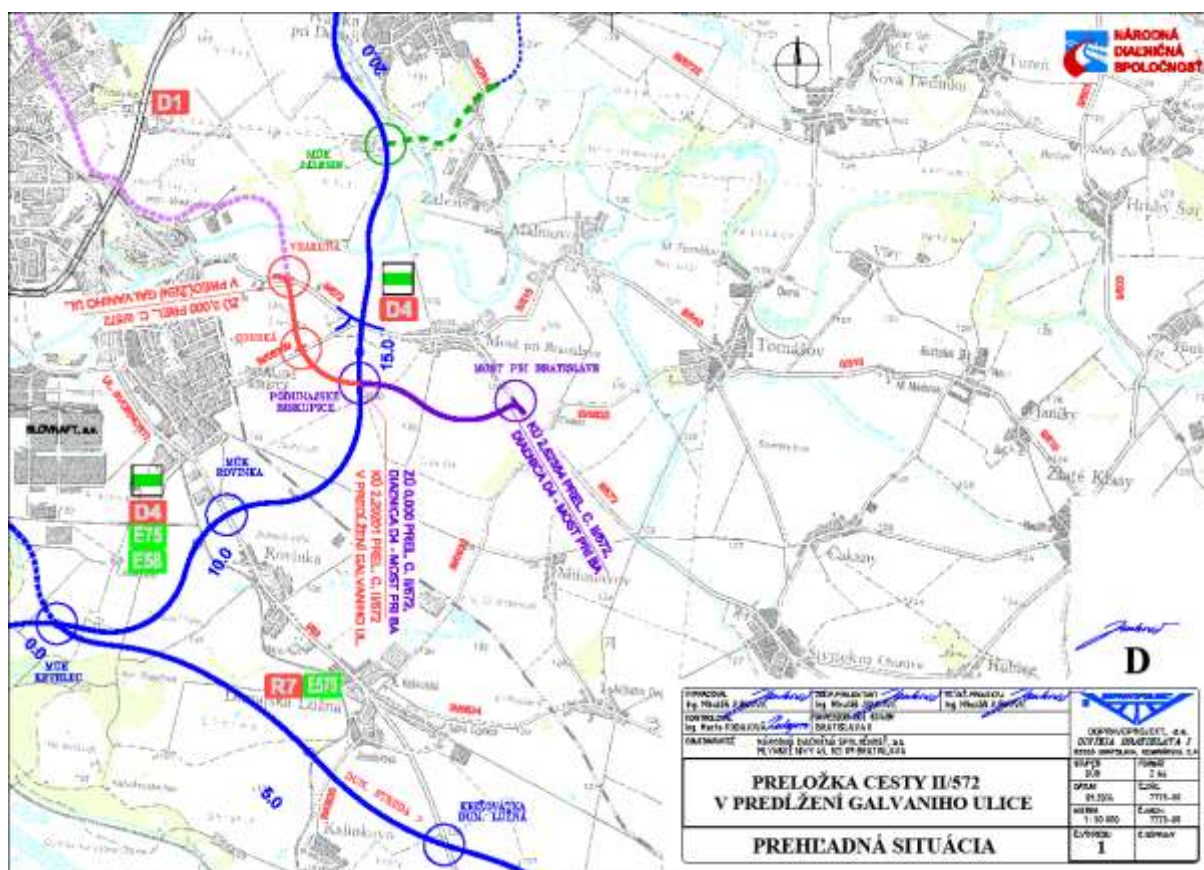
Varianty riešenia sú popísané v technickej štúdii Rýchlostná cesta R7 Prievoz – Ketelec, úsek diaľnica D1 Bratislava Prístavný most – zvýšenie kapacity. Prakticky hneď po napojení v MÚK Prievoz na D1 nasleduje MÚK „Slovnaftská“, ktorá rieši prepojenie R7 s navrhovanou miestnou zbernou komunikáciou Prístavná – Slovnaftská.

Z priestorových a dopravno-inžinierskych dôvodov nebolo možné dodržať STN pre návrhové rýchlosti 120 km/h ani 100 km/h, len pre 80 km/h, keďže v zmysle záverečného stanoviska EIA trasa obchádza zástavbu rodinných domov a záhrad Malé Pálenisko príliš malým polomerom.

Hneď po záhradkárskej osade križuje rýchlostná cesta estakádou výhľadovú vlečku do plánovaného nového prístavu Vlčie hrdlo. Pre predpokladané križovanie je v tomto bode trasa R7 najvyššie položená (12,35 m nad terénom), následne klesá smerom k areálu Slovnaftu, ďalej križuje tou istou estakádou tok Malý Dunaj, v km 1,621 tiež estakádou miestnu komunikáciu Vlčie hrdlo a ľavotočivým oblúkom je trasa R7 vyvedená k západnému okraju Slovnaftu a.s., kde začína ďalší technicky náročný a aj na postup výstavby komplikovaný kritický úsek s estakádou s dĺžkou cez 800 metrov.



Mapa 15 Prehľadná situácia preložky cesty II/572 v úseku predĺženia Galvaniho ulice a úseku diaľnica D4 – Most pri Bratislave



### MÚK „Podunajské Biskupice“ v polovičnom profile – preložky cesty II/572 v úseku predĺženia Galvaniho ulice a úseku diaľnica D4 – Most pri Bratislave

Tieto úseky sme zaradili medzi kritické, keďže ich rozpracovanosť pokročila relatívne menej v porovnaní s ostatnými časťami Projektu. Je to z dôvodu neskoršieho začatia prípravy tohto úseku, ako aj neskoršieho zaradenia do rozsahu Projektu ako ostatných základných častí.

#### V budúcnosti plánovaná MÚK Vlčie hrdlo

Túto v budúcnosti plánovanú MÚK sme zaradili medzi kritické body návrhu, keďže sa môžu s ním spojené požiadavky objaviť v ďalšom stupni projektovej prípravy, a tak predstavuje určité riziko pre postup časového plánu aj rozsahu Projektu.

V tomto úseku treba R7 vybudovať tak, aby vytvorenie toho MÚK bolo v budúcnosti možné.

#### Most cez Dunaj

Most nad Dunajom bude jednoznačne emblematickým prvkom celého Projektu úsekov D4 a R7. Pri jeho posudzovaní treba zväziť aj estetický a krajnotvorný parameter a tiež prístupné technológie a skúsenosti, ktorými disponujú potenciálni koncesionári.

Obrázok 3 Vizualizácia navrhnutého mostu cez Dunaj



Pri detailnom návrhu zaväži okrem základného ekonomicko-technického vyhodnotenia aj čas a spôsob výstavby. Most je jedným z najvýznamnejších prvkov Projektu aj z hľadiska technickej náročnosti a nákladov. V doteraz vypracovaných štúdiách sa zvažovalo niekoľko typov konštrukčného riešenia, z ktorých je v DÚR rozpracovaný tzv. variant „4 pylóny“, čo je zavesený most „harfového“ typu so štyrmi pylónmi.

Pri porovnávaní sa zohľadňovali ako technické, tak aj ekonomické parametre, a zistené rozdiely odhadnutých nákladov boli relatívne malé (v rozsahu maximálne 9 %, pričom medzi dvoma najnižšími bol odhadovaný rozdiel len 2,4 %). Je to odhadnutý rozdiel medzi ocelovým zaveseným 4-pylónovým mostom a jednokomorovým predpätým mostom vyhotoveným „letmou betonážou“.

Navrhujeme tento most definovať základnými parametrami a nechať konečný konštrukčný návrh otvorený v tých posudzovaných variantoch, ktoré boli z technického hľadiska posúdené v DÚR ako prijateľné (zavesené mosty a železobetónové predpäté mosty s letmou betonážou).

### Úsek R7 západne od Slovnaftu

Jedná sa o úsek, ktorý je vedený tesne popri okraji významného priemyselného areálu rafinérie Slovnaft a.s. Súčasťou Projektu je aj riziková analýza, ktorá stanovila rozsah a parametre ochrannej steny na R7 pozdĺž západného okraja Slovnaftu, a.s. Táto bude zabezpečovať ochranu cestujúcich na trase R7 pred tlakovými a zvukovými účinkami možných udalostí v podniku. Navrhovaná ochranná stena výšky 5 m má dĺžku 3 320 m. Ochranná stena je v zmysle požiadaviek navrhnutá tak, aby dokázala odolať tlaku 5 kPa v prípade udalostí v priľahlom Slovnafte. Stena bude tým pádom slúžiť aj ako ochranná stena a tiež ako protihluková stena. Zároveň bude plniť funkciu protipohľadovej clony, ktorú Slovnaft tiež požaduje.

Na tomto relatívne krátkom úseku v dĺžke približne 3 km sú nahromadené spoločne všetky typy a kategórie vyvolaných preložiek inžinierskych sietí, železnice ako aj ciest. Pri juhozápadnom rohu Slovnaftu trasa R7 pretína tento areál ľavotočivým oblúkom  $R=1050$  tak, aby následne minimálne zasahovala do chráneného územia európskeho významu zaradeného do Natury 2000 BISKUPICKÉ LUHY a ramsarskej lokality DUNAJSKÉ LUHY, ktoré sa nachádzajú hneď za oplotením podniku.

## 4.2.2 Požiadavky na lokalitu

Pri návrhu diaľnice D4 a rýchlostnej cesty R7 museli byť rešpektované základné technické parametre, ale v prvom rade muselo dôjsť k umiestneniu v súvislosti na lokálne podmienky. Konkrétna implementácia návrhu má nasledovné základné body.

### 4.2.2.1 Geografické a geologické podmienky

Ako úsek diaľnice D4 Jarovce – Ivanka sever – Rača, tak aj úsek rýchlostnej cesty R7 Prievoz – Ketelec – Dunajská Lužná – Holice patrí do oblasti Podunajskej nížiny, do celku Podunajská rovina. Výraznou črtou územia je rovinatý reliéf širokej aluviálnej nivy Dunaja s miernym sklonom na juhovýchod.

Terén je plochý, s minimálnou vertikálnou členitosťou. Výškový rozdiel je len okolo 3 m. Relatívne výškové rozdiely dosahujú 0,5 – 1,5 m. Nadmorská výška terénu záujmového územia sa pohybuje na úrovni 132 – 135 m n. m. Reliéf je rozčlenený sieťou živých a mŕtvych ramien Dunaja a jeho prítokov. Klimatické aj geologické pomery všetkých úsekov sú podobné a dajú sa zhrnúť, ako je uvedené nižšie.

#### Klimatické pomery

Z klimaticko-geografického hľadiska sa sledované územie vyznačuje teplou nížinnou klímou s miernou inverziou teplôt, suchou až mierne suchou. Suma teplôt 10 °C a viac nadobúda hodnoty 3 000 až 3 200, (čo je súhrn hodín s teplotou 10 a viac °C). Priemerná teplota v januári dosahuje -1 až -4 °C, priemerná teplota v júli dosahuje 20,5 až 19,5 °C, ročná amplitúda priemerných mesačných teplôt vzduchu je 22 – 24 °C a ročné zrážky dosahujú 530 až 650 mm.

Najchladnejším je v tejto oblasti január s priemernou mesačnou teplotou -1,8 °C a najteplejším júl s priemernou mesačnou teplotou 20,2 °C, teda ročná amplitúda mesačných teplôt je 22,0 °C. Hĺbka premŕzania pri hodnote indexu mrazu lm 350 je 94 cm.

Priemerný ročný úhrn zrážok je približne 572 mm. Veterné pomery sú odrazom cirkulačných pomerov v prízemnej vrstve atmosféry. Orografické zníženie medzi Alpami a Karpatmi podmieňuje v celej tejto oblasti charakteristickú cirkuláciu vzduchu s prevládajúcimi smermi vetra pozdĺž osi SZ – JV a celkovo rýchlejšiu výmenu vzduchu oproti okolitým oblastiam. Oblasť patrí k jedným z najveternejších na Slovensku.

#### Geologické pomery

Geologická stavba širšieho okolia, ktoré patrí k JZ časti Podunajskej nížiny, je charakteristická pre celú túto oblasť, a to zastúpením sedimentov neogénu a kvartéru. V oblasti Podunajskej roviny sú tieto sedimenty prekryté súvrstvom fluviálnych uloženín Dunaja. Podľa inžiniersko-geologickej rajonizácie patrí územie do regiónu neogénnych tektonických vkleslín, oblasti vnútrokarpatských nížin – Podunajská nížina. V tejto oblasti sú zastúpené inžiniersko-geologické rajóny údolných riečnych náplavov a neogénnych jemnozrnných sedimentov.

#### Inžiniersko-geologické a hydrogeologické údaje

Neogénnu výplň predstavujú prevažne morské (miocén) a jazerno-riečne (pliocén) sedimenty, koncom pontu ústredná časť Podunajskej nížiny silne poklesla a sedimentácia nadobudla jazerný charakter. V záujmovom území sú neogénne sedimenty zastúpené slienitými a piesčitými ílmi a siltami s polohami pieskov. Piesky sú často zvodnelé s napätou hladinou.

Z kvartérnych sedimentov na území prevládajú fluviálne sedimenty Dunaja, menej sa vyskytujú antropogénne sedimenty (najmä umelé násypy dopravných komunikácií, lokálne skládky odpadu uložené v bývalých štrkových jamách). Celý komplex fluviálnych sedimentov možno rozčleniť na: fáciu riečneho dna – striedanie vrstiev piesčitých štrkov, štrkov a pieskov so štrkom, fáciu

príbrežných plytčín – piesčité sedimenty sú zastúpené siltovitými pieskami, fáciu agradačných valov – siltovité piesky sedimentované v prívalových podmienkach, fáciu nivných sedimentov – íly a silty nízko a stredne plastické, často piesčité, fáciu mŕtvych ramien – piesčité a jemnozrnné zeminy s prímiesou organických látok.

Z litologického hľadiska sa jedná o piesčité štrky a piesky s rôznym stupňom zahĺnenia. Štrky sú polymiktné, t. j. s pestrým petrografickým zložením (kremene, kremence, rohovce, kryštalické bridlice, pieskovce a ojedinele vápence a dolomity). Valúny sú dobre opracované. Povrchová vrstva je tvorená sedimentmi nivnej fácie – íly a ílovité piesky. Hrúbka kvartérnych sedimentov v skúmanom území kolíše v rozmedzí od 5 m do 50 m. Cyklus sedimentácie fluviaálnych sedimentov je ukončený fáciou nivných uloženín, ktoré vznikli v zóne inundácie. Sú zastúpené hlinitými pieskami, piesčitými hlinami, hlinami a ílmi.

Podľa Hydrogeologickej rajonizácie Slovenska (Šuba et al., 1984) je širšie okolie skúmaného územia súčasťou rajónu Q – 051 „Kvartér západného okraja Podunajskej roviny“ a zasahuje aj do územia „Chránenej vodohospodárskej oblasti Žitný ostrov“. Hlavným kolektorom podzemnej vody je komplex kvartérnych fluviaálnych sedimentov – piesčitých štrkov.

Územie hydrograficky patrí do hlavného povodia Dunaja. Slovenský úsek Dunaja patrí k hornej časti stredného toku, ale má ešte znaky vysokohorského charakteru, ktoré mu dodávajú všetky pravostranné prítoky prameniace v Alpách. Dunaj je na základe týchto údajov alpským typom rieky.

### **Vodné toky a plochy**

Územie hydrograficky patrí do hlavného povodia Dunaja. Minimálne stavy hladín v rieke sa vyskytujú v období jesene a zimy v nasledujúcich mesiacoch: október, november, december, január. Maximálne stavy zase v mesiacoch marec, apríl, máj, jún, júl a august. Okrem hlavného toku je však z hľadiska hydrologického významný aj jeho prítok Malý Dunaj.

Úroveň hladiny v povrchovom toku Dunaj nie je závislá od množstva spadnutých zrážok v jeho bezprostrednom okolí, ale od množstva roztopeného snehu a ľadu v Alpách. Za posledné obdobie bol hydrologický režim pod Bratislavou významne ovplyvnený vybudovaním vodohospodárskych stavieb SVD Gabčíkovo.

V sledovanom území sa nachádza viacero vodných plôch zastúpených prirodzenými mŕtvymi ramenami Dunaja a umelými štrkoviskami. Mŕtve ramená sú v dnešnej dobe zväčša odrezané od hlavného toku, pričom ich vodný režim je silne ovplyvnený výstavbou a prevádzkou VD Gabčíkovo. V dotknutom území sa nachádza Jarovecké rameno, Rusovecké rameno a Biskupické rameno.

### **Podzemné vody**

Predmetná oblasť rajónu Q 052 – kvartér JZ časti Podunajskej roviny je vodohospodársky najvýznamnejší v celej Slovenskej republike a ide o tektonickú depresiu vyplnenú hlavne dunajskými štrkami. Podzemné vody v záujmovom území sú viazané na dva odlišné geologicko-štruktúrne celky s rozdielnymi hydrodynamickými podmienkami zvodnených horizontov.

Trasa diaľnice D4 prechádza chránenou vodohospodárskou oblasťou ( CHVO) Žitný ostrov, ktorá má plochu takmer 1 400 km<sup>2</sup>. Ide o tzv. širšiu – regionálnu ochranu podzemnej vody, ktorej ochrana vyplýva z § 31 zákona NR SR č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona SNR č. 372/1990 Zb. Na jej území sa nachádzajú najväčšie zásoby pitnej vody zo zdrojov podzemnej vody v Európe (17,3 m<sup>3</sup>, t. j. 17 300 l.s<sup>-1</sup>) a vodárenské veľkozdroje Šamorín, Gabčíkovo, ktoré zabezpečujú zásobovanie obyvateľov viacerých regiónov Slovenska pitnou vodou prostredníctvom diaľkovodov.

Na pravom brehu Dunaja, južne od trasy diaľnice D4, sa nachádzajú vodárenské zdroje Rusovce a veľkozdroj Rusovce – Ostrovné Lúčky, ktoré zásobujú obyvateľov Bratislavy. Obidva majú zriadené a legislatívne určené ochranné pásma. Rozsiahle ochranné pásmo vodárenského zdroja Rusovce – Ostrovné Lúčky bolo po vybudovaní VD Gabčíkovo prehodnotené a do aktuálnych ochranných

pásiem navrhovaná stavba diaľnice D4 už nezasahuje. Ovplyvnenie vodárenského zdroja Rusovce – Ostrovné lúčky zo strany výstavby a prevádzky diaľnice D4 vzhľadom na vzdialenosť zdroja 4 200 m a dominantný charakter dotácie podzemnej vody z koryta Dunaja nepredpokladáme. To isté v zásade platí aj pre vodárenský zdroj Rusovce studňa. Ten sa však nachádza v podstatne menšej, ale z hľadiska samočistiacej schopnosti ešte dostatočnej vzdialenosti približne 1 700 m.

### Pôdy

Podľa Pedologického prieskumu (Lazúrová, 2013) na trase stavby „Diaľnica D4 Bratislava, Jarovce – Ivanka sever“ prevládajú pôdy patriace do pôdneho typu fluvizem. Tiahnu sa v úseku od križovatky Rusovce po križovatku Rovinka a od križovatky Most pri Bratislave po križovatku Ivanka Západ. Druhým najrozšírenejším pôdnym typom na trase stavby sú černoze. Nachádzajú sa na začiatku úseku a v oblasti od križovatky Rovinka po križovatku Podunajské Biskupice. Na konci úseku sa v jednej lokalite v križovatke Ivanka západ vyskytujú čiernice.

Substrátom všetkých týchto pôd sú hlinité až piesočnaté aluviálne sedimenty Dunaja. Ide o kvalitné hlboké pôdy so stredne hlbokým až hlbokým kvalitným, prevažne hlinitým a piesočnato hlinitým humusovým horizontom, spravidla bez skeletu v celom profile.

Boli tiež vyhotovené korózne prieskumy a doporučené opatrenia proti bludným prúdom, ktoré vzhľadom k prítomnosti Dunaja, vysokej HPV aj blízkosti industrializovaného územia sú u niektorých objektov významné – požadovaný stupeň ochranných opatrení väčšinou „4“.

### Ložiská nerastov

V blízkosti predmetnej stavby a v záujmovom území v blízkosti Projektu sa nachádzajú tieto ložiská:

- lokalita Topoľové hony, v súčasnej dobe prebieha dobývanie ložísk nevyhradeného nerastu štrkopieskov v k. ú. Podunajské Biskupice (povolené do 12.2014, resp. do 31.12.2016),
- ložisko štrkopieskov – Senec, ťažba občasná korčekovým bagrom, zásoby 393 tisíc m<sup>3</sup>, použitie do násypov a konštrukčných vrstiev vozovky,
- ložisko štrkopieskov – Nová Ves pri Dunaji, ložisko otvorené, nachádza sa pri ceste III/5037 v blízkosti žel. trate pri obci Veľký Biel Surovina – štrkopiesky, Rozmery – 17 818 m<sup>3</sup> a 27 083 m<sup>3</sup>,
- ložisko štrkopieskov – Nový Svet, optimálne geologické podložie garantujú produkciu štrkopieskov najvyššej kvalitatívnej triedy,
- ložisko štrkopieskov Čakany, zabezpečuje kompletný sortiment prírodného ťaženého kameniva vo všetkých frakciách: 0/4, 4/8, 8/16, 16/22, 0/22. Jej kapacita dosahuje až 150 ton vysokokvalitného kameniva za hodinu. Ťažobná ročná kapacita ložiska v Čakanoch je približne 400 000 ton.
- ložisko vápencov a kremencov – Cajla, ložisko neťažené, nachádza sa v centrálnej časti CHKO Malé Karpaty, 7 km SZ od Pezinku v Hrubej doline na ľavej strane cesty Pezínok – Malacky, Surovina – vápence, dolomitické vápence a kremence, hornina upravovaná na frakcie, Zásoby 169 000m<sup>3</sup>, Použitie do násypov a konštrukčných vrstiev vozovky.

Na bilančné vykrytie potreby použiteľných zemín do cestných násypov, ktoré chýbajú, resp. nahrádzajú nepoužiteľné zeminy z výkopov, je možné využiť štrkopiesky, ktoré sa nachádzajú a ťažia v neďalekých ložiskách Podunajské Biskupice, Kalinkovo, Nové Košariská, resp. Rovinka, prípadne otvoriť nové zemníky v blízkosti stavby, napr. v lokalite MÚK „Ketelec“ a v lokalite Zelená voda.

## Seizmické ohrozenie

Seizmické ohrozenie je v predmetnej oblasti prirodzeným javom vplyvu najbližšej zóny seizmického rizika 2 – Wiener Neustadt. Predmetné územie obklopujú početné historické lokálne seizmické ohniská, ktoré sa nachádzajú na území Bratislavy. Z jej územia sú doložené lokálne ohniská zemetrasení s epicentrálnou intenzitou  $lo = 3 - 7^\circ$  MSK – 64. Najsilnejšie štyri z nich sú dokumentované z rokov: 1700 s  $lo = 7^\circ$  MSK – 64, 1766 s  $lo = 5^\circ$ , 1806 s  $lo = 5^\circ$  a z r. 1892 s epicentrálnou intenzitou  $lo = 5^\circ$  stupnice MSK – 64. Najvyššia pozorovaná hodnota makroseizmických účinkov  $lo$  dosahuje v predmetnom území  $7-8^\circ$  MSK – 64, resp.  $7^\circ$  stupnice EMS – 98. V okolí Projektu je katalogizované aj väčšie množstvo zemetrasení z viadenskej panvy. Ich vznik nie je viazaný len na karpatské štruktúrne smery SV-J2, ale aj na variské štruktúrne smery S2-JV (dunajsky zlomový systém). Z pohľadu hodnotenia seizmického ohrozenia je lokalita na realizáciu diela v prípade aplikácie riešenia seizmickej odolnosti vhodná.

Podľa poskytnutých podkladov boli vykonané inžinierskogeologické prieskumy primeranej podrobnosti k úrovni dokumentácie.

### 4.2.2.2 Archeologické pamiatky potenciálne sa nachádzajúce v danej lokalite

Podľa Archeologického prieskumu, ktorý vypracoval archeologický ústav Nitra (Elschek, 2013), bolo územie dotknuté výstavbou diaľnice D4 a rýchlostnej cesty od praveku podnes veľmi vhodné na osídlenie. Sídlská sa nachádzali na terasách v blízkosti vodných tokov, kde sa koncentrovalo osídlenie záujmového územia stavby a jej najbližšieho okolia od praveku podnes. Najstaršie osídlenie daného geografického priestoru začína v mladšej dobe kamennej, čo potvrdzuje zberový materiál z tohto územia.

Ďalšie nálezy sú z doby bronzovej, zo staršej doby železnej halštatskej a z mladšej doby železnej laténskej, ktorej nositelia na strednom Dunaji boli Kelti. Územiu Bratislavy a širšiemu okoliu pripadla dôležitá úloha aj v dobe rímskej. Dunaj sa stal od prelomu letopočtov rímskou hranicou a mal značný vojensko-strategický význam po celé štyri storočia po Kr. Dunaj tvoril most medzi antickým svetom a zadunajským barbarikom, o čom svedčia početné rímske nálezy zo záujmového územia stavby, ktoré sa sem dostávali obchodovaním Rimanov s Germánmi. Intenzívne osídlenie územia pokračovalo aj v dobe sťahovania národov a v stredoveku.

Na trase diaľnice D4 sa nachádza sedem archeologických lokalít: Jarovce – Kilometrák, Jarovce – Horné a Dolné Senokosy, Podunajské Biskupice – Prvý diel, Most pri Bratislave – Homorovák, Farná – Barnak/Tanieriky, Farná – pri Visáku/pri Hydinárni, Ivanka pri Dunaji, Vajnory, Svätý Jur – Vlčí klin a Háj.

Ďalších šesť lokalít je na trase rýchlostnej cesty R7: Dunajská Lužná – Jánošíková, Kvetoslavov, Šamorín, Veľká Paka – Čukárska Paka, Trnávka – Macov, Blatná na Ostrove. Zhrnutím poznatkov o možnom výskyte nálezísk v plánovanej trase R7 sa potvrdil predpoklad narušenia archeologických lokalít. V trase preložky cesty II/572 sú dve predpokladané archeologické lokality: Komárovské prielohy a Druhý diel.

**Vzhľadom na vyššie uvedené bude nevyhnutná realizácia záchranného archeologického výskumu v čase prípravy dokumentácie, resp. pred realizáciou stavby.**

Na týchto lokalitách bude potrebné zabezpečiť vykonanie podrobného archeologického prieskumu vrátane geofyzikálneho. Nie je vylúčené, že pri realizačných prácach sa objavia ďalšie archeologické lokality. Doteraz všetky zaevidované náleziská majú charakter **nezabraňujúci výstavbe**.

V harmonograme stavby je potrebné vyčleniť časový priestor na realizáciu jednotlivých archeologických výskumov, ale súčasne tiež požiadať o rozhodnutie o vykonaní záchranného predstihového archeologického výskumu Pamatkový úrad SR. **Aspoň deväť mesiacov pred začatím prác Koncesionára by mal byť tento výskum objednaný Zadávateľom alebo NDS, aby z harmonogramu Koncesionára mohlo byť riziko omeškania z dôvodu objavenia**

významného nálezu minimalizované.

**4.2.2.3 Stav inžinierskych sietí v danej lokalite**

V priestore navrhovanej stavby sa v súčasnosti nachádzajú inžinierske siete, vedenia a iné zariadenia, ktoré sú umiestnené v dotknutom úseku diaľnice D4, rýchlostnej cesty R7, preložiek cesty II/572 a súvisiacich ciest.

Z dôvodu navrhovaného umiestnenia diaľnice D4, rýchlostnej cesty R7, preložiek cesty II/572 a c. I/2, c.I/63, c.I/61, riešenia mimoúrovňových križovatiek a ostatných cestných a mostných objektov je potrebné riešiť aj vyvolané investície inž. sietí v dotyku s predmetnou stavbou. V prípade kolízie je potrebné urobiť preložku, prípadne doplnenie alebo úpravu. Tieto vyvolané investície budú súčasťou rozsahu Projektu, ale po dokončení príslušných objektov sa väčšina z nich odovzdá do správy organizácie, ktorá má danú sieť v správe.

Tabuľka 50 Prehľad prevádzkovateľov inž. sietí dotknutej infraštruktúry v súvislosti s Projektom

Kategórie prevádzkovateľov	Organizácia
Špecializované štátne organizácie v oblasti cestnej dopravy	Národná diaľničná spoločnosť, a.s. Slovenská správa ciest
Samosprávy	Bratislavský samosprávny kraj Hlavné mesto SR Bratislava Trnavský samosprávny kraj Mestská časť Bratislava - Ružinov Mesto Šamorín Mesto Svätý Jur Obec Most pri Bratislave Obec Ivanka pri Dunaji Obec Rovinka Obec Dunajská Lužná Obec Kvetoslavov Obec Blatná na ostrove Obec Holice Obec Macov Obec Trnávka Obec Vieska Obec Veľká Paka
Organizácie vodného hospodárstva a vodných ciest	Hydromeliorácie, š.p. Bratislavská vodárenská spoločnosť, a.s. Slovenský vodohospodársky podnik, š.p. Vodohospodárska výstavba, š.p. Štátna plavebná správa, š.p.
Distribučné energetické spoločnosti	Západoslovenská energetika, a.s. Západoslovenská distribučná, a.s. SEPS, š.p. Bratislavská teplárenská, a.s. Slovenský plynárenský priemysel, a.s.
Ropovod a rafinérie	Transpetrol, a.s. Slovnaft, a.s.

Kategórie prevádzkovateľov	Organizácia
Špecializované organizácie v oblasti dopravy	ŽSR a.s. SPaP, a.s. Letové a prevádzkové služby, š.p.
Hospodárske organizácie, podniky, obchodné spoločnosti	PD Vajnory PD Podunajské Biskupice Makro Cash & Carry Praha Strabag, a.s. Danubius Fruct, s.r.o. Duslo, a.s. Istrochem Reality, a.s. OLO, a.s
Telekomunikačné spoločnosti	Slovak Telekom, a.s. Orange, a.s. Swan, a.s. Sitel, a.s. Energotel, a.s. Türk Telekom International SK, s.r.o. PROGRES-TS, a.s. Ministerstvo obrany SR RAINSIDE, s.r.o. UPC BROADBAND SLOVAKIA, s.r.o
Štátne lesné hospodárstvo	Lesy SR, š.p.

### Ochranné pásma inžinierskych sietí

Všetky inžinierske siete infraštruktúry vrátane diaľnic a ciest majú svoje špecifické ochranné pásma (prípadne niektoré aj bezpečnostné), ktoré treba dodržať. Ide o tieto vedenia technickej infraštruktúry:

#### *Ochranné pásma dopravných systémov*

Cestné ochranné pásma slúžia na ochranu diaľnic, ciest a miestnych komunikácií mimo územia zastavaného alebo určeného na súvislé zastavenie. Pre jednotlivé druhy komunikácií určuje šírku ochranných pásiem vyhláška č. 35/1984 Zb. v § 15.

#### *Železničné ochranné pásma*

Slúžia na ochranu dráhy a na ochranu prevádzky na dráhe v zmysle zákona o dráhach č. 164/1996 Zb.

#### *Ochranné pásma vodohospodárskych vedení a zariadení*

Na ochranu verejných vodovodov a verejných kanalizácií pred poškodením sa vymedzujú podľa § 19 zákona č. 442/2002 Z. z. o verejných vodovodoch a verejných kanalizáciách a o zmene a doplnení zákona č. 276/2001 Z. z. o regulácii v sieťových odvetviach.

#### *Ochranné a bezpečnostné pásma energetických a elektroenergetických zariadení*

Tieto ochranné a bezpečnostné pásma stanovuje zákon č. 70/1998 Z. z. o energetike a o zmene zákona č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon) v znení neskorších predpisov.



**Ochranné pásma plynárenských zariadení**

Na ochranu plynárenských zariadení sa zriaďujú podľa § 27 zákona o energetike ochranné pásma.

Rozsah bezpečnostných pásov je potom podľa § 28 zákona určený podľa tlaku a dimenzie potrubia.

**Ochranné pásma tepelných zariadení**

Na ochranu sústavy tepelných zariadení sa zriaďujú ochranné pásma podľa § 37 zákona o energetike.

**Ochranné pásma produktovodov**

Ochranné pásma u produktovodov sú určené podľa druhu dopravovaného média a kategórie diaľkovodu v prislúchajúcich technických normách ako bezpečnostné vzdialenosti merané od osi produktovodu na obe strany podľa STN 650204.

**Ochranné pásma telekomunikácií**

Na ochranu telekomunikačných vedení (káblových) sa ochranné pásmo zriaďuje podľa zákona č. 610/2003 Z. z. o elektronických komunikáciách.

**Ochranné pásma vodných stavieb**

Na ochranu vodných stavieb podľa zákona č. 184/2002 Z. z. o vodách a o zmene a doplnení niektorých zákonov (vodný zákon) môže podľa § 51 ods. 2 orgán štátnej vodnej správy určiť pásmo ochrany vodnej stavby (ak nejde o verejný vodovod alebo kanalizáciu). Ochrana vodných tokov a zariadení na nich je zabezpečená režimom v tzv. pobrežných pozemkoch.

**Ochranné pásma letiska M. R. Štefánika**

Tieto boli určené rozhodnutím Štátnej leteckej inšpekcie a Leteckého úradu. V prípade nášho projektu je diaľnica D4 vedená v záreze tak, aby rešpektovala ochranné pásma predĺženej dráhy VPD 13-31 letiska. V mieste križovania s plánovanou VPD 13L-31R letiska je diaľnica D4 vedená v záreze približne 6,8 – 7,2 m pod úrovňou terénu tak, aby v budúcnosti (v rámci výstavby VPD 13L-31R) bolo možné dobudovať prekrytie diaľnice formou tunela „Zálesie“, ako uvedené v stanovisku Leteckého úradu SR zo dňa 24.10.2012. V priestore križovania VPD 04-22 bola na trasu udelená výnimka z ochranného pásma.

Tabuľka 51 Vyvolané investície – preložky a úpravy inžinierskych sietí: kanalizácií a vodovodov, elektrických vedení, plynovodov a produktovodov zhrnuté do prehľadu

Kanalizácie a vodovody	Preložky a úpravy VVN, VN a NN vedení	Preložky, ochrana plynovodov a produktovodov
Preložka vodovodu do DN300	Preložka VVN 110kV	Preložka VTL plynovodu
Preložka vodovodu od DN400	Preložka VN 22kV	Preložka STL plynovodu
Preložka závlahového potrubia	Preložka podzemného vedenia VN	Ochrana produktovodu (ropovodu)
Ochrana potrubia	Preložka vzdušného vedenia VN	Úprava VTL plynovodu
Preložka kanalizácie	Ochrana podzemného	Preložka katodickej ochrany

Kanalizácie a vodovody	Preložky a úpravy VVN, VN a NN vedení	Preložky, ochrana plynovodov a produktovodov
	vedenia VN	
Preložka výtlačnej kanalizácie	Preložka vzdušného vedenia NN, VO	
	Preložka podzemného vedenia NN	
	Trafostanica	

V rámci Projektu bude nutné preložiť VTL plynovody, ochrániť ropovod Transpetrol a produktovod Slovnaftu a podobné náročné úpravy sietí.

Okrem inžinierskych sietí z dôvodu trasovania diaľnice D4 a rýchlostnej cesty R7, potreby zabezpečenia mimoúrovňových napojení a zabezpečenia prístupu na príahlé, stavbou rozdelené pozemky sú potrebné nasledovné vyvolané investície – preložky, prípadne výstavba nových komunikácií:

Tabuľka 52 Vyvolané investície – preložky oznamovacích vedení, vedení ŽSR, preložky a výstavba nových cestných komunikácií

Preložky a ochrana oznamovacích vedení	Preložky a úpravy vedení ŽSR	Preložky súvisiacich ciest
Preložka DK, MOK, MTS, PDOK káblov	Dočasná úprava trakčného vedenia	Cesty I. triedy a preložky
Preložka vzdušného vedenia	Definitívna úprava trakčného vedenia	Cesty II. triedy a preložky
Preložka optických káblov	Úprava, preložka VN vedení ŽSR	Cesty III. triedy a preložky
Ochrana káblov a vedení	Úprava, preložka NN vedení ŽSR	Okružné križovatky ciest I. a II. triedy
Preložka chráničky	Preložky ostatných vedení ŽSR	Prístupové cesty na pozemky
		Poľné cesty a preložky
		Cyklistické cestičky a pešie chodníky

Z uvedeného rozsiahleho zoznamu je vidieť, že vyvolané preložky sietí a ciest tvoria významný podiel ako technického riešenia, tak aj nákladov na Projekt. Časová a vecná koordinácia realizácie týchto prác bude náročná. Každá jedna takáto preložka musí byť prerokovaná a odsúhlasená existujúcim správcom ako v návrhovej, tak v aj realizačnej etape.

#### 4.2.2.4 Nevybuchnutá munícia, nebezpečné materiály a kontaminácia pôdy

##### Nevybuchnutá munícia

Na trase úseku R7 v oblasti Bratislava Prievoz je vysoká pravdepodobnosť objavenia nevybuchnutej munície z doby druhej svetovej vojny počas bombardovania rafinérie. Jedná sa o závažné riziko, keďže prípadné objavenie určitého typu nevybuchnutej leteckej bomby môže znamenať evakuáciu obyvateľstva v polomere niekoľkých kilometrov.

V tejto oblasti je treba zväziť výkopové práce s pyrotechnickým dozorom a s opatreniami na zníženie rizika (výkopy po meraniach v úsekoch niekoľkých metrov a pod.).

V úseku diaľničného mosta nad Dunajom sa neočakáva nevybuchnutá munícia v koryte rieky, je ale nutné počítať s takýmto prieskumom pred začatím stavebných prác na pilieroch.

##### Nebezpečné materiály

Okrem munície z druhej svetovej vojny môžeme spomenúť ako nebezpečné materiály znečisťujúce chemikálie z environmentálnych zátŕaží.

V oblasti Bratislavy pretrvával problém znečistenia podzemných vôd celkovým železom a mangánom, dusičnanmi, dusitanmi, síranmi a chloridmi. Z ťažkých kovov bývajú prekročené limitné hodnoty arzénu, niklu a tiež kadmia a ortuti. Pretrváva aj problém so znečistením NEL-UV. Zo špecifických organických látok boli namerané prekročené limitné hodnoty dichlórbenzénov, dichlóreténu a tetrachlóreténu.

Tento stav súvisí s koncentráciou chemického a petrochemického priemyslu v tomto regióne a tiež hustým osídlením. Hlavnými znečisťovateľmi podzemných vôd sú priemyselné podniky, doprava, skládky a staré environmentálne zátŕaže, kanalizácia (netesnosti, havárie).

##### Kontaminácia pôdy

K potenciálnej kontaminácii pôdy môže okrem priamej činnosti pri výstavbe diaľnice dochádzať hlavne počas prevádzky.

Počas výstavby sa opatrenia musia sústrediť na elimináciu alebo aspoň na zmiernenie vplyvov spojených s vlastnou stavbou:

- zhutnenie pôdy pri výstavbe je vratný proces a je možné ho odstrániť použitím mechanickej rekultivácie v podobe hĺbkového kyprenia pôdy,
- počas stavby minimalizovať dĺžku otvorenia výkopových rigolov, aby nedochádzalo k vyplavovaniu a odnosu jemných častíc zrážkami, resp. vetrom,
- v prípade intoxikácie pôdy je potrebné ju dočasne vyradiť z poľnohospodárskeho využívania a realizovať biologickú rekultiváciu,
- v prípade degradácie pôdy je po ukončení stavby potrebné realizovať biologickú rekultiváciu dotknutého pôdneho fondu.

Počas prevádzky diaľnice D4 sa bude prejavovať postupná pomalá kontaminácia pôdy v bezprostrednej blízkosti komunikácie, najmä vplyvom rozstreku aerosólu z vozovky.

Najväčšie znečistenie bude na svahoch diaľnice. Účinným opatrením na zmiernenie nepriaznivého účinku aerosólu na okolie je výsadba drevín na svahoch násypového telesa diaľnice.

### 4.2.3 Požiadavky na realizáciu stavby

Požiadavky na realizáciu Projektu sú definované zákonmi, vyhláškami, technickými predpismi a slovenskými technickými normami a obsahujú tieto oblasti:

#### 4.2.3.1 Mechanická odolnosť a stabilita stavby

Všetky navrhnuté konštrukcie musia dodržať nasledovné zákony, vyhlášky, normy a TP.

- Zákon NR SR č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 109/2005 Z. z., zákona č. 506/2002 Z. z., zákona č. 548/2007 Z. z., zákona č. 307/2009 Z. z., zákona č. 356/2012 Z. z.
- Zákon NR SR č. 534/2003 Z. z. o organizácii štátnej správy na úseku cestnej dopravy a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- Zákon NR SR č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 313/2011 Z. z., zákona č. 357/2012 Z. z., zákona č. 42/2013 Z. z., zákona č. 98/2013 Z. z., zákona č. 180/2013 Z. z., zákona č. 213/2013 Z. z., zákona č. 290/2013 Z. z., zákona č. 388/2013 Z. z.
- Zákon číslo 49/2014 Z. z., ktorým predseda NR SR vyhlasuje úplné znenie zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov, vrátane vyhlášky 9/2009 Z. z.
- Zákon NR SR č. 317/2012 Z. z. o inteligentných dopravných systémoch v cestnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- Zákon NR SR č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave
- Zákon NR SR č. 158/2011 Z. z. o podpore energeticky a environmentálne úsporných motorových vozidiel a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- Vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR č. 578/2006 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o niektorých ustanoveniach zákona č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov v znení vyhlášky č. 482/2007 Z. z. a vyhlášky č. 48/2008 Z. z., vyhlášky č. 144/2009 Z. z., vyhlášky č. 457/2009 a vyhlášky 355/2011 Z. z., vyhlášky č. 2/2012 Z. z. a vyhlášky č. 90/2013 Z. z.
- Vyhláška MDPaT č. 464/2009 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prevádzke vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách
- Zákon NR SR č. 315/1996 Z. z. o premávke na pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov

Pri realizácii Projektu je potrebné dodržať všetky normy triedy 7361 a príslušné normy STN EN. Najmä:

- STN 01 8020 Dopravné značky na pozemných komunikáciách
- STN 72 1006 Kontrola zhutnenia zemín a sypanín
- STN 73 3050 Zemné práce. Všeobecné ustanovenia
- STN 73 6100 Názvoslovie pozemných komunikácií

- STN 73 6101 Projektovanie ciest a diaľnic
- STN 73 6102 Projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách
- STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií
- STN 73 6114 Vozovky pozemných komunikácií, Základné ustanovenia pre navrhovanie
- STN 73 6121 Stavba vozoviek – Hutnené asfaltové vrstvy
- STN 73 6123 Stavba vozoviek – Cementobetónové kryty
- STN 73 6124-1 Stavba vozoviek – Hydraulicky stmelené vrstvy
- STN 73 6125 Stavba vozoviek – Upravené zeminy
- STN 73 6126 Stavba vozoviek – Nestmelené vrstvy
- STN 73 6129 Stavba vozoviek – Postreky, Nátery a Membrány
- STN 73 6131-1 Stavba vozoviek. Dlažby a dielce. Časť 1: Kryty z dlažieb
- STN 73 6132 Hutný nestmelený podklad vozovky. Mechanicky spevnená zemina
- STN 73 6133 Stavba ciest – Teleso pozemných komunikácií
- STN 73 6134 Stavba vozoviek. Emulzný mikrokoberec
- STN 73 6160 Skúšanie asfaltových zmesí a vrstiev
- STN 73 6172 Odber, meranie a skúšanie vzoriek z krytu cementobetónovej vozovky
- STN 73 6190 Statická zaťažovacia skúška podložia a pod kladných vrstiev vozoviek
- STN 73 6192 Rázová zaťažovacia skúška vozoviek a podložia

Tiež príslušné TP: 0502, 0803, 03/2009, 04/2004, 04/2005, 06/2013, 06/2010, 13/2005, 08/2005.

Pre výber hornej stavby vozoviek platí TP 3/2010, kde hlavným kritériom je hodnota počtu nákladných vozidiel za 24 hodín počas návrhového obdobia NVP, kde od počtu nad 8.500 NVP je vhodnejší variant s cementobetónovým krytom. Hodnoty NVP predpokladané v roku 2040 sú na väčšine trasy D4 v blízkosti tejto hodnoty alebo priamo nad ňou.

#### 4.2.3.2 Požiarna bezpečnosť stavby

Vzhľadom na charakter objektov stavby nie sú potrebné špeciálne opatrenia z hľadiska protipožiarneho zabezpečenia stavby. To sa však netýka úseku pri letisku M. R. Štefánika, prípadne zvláštnych stálych zariadeniach na mostoch, v prípade ktorých je potrebné preveriť v nasledujúcich stupňoch projektovej dokumentácie nutné špeciálne protipožiarne opatrenia. Na úseku R7 popri rafinérii Slovnaft, kadiaľ trasa vedie vnútrom ochranného pásma závodu, má stena pozdĺž rýchlostnej cesty multifunkčný ochranný charakter. Podrobnosti technického riešenia tejto steny bude potrebné v ďalšom stupni projektovej prípravy pripraviť a odsúhlasiť Slovnaftom.

Pozemné objekty, ako je SSÚD, SSÚR, velín, ale aj čerpacie stanice na odpočívadlách, sa budú riadiť predpismi bežne používanými pre požiarno-bezpečnostné riešenie pozemných stavieb.

### 4.2.3.3 Hygiena, ochrana zdravia a životného prostredia

#### Povrchové a podzemné vody

Na zabezpečenie ochrany povrchovej a podzemnej vody a vodárenských zdrojov je nutné realizovať nasledovné opatrenia počas realizácie stavby:

- zariadenie staveniska, skládky stavebného odpadu nesituovať v inundačnom území, v CHVO, v blízkosti vodných tokov, v tesnej blízkosti melioračných kanálov ani v miestach výskytu neprepustnejších hornín blízko povrchu terénu,
- dodržiavať bezpečnostné predpisy pri manipulácii s ropnými produktmi a pravidelne kontrolovať technický stav stavebných mechanizmov a dopravných prostriedkov, aby nedochádzalo k únikom ropných produktov do horninového prostredia, uprednostniť ekologické mazacie oleje bez obsahu zlúčenín chlóru,
- technicko-organizačnými opatreniami zabezpečiť predchádzanie havarijným situáciám a kontaminácii vôd – presné zameranie trasy podzemných rozvodov produktovodov a pod., vybudovať spevnené plochy, vodotesné vane a nádrže, dostatočné množstvo sorpčných materiálov a náradia na likvidáciu prípadného úniku znečisťujúcich látok,
- kontrolovať dodržiavanie technologickej, pracovnej disciplíny a dbať, aby nedochádzalo k nežiaducim únikom pohonných i stavebných hmôt,
- v prípadoch havarijného znečistenia horninového prostredia ropnými látkami je potrebné postupovať podľa havarijného plánu a pokynov SIŽP inšpektorátu vôd,
- odpadové vody z výroby betónu, zo skládok stavebných materiálov a iných hmôt, z čistenia dopravných prostriedkov a mechanizmov (prípadne z ich opráv), ako aj iné odpadové látky možno vypúšťať do recipientov až po ich odsedimentovaní a odolejovaní tak, aby sa neprekročili limitné koncentrácie stanovené príslušnými predpismi a na základe súhlasu správcu vodných tokov,
- splaškové vody zo sociálnych a hygienických zariadení je potrebné akumulovať vo vodotesných žumpách a vyvážať na príslušnú ČOV,
- dôležité je používať a preferovať také technologické postupy, ktoré budú šetrné k vodám, žiadna látka, odpad alebo vedľajší produkt použitej technológie nesmie prekročiť koncentrácie prevyšujúce platné normy a nariadenie vlády,
- zemné práce uskutočňovať v klimaticky priaznivom suchom období, využiť tiež obdobie nízkych vodných stavov, aby nedochádzalo ku kontaminácii povrchovej a podzemnej vody,
- pred a počas výstavby budú podľa záverečného stanoviska MŽP SR prebiehať monitoringy zložiek životného prostredia podľa vypracovaného projektu monitorovania.

#### Ovzdušie a klíma

Počas výstavby môže v ovzduší dochádzať k zvyšovaniu koncentrácie plynov z exhalátov automobilov a stavebných mechanizmov, ako aj prašnosti v okolí stavby prejazdom mechanizmov a manipuláciou s vyťaženým materiálom.

Na zníženie koncentrácie škodlivých látok v ovzduší je nutné používať len také mechanizmy, u ktorých emisie spĺňajú limity podľa platných legislatívnych predpisov. Prípadnú zvýšenú prašnosť je nutné znížiť (a to hlavne v suchom, letnom období) kropením vodou, najmä miesta prejazdu ťažkých stavebných mechanizmov. Vhodnými technicko-organizačnými opatreniami počas výstavby je možné obmedziť negatívne pôsobenie vyššie spomínaných vplyvov na environmentálne prijateľnú mieru.

#### 4.2.3.4 Bezpečnosť stavby pri jej užívaní

Stavba bude navrhnutá a postavená tak, aby pri užívaní alebo prevádzke nevznikalo neprijateľné nebezpečenstvo nehôd alebo poškodenia na majetku, živote.

Užívaním stavby sa nerozumie iba jej vlastná prevádzka, ale aj opravy a údržba, ktoré na stavbe budú pravidelne prebiehať. Z tohto dôvodu bude nutné do manuálu stavby zapracovať Plány BOZP pre bežné opravy (napr. nátery zvodidiel a pod.).

V prípade veľkých a generálnych opráv bude nutné spracovanie Plánu BOZP na danú opravu osobitne. V priebehu užívania budú dodržané všetky príslušné legislatívne predpisy, požiadavky Zadávatel'a, stavba bude užívaná v súlade s manuálom stavby.

#### 4.2.3.5 Ochrana pred hlukom a vibráciami

Počas výstavby je potrebné zabezpečiť vhodnou organizáciou práce minimalizáciu prejazdov ťažkých mechanizmov intravilánom, a tak eliminovať negatívne účinky hluku, vibrácií, exhalátov a prachu. Vylúčiť prácu v nočných hodinách a v dňoch pracovného pokoja v blízkosti sídiel.

Na eliminovanie nepriaznivého vplyvu hluku z dopravy počas prevádzky navrhovanej činnosti boli navrhnuté protihlukové opatrenia formou protihlukových stien.

#### 4.2.3.6 Investičný a prevádzkový rozpočet

Na základe požiadaviek na realizáciu stavby špecifikovaných v predchádzajúcich bodoch bol pripravený investičný a prevádzkový rozpočet Projektu, ktorý je stanovený separátne pre konvenčný spôsob výstavby (ďalej len „PSC“) a PPP spôsob výstavby v členení na základné kategórie výdavkov:

- **kapitálové výdavky** (ďalej len „CAPEX“ z anglického Capital Expenditure) – predstavujú stavebné náklady Projektu. Tieto náklady zahŕňajú náklady na všetky stavebné a technologické časti Projektu, zariadenie staveniska, vyvolané investície a v prípade PPP modelu aj rezervu na krytie rizík Projektu (v PSC modeli je táto položka zahrnutá v ocenení rizík samostatne),
- **prevádzkové výdavky** (ďalej len „OPEX“ z anglického Operating Expenditure) – výdavky spojené s denným zabezpečením dostupnosti Projektu, pričom v nasledujúcom texte sú ďalej členené na priame a nepriame výdavky. Pod priamymi prevádzkovými výdavkami sa rozumejú výdavky na bežné opravy a údržbu infraštruktúry, ako napríklad výdavky na materiál a osobné výdavky. Nepriame výdavky zahŕňajú ostatné režijné výdavky vyvolané Projektom, ako napríklad manažment a poistenie,
- **náklady životného cyklu** (ďalej len „LCC“ z anglického Life Cycle Cost) – tieto výdavky predstavujú náklady na zabezpečenie prevádzkyschopnosti aktíva počas jeho celého životného cyklu a zahŕňajú priame výdavky na udržiavanie a obnovu fyzickej infraštruktúry, tiež nazývané ťažká súvislá údržba.

Základné predpoklady investičného a prevádzkového rozpočtu boli stanovené na základe informácií poskytnutých Zadávatel'om, resp. inými štátnymi organizáciami a subjektmi, na základe kvalifikovaných odhadov odborníkov z oblasti dopravnej infraštruktúry, analýzy dát porovnateľných projektov a analýzy Poradcov Zadávatel'a.

#### Kapitálové výdavky PSC

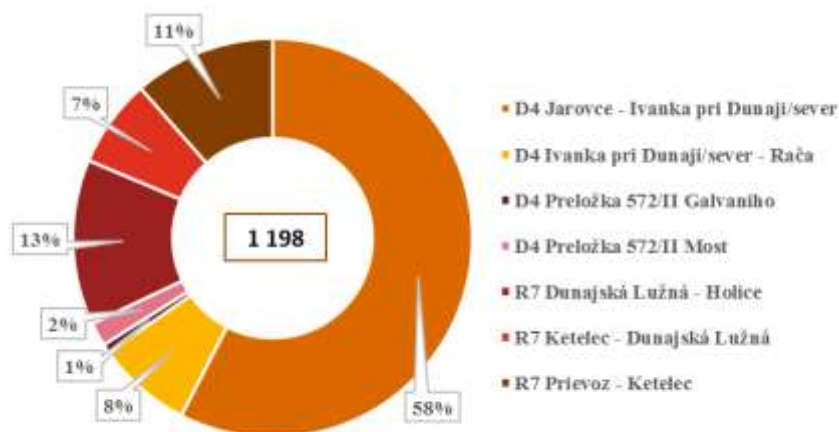
Kapitálové výdavky PSC modelu boli stanovené na základe podkladov poskytnutých Zadávatel'om v príslušných cenových úrovniach.

Tabuľka 53 Predpoklady kapitálových výdavkov Projektu modelu PSC na základe štátnych expertíz (v mil. EUR)

Ťah	D4				R7			Celkom
Úsek	Jarovce – Ivanka sever	Ivanka pri Dunaji/ sever – Rača	Preložka II/572 Most pri Bratislave	Preložka cesty II/572 v predĺžení Galvaniho ulice	Prievoz – Ketelec	Ketelec – Dunajsk á Lužná	Dunajská Lužná – Holice	
<b>Cena bez DPH</b>	<b>689,9</b>	92,8	23,2	8,6	137,6	85,8	160,6	1198,4
Z toho:								
1. stavebná časť	601,6	58,7	9,1	0,3	92,9	69,7	120,8	953,1
2. technologická časť	11,1	5,2	0,0	0,0	5,2	1,7	4,2	27,5
3. zariadenie staveniska	19,3	3,1	0,6	0,3	3,9	2,7	4,5	34,4
4. vyvolané investície	57,9	25,8	13,5	8,1	35,6	11,6	31,0	183,4

Zdroj: Štátna expertíza

Graf 3 Podiel kapitálových výdavkov jednotlivých úsekov na celkových kapitálových výdavkoch modelu PSC (v mil. EUR)



Zdroj: Štátna expertíza

### Kapitálové výdavky PPP

Nižšie uvedený prehľad kapitálových výdavkov predstavuje pohľad potenciálneho Koncesionára na investičné výdavky potrebné na výstavbu D4 a R7. Pre porovnatelnosť uvádzame hodnoty v štruktúre, ako sú poskytnuté v štátnych expertízach. Rozpočtová rezerva je zahrnutá v cene kapitálových výdavkov a je stanovená vo výške, ktorá predstavuje predpokladané ocenenie rizík Projektu zo strany Koncesionára. Keďže sa v súťažnom dialógu predpokladá poskytnutie určitej voľnosti Koncesionárovi v technických riešeniach Projektu, Poradcovia predpokladajú rozdielnu hodnotu výšky kapitálových výdavkov v porovnaní s PSC, keďže tá je stanovená na základe štátnych expertíz. Štátna expertíza je určená na základe jednotkových cien a množstiev jednotlivých komponentov predpokladaných CAPEX vychádzajúcich z faktorov ako podmienky podlažia, technické riešenia, štandardy požadované zákonom, kvalita návrhu a podobne. Táto technická cena



však nezahŕňa špecifické externé faktory, ktoré môžu mať významný vplyv na technickú cenu a medzi ktoré patria napríklad:

- úroveň konkurencie v tendri (malá konkurencia môže implikovať vyššiu cenu),
- veľkosť projektu,
- veľkosť a forma požadovanej záruky (garancie) na ponuku,
- ovplyvnenie súťaže na trhu dohodou medzi účastníkmi výberového konania,
- stratégia účastníkov Technická vyspelosť účastníkov tendra (ich schopnosť nájsť rezervy v Projekte, implementovať „value engineering“, optimalizovať Projekt),
- podmienky trhu (spoľahlivosť subdodávateľov a ich finančná kondícia),
- riziko nákupných cien materiálov v dlhšom časovom horizonte (cena ocele, atď.).

Na základe vyššie uvedeného boli stanovené predpokladané kapitálové výdavky Projektu pri jeho realizovaní prostredníctvom PPP metódy:

Tabuľka 54 Kapitálové výdavky modelu PPP (v mil. EUR)

Konzervatívny scenár (na základe kapitálových výdavkov stanovených štátnou expertízou)								
Ťah	D4				R7			Celkom
Úsek	Jarovce - Ivanka sever	Ivanka pri Dunaji/se ver – Rača	Preložka II/572 Most pri Bratislave	Preložka cesty II/572 v predĺžení Galvaniho ulice	Prievoz - Ketelec	Ketelec - Dunajská Lužná	Dunajská Lužná - Holice	
<b>Cena bez DPH</b>	<b>689,9</b>	92,8	23,2	8,6	137,6	85,8	160,6	1198,4
Z toho:								
1. stavebná časť	601,6	58,7	9,1	0,3	92,9	69,7	120,8	953,1
2. technologická časť	11,1	5,2	0,0	0,0	5,2	1,7	4,2	27,5
3. zariadenie staveniska	19,3	3,1	0,6	0,3	3,9	2,7	4,5	34,4
4. vyvolané investície	57,9	25,8	13,5	8,1	35,6	11,6	31,0	183,4
Základný scenár (predpokladaná ponuka Koncesionára)								
Ťah	D4				R7			Celkom
Úsek	Jarovce - Ivanka sever	Ivanka pri Dunaji/se ver – Rača	Preložka II/572 Most pri Bratislave	Preložka cesty II/572 v predĺžení Galvaniho ulice	Prievoz - Ketelec	Ketelec - Dunajská Lužná	Dunajská Lužná - Holice	
<b>Cena bez DPH</b>	<b>649,3</b>	96,8	23,2	8,7	141,8	90,0	163,7	1173,0
Z toho:								
1. stavebná časť	561,2	63,0	9,1	0,3	97,0	74,0	124,0	928,6

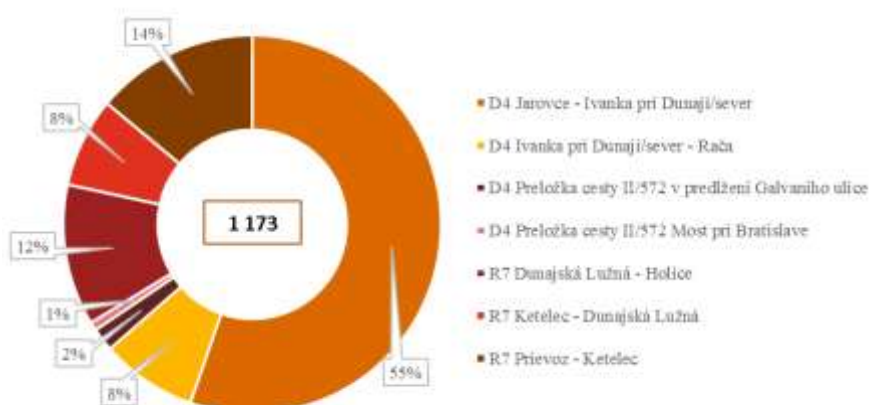
Základný scenár (predpokladaná ponuka Koncesionára)								
Ťah	D4				R7			Celkom
Úsek	Jarovce - Ivanka sever	Ivanka pri Dunaji/se- ver – Rača	Preložka II/572 Most pri Bratislave	Preložka cesty II/572 v predĺžení Galvaniho ulice	Prievoz - Ketelec	Ketelec - Dunajsk á Lužná	Dunajská Lužná - Holice	
2. technologická časť	11,0	5,1	0,0	0,0	5,3	1,7	4,2	27,3
3. zariadenie staveniska	19,1	3,1	0,6	0,3	3,9	2,7	4,5	34,2
4. vyvolané investície	57,5	25,6	13,5	8,1	35,6	11,6	31,0	182,9

Zdroj: Štátna expertíza, analýza Poradcov

Na účely tejto štúdie bol stanovený predpoklad, že pri takto technicky náročnom projekte (počet mostov, podmienky podložia, veľké možnosti na optimalizáciu návrhu) bude zručný a skúsený koncesionár schopný uplatniť svoju pridanú hodnotu a prispieť k zníženiu stavebných nákladov Projektu bez zníženia jeho kvality.

Ďalšia položka, ktorá je rozdielna v porovnaní PPP a PSC modelu, je rozpočtová rezerva priradená k Projektu. Verejný sektor má ocenenie rizík alokované v osobitnej položke rozpočtu s názvom „rozpočtová rezerva“, ako je stanovené v metodike. Podľa metodológie rozpočtovania je táto rezerva stanovená vo výške od 8 do 12 %. Cena CAPEX-u Koncesionára obsahuje toto ocenenie v položke stavebná časť. Súčasťou CAPEX Koncesionára sú taktiež náklady spojené so správou, manažmentom PPP projektu, tzv. „SPV charge“ počas fázy výstavby Projektu v predpokladanom objeme 3% z objemu CAPEX.

Graf 4 Podiel kapitálových výdavkov jednotlivých úsekov na celkových kapitálových výdavkoch modelu PPP (v mil. EUR)



Zdroj: Analýza Poradcov

Kapitálové výdavky modelu PPP boli stanovené na základe nasledujúcich metód:

- odhad cien hlavných prvkov ovplyvňujúcich cenu (HTU, mosty, typy MUK, rezervy) modelu PSC,
- obvyklé ceny stavebných prác cestných stavieb na Slovensku (hlavne podľa údajov NDS),

- obvyklé ceny stavebných prác diaľnic a rýchlostných ciest v Európe,
- odhady pomeru cien podľa úseku a bežného kilometra,
- zásady kalkulácie cien medzinárodných stavebných firiem,
- porovnávací metóda na základe skúseností s projektom PPP R1 spoločnosti Granvia.

Hlavným výstupom týchto úvah je nasledujúce:

Tabuľka 55 Porovnanie PSC a PPP CAPEX (v mil. EUR)

Celkové kapitálové výdavky	PPP Model	PSC Model
Príprava verejnej práce	34	34
Stavebná časť (stavebné objekty vrátane ich technického vybavenia)	929	953
Technologická časť (prevádzkové súbory, stroje a zar.)	27	27
Zariadenie staveniska	34	34
Predpokladané vyvolané investície	183	183
Výkup pozemkov, odvody na vyňatie poľnohospodárskej a lesnej pôdy <sup>192</sup>	474	474
Rozpočtová rezerva v rozmedzí 8 až 12 %	-	127
Iné bližšie neurčené investície, ako sú napr. náklady na umelecké diela, patenty, licencie	-	-
Iné bližšie neurčené investície, ako sú napr. náklady na umelecké diela, patenty, licencie	-	-
<b>Kapitálové výdavky spolu</b>	<b>1 681</b>	<b>1 833</b>

Zdroj: Štátna expertíza, analýza Poradcov

### Prevádzkové výdavky PSC

Prevádzkové výdavky modelu PSC v rozdelení na priame a nepriame boli stanovené na základe informácií poskytnutých Zadávateľom a NDS. **Priame prevádzkové výdavky** boli určené na základe historických údajov za vybrané úseky D1 a D2 (úseky vybrané NDS na základe porovnateľných parametrov s Projektom) a na základe dodatočných informácií poskytnutých NDS na úrovni približne 51 000 EUR na 1 km za 1 rok prevádzky. **Nepriame prevádzkové výdavky** boli stanovené odhadom Poradcov na úrovni 20 000 EUR na 1 km za 1 rok prevádzky.

<sup>192</sup> Výkup pozemkov je podrobnejšie analyzovaný v kapitole 4.1 Právna analýza uskutočniteľnosti. Zodpovednosť za výkup pozemkov a riziká s tým súvisiace berie na seba štát. Uvedená hodnota výdavkov na majetkovoprávne vysporiadanie vychádza zo štátnych expertíz, ktoré na základe zákona č. 254/1998 Z.z. o verejných prácach v znení neskorších predpisov počítajú z hodnotou uvedenou v DSZ. V súčasnosti NDS disponuje dokumentáciou pre územné rozhodnutie, ktorá obsahuje detailné geometrické plány a umožňuje NDS spresniť hodnotu MPV. NDS v čase finalizácie Štúdie analyzovala predpokladané náklady na majetkovoprávne vysporiadanie a odhadovala výšku nákladov na majetkovoprávne vysporiadanie v hodnote 368 mil. EUR (Trvalý záber v rozsahu približne 4,8 mil. m<sup>2</sup>, dočasný záber 1,4 mil. m<sup>2</sup> na 3 roky, asanácie a ušlý zisk sú tiež súčasťou MPV). Po nadobudnutí právoplatnosti územných rozhodnutí pre zvyšné úseky D4 a R7 bude táto hodnota spresnená na základe znaleckých posudkov.

Graf 5 Predpokladané priame výdavky NDS na prevádzku D4, R7 (v tis. EUR na km/rok)



Zdroj: NDS, analýza Poradcov

### Prevádzkové výdavky PPP

Prevádzkové výdavky rozdelené na priame výdavky na bežné opravy a údržbu ciest a nepriame výdavky spojené s réžiou Koncesionára a poistením boli stanovené na základe porovnania realizovaných projektov na Slovensku a na iných príbuzných geografických trhoch (predovšetkým v Európskej únii).

**Priame výdavky** boli Poradcami stanovené na úrovni približne 89 000 EUR na 1 km za 1 rok. Základom týchto kalkulácií boli:

- údaje poskytnuté NDS z vybraných úsekov D1 a D2 (úseky boli vybrané na základe porovnateľných klimatických podmienok a predpokladaných porovnateľných hodnôt intenzity dopravy),
- medzinárodné porovnanie vydané Ministerstvom dopravy a Najvyšším kontrolným úradom Francúzskej republiky vo vzťahu ku koncesiám, keďže Francúzsko má dlhoročnú skúsenosť s podobnými projektmi,
- špecifické podmienky Projektu vrátane projekcií budúcich dopravných intenzít (táto časť je rozpracovaná v kapitole 3.1.4 socioekonomických prínosov).

**Nepriame výdavky** boli odhadnuté na úroveň približne 70 000 EUR na 1 km za 1 rok.

Tieto výdavky boli vyčíslené na základe porovnania s inými projektmi na Slovensku.

Tabuľka 56 Porovnanie PSC a PPP OPEX (v tis. EUR na 1km za 1 rok)

Prevádzkové výdavky	PPP Model	PSC Model
Priame výdavky	89	51
Nepriame výdavky	70	20
Celkom	159	71

Zdroj: NDS, MDVaRR, analýza Poradcov

Na základe uvedeného porovnania je zrejmé, že PSC vynakladá nižšie prevádzkové výdavky v porovnaní s PPP. Dôvodom sú predovšetkým faktory ako motivácia k maximálnej dostupnosti infraštruktúry na strane PPP, ktorá zvyšuje cenu prevádzky potreba tvorby rezerv vyplývajúca z požiadaviek plnenia koncesnej zmluvy, cena poistenia, ktorá sa neprejaví na zvýšení poistnej sume NDS vzhľadom na rozsah poisteného majetku. Koncesionár však dané poistenie v značnom rozsahu bude musieť znášať. Ďalším výrazným faktorom sú potenciálne synergické efekty NDS pri správe Projektu a spôsob rozdelenia režijných nákladov NDS a otázka ich úplnosti v súvislosti s Projektom.

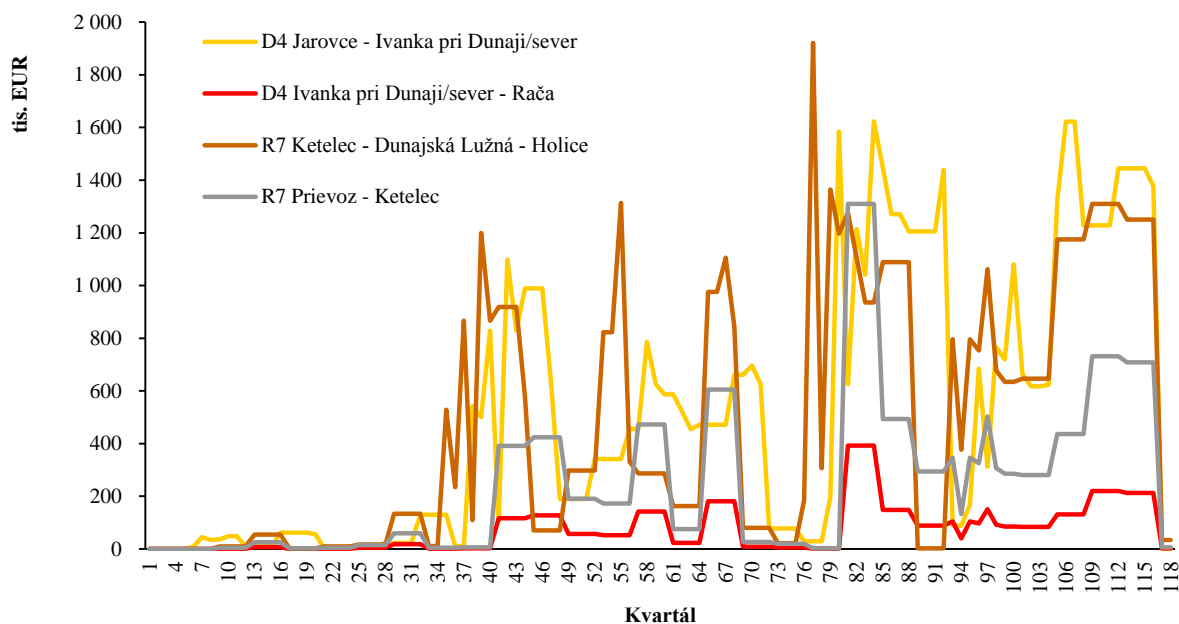
### Náklady životného cyklu PSC a PPP

Koncesionár bude musieť na udržanie kvalitatívnych parametrov infraštruktúry počas celej doby trvania koncesie investovať do obnovy infraštruktúry. Na účely tejto štúdie bol stanovený predpoklad, že verejný, ako aj súkromný sektor rešpektuje rovnaké štandardy, metodológiu a kvalitu údržby, ktoré sú realizované prostredníctvom externých subjektov (outsourcing). Na základe týchto predpokladov sme stanovili hodnotu LCC rovnakú pre PSC aj PPP model výstavby. Celkové náklady pre periódu prevádzky sú odhadnuté na približne 154 mil. EUR, na základe 5-ročných cyklov, rešpektujúc uplatnené technické riešenie pri výstavbe infraštruktúry.

Táto kalkulácia bola vytvorená na základe TP 3/2010 v účinnosti od 22.3.2010 a „PIARC best practices“ pre prevádzku ciest a diaľnic. Cykly údržby boli naplánované v doporučených časových odstupoch a takým spôsobom, aby neboli práce vykonávané súbežne na viacerých úsekoch, a tým neohrozili požadovanú dostupnosť.

Takto navrhnuté cykly pre jednotlivé úseky Projektu sú znázornené nižšie:

Graf 6 Predpokladané cykly nákladov životného cyklu Projektu (v tis. EUR)



Zdroj: Analýza Poradcov

Tabuľka 57 Tabuľka: Porovnanie PSC a PPP LCC (v mil. EUR)

Náklady životného cyklu	PPP Model	PSC Model
LCC celkom	154	154

Zdroj: Analýza Poradcov

## 4.2.4 Vplyv stavby na životné prostredie

Na všetky posudzované úseky D4 a R7 sú vydané záväzné stanoviská EIA, ktoré sú zapracované v DÚR, a tak by mal návrh zohľadňovať pripomienky a opatrenia k zmierneniu vplyvu na životné prostredie. Podrobnosti podľa charakteru vplyvov a opatrení na ich zmiernenie sa uvádzajú nižšie.

Štandardne sú riešené návrhy spätnej rekultivácie. Rozsah a spôsob rekultivácie je stanovený podľa druhu rekultivovaného pozemku, kvality pôdy, charakteru nepoľnohospodárskeho využitia, rozsahu a doby trvania nepoľnohospodárskeho použitia pôdy.

Rekultivácia sa vykonáva podľa schváleného rekultivačného plánu (projektu) podľa rozsahu a charakteru záberu (stupňa degradácie pôdy) a budúceho plánovaného využitia pôdy spravidla v dvoch etapách.

### 4.2.4.1 Hodnotenie z hľadiska posudzovania vplyvov na životné prostredie

#### SEA – Posudzovanie vplyvu strategických dokumentov na životné prostredie

Základným strategickým dokumentom pre budovanie siete diaľnic a rýchlostných ciest na Slovensku je „Nový projekt výstavby diaľnic a rýchlostných ciest“ schválený uznesením vlády SR č. 162/2001 z 21.02.2001 a aktualizovaný uzneseniami vlády č. 523/2003 a 882/2008. Diaľnica D4 bola súčasťou tohto projektu pôvodne len v rozsahu 3 km, od št. hranice RR/SR po MÚK Jarovce. D4 v jej celej terajšej dĺžke (približne 50 km), tvoriaca obchvat Bratislavy, zaradená do diaľničnej siete SR, bola doplnená dodatočne inými uzneseniami vlády (napr. č. 1084/2007 z 19.12.2007).

Takéto doplnenie strategického plánu si podľa zákona č. 24/2006 o posudzovaní vplyvov na životné prostredie vyžaduje odborné a verejné posudzovanie jeho vplyvu na životné prostredie, takzvanú „SEA – strategické hodnotenie vplyvov na životné prostredie“. Doplnok č.3 k „Novému projektu výstavby diaľnic a rýchlostných ciest“ preto mal za cieľ dokončiť vedenie trasy D4 od MÚK Jarovce po št. hranicu SR/RR v trase nultého okruhu, a tým doplniť aj celkovú diaľničnú sieť SR.

V záverečnom stanovisku MŽP SR zo 14.01.2014 sa uvádza, že z výsledku posudzovania vplyvu na životné prostredie doplnku č. 3 vyplynulo, že je tento strategický dokument prijateľný z hľadiska celkových vplyvov na životné prostredie. V posudzovaní bola preukázaná aj opodstatnenosť potreby diaľnice D4 v úseku Jarovce – Rača. Tento dokument tiež konštatuje, že bude potrebné zamerať sa na preukázanie naliehavého dôvodu výstavby diaľnice D4, keďže sa preukázal vplyv doplnku č. 3 na integritu sústavy chránených území. Podmienkou predloženia návrhu na rozhodnutie o naliehavom vyššom verejnom záujme je príprava kompenzačných opatrení a ich odsúhlasenie zo strany ŠOP, zainteresovaných mimovládnych organizácií a dotknutých obcí s tým, že úsek diaľnice D4 Jarovce – Ivanka sever bude môcť byť realizovaný až po ich akceptovaní a schválení na úrovni MŽP SR a EK. Projekt kompenzačných opatrení bol vypracovaný a je neoddeliteľnou súčasťou DÚR Diaľnice D4 Jarovce – Ivanka sever. Návrh kompenzačných opatrení bol prezentovaný aj zástupcom EK, ktorí ocenili navrhnutý spôsob povoľovania diaľnice v zmysle smernice o biotopoch. Návrh na rozhodnutie vlády o naliehavom vyššom verejnom záujme výstavby diaľnice D4 Jarovce – Ivanka sever bol MŽP SR vypracovaný v septembri 2014 a vládou SR schválený v októbri.

#### EIA

Na všetky posudzované úseky Projektu sú vydané záväzné stanoviská EIA, odporúčania z týchto stanovísk by mali byť zapracované v DÚR, a tak by mal návrh zohľadňovať pripomienky a opatrenia k zmierneniu vplyvu na životné prostredie. Zhrnutie záverečných stanovísk k posudzovaniu EIA pre jednotlivé úseky je nasledovné:

#### úsek D4 Jarovce – Ivanka sever

- odporúča realizáciu úseku,

- stanovuje odporúčaný variant: – ktorý je následne rozpracovaný v DÚR,
  - v km 0,000 – 5,500 variant „E“,
  - v km 5,500 – 7,500 prepojenie na variant „C“,
  - v km 7,500 – koniec úseku variant „C“,(ponecháva riešenie MÚK Ivanka sever na ďalší stupeň PD),
- stanovuje odporúčané podmienky pre etapu prípravy, výstavby a prevádzky, a to:
  - územnoplánovacie opatrenia,
  - technické a administratívne opatrenia v 48 bodoch,
  - zmierňovacie opatrenia – len ich vyžaduje,
  - kompenzačné opatrenia,
  - organizačné a prevádzkové opatrenia v 24 bodoch,
  - opatrenia počas výstavby v 15 bodoch,
  - opatrenia počas prevádzky v 4 bodoch,

**úsek D4 Ivanka sever – Rača (bol posudzovaný v rámci návrhu D4 Ivanka – Stupava)**

- odporúča realizáciu úseku Ivanka sever – Rača,
- stanovuje odporúčaný variant pre tento úsek – 7b – ktorý je následne rozpracovaný v DÚR,
- stanovuje odporúčané podmienky pre etapu prípravy, výstavby a prevádzky, a to:
  - prípravy projektu v 36 bodoch,
  - opatrenia na ochranu prírody a krajiny v 16 bodoch,
  - územnoplánovacie opatrenia,
  - opatrenia počas výstavby v 14 bodoch,
  - opatrenia počas prevádzky v 3 bodoch,
  - iné opatrenia,

**úsek R7 Prievoz – Ketelec**

- odporúča realizáciu,
- stanovuje odporúčaný variant pre tento úsek – 2A (fialový) – ktorý je následne rozpracovaný v DÚR,
- stanovuje odporúčané podmienky pre etapu prípravy, výstavby a prevádzky, a to:
  - rozsah poprojektovej analýzy v 5 bodoch,
  - prípravy a realizácie projektu v 56 bodoch,
  - iné opatrenia,

**úsek R7 Ketelec – Dunajská Lužná**

- odporúča realizáciu,
- stanovuje odporúčaný variant pre tento úsek – „C“ (zelený) – ktorý je následne rozpracovaný v DÚR,
- stanovuje odporúčané podmienky pre etapu prípravy, výstavby a prevádzky, a to:
  - podmienky výstavby v súvislosti s napojením na dopravnú sieť Bratislavy,
  - prípravy projektu v 14 bodoch,
  - územnoplánovacie opatrenia v 2 bodoch,
  - organizačné a prevádzkové opatrenia v 20 bodoch,
  - opatrenia na elimináciu nepriaznivého účinku hluku v 11 bodoch,
  - opatrenia na ochranu horninového prostredia, pôdy a podzemných vôd v 24 bodoch,
  - opatrenia na ochranu prírody a krajiny v 9 bodoch,
  - kompenzačné opatrenia v 4 bodoch,
  - iné opatrenia,

**úsek R7 Dunajská Lužná – Holice**

- odporúča realizáciu,
- stanovuje odporúčaný variant pre tento úsek – „E“ (fialový) – ktorý je následne rozpracovaný v DÚR,
- stanovuje odporúčané podmienky pre etapu prípravy, výstavby a prevádzky, a to:
  - územnoplánovacie opatrenia,
  - organizačné a technické opatrenia,
  - kompenzačné opatrenia,
  - iné opatrenia.

**4.2.4.2 Chránené územia a ochranné pásma**

V trase diaľnice a v jej širšom okolí sa nachádza viacero chránených území podľa zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny. Trasa diaľnice priamo prechádza cez:

**CHKO Dunajské luhy**

Územie CHKO predstavuje so svojou rozsiahlou sústavou riečnych ramien výnimočné prírodné prostredie v stredoeurópskych podmienkach. Táto rozmanitosť prírodných podmienok sa prejavuje v početnom zastúpení rastlinných a živočíšnych druhov, z ktorých je množstvo vzácnych a ohrozených. V CHKO Dunajské luhy platí druhý stupeň ochrany podľa zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny.



**Ramsarská lokalita Dunajské luhy**

Dôvodom zaradenia Dunajských luhov medzi medzinárodne významné mokrade bola existencia systému riečnych ramien a mŕtvych ramien na slovensko-maďarskom úseku Dunaja, ktorý patrí k najväčším vnútrozemským deltám v strednej Európe a je reprezentatívnym a zriedkavým príkladom prírodného a prírode blízkeho typu mokrade v panónskej oblasti.

Do zoznamu mokradí majúcich medzinárodný význam bola zapísaná 26.5.1993 a jej celková rozloha medzi Bratislavou a Zlatnou na Ostrove je 14 488 ha.

**Územie európskeho významu SKUEV0295 Biskupické luhy**

Územie zaradené do sústavy z dôvodu ochrany biotopov európskeho významu Teplomilné panónske dubové lesy (91H0), Karpatské a panónske dubovo-hrabové lesy (91G0), Lužné dubovo-brestovo-jaseňové lesy okolo nížinných riek (91F0) a druhov európskeho významu. Výmera lokality je 869,03 ha.

**Chránené vtáčie územie SKCHVU007 Dunajské luhy**

Dunajské luhy sú jedným z troch najvýznamnejších území na Slovensku pre hniezdenie vzácnych druhov vtákov. Výmera lokality je 16511,58 ha.

V blízkosti navrhovanej trasy diaľnice D4 a rýchlostnej cesty R7 sa ďalej nachádzajú:

- PR Dunajské ostrovy a SKUEV0269 Ostrovné lúčky – najbližšia vzdialenosť približne 800 m,
- PR Kopáčsky ostrov – najbližšia vzdialenosť približne 385 m,
- PR Gajc – v tesnej blízkosti, ale mimo zásah,
- PR Topoľové hony – najbližšia vzdialenosť približne 850 m,
- SKCHVU029 Sysľovské polia – najbližšia vzdialenosť približne 240 m,
- SKCHVU012 Lehnice – najbližšia vzdialenosť približne 10 km,
- SKCHVU0270 Hrušov – najbližšia vzdialenosť približne 2,6 km,
- SKCHVU0269 Ostrovné lúčky – najbližšia vzdialenosť približne 3,5 km,
- SKCHVU0064 Bratislavské luhy – najbližšia vzdialenosť približne 4,2 km,
- SKCHVU0064 Dunajské luhy – najbližšia vzdialenosť približne 9 km.

Na základe významného negatívneho vplyvu projektu diaľnice D4 v úseku Jarovce – Ivanka sever na chránené územia sústavy Natura 2000 bolo Ministerstvo životného prostredia SR požiadané o zdokumentovanie a predloženie materiálu, v ktorom budú zdokumentované preukázané dôvody vyššieho verejného záujmu (VVZ) výstavby diaľnice D4 v úseku Jarovce – Ivanka sever. Táto podmienka vyplynula z posudzovania vplyvov na ŽP v zmysle zákona č. 24/2006. Tento materiál bol vypracovaný 09/2014 ako podklad návrhu pre rozhodnutie o vyššom verejnom záujme výstavby diaľnice D4 v úseku Jarovce – Ivanka sever vládou SR. Návrh na vyhlásenie naliehavého vyššieho verejného záujmu bol vládou SR schválený 29.10. 2014.

Okrem lokalít chránených podľa zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny sa v sledovanom území vyskytujú územia s legislatívnou ochranou ostatných prírodných zdrojov. Ide o:

- chránenú vodohospodárska oblasť Žitný ostrov.

Celá oblasť Žitného ostrova je významná z hľadiska výskytu podzemných vôd, ktoré sa využívajú na zásobovanie obyvateľstva pitnou vodou. Preto všetky aktivity realizované na území by mali byť v súlade s ochranou tejto oblasti prirodzenej akumulácie vôd,

- pásmo hygienickej ochrany 2. stupňa vodného zdroja Rusovce.

Nachádza sa severne od zastavanej časti obce, voda je dopravovaná cez spotrebisko do vežového vodojemu s objemom 200 m<sup>3</sup>, na tento vodovodný systém sú napojené mestské časti Rusovce a Jarovce,

- pásmo hygienickej ochrany 2. stupňa vodného zdroja Rusovce – Mokrad' – Ostrovné Lúčky (VZ ROL).

Jeden z najvýznamnejších vodných zdrojov Bratislavy, z ktorého sa využíva až 1 600 l/s, v roku 2007 bolo aktualizované PHO 2. stupňa rozhodnutím Krajského úradu životného prostredia v BA, č. ZPS 1040/2007-GGL-1 z 9.6.2007 a po jeho úprave trasa D4 nezasahuje do nových hraníc PHO 2,

pásmo hygienickej ochrany 1. stupňa vodných zdrojov Podunajské Biskupice.

Bol vybudovaný v 60. rokoch pod názvom „II. Vodný zdroj“. V roku 1972 bol úplne odstavený z prevádzky. Aj keď je zdroj nevyužívaný, v súčasnosti tvorí miestne biocentrum,

- kultúrno-historická pamiatka – pôvodná protipovodňová ochranná hrádza.

Zrealizovaná v období Rakúsko-Uhorska za panovania Márie Terézie ako súčasť druhej protipovodňovej línie (Hornožitnoostrovná hrádza), a to od Podunajských Biskupíc smerom na Hamuliakovo.

#### 4.2.4.3 Monitorovanie vplyvov na životné prostredie vrátane zdravia

Obstarávateľ projektu je povinný zabezpečiť sledovanie a vyhodnocovanie vplyvov na životné prostredie. Sledovanie musí zahŕňať aj vyhodnocovanie účinnosti a odborného porovnania predpokladaných vplyvov a skutočným stavom.

Z časového hľadiska by mal monitoring začať ešte pred výstavbou, mal by prebiehať súvisle od začatia výstavby v celom jeho priebehu, ako aj počas prevádzky. Na vyhodnotenie vplyvu na životné prostredie treba zabezpečiť monitoring aj po skončení prevádzky koncesionárom. Každá etapa má svoj účel.

- Monitoring pred výstavbou stanovuje úroveň zaťaženia prostredia pred výstavbou ako porovnávaciu základňu.
- Monitoring počas výstavby objektivizuje dôsledky stavebných prác.
- Monitoring počas prevádzky určí dôsledky na životné prostredie po uvedení Projektu do prevádzky. V tejto etape sa niektoré vplyvy dajú objektivizovať až po dosledovaní vrátane sledovania po ukončení prevádzky (napríklad vplyvy na určité druhy živočíchov).

Na základe spracovaného vyhodnotenia vplyvov posudzovanej činnosti na životné prostredie ide predovšetkým o monitoring:

- vplyvu na dotknuté obyvateľstvo, najmä hluku počas výstavby a prevádzky vo vybraných miestach vzhľadom na pozíciu vybranej trasy voči zastavanému územiu a rekreačným zón (podľa aktuálneho stavu),
- vplyvu na povrchové vody počas výstavby, počas prevádzky najmä v súvislosti s odvádzaním odpadových vôd,

- vplyvu na podzemné vody počas výstavby a prevádzky (vsakovanie odpadových vôd) najmä vo vzťahu k CHVO Žitný ostrov, a to v rozsahu podľa odporúčaní inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu (vybudovanie systému monitorovacích vrtov pozdĺž celej trasy),
- odpadových vôd počas prevádzky vzhľadom na zraniteľnosť podzemných a povrchových vôd.

Špecifickým problémom je monitoring vplyvov diaľnice na faunu, flóru, biotopy, chránené územia a ÚSES zameraný na sledovanie vplyvu výstavby a prevádzky diaľnice na:

- identifikáciu lokalít s výskytom chránených organizmov v trase vybraného variantu diaľnice v čase pred reálnym zahájením výstavby,
- monitoring účinnosti multifunkčných (hlukovo/svetelných) bariér,
- posúdenie efektívnosti využívania priechodov pre zver,
- monitoring vývoja novo zalesnených plôch v okolí diaľnice v priestore Biskupických lužných lesov.

Špecifickým cieľom monitoringu bioty po realizácii navrhovanej činnosti bude aj zistiť vplyv novej komunikácie na jednotlivé zložky bioty.

Tento vplyv je potrebné zisťovať dvojako: priamy vplyv záberom plochy a zmenou jej využitia a nepriamy vplyv, ktorý vznikne na okolitých lokalitách (migračné bariéry, vyrušovanie, strata potravných biotopov). Na zisťovanie vplyvu navrhovanej činnosti na zloženie a štruktúru bioty je potrebné postupovať rovnakou metódou, aká bola použitá pri monitoringu pred výstavbou, prípadne za určitých okolností je možné ju určitým spôsobom upraviť.

Tento monitoring má zabezpečovať budúci koncesionár podľa projektu monitoringu zložiek životného prostredia a podľa TP 6/2008 „Príručka monitoringu vplyvu cestných komunikácií na životné prostredie“. Projekt monitoringu je integrálna súčasť DÚR každého projektovaného úseku.

Niektoré špecifické časti monitoringu budú zabezpečované orgánom ochrany životného prostredia na náklady Koncesionára, napríklad monitoring úspešnosti kompenzačných opatrení na výskyty a chovanie vtáčích druhov bude predmetom činnosti ŠOP SR. Monitoring účinnosti kompenzačných opatrení na tento aspekt ŽP bude trvať až 25 rokov po ich realizácii.

Vzhľadom na to, že monitorovanie vplyvov na životné prostredie je potrebné vykonať aj pred výstavbou, z časového hľadiska s ohľadom na harmonogram obstarávania koncesionára by mal byť monitoring pred výstavbou realizovaný/obstaraný Zadávateľom alebo NDS, aby nedošlo k oneskoreniu začiatku výstavby pre nevykonaný monitoring.

#### 4.2.4.4 Opatrenia na eliminovanie vplyvu hluku počas prevádzky

V urbanizovanom prostredí pôsobia škodlivé účinky hluku a vibrácií prakticky bez časového obmedzenia na všetky časti populácie bez ohľadu na vek, pohlavie, či zdravotný stav. Zdroje hluku a vibrácií z dopravy pritom nie sú bodové ale líniové, zasahujúce obyvateľov rozsiahleho územia pozdĺž dopravných ciest.

Na priblíženie sa k prípustným hodnotám hluku a ich dodržaniu je navrhnutá kombinácia primárnych a sekundárnych opatrení. Primárne sú protihlukové steny (PHS), sekundárne individuálne opatrenia na jednotlivých objektoch (výmena okien a pod.), v prípade, že sa primárnymi opatreniami nepodarí zabezpečiť prípustné hodnoty hluku, kedy je kritické väčšinou zabezpečenie nočných hladín do 50 dB, resp. 45 dB. Sekundárne protihlukové opatrenia by mali byť podrobnejšie rozpracované v ďalších stupňoch PD, resp. určené meraním na mieste.

Celková dĺžka protihlukových stien úsekov D4 je 27,041 km.

Celková dĺžka protihlukových stien R7 je 26,514 km (vrátane polyfunkčnej steny Slovnaftu).

#### 4.2.4.5 Kompenzačné opatrenia

V súlade z ustanoveniami Záverečných stanovísk EIA pre úseky diaľnice D4 Bratislava, Jarovce – Ivanka sever – Rača a R7 Prievoz – Ketelec – Dunajská Lužná – Holice vydaných podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov bol vypracovaný projekt kompenzačných opatrení.

Kompenzačné opatrenia sú zamerané na to, aby znížili negatívny vplyv realizácie Projektu na životné prostredie, teda nahradili resp. kompenzovali vyrúbaný lesný porast ako potenciálny hniezdny biotop, zničené trávne porasty ako potravný biotop a narušené vodné plochy, ako aj potravný biotop pre ohrozené druhy vtákov.

- Pre úseky D4 sú to tieto opatrenia:
  - Kompenzačné opatrenie 1, zmena pozemkov na lesný pozemok v k. ú. Rusovce,
  - Kompenzačné opatrenie 2, zmena pozemkov na lesný pozemok v k. ú. Čunovo,
  - Kompenzačné opatrenie 3, zmena pozemkov na lesný pozemok v k. ú. Čunovo,
  - Kompenzačné opatrenie 4, zatrávnenie pozemkov v k. ú. Podunajské Biskupice,
  - Kompenzačné opatrenie 5, zatrávnenie pozemkov v k. ú. Kalinkovo,
  - Kompenzačné opatrenie 6, sprietočnenie Biskupického ramena,
  - Kompenzačné opatrenie 6, most na lesnej ceste nad Biskupickým ramenom.

Celková výmera plôch na zalesnenie je 20 ha, pre nové trávne plochy 30 ha a navrhnutá plocha so zmenou legislatívnej ochrany existujúcich lesov má 20 ha. Náklady na sprietočnenie Biskupického ramena vrátane nového mostu sú vyčíslené na približne 6,7 mil. EUR. Celková cena realizácie všetkých kompenzačných opatrení je odhadovaná na približne 9,7 mil. EUR vrátane následnej starostlivosti o plochu po dobu 10 rokov.

- Pre úseky R7 nebola spracovaná zvlášť špecifická časť projektovej dokumentácie kompenzačných opatrení:

Štandardné opatrenia obsiahnuté v rámci objektovej skladby projektovej dokumentácie samotných úsekov R7 (ako aj D4) sú v podstate tiež určitou kompenzáciou vplyvov Projektu na životné prostredie. Sú to technické a biologické rekultivácie, náhradné výsadby zelene, zábrany, protihlukové steny, prípadne protihlukové opatrenia II. stupňa, prechody pre zver atď.

#### 4.2.5 Časový plán výstavby

Projekt bude fázovaný vzhľadom na veľkosť Projektu a na skutočnosť, že môže nastať situácia, keď nie všetky stavebné povolenia budú právoplatné pri začatí stavby na prvom úseku. Základným kritériom pre rozdelenie do etáp postupnosti výstavby bude:

- pokročilosť prípravy, tzn. hlavne verejnoprávneho prerokovania,
- samostatná funkčnosť navrhutej časti etapy.

Časový plán výstavby samozrejme tiež ovplyvní termíny odovzdávania úsekov do prevádzky.

Projekt by mohol byť rozdelený do nasledovných funkčných častí, ktoré budú po dokončení napojené na existujúcu infraštruktúru:

- R7 Holice – Dunajská Lužná – Ketelec a D4 Ketelec – Rovinka,
- D4 Jarovce – Ketelec,
- D4 Rovinka – Ivanka sever,
- D4 Ivanka sever – Ivanka západ – Rača.

Rozdelenie úseku Rovinka – Ivanka sever do dvoch etáp výstavby je zvažované z dôvodu rizika nevydania povolenia na projekt úprav D1 včas. Koordinácia MÚK „Ivanka sever v rámci dvoch projektov (jeden je nadvihnutie a rozšírenie D1 v tomto bode v stavbe „D1 Bratislava – Senec, rozšírenie na 6-pruh“, ktoré je predpokladom tej druhej stavby, samotného napojenia D4 a D1 mimoúrovňovou križovatkou). Táto časť Projektu je jedna z najzložitejších, v bode s veľmi vysokou intenzitou dopravy a komplikovanou vecnou aj časovou koordináciou dvoch veľkých projektov.

Nadväzujúci úsek Ivanka sever – Rača je podmienený dokončením tohto uzla. Podrobný časový plán postupu výstavby tohto uzla môže mať vplyv aj na náklady napríklad v prípade potreby ďalších dočasných odklonov dopravy.

V prípade, že by Koncesionár postupoval v prácach na väčšine úsekov súbežne, a k dátumu finančného uzatvorenia budú právoplatné všetky potrebné povolenia, môže byť Projekt kompletne odovzdaný do prevádzky v roku 2019.

Stratégia časového plánu, stanovenia etáp bude motivovaná aj inými parametrami, ako je ošetrovanie rizík v geologickom podloží, riadiacich kapacít a prístupu k stavebným materiálom. Každý jeden potenciálny koncesionár môže mať iný časový rámec.

## 4.3 Analýza daňových a účtovných aspektov Projektu

### 4.3.1 Analýza daňových aspektov Projektu

Daňová analýza nižšie vychádza z predpokladu, že počas celej doby výstavby a prevádzky Projektových úsekov D4/R7 zostane vlastníkom všetkých úsekov štát. Daňová analýza aspektov Projektu je zameraná na:

- daň z pridanej hodnoty (DPH),
- miestne dane a poplatky,
- daň z príjmov.

#### 4.3.1.1 DPH

Na účely analýzy problematiky DPH vychádzame z predpokladu, že Koncesionár bude registrovaný ako platiteľ DPH. Pojem nehnuteľnosť zahŕňa Projektové úseky D4/R7.

Z hľadiska DPH možno Projekt formálne rozdeliť na tri etapy, t. j. obdobie výstavby, odovzdanie nehnuteľnosti do užívania a obdobie prevádzkovania.

#### Obdobie výstavby

Koncesionár bude v období výstavby prijímať faktúry od dodávateľov vrátane DPH. Koncesionár si bude vstupnú DPH odpočítavať prostredníctvom daňového priznania k DPH. Keďže odpočet DPH

bude Koncesionár uplatňovať priebežne mesačne, časový nesúlad vyplývajúci z mechanizmu DPH bude preklopený prevádzkovým financovaním so zanedbateľným vplyvom na finančné náklady Projektu.

### Odovzdanie nehnuteľnosti do užívania

Koncesionárovi vznikne povinnosť odvieť DPH z celej hodnoty nehnuteľnosti (resp. z hodnoty odovzdanej časti nehnuteľnosti, napr. úseku diaľnice) dňom odovzdania nehnuteľnosti do užívania. Výška daňovej povinnosti („DPH pri prevode do užívania“) by v tomto Projekte predstavovala významnú položku.

Táto daňová povinnosť na strane Koncesionára povedie k výraznému časovému nesúladu medzi jednorázovo odvedenou DPH pri prevode do užívania a anuitným príjmom čiastok v rámci fakturácie služieb a splácania diaľnice počas nasledujúcich 30 rokov. Ak by táto skutočnosť nebola špecificky riešená v rámci platobného mechanizmu, fakturácia služieb by musela obsahovať finančné náklady súvisiace s prefinancovaním tohto časového nesúladu. Z tohto dôvodu je vo finančnom modeli použitý nižšie uvedený návrh riešenia problematiky DPH pri prevode do užívania, t. j. aby tento časový nesúlad nevznikol a nebolo nutné ho na strane Koncesionára prefinancovať, a vyvolať tak finančné náklady vzťahujúce sa k prefinancovaniu DPH pri prevode do užívania.

Navrhuje sa, že Koncesionár vystaví Zadávateľovi faktúru (daňový doklad) vzťahujúcu sa na odovzdanú časť nehnuteľnosti, keďže dôjde k zdaniteľnému obchodu, z ktorého je Koncesionár povinný odvieť DPH. Faktúra na dodanie bude obsahovať výšku základu dane a DPH pri prevode do užívania prislúchajúcu odovzdanej časti nehnuteľnosti. Zadávateľ poukáže výlučne čiastku DPH pri prevode do užívania priamo na osobitný bankový účet Koncesionára na príslušnom Daňovom úrade (tzn. čiastka základu dane nebude v tomto okamihu hradená Koncesionárovi, keďže jej úhrada je odložená na obdobie prevádzkovania). Na tento účel Koncesionár predloží Zadávateľovi kópiu daňového priznania k DPH podaného na príslušnom Daňovom úrade a poskytne mu príslušné platobné inštrukcie vrátane informácie o splatnosti DPH. Z hľadiska rozpočtu Zadávateľa je nutné zabezpečiť, aby čiastka zodpovedajúca DPH pri prevode do užívania bola k dispozícii na príslušný rok, v ktorom je očakávaný prevod nehnuteľnosti do užívania.

Tento návrh má z pohľadu rozpočtu verejného sektora pozitívny efekt, keďže:

- fakturácia počas doby prevádzkovania nebude obsahovať finančné náklady súvisiace s preklopením časového nesúladu DPH pri prevode do užívania a zároveň
- za inak rovnakých podmienok sú finančné náklady súvisiace s preklopením časového nesúladu DPH pri prevode do užívania pre verejný sektor nižšie ako pre Koncesionára.

### Doba prevádzkovania

V priebehu prevádzkovania diaľnice bude Koncesionár pravidelne fakturovať:

- služby prevádzkovania a údržby nehnuteľnosti, ktoré predstavujú zdaniteľné plnenie podliehajúce DPH. Koncesionár bude povinný uplatniť a odvieť DPH Daňovému úradu z hodnoty týchto služieb vzťahujúcich sa na prevádzkové náklady, ktorú uvedie na faktúre,
- splátky hodnoty odovzdanej nehnuteľnosti. Keďže dodanie nehnuteľnosti podliehalo DPH jej odovzdaním do užívania Zadávateľovi, fakturácia jednotlivých (odložených) splátok po odovzdaní nehnuteľností nebude podliehať DPH,
- úrok z dôvodu poskytnutia úveru vo forme postupného splácania nehnuteľnosti. Poskytnutie úveru je oslobodené od DPH bez nároku na odpočet súvisiacej DPH na vstupe. Z tohto dôvodu vstupná DPH z tovarov a služieb, ktoré Koncesionár obstará v súvislosti s poskytnutím úveru Zadávateľovi, bude preňho neodpočítateľná.

#### 4.3.1.2 Miestne dane a poplatky

Diaľnica D4/R7 nie je predmetom dane z nehnuteľností ani žiadnych iných miestnych daní. Preto sa ďalej tejto sekcii nevenujeme.

#### 4.3.1.3 Daň z príjmov právnických osôb

Predpokladá sa, že Koncesionár bude právnickou osobou, ktorá bude podliehať dani z príjmov právnických osôb. Keďže daňové posúdenie vychádza z účtovníctva, bude rozhodujúce účtovné posúdenie jednotlivých stavebných a súvisiacich počiatočných nákladov, ako aj výnosov z realizácie Projektu v súlade so Zákomom o účtovníctve.

Pri zisťovaní základu dane alebo daňovej straty bude Koncesionár vychádzať z výsledku hospodárenia vykazaného v súlade so zákonom účtovníctve. V prípade, že Koncesionár bude mať povinnosť vykazovať výsledok hospodárenia v individuálnej účtovnej závierke podľa medzinárodných štandardov pre finančné výkazníctvo, pri zisťovaní základu dane bude vychádzať:

- z výsledku hospodárenia podľa medzinárodných štandardov pre finančné výkazníctvo upraveného podľa všeobecne záväzného predpisu vydaného Ministerstvom financií SR (tzv. prevodový mostík),
- z výsledku hospodárenia, ktorý by vyčíslil, ak by účtoval v sústave podvojného účtovníctva v zmysle Zákona o účtovníctve.

Základnou podmienkou pre daňovú uznateľnosť nákladov je splnenie všeobecného testu daňovej uznateľnosti, t. j. náklady sú vynaložené na dosiahnutie, zabezpečenie a udržanie príjmov, preukázateľne vynaložené a zaúčtované v účtovníctve daňovníka. Zákon o dani z príjmov ďalej špecifikuje uznateľnosť niektorých vybraných nákladov na daňové účely.

Keďže vlastnícke právo počas výstavby aj prevádzky Projektových úsekov D4/R7 ostáva v rukách štátu, Koncesionár nebude náklady súvisiace s výstavbou Projektových úsekov D4/R7 uplatňovať vo forme daňových odpisov. Tieto náklady bude možné posúdiť ako daňovo uznateľné po splnení všeobecného testu daňovej uznateľnosti v súlade s účtovníctvom.

V zmysle súčasne platnej daňovej legislatívy nie je špecificky obmedzená daňová uznateľnosť nákladových úrokov, a teda je dôležité splnenie všeobecného testu daňovej uznateľnosti.

Podľa návrhu novely zákona č. 595/2003 o dani z príjmov v znení neskorších predpisov schválenej Vládou SR sa od roku 2015 navrhuje niekoľko zmien, ktoré by mohli mať vplyv na Projekt. Návrh novely prebieha legislatívnym procesom a zatiaľ nebol finálne schválený NR SR. Medzi niektoré zmeny, ktoré návrh novely prináša, a ktoré by potenciálne mohli mať negatívny vplyv na Koncesionára z hľadiska splatnej dane z príjmov právnických osôb, patria napríklad:

- obmedzenie daňovej uznateľnosti úrokov z úverov poskytnutých od závislých osôb a súvisiacich výdavkov (nové ustanovenie § 21a – Pravidlá nízkej kapitalizácie), a to do výšky 25 % hodnoty ukazovateľa vypočítaného ako súčet výsledku hospodárenia pred zdanením (EBITDA) vykazaného podľa osobitného predpisu alebo IFRS a v ňom zahrnutých odpisov a nákladových úrokov. Pripravovaná novela tiež prináša ďalšie zmeny, ktoré môžu mať vplyv na projekt, napr.
  - zmena doby niektorých druhov dlhodobého hmotného majetku, napr. predĺženie doby daňového odpisovania budov na administratívu z 20 na 40 rokov,
  - daňová uznateľnosť nákladov, napr. na nájomné, poradenské, právne služby, marketingové štúdie, až po zaplatení.

### 4.3.2 Analýza účtovných aspektov Projektu

Účtovné aspekty Projektu z pohľadu Koncesionára v súčasnosti upravujú nasledovné slovenské a medzinárodné účtovné predpisy:

- Zákon o účtovníctve,
- Opatrenie Ministerstva financií SR zo 16. decembra 2002 č. 23054/2002-92, ktorým sa ustanovujú podrobnosti o postupoch účtovania a rámcovej účtovej osnove pre podnikateľov účtujúcich v sústave podvojného účtovníctva v znení neskorších predpisov (ďalej len „Postupy účtovania“), predovšetkým paragraf 30c Účtovanie koncesie u koncesionára,
- Medzinárodné štandardy pre finančné vykazovanie v znení prijatom Európskou úniou (ďalej len „IFRS“), predovšetkým interpretácia *IFRIC 12 Zmluvy o licenciách na poskytovanie služieb* (ďalej „IFRIC 12“).

Dávame do pozornosti, že Výbor pre medzinárodné účtovné štandardy (IASB) v roku 2014 vydal štandardy *IFRS 9 Finančné nástroje* a *IFRS 15 Výnosy zo zmlúv so zákazníkmi*, ktoré budú účinné na účtovné obdobia po 1.1.2018, resp. 1.1.2017. Vplyv týchto štandardov nie je v predloženej analýze zohľadnený.

#### Základné informácie a predpoklady

##### Základné údaje o projekte

- Predmet projektu: Projektovanie, financovanie, výstavba, prevádzka a údržba vybraných úsekov diaľnice D4 a rýchlostnej cesty R7.
- Predpokladaná doba prevádzky a údržby: 30 rokov.
- Platobný mechanizmus: platby Zadávateľa projektu Koncesionárovi založené na tom, či je príslušný úsek diaľnice dostupný v príslušnej kvalite užívateľom. Zadávateľ platí za služby poskytnuté Koncesionárom až po uvedení infraštruktúry do užívania, a to po dobu 30 rokov. V prípade nedodržania výkonových a kvalitatívnych požiadaviek Koncesionárom sú automaticky uplatnené zrážky z poplatkov. V prípade úplnej nedostupnosti infraštruktúry z dôvodov na strane Koncesionára nebudú poplatky za daný úsek platené vôbec.
- Vlastníctvo infraštruktúry: vlastníkom diela bude počas celej doby výstavby a prevádzky Zadávateľ. Koncesionár si z tohto dôvodu nebude z diela uplatňovať účtovné ani daňové odpisy.
- Financovanie PPP projektov je spravidla komplexnou transakciou, ktorá môže vyžadovať samostatné posúdenie jej účtovných vplyvov, v zásade však výdavky na úroky z prípadného dlhového financovania projektu Koncesionárom budú účtované podľa slovenských Postupov účtovania, ako aj podľa IFRS ako náklady Koncesionára v časovej a vecnej príslušnosti v jednotlivých účtovných obdobiach v súvislosti s obstaranými úvermi, prípadne inými pôžičkami Koncesionára.

##### Aplikované účtovné postupy pre štatutárnu účtovnú závierku

Podľa požiadaviek paragrafu 17a Zákona o účtovníctve spoločnosť vystupujúca v roli Koncesionára bude po svojom vzniku zostavovať štatutárnu účtovnú závierku podľa Zákona o účtovníctve a Postupov účtovania. Predpokladáme, že po prvých dvoch účtovných obdobiach Koncesionár splní veľkostné kritéria v paragrafe 17a odsek (2) a v nasledujúcich obdobiach bude zostavovať štatutárnu účtovnú závierku podľa IFRS. Vplyv prvej aplikácie IFRS v treťom účtovnom období nie je predmetom nižšie uvedenej analýzy, keďže účtovanie Projektu podľa Postupov účtovania sa významne neodlišuje od účtovania podľa IFRS. Vplyv prvej aplikácie na iné zostatky v účtovníctve,



napr. na prijaté pôžičky a iné nástroje financovania v súvislosti s procesom výstavby a prevádzky diela, tiež nebol predmetom tejto analýzy.

V špecifických prípadoch stanovených v paragrafe 17a odsek (3) Zákona o účtovníctve, sa Koncesionár bude môcť rozhodnúť zostavovať štatutárnu individuálnu účtovnú závierku podľa IFRS už v prvom roku svojej existencie. Táto možnosť vznikne, ak a) Koncesionár bude emitovať cenné papiere, napríklad dlhopisy na financovanie výstavby, na regulovanom trhu, alebo b) v prípade, že už v prvom roku existencie splní Koncesionár vyššie spomínané veľkostné kritéria paragrafu 17a odsek (2) a súčasne materská spoločnosť Koncesionára z členského štátu Európskej únie bude zostavovať individuálnu účtovnú závierku podľa IFRS.

Na základe vyššie uvedeného predložená analýza posudzuje účtovanie Projektu z pohľadu slovenských Postupov účtovania aj z pohľadu IFRS.

### ***Vlastníctvo vybudovanej infraštruktúry a riziko dostupnosti***

Účtovná analýza bola spracovaná za predpokladu, že vybudované dielo bude už v priebehu výstavby Koncesionárom a počas následnej prevádzky vo vlastníctve Zadávateľa (Slovenskej republiky) a súčasne že v súlade s Koncesnou zmluvou vznikne Koncesionárovi právo na peňažné plnenie od Zadávateľa v dôsledku platobného mechanizmu na princípe dostupnosti.

### ***Fázy projektu a platobný mechanizmus***

Predpokladaný Projekt sa dá rozdeliť do dvoch fáz – fáza výstavby diela a fáza prevádzkovania, správy a zabezpečovania verejných služieb. V súlade so zámerom Zadávateľa bude fázu výstavby financovať Koncesionár a následné platby za dostupnosť platené Zadávateľom Koncesionárovi počas fázy prevádzkovania budú slúžiť nielen na pokrytie nákladov Koncesionára na prevádzku a údržbu diela, ale aj na pokrytie počiatočných nákladov na výstavbu a súvisiacich úrokových nákladov z časovej hodnoty peňazí.

Predpokladáme, že Koncesionár bude mať v súlade s Koncesnou zmluvou bezpodmienečný nárok garantovaný Zadávateľom na platby za dostupnosť, ktoré mu pokryjú výdavky na výstavbu a ktorých výška alebo mechanizmus výpočtu bude stanovený v Koncesnej zmluve. Tento bezpodmienečný nárok existuje aj v prípade zmluvnej dohody o prípadných zrážkach z platieb v závislosti od kvality alebo dostupnosti infraštruktúry.

Rozumieme, že uzatvorená Koncesná zmluva môže definovať režimy predčasného ukončenia pred konečným dátumom koncesie z rôznych dôvodov (napr. porušenie podmienok Koncesnej zmluvy zo strany Koncesionára, default Koncesionára, dobrovoľné ukončenie zo strany Zadávateľa s následným doplatením ceny za výstavbu a i.). V tejto analýze predpokladáme, že koncesia bude ukončená riadnym spôsobom, t. j. uplynutím koncesnej lehoty.

## **Účtovanie podľa slovenských Postupov účtovania**

### ***Fáza výstavby***

Podľa paragrafu 30c, odsek (3) Postupov účtovania Koncesionár účtuje o vybudovaní diela ako o zákazkovej výrobe podľa paragrafu 30 Postupov účtovania. To znamená, že za predpokladu, že Koncesionár bude vedieť výsledok zákazkovej výroby spoľahlivo odhadnúť, zmluvné výnosy a zmluvné náklady pripadajúce na účtovné obdobie sa účtujú ako náklady a výnosy metódou stupňa dokončenia. Metóda stupňa dokončenia porovnáva kumulatívne v každom účtovnom období skutočne vynaložené náklady s predpokladanými nákladmi stanovenými v rozpočte zákazky. Zmluvné výnosy sa účtujú ako súčet nákladov na realizáciu zákazky a marže.

Zhotoviteľom požadované sumy za vykonanú prácu na zákazkovej výrobe na základe vystavených faktúr sa účtujú na ťarchu účtu pohľadávok so súvzťažným zápisom v prospech výnosov zo zákazky.

Pohľadávka voči Zadávateľovi sa má vykázat' len do takej miery, do akej má Koncesionár bezpodmienečné právo získať peňažnú hotovosť od Zadávateľa.

Ku dňu, ku ktorému sa zostavuje účtovná závierka, sa doúčtuje rozdiel medzi vyfakturovanými čiastkami a hodnotou zákazky podľa metódy stupňa dokončenia na účet 316 – Čistá hodnota zákazky so súvzťažným zápisom na účet výnosov zo zákazky. Súčasne, ak sa k tomuto dňu predpokladá, že zmluvné náklady prevýšia zmluvné výnosy, účtuje sa do nákladov rezerva na stratu zo zákazkovej výroby v sume odhadovanej straty.

O peňažných nárokoch za zhotovené dielo a o úrokoch vypočítaných metódou efektívnej úrokovej miery sa účtuje ako o dlhodobej pohľadávke. V súlade s paragrafom 18, odsek (8) Postupov účtovania sa preto v momente fakturácie účtuje o opravnej položke k dlhodobej pohľadávke, ktorá upraví hodnotu tejto pohľadávky na jej súčasnú hodnotu. Následne sa hodnota tejto pohľadávky zvyšuje v príslušných obdobiach o výnos z úroku až do momentu zaplatenia pohľadávky podľa platobného mechanizmu stanoveného Koncesnou zmluvou. Hodnota pohľadávky sa bude upravovať tiež o prípadné opravné položky z dôvodu nevykonalosti.

### ***Fáza prevádzkovania, správy a zabezpečovania verejných služieb***

O peňažných nárokoch za poskytované služby prevádzky a údržby spojené s dielom sa účtuje ako o výnosoch z predaja služieb vo vecnej a časovej súvislosti s nákladmi na ich vykonanie počas obdobia od uvedenia diela do užívania do ukončenia koncesnej lehoty.

Peňažné nároky môžu byť definované v Koncesnej zmluve absolútne, alebo môžu byť podmienené výskytom budúcej udalosti. Výška odmeny za prevádzkovú činnosť alebo jej časť môže byť napr. závislá okrem iného od premenných, ako je inflácia. V takom prípade je časť výnosov závislá od uvedených premenných a Koncesionár bude o týchto výnosoch účtovať v časovej a vecnej súvislosti s poskytnutím prevádzkových služieb.

Rozumieme, že v Koncesnej zmluve budú dohodnuté povinnosti Koncesionára spojené s údržbou a obnovou infraštruktúry a tiež jej uvedenia do kvalitatívne určeného stavu pred ukončením koncesnej lehoty (tzv. handback phase). V prípade, že ťažká údržba je súčasťou dohodnutých platieb, záväzok existuje od začatia užívania stavby. V tejto súvislosti sa ku každému súvahovému dňu posudzuje odhadovaná výška výdavkov potrebných na splnenie týchto povinností a účtuje sa o tvorbe rezervy v súlade s paragrafom 19 Postupov účtovania.

### ***Účtovanie podľa IFRS***

Aplikácia štandardov IFRS a interpretácie IFRIC 12 na účtovanie Projektu nie je významne odlišná od vyššie uvedených postupov účtovania podľa slovenských Postupov účtovania za predpokladov spomenutých v úvode analýzy.

Podľa IFRIC 12 sa o peňažných nárokoch za zhotovené dielo účtuje ako o finančnom aktíve a prvotne sa vykazuje v reálnej hodnote v súlade s požiadavkami štandardu *IAS 39 Finančné nástroje: vykazovanie a oceňovanie*. V prípade, že reálna hodnota v čase prvotného vykázania finančného aktíva sa bude odlišovať od zmluvne vyfakturovaných výnosov podľa zmluvy o dielo, môže v tomto prípade vzniknúť rozdiel medzi slovenskými Postupmi účtovania a IFRS.

Vzniknuté finančné aktívum bude zaradené v kategórii pôžičky a pohľadávky (loans and receivables), keďže pôjde o nederivátové finančné aktívum s pevnými alebo stanoviteľnými platbami, nekótované na aktívnom trhu. Súčasne predpokladáme splnenie aj ďalších podmienok IAS 39 na zaradenie do tejto kategórie, t. j.:

- Koncesionár nebude zamýšľať predaj tohto aktíva okamžite ani v blízkej dobe po ukončení výstavby a súčasne na základe vlastného rozhodnutia nezaradí prvotne toto aktívum do kategórie aktív oceňovaných v reálnej hodnote cez výkaz ziskov a strát,

- Koncesionár nezaradí prvotne toto aktívum do kategórie aktív dostupných na predaj (available-for-sale) oceňovaných v reálnej hodnote cez výkaz ostatného komplexného zisku alebo straty. Upozorňujeme, že aj pri takejto klasifikácii by úrokové výnosy z daného aktíva boli účtované do výkazu ziskov a strát a len zmeny reálnej hodnoty by boli účtované do ostatného komplexného zisku alebo straty,
- aktívum nebude spĺňať podmienku, že Koncesionár by nemusel obdržať v podstate celú hodnotu aktíva z iných dôvodov, ako je zhoršenie kreditného rizika dlžníka. V tomto prípade by aktívum tiež bolo klasifikované v kategórii available-for-sale s účtovnými vplyvmi popísanými vyššie.

Po zaradení do kategórie pôžičky a pohľadávky sa následne toto aktívum bude oceňovať v umorovanej hodnote vypočítanej metódou efektívnej úrokovej sadzby, zníženej o prípadnú opravnú položku, a súvisiaci úrokový výnos sa tak bude účtovať vo výkaze ziskov a strát Koncesionára.

V súvislosti s vykázaním vzniknutého aktíva ako finančného majetku si Koncesionár nemôže kapitalizovať úroky vzniknuté počas výstavby v súlade so štandardom *IAS 23 Náklady na prijaté úvery a pôžičky* a podľa paragrafu 22 IFRIC 12.

Zmluvné výnosy a náklady súvisiace s výstavbou diela sa účtujú podľa štandardu *IAS 11 Zákazková výroba* na základe metódy percenta dokončenia. Súčasne podľa *IAS 11* sa administratívne a všeobecné náklady zahŕňajú do nákladov na výstavbu, len ak ich preplatenie je zmluvne dohodnuté. Podobne ako *IAS 11* ani slovenské postupy účtovania do zmluvných nákladov nezahŕňajú náklady, ktoré nesúvisia so zákazkovou výrobou alebo nemôžu byť priradené k zákazkovej výrobe, napríklad ostatné náklady, ktorých preplatenie nie je v zmluve dohodnuté, odbytové náklady, odpisy nečinných strojov a zariadení, ktoré sa nepoužívajú pri konkrétnej zákazkovej výrobe. Aj napriek malým rozdielom v definíciách priraditeľných nákladov závisí možnosť priradenia nákladov ku zákazke podľa *IAS 11* a slovenských postupov účtovania od charakteru jednotlivých nákladov a treba ich posudzovať individuálne.

Počas fázy prevádzkovania, správy a zabezpečovania verejných služieb účtuje Koncesionár o výnosoch a súvisiacich nákladoch podľa *IAS 18 Výnosy*.

Keďže sa predpokladá, že Koncesionár bude poskytovať viac ako jednu službu súčasne – výstavba resp. prevádzka – na základe jednej zmluvy, odmena Koncesionára by mala byť v súlade s paragrafom 13 IFRIC 12 alokovaná podľa reálnych hodnôt poskytovaných služieb dodaných Koncesionárom. Toto rozdelenie nemusí korešpondovať so zmluvne dohodnutým rozdelením služobných poplatkov a indexáciou cien o infláciu.

Rovnako ako pri slovenských Postupoch účtovania, aj IFRS vyžadujú v interpretácii IFRIC 12 paragrafe 21 a v štandarde *IAS 37 Rezervy, podmienené záväzky a podmienené aktíva* tvorbu rezervy na udržiavanie dostupnosti diela a na uvedenie diela do požadovaného stavu pred skončením koncesnej lehoty vo výške najlepšieho odhadu súčasnej hodnoty očakávaných budúcich výdavkov. V súlade s ilustratívnymi príkladmi v IFRIC 12 to však závisí od toho, ako budú tieto zmluvné povinnosti definované v Koncesnej zmluve. Ilustratívny príklad č.1 napríklad vyžaduje ťažkú údržbu diela v určitom roku Koncesnej zmluvy. O nákladoch a súčasne rezerve sa preto neúčtuje až do roku, v ktorom sa údržba vykoná. Ilustratívny príklad č.2 naopak vyžaduje od Koncesionára udržiavať dielo na určitom stupni dostupnosti počas doby zmluvy. V prípade poklesu kvality diela pod definovaný štandard kvality tak Koncesionárovi vzniká povinnosť zabezpečiť obnovu diela. Účtovanie údržby závisí preto od posúdenia zmluvných podmienok.

## 4.4 Vplyv projektu na schodok/prebytok rozpočtu verejnej správy a dlh verejnej správy

Zadávatel' koncipuje Projekt tak, aby nebol klasifikovaný ako aktívum vládneho sektoru, resp. aby celkové záväzky vyplývajúce z Koncesnej zmluvy boli klasifikované mimo saldo rozpočtu a dlh vládneho sektoru. V kapitole 4.4.1 je uvedený základný prehľad princípov pre klasifikáciu mimo bilanciu vlády a v kapitole 4.4.2 sú popísané implikácie týchto princípov pre Projekt.

### 4.4.1 Základný prehľad princípov pre klasifikáciu mimo bilanciu salda rozpočtu a dlhu vládneho sektoru

#### Princípy ESA 2010 a Eurostat

Klasifikácia PPP projektu v národných účtoch sa riadi Európskym systémom národných a regionálnych účtov spoločenstva 2010 (ESA 2010). Tieto pravidlá sú interpretované v Manuáli o vládnom deficite a dlhu ESA 2010.<sup>193</sup>

Z týchto pravidiel vyplýva, že aktíva zahrnuté v PPP projekte nie sú klasifikované ako aktíva vládneho sektoru, pokiaľ sú splnené obe nasledujúce nutné podmienky:

- súkromný sektor nesie riziko výstavby,
- súkromný sektor nesie aspoň jedno z rizík dostupnosti alebo riziko dopytu.

Pri posúdení, či aktíva Projektu nebudú zahrnuté do rozpočtového salda a dlhu vládneho sektoru, je pre Eurostat rozhodujúce, či existuje dostatočná evidencia o prenesení väčšiny rizík a prínosov vyplývajúcich z Projektu na Koncesionára. Prenesenie rizík pritom znamená, že strana nesie **väčšinu** či **väčší podiel** týchto rizík v danej kategórii.

#### Riziká výstavby

Prvou kategóriou sú riziká výstavby (vrátane rizík projektovania), ktoré zahŕňajú predovšetkým udalosti z dôvodov na strane Koncesionára ako oneskorenie pri dokončení stavby, nesplnenie jednotlivých požadovaných štandardov, vyššie náklady, technické nedostatky a externé negatívne efekty. Povinnosť Zadávateľa začať platiť platbu za dostupnosť Koncesionárovi bez ohľadu na skutočný stav aktíva by dokladala, že prenos rizika výstavby na Koncesionára nie je pre mimobilančnú klasifikáciu dostatočný.

#### Riziká dostupnosti

Druhou kategóriou sú riziká dostupnosti, pričom zodpovednosť Koncesionára je pomerne zrejma. Môže nastať možnosť, že Koncesionár nebude schopný poskytovať dohodnutý rozsah služieb alebo služby nebudú spĺňať zmluvné požiadavky na štandardy tak, ako boli upravené v Koncesnej zmluve, pričom to platí aj pre prípady, kedy Koncesionár nespĺňa požiadavky na kvalitu poskytovaných služieb z dôvodu zapríčinených jeho dodávateľmi alebo subdodávateľmi.

Platba za dostupnosť musí závisieť od efektívneho stupňa dostupnosti poskytnutej Koncesionárom v danom období. Aplikovanie sankcií v prípade, že Koncesionár neplní svoje povinnosti, by malo byť automatické, a tieto sankcie s vplyvom na príjmy a zisk Koncesionára by mali proporcionálne zodpovedať významnosti spôsobenej nedostupnosťou, tzn. v extrémnych prípadoch napr. nulové platby v prípade, kedy je úsek diaľnice v danom časovom období úplne nedostupný.

<sup>193</sup> Tento dokument je zo strany Eurostatu priebežne aktualizovaný, posledným dostupným vydaním je „Manual on Government Deficit and Debt – Implementation of ESA 2010, 2014 edition“.

**Riziká dopytu**

Tretia kategória je riziko dopytu, ktoré zahŕňa variabilitu dopytu (vyššia alebo nižšia úroveň dopytu, ako bola očakávaná pri podpise Koncesnej zmluvy) bez ohľadu na chovanie (riadenie) Koncesionára. Toto riziko by malo zahŕňať iba zmenu dopytu, ktorá nevyplýva z neadekvátnej či nízkej kvality služieb alebo je spôsobená iným konaním ovplyvňujúcim kvantitu a kvalitu Služieb.

Medzi ďalšie kľúčové kritériá pri posudzovaní mimobilančnej klasifikácie patria:

**Výnos zo spoplatnenia koncových užívateľov**

Nutnou podmienkou pre klasifikáciu Projektu mimo bilanciu vládnych inštitúcií je, aby výnos zo spoplatnenia koncových užívateľov za užívanie predmetných úsekov diaľnice nepresiahol 50 % celkových nákladov na zaistenie tejto služby vo forme platby za dostupnosť platenej Zadávateľom Koncesionárovi.<sup>194</sup>

**Ustanovenie týkajúce sa riadneho ukončenia zmluvy**

Analýza ustanovení týkajúcich sa ukončenia zmluvy môže byť použitá ako doplnková analýza pre stanovenie miery prenosu rizika, predovšetkým ak analýza prenosu rizík nedáva jasné závery. Napr. ak Koncesná zmluva neobsahuje povinnosť dôkladného posúdenia stavu projektových aktív nezávislou osobou niekoľko rokov pred riadnym ukončením zmluvy, ktoré by mohlo vyvolať požiadavku Zadávateľa na nápravu zo strany Koncesionára či na zníženie platieb Zadávateľa, možno usudzovať o klasifikácii ako aktíva vládneho sektoru.

Okrem toho všetky ostatné mechanizmy, ktorými Zadávateľ preberá väčšinu rizík projektu (napríklad pri ukončení zmluvy, pri účasti verejného sektoru na financovaní alebo pri poskytovaní záruk), vedú ku klasifikácii ako aktíva vládneho sektoru nezávisle od analýzy rizík uvedených vyššie.

**Ustanovenie týkajúce sa predčasného ukončenia zmluvy**

Zvláštna pozornosť musí byť venovaná prípadom, keď je predčasné ukončenie Koncesnej zmluvy vyvolané z dôvodov na strane Koncesionára, napr. z dôvodu opakovaného nedodržovania zmluvných povinností alebo ak Koncesionár nie je schopný naplniť svoje zmluvné záväzky.

Napr. v prípade predčasného ukončenia z dôvodu na strane Koncesionára v priebehu prevádzkovej fázy by výška kompenzácie nemala prekročiť výšku tržnej hodnoty aktíva v okamihu predčasného ukončenia zmluvy (s prihliadnutím k potrebným nákladom na uvedenie aktíva do riadneho stavu) podľa odhadu nezávislých expertov. Ak toto nie je dodržané (napríklad kompenzácia je stanovená vo výške súčasnej hodnoty budúcich tokov podľa zmluvy), prenos rizík na Koncesionára v tomto prípade nie je dostačujúci pre mimobilančnú klasifikáciu.

**Účasť verejného sektoru na financovaní projektu**

Na účely zníženia nákladov na projekt alebo zaistenia životaschopnosti projektu sa v niektorých prípadoch verejný sektor podieľa na financovaní projektu, pretože súkromný partner obvykle nie je schopný dosiahnuť rovnaké podmienky pri získavaní dlhových prostriedkov ako štát. V prípade, že verejný sektor zaisťuje prevažnú časť financovania, nie je zabezpečený dostatočný prenos rizík, a teda nedochádza k mimobilančnej klasifikácii.

<sup>194</sup> Toto vyplýva napr. z týchto výkladových stanovísk Eurostatu: „FINAL FINDINGS - EDP dialogue and ad-hoc visits to Portugal EDP dialogue and ad-hoc visits to Portugal“, EUROSTAT, Luxembourg, október 2011 a „Ex-ante consultation on the statistical recording of the project of construction and operation of A1 motorway Tuszyn – Pyrzowice stretch“, EUROSTAT, Luxembourg, november 2011.

## Garancie

Na účely zníženia nákladov na projekt alebo zaistenia životaschopnosti projektu v niektorých prípadoch verejný sektor poskytuje garancie, ktoré úplne či čiastočne pokrývajú dlhové financovanie Koncesionára. Tieto inštitúty prenášajúce riziko dlhovej služby (úplne či čiastočne) na Zadávateľa vedú ku klasifikácii ako aktíva vládneho sektoru.

### 4.4.2 Implikácie pre Projekt

Jasným cieľom Zadávateľa je, aby Projekt nebol klasifikovaný v bilancii vládneho sektoru, a preto bude koncipovaný podľa týchto základných princípov:

- riziko výstavby a dostupnosti poniesie Koncesionár,
- ustanovenia týkajúce sa predčasného ukončenia Koncesnej zmluvy budú koncipované tak, aby vyhovel požiadavkám na mimobilančnú klasifikáciu (napr. v prípade predčasného ukončenia z dôvodu na strane Koncesionára v priebehu prevádzkovej fázy by výška kompenzácie nemala prekročiť výšku tržnej hodnoty aktíva v okamihu predčasného ukončenia zmluvy s prihliadnutím k potrebným nákladom na uvedenie aktíva do riadneho stavu podľa odhadu nezávislých expertov),
- inštitúty garancií alebo spolufinancovania z vládnych zdrojov ani poskytnutie zaistenej kompenzácie, ktoré by znamenali klasifikáciu Projektu v bilancii vlády, nie sú Zadávateľom pri koncipovaní Projektu predpokladané.

Zadávateľ bude pri koncipovaní Koncesnej zmluvy v rámci celého zadávacieho procesu aj naďalej postupovať v úzkej súčinnosti s MF SR, Štatistickým úradom SR a Eurostatom, pretože príslušné metodiky Eurostatu prechádzajú vývojom a každý projekt je Eurostatom posudzovaný individuálne podľa konkrétne dohodnutých finálnych podmienok.

## 4.5 Testovanie trhu

Neoddeliteľnou súčasťou Štúdie je oslovenie potenciálnych uchádzačov o realizáciu Projektu na účely zistenia záujmu trhu o realizáciu Projektu a potvrdenia vybraných vstupných parametrov Projektu (tzv. „testovanie trhu“).

Táto kapitola zhrňuje metodiku, priebeh a hlavné závery testovania trhu.

### 4.5.1 Metodika testovania trhu

V súlade s metodickým dokumentom MF SR Obsah a požiadavky na štúdiu uskutočniteľnosti a komparátor verejného sektora (Public sector comparator) Zadávateľ otestoval záujem trhu o Projekt, a to formou dotazníkového šetrenia a formou následných neformálnych rokovaní s potenciálnymi uchádzačmi a financujúcimi inštitúciami.

V priebehu testovania trhu boli poskytnuté základné informácie o Projekte<sup>195</sup> reprezentatívnej vzorke potenciálnych uchádzačov a financujúcich inštitúcií, na základe ktorých Zadávateľ získal vstupy potrebné na ďalšie spracovanie štúdie uskutočniteľnosti (hlavne pre finančný model, maticu rizík a návrh ďalšieho postupu).

<sup>195</sup> V rámci testovania však nesmú byť potenciálnym uchádzačom poskytnuté také informácie, ktoré by ich pri obstarávaní mohli zvýhodniť.

**Predbežné informačné memorandum**

Na účely prezentácie základných informácií o Projekte bolo vypracované tzv. Predbežné informačné memorandum, a to v nasledujúcej štruktúre:

- informácie o Zadávateľovi,
- stratégia Zadávateľa a ciele Projektu,
- rozsah Projektu,
- popis základných parametrov a charakteristík Projektových úsekov,
- predpokladaná alokácia Projektových rizík,
- platobný mechanizmus,
- finančná štruktúra,
- zadávací proces,
- predbežný harmonogram.

**Dotazník**

Spolu s Predbežným informačným memorandom bol pripravený dotazník obsahujúci jednak otázky k jednotlivým témam prezentovaným v Predbežnom informačnom memorande, ako aj otázky smerujúce k zisteniu záujmu potenciálnych uchádzačov o realizáciu Projektu. Dotazník je v Prílohe 1 tejto Štúdie.

Zoznam oslovených inštitúcií a priebeh testovania trhu je popísaný v nasledujúcej časti.

**4.5.2 Priebeh testovania trhu**

Predbežné informačné memorandum spolu s dotazníkom bolo distribuované týmto subjektom:

Tabuľka 58 Priebeh testovania trhu – stavebné spoločnosti a prevádzkovatelia

<b>STAVEBNÉ SPOLOČNOSTI A PREVÁDZKOVATELIA</b>			
<b>Subjekt</b>	<b>Veľkosť subjektu – ročný obrat vyšší než objem celkových investičných nákladov Projektu</b>	<b>Skúsenosť s obdobnými PPP projektmi</b>	<b>Stratégia v oblasti PPP – zameranie na región CEE</b>
Bilfinger Berger	Áno		Áno
Bouygues Travaux Publics	Áno	Áno	Áno

<b>STAVEBNÉ SPOLOČNOSTI A PREVÁDZKOVATELIA</b>			
<b>Subjekt</b>	<b>Veľkosť subjektu – ročný obrat vyšší než objem celkových investičných nákladov Projektu</b>	<b>Skúsenosť s obdobnými PPP projektmi</b>	<b>Stratégia v oblasti PPP – zameranie na región CEE</b>
China Construction and Communication Company (CCCC)	Áno	Áno	Áno
Cintra, Ferrovial	Áno	Áno	Áno
Doprastav	Nie	Áno	Áno
Metrostav	Nie	Áno	Áno
Hochtief	Áno	Áno	Áno
Intertoll	Áno	Áno	Áno
IRIDIUM Concesiones de Infraestructuras	Áno	Áno	Áno
Mota Engil	Áno	Áno	Áno
OHL	Áno	Áno	Áno



<b>STAVEBNÉ SPOLOČNOSTI A PREVÁDZKOVATELIA</b>			
<b>Subjekt</b>	<b>Veľkosť subjektu – ročný obrat vyšší než objem celkových investičných nákladov Projektu</b>	<b>Skúsenosť s obdobnými PPP projektmi</b>	<b>Stratégia v oblasti PPP – zameranie na región CEE</b>
Porr	Áno	Áno	Áno
Skanska	Áno	Áno	Áno
Strabag	Áno	Áno	Áno
Váhostav	Nie	Áno	Áno
Vinci Concessions	Áno	Áno	Áno

Tabuľka 59 Priebeh testovania trhu – finanční investori

<b>FINANČNÍ INVESTORI</b>			
<b>Subjekt</b>	<b>Veľkosť subjektu (hodnota spravovaných aktív, intervaly, mil. EUR)</b>	<b>Skúsenosť s obdobnými PPP projektmi</b>	<b>Stratégia v oblasti PPP – zameranie na región CEE</b>
AEGON d.s.s.	0 – 1 000	Nie	Nie
Allianz Global Investors	> 1 000	Áno	Áno
Allianz - Slovenská dôchodková správcovská spoločnosť	> 1 000	Nie	Nie

<b>FINANČNÍ INVESTORI</b>			
<b>Subjekt</b>	<b>Veľkosť subjektu</b> (hodnota spravovaných aktív, intervaly, mil. EUR)	<b>Skúsenosť</b> <b>s obdobnými</b> <b>PPP</b> <b>projektmi</b>	<b>Stratégia v oblasti</b> <b>PPP – zameranie na</b> <b>región CEE</b>
APG Asset Management	> 1 000	Áno	Áno
AXA d.s.s., a.s.	> 1 000	Nie	Nie
China - CEE fund	0 – 1 000	Áno	Áno
DIF	> 1 000	Áno	Áno
DSS Poštovej banky, d.s.s.	0 – 1 000	Nie	Nie
ING dôchodková správcovská spoločnosť (DSS)	0 – 1 000	Nie	Nie
John Laing	> 1 000	Áno	Áno
Kuwait Investment Authority	> 1 000	Áno	Áno
Macquarie	> 1 000	Áno	Áno
Marguerite	0 – 1 000	Áno	Áno
MEAG (Munich Re)	> 1 000	Áno	Áno
Meridiam Infrastructure	> 1 000	Áno	Áno

<b>FINANČNÍ INVESTORI</b>			
<b>Subjekt</b>	<b>Veľkosť subjektu</b> (hodnota spravovaných aktív, intervaly, mil. EUR)	<b>Skúsenosť s obdobnými PPP projektmi</b>	<b>Stratégia v oblasti PPP – zameranie na región CEE</b>
OFI Infravia	> 1 000	Áno	Áno
Slovenský investičný holding	-	Nie	Áno
VÚB Generali dôchodková správcovská spoločnosť	> 1 000	Nie	Nie

Tabuľka 60    Priebeh testovania trhu – banky/finančné inštitúcie

<b>BANKY / FINANČNÉ INŠTITÚCIE</b>			
<b>Subjekt</b>	<b>Veľkosť subjektu</b> (hodnota spravovaných aktív, intervaly, mil. EUR)	<b>Skúsenosť s obdobnými PPP projektmi</b>	<b>Stratégia v oblasti PPP – zameranie na región CEE</b>
Bank of China	> 1 000 000	Áno	Áno
Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ (BTMU)	> 1 000 000	Áno	Áno
BNP Paribas	> 1 000 000	Áno	Áno
Credit Agricole	> 1 000 000	Áno	Áno
Deutsche Bank	> 1 000 000	Áno	Áno
EBRD	10 000 – 100 000	Áno	Áno

<b>BANKY / FINANČNÉ INŠTITÚCIE</b>			
<b>Subjekt</b>	<b>Veľkosť subjektu (hodnota spravovaných aktív, intervaly, mil. EUR)</b>	<b>Skúsenosť s obdobnými PPP projektmi</b>	<b>Stratégia v oblasti PPP – zameranie na región CEE</b>
ERSTE / Slovenská sporiteľňa, a.s.	100 000 – 500 000	Áno	Áno
Eurasian Development Bank	1 – 10 000	Áno	Áno
European Investment Bank	500 000 – 1 000 000	Áno	Áno
HSBC	> 1 000 000	Áno	Áno
China Development Bank Corporation	500 000 – 1 000 000	Áno	Áno
KBC/ ČSOB	10 000 – 100 000	Áno	Áno
KfW+IPEX	100 000 – 500 000	Áno	Áno
Natixis	500 000 – 1 000 000	Áno	Áno
Raiffeisen Bank	100 000 2 500 000	Áno	Áno
Sberbank	100 000 – 500 000	Áno	Áno

BANKY / FINANČNÉ INŠTITÚCIE			
Subjekt	Veľkosť subjektu (hodnota spravovaných aktív, intervaly, mil. EUR)	Skúsenosť s obdobnými PPP projektmi	Stratégia v oblasti PPP – zameranie na región CEE
Societe Generale	> 1 000 000	Áno	Áno
Sumitomo (SMBC)	500 000 – 1 000 000	Áno	Áno
UniCredit Bank	500 000 – 1 000 000	Áno	Áno
VÚB/Intesa Sanpaolo	10 000 – 100 000 / 500 000 – 1 000 000	Áno	Áno

Z celkového počtu 54 odoslaných dotazníkov sme k 22. októbru 2014 obdržali celkom 26 vyplnených dotazníkov, z toho 10 dotazníkov od stavebných spoločností/prevádzkovateľov, šesť od finančných investorov a 10 od finančných inštitúcií. Celková miera participácie na testovaní trhu tvorí 48 % (pomer počtu obdržaných dotazníkov a oslovených subjektov).

### 4.5.3 Závěry testovania trhu

V tejto kapitole sú zahrnuté závery testovania trhu, a to vrátane zhrnutia implikácií pre štruktúrovanie Projektu.

#### Otázka č. 1

*Zaujal vás tento Projekt?*

#### Zhrnutie odpovedí respondentov

Väčšina respondentov považuje Projekt za atraktívny. Respondenti ďalej kladne hodnotili skutočnosť, že im bolo umožnené vyjadriť sa ku Projektu už v skorej fáze.

#### Implikácie pre Projekt

Široký záujem oslovených subjektov o participáciu na Projekte možno vnímať ako nutnú podmienku uskutočniteľnosti Projektu.

#### Otázka č. 2

*S ohľadom na rozsah vašich budúcich plánov vnímate tento Projekt ako svoju prioritu?*

#### Zhrnutie odpovedí respondentov

Väčšina respondentov považuje tento Projekt v rozsahu svojich budúcich plánov za projekt s

vysokou prioritou, a to z nasledujúcich dôvodov:

- veľkosť Projektu,
- stabilita a dobrý rating SR,
- verejný sektor preukázal schopnosť úspešnej realizácie PPP projektu R1,
- osvedčený návrh alokácie projektových rizík,
- v súčasnej dobe menší počet kvalitných PPP projektov na európskom trhu.

### **Implikácie pre Projekt**

Z odpovedí respondentov vyplynul veľký záujem o realizáciu Projektu a pre väčšinu je Projekt prioritou. Iba dvaja respondenti priradili Projektu strednú prioritu.

### **Otázka č. 3**

*Aký je váš názor na rozsah Projektu?*

#### **Zhrnutie odpovedí respondentov**

Väčšia časť respondentov považuje veľkosť Projektu (merané predpokladanými stavebnými nákladmi) za vhodnú. Uvádzajú najmä nasledujúce dôvody:

- optimálny pomer režijných a priamych nákladov,
- v súčasnej dobe je podľa respondentov v Európe nedostatok dostatočne kvalitných projektov obdobného rozsahu, tzn. Projekt nebude vystavený veľkej konkurencii zo strany iných projektov,
- verejný sektor dokázal schopnosť úspešnej realizácie PPP projektu R1.

Objavilo sa však aj niekoľko názorov, že Projekt je príliš veľký alebo pohybujúci sa na hornej hranici financovateľnosti. Respondenti pritom uvádzajú tieto vysvetlenie a odporúčania:

- zníženie veľkosti projektu by mohlo viesť k dosiahnutiu lepšej hodnoty za peniaze pri zachovaní konkurencie medzi bankami a finančnými inštitúciami,
- toto zníženie by mohlo byť dosiahnuté napr. pomocou rozfázovania Projektu alebo poskytnutia dotácií či garancií zo strany verejného sektora. Zadávacía dokumentácia by mala byť v tomto ohľade flexibilná, aby vyššie zmienené možnosti mohli byť súčasťou priebehu verejného obstarávania,
- veľký rozsah Projektu môže pôsobiť veľké nároky na formovanie konzorcií, čo by mohlo viesť k nižšej miere súťaže.

Vzhľadom na veľkosť Projektu považuje časť respondentov účasť multilaterálnych bánk na financovaní Projektu za dôležitú.

### **Implikácie pre Projekt**

Na základe testovania trhu sa javí veľkosť Projektu ako akceptovateľná, keďže sa nachádza pri hornej hranici realizovateľnosti. Odporúčame koncipovať obstarávaciu dokumentáciu natoľko flexibilne, aby bolo v priebehu verejného obstarávania prípadne možné reagovať na aktuálny vývoj na trhu (napr. fázovanie).

**Otázka č. 4**

*Aký je váš názor na predpokladanú alokáciu rizika medzi verejným a súkromným sektorom?*

**Zhrnutie odpovedí respondentov**

Z odpovedí respondentov vyplýva, že vo všeobecnej rovine ide o štandardné rozdelenie hlavných kategórií rizík pre tento typ projektu. Väčšina respondentov vníma alokáciu rizík ako vhodnú, osvedčenú a trhom akceptovateľnú. Respondenti očakávajú v priebehu súťažného dialógu detailnejšiu diskusiu o konkrétnych rizikách, napr. vyššej moci, vplyvoch zmien legislatívy, zmien daňového systému a ďalších. Z pohľadu respondentov je kľúčová problematika riešenia kompenzácií pri predčasnom ukončení Projektu.

**Implikácie pre Projekt**

Z odpovedí respondentov vyplynulo, že predpokladaná alokácia rizík v rámci Projektu je v princípe z pohľadu trhu akceptovateľná, a možno ju teda premietnuť do návrhu zmluvnej dokumentácie Projektu, ktorá bude podkladom pre súťažný dialóg s uchádzačmi.

**Otázka č. 5**

*Aký je váš názor na základné princípy platobného mechanizmu?*

**Zhrnutie odpovedí respondentov**

Z odpovedí respondentov vyplýva, že základné princípy platobného mechanizmu sú akceptovateľné. Platobný mechanizmus založený na platbe za dostupnosť ponúka v tomto prípade vyšší potenciál pre získanie potrebných prostriedkov v porovnaní s mechanizmom založeným na prenose rizika dopytu.

K základným princípom uvádzali respondenti tieto komentáre:

- zväžiť stanovený strop na vyššie zrážky za nedostupnosť tak, aby bol Koncesionár schopný splácať úrok a istinu u seniorného dlhu,
- vzhľadom k päťročnej dobe výstavby by mal platobný mechanizmus umožniť fázovanie Projektu podľa sprevádzkovaných funkčných celkov v priebehu výstavby (t. j. časť platby za dostupnosť by mala byť splatná hneď po sprevádzkovaní funkčných celkov),
- analyzovať vhodný kôš indexov pre indexáciu časti platieb za dostupnosť,
- zväžiť zahrnutie kompenzačného mechanizmu v prípade prekročenia očakávaných dopravných intenzít. Mechanizmus založený na platbe za dostupnosť ponúka v tomto prípade vyšší potenciál pre získanie potrebných prostriedkov v porovnaní s mechanizmom založeným na vytáženosti infraštruktúry,
- nutnosť kalibrácie systému zrážok a pokút.

**Implikácie pre Projekt**

Z odpovedí respondentov vyplynulo, že predpokladané základné princípy platobného mechanizmu sú z pohľadu trhu akceptovateľné, a možno ich teda ďalej rozpracovávať a kalibrovať v priebehu etapy prípravy súťažiteľného PPP projektu a následne prediskutovať s uchádzačmi v priebehu súťažného dialógu.

**Otázka č. 6**

Aká je podľa vás najvhodnejšia štruktúra financovania tohto Projektu?

Aký je váš odhad nasledujúcich parametrov:

- pomer cudzieho a vlastného kapitálu,
- doba splatnosti dlhu,
- požadovaná výnosnosť vlastného kapitálu súkromného partnera,
- úroková marža seniorného dlhu,
- arrangement fee,
- commitment fee,
- facility agent fee,
- security agent fee.

**Zhrnutie odpovedí respondentov**

Respondenti považujú za najpravdepodobnejšiu štruktúru financovania prostredníctvom bankových úverov. Súčasný bankový trh vnímajú ako dostatočne likvidný a pripravený na financovanie Projektu. Niekoľko respondentov vzhľadom na veľkosť Projektu považuje za dôležitú účasť multilaterálnych bánk na financovaní Projektu. Naopak, niektorí respondenti vyjadrili názor, že vzhľadom na likviditu súčasného trhu možno Projekt financovať aj bez účasti multilaterálnych bánk.

Respondenti uvádzali nižšie uvedené očakávané parametre financovania.

- Pomer cudzieho a vlastného kapitálu  
Uvádzané hodnoty sa pohybujú v rozmedzí 80 – 90 % cudzí kapitál/10 – 20 % vlastný kapitál. Najčastejšie uvádzanou hodnotou je pomer vo výške 90:10.
- Doba splatnosti dlhu  
Uvádzané hodnoty sa pohybujú v rozmedzí: 20 – 33 rokov (konečná splatnosť úveru pred koncom Koncesnej zmluvy najmenej 2 – 3 roky).
- Požadovaná výnosnosť vlastného kapitálu súkromného partnera  
Uvádzané hodnoty sa pohybujú v rozmedzí 8 – 15 %. Najčastejšie uvádzanou hodnotou je požadovaná výnosnosť vo výške 12 %.
- Úroková marža seniorného dlhu  
Uvádzané hodnoty sa pohybujú v rozmedzí: 150 – 350 bps. Najčastejšie uvádzané hodnoty sa pohybujú v rozmedzí: 200 – 250 bps.
- Arrangement fee  
Uvádzané hodnoty sa pohybujú v rozmedzí: 175 – 300 bps.
- Commitment fee  
Uvádzané hodnoty sa pohybujú v rozmedzí: 125 bps/40 – 50 % marže.



- Facility agent fee  
Uvádzané hodnoty sa pohybujú v rozmedzí: 25 000 – 100 000 EUR ročne.
- Security agent fee  
Uvádzané hodnoty sa pohybujú v rozmedzí: 15 000 – 50 000 EUR.

**Implikácia pre PPP projekt**

Indikované parametre financovania boli použité ako vstupné dáta do finančného modelu, na základe ktorého je analyzovaná výhodnosť Projektu – pozri kapitolu 5 Štúdie.

**Otázka č. 7**

*Zvažovali by ste inú alternatívnu štruktúru financovania tohto Projektu?*

**Zhrnutie odpovedí respondentov**

Respondenti považujú za najpravdepodobnejšiu štruktúru financovania prostredníctvom bankových úverov. Možnosť financovania prostredníctvom dlhopisov s ohľadom na charakteristiku Projektu (výstavba na zelenej lúke, relatívne dlhé obdobie výstavby), ale aj na dlhšiu dobu potrebnú na zaistenie tohto financovania, bola uvádzaná skôr sporadicky.

**Implikácie pre Projekt**

S ohľadom na charakteristiku Projektu (výstavba na zelenej lúke, relatívne dlhé obdobie výstavby), ale aj na dlhšiu dobu potrebnú na zaistenie tohto financovania, je základným scenárom financovania Projektu bankové financovanie.

**Otázka č. 8**

*Aký je váš názor na predpokladaný časový harmonogram Projektu?*

**Zhrnutie odpovedí respondentov**

Z testovania trhu vyplýva, že uvažovaný harmonogram je dosiahnuteľný v prípade, že bude Projekt dostatočne pripravený (z pohľadu majetkovoprávnej prípravy, technických požiadaviek, environmentálnych rizík atď.). Časť respondentov vyjadrila obavy, že harmonogram Projektu je ambiciózný, s tým, že nemožno vylúčiť predĺženie určitých fáz (súťažný dialóg, finančné uzavretie) o niekoľko mesiacov.

Respondenti uvádzali tieto odporúčania, ktoré môžu prispieť k dodržaniu predpokladaného harmonogramu Projektu:

- obmedzenie počtu uchádzačov vo fáze súťažného dialógu na 3,
- včasné doriešenie majetkovoprávnej prípravy a prípadných environmentálnych rizík,
- sprístupnenie relevantných informácií o Projekte v raných fázach verejného obstarávania,
- kvalitný návrh obstarávacej a zmluvnej dokumentácie,
- príprava zadávacej dokumentácie a zmluvnej dokumentácie v anglickom jazyku.

**Implikácie pre Projekt**

V nadväznosti na odpovede respondentov je nutné zaistiť najmä urýchlenie majetkovoprávnej a technickej prípravy Projektu. V priebehu etapy prípravy súťažiteľného PPP projektu je potrebné ďalej analyzovať možnosti obmedzenia rizika nedodržania harmonogramu Projektu.

**Otázka č. 9**

*Aké ďalšie aspekty môžu mať podľa vás vplyv na atraktivitu Projektu? Aké ďalšie opatrenia zo strany MDVaRR SR by mohli mať podľa vás vplyv na posilnenie alebo udržanie atraktivity Projektu?*

**Zhrnutie odpovedí respondentov**

Medzi faktormi, ktoré majú vplyv na atraktivitu (alebo neatraktivitu) Projektu, boli uvádzané tieto:

- vysoké náklady na účasť vo verejnom obstarávaní negatívne ovplyvňujú atraktivitu Projektu,
- počet účastníkov verejného obstarávania (väčšinou respondenti uvádzajú max. 3 účastníkov); v prípade veľkého počtu atraktivita Projektu klesá, keďže s účasťou vo verejnom obstarávaní sú spojené významné náklady pri menšej pravdepodobnosti úspechu,
- včasné získanie nutných povolení v súlade s miestnou a európskou legislatívou (ideálne pred uzavretím zmlúv o financovaní),
- kvalita zadávacej dokumentácie,
- transparentnosť verejného obstarávania,
- jasná politická podpora Projektu,
- režim kompenzácií v prípade predčasného ukončenia Projektu,
- prípadná neštandardná alokácia rizík znižuje záujem o Projekt.

Niektorí respondenti uvádzali nasledujúce odporúčanie na zvýšenie atraktivity Projektu:

- vyjadrenie jasnej politickej podpory Projektu, keďže niektorí uchádzači uviedli negatívne skúsenosti z dvoch zrušených cestných balíkov PPP v roku 2010,
- úhrada časti nákladov vynaložených neúspešnými uchádzačmi v obstarávacom riadení a odškodnení pre prípad, že by sa verejný sektor rozhodol nepokračovať v Projekte,
- účasť multilaterálnych finančných inštitúcií na Projekte,
- poskytnutie záruk zo strany verejného sektora.

**Implikácie pre Projekt**

Na úspešnú realizáciu Projektu je žiaduce:

- vyjadrenie jasnej politickej podpory Projektu,
- príprava zadávacej dokumentácie a zmluvnej dokumentácie Projektu v súlade s uznávanou medzinárodnou praxou (napr. zmluvný štandard PPP projektov SOPC 4),
- zabezpečenie a maximálne urýchlenie majetkovoprávnej prípravy Projektu zo strany verejného sektora,

- pokračovanie v jednaniach s multilaterálnymi bankami ohľadne ich účasti na Projekte.

**Otázka č. 10**

Po zvážení dostupných informácií o Projekte predpokladáte svoju účasť na verejnom obstarávaní?

**Zhrnutie odpovedí respondentov**

Všeobecný záujem o účasť vo verejnom obstarávaní (či už priamo alebo nepriamo ako financujúce inštitúcie) vyjadrili všetci respondenti s výnimkou dvoch subjektov.

**Implikácie pre Projekt**

Z odpovedí respondentov vyplynul veľký záujem o účasť vo verejnom obstarávaní Projektu. Možno teda predpokladať dostatočnú súťaž medzi uchádzačmi.

## 4.6 Identifikácia rizík Projektu a ich ocenenie

Významné infraštruktúrne projekty, akým je aj výstavba a prevádzka diaľnice D4 a rýchlostnej cesty R7, sú a môžu byť vystavované nepriaznivým okolnostiam (rizikám), ktoré môžu ovplyvniť ich priebeh. Dôležitým aspektom realizácie infraštruktúrnych projektov je preto posúdenie rizík, ktoré na projekt vplývajú v jednotlivých etapách projektu, a vyhodnotenie ich vplyvov.

Pri rozhodovaní o realizácii Projektu Konvenčným (PSC) alebo PPP modelom je preto potrebné zohľadniť možnosti efektívneho riadenia rizík a ich alokácie medzi verejný a privátny sektor, čo je dôležité aj z pohľadu klasifikácie aktív a ich vplyvu na výšku dlhu verejnej správy. V zmysle metodiky *Obsah a požiadavky na štúdiu uskutočniteľnosti a komparátor verejného sektora (Public sector comparator) a Prístup k riadeniu rizík v PPP projektoch* publikovanej Ministerstvom financií SR je pre správne vyhodnotenie výhodnosti realizácie Projektu pre oba modely potrebné riziká Projektu identifikovať, oceniť, alokovať na správnu stranu a ošetriť.

Riziko všeobecne predstavuje pravdepodobnosť negatívnej odchýlky skutočných výsledkov od očakávaných výsledkov. Je to významný faktor, ktorého vplyvy ovplyvňujú úspešné ukončenie projektu z finančného, časového a kvalitatívneho hľadiska. Z týchto dôvodov je potrebné rizikám venovať značnú pozornosť, analyzovať ich, monitorovať a riadiť s cieľom vyhnúť sa podstatným negatívnym vplyvom.

Pri posudzovaní výhodnosti realizácie Projektu Konvenčným modelom alebo formou PPP je nevyhnutné zohľadniť riziká Projektu v rôznych časových periódach Projektu a alokovať ich na sektor, ktorý je ich schopný riadiť efektívnejšie, a teda aj s nižšími nákladmi.

Vzhľadom na to, že v prípade PPP projektov je možné podstatnú časť projektových rizík alokovať na súkromný sektor, je nutné pre porovnatelnosť výsledkov Konvenčného a PPP modelu identifikovať a oceniť tieto prevoditeľné riziká. Riziká by však nemali byť prenášané na súkromný sektor samoučelne. Realizácia Projektu formou PPP má zmysel iba v tom prípade, ak súkromný partner dokáže riziko zvládnuť pri vynaložení nižších nákladov ako verejný sektor. Inak povedané, nevyhnutným predpokladom úspešnej realizovateľnosti Projektu je efektívne a vhodné rozdelenie rizík medzi verejného a súkromného partnera za predpokladu dodržania princípu, ktorého podstatou je, že každý z partnerov je zodpovedný za tie riziká, na riadenie a eliminovanie ktorých má z pohľadu skúseností, praxe a vplyvu najlepšie predpoklady (t.j. efektívnejšia schopnosť znížiť pravdepodobnosť výskytu rizika alebo vplyv straty, ktorá vznikla v dôsledku rizika). Niektoré riziká sú zdieľané, keď ich rozdelenie medzi obidvoch partnerov predstavuje najefektívnejšie a

najvhodnejšie riešenie. Niektoré riziká sú charakteristické iba pre dané etapy Projektu a s ukončením etapy pominú. Riziká teda majú aj určité časové trvanie.

Dôležitou súčasťou hodnotenia Projektu formou PPP alebo PSC je alokácia rizík spojených s Projektom. Pri historicky realizovaných infraštruktúrnych projektoch obstarávaných Konvenčným modelom zadávateľ neprenášal alebo nemohol preniesť riziká na iný subjekt, čo malo v niektorých prípadoch za následok navýšenie reálnych výdavkov nad ich očakávanú úroveň s priamym vplyvom na rozpočet verejného sektoru. Koncept PPP prináša do projektových partnerstiev druhú stranu (súkromný sektor), čo umožňuje zdieľanie rizík spojených s Projektom, ako aj vplyvov na rozpočet verejnej správy a dlh verejnej správy v prípade materializácie rizika. Táto skutočnosť má významné implikácie pre vyhodnotenie výhodnosti realizácie Projektu Konvenčným alebo PPP modelom, ako aj na klasifikáciu aktív Projektu mimo bilanciu salda rozpočtu a dlhu verejného sektoru. V tejto súvislosti Eurostat definoval pravidlá pre klasifikáciu aktív zahrnutých v PPP projekte mimo rozpočtu verejnej správy a dlhu verejnej správy práve v závislosti od alokácie rizík medzi verejného a súkromného partnera pri realizácii Projektu formou PPP. Základné princípy klasifikácie sú popísané v kapitole 4.4 tejto Štúdie realizovateľnosti. Vzhľadom na to, že realizácia Projektu modelom PPP umožňuje prenos významnej časti rizík na súkromného partnera, zvyšuje sa tak atraktivnosť tejto formy realizácie Projektu s vplyvom na jeho hodnotu za peniaze. Spôsob zaobchádzania s rizikami Projektu je preto kľúčovým aspektom vyhodnotenia celého Projektu. Aby bolo možné v plnej miere oceniť a porovnať obe metódy obstarania služby, je dôležité dôkladne identifikovať a čo najpresnejšie kvantifikovať všetky riziká spojené s Projektom a na základe charakteru týchto rizík stanoviť ich alokáciu. V tomto kontexte sú riziká rozdelené do troch skupín uvedených v tabuľke nižšie.

Tabuľka 61 Skupiny rizík

Skupina rizík	Popis
Prenesené riziká	Riziká, ktoré budú v prípade realizácie Projektu formou PPP prenesené na súkromného partnera za predpokladu, že ich dokáže ošetriť pri vynaložení nižších nákladov ako verejný partner. V konečnom dôsledku síce všetky náklady súvisiace s ošetrením rizík zo strany súkromného sektoru poniesie štát, pretože tieto sa budú v určitej miere premietat' do pravidelnej platby za dostupnosť, ale zvýšená platba bude významne vyvážená úsporou zvýšených Projektových výdavkov v prípade realizácie Projektu Konvenčným spôsobom, keďže súkromný partner dokáže tieto riziká riadiť lepšie ako verejný sektor.
Zadržané riziká	Riziká, ktoré zostanú na strane verejného partnera napriek realizácii Projektu formou PPP.
Zdieľané riziká	Riziká, ktoré je možné preniesť na súkromného partnera iba čiastočne, a teda súčasne ovplyvňujú súkromný aj verejný sektor.

Zdroj: Panel expertov, Poradcovia

S cieľom rozšíriť mieru objektívnosti a zohľadniť empirické skúsenosti z prostredia výstavby a prevádzky diaľnic a rýchlostných ciest v SR bol zostavený panel expertov, ktorého úlohou bola validácia predpokladov stanovených pri analýze rizík Projektu Poradcom a dosiahnutie odborného konsenzu expertov na celkové ocenenie a distribúciu rizík.

### Identifikácia rizík

V súlade s vyššie uvedenou metodikou MF SR *Prístup k riadeniu rizík v PPP projektoch* sme v prvom kroku identifikovali riziká Projektu. Pri identifikácii rizík sme vychádzali zo skúseností technických, finančných a právnych odborníkov, expertov z oblasti výstavby cestných infraštruktúrnych projektov, ako aj skúseností z historicky realizovaného PPP projektu R1 a projektov realizovaných Konvenčným spôsobom.

Identifikácii rizík predchádzala analýza uskutočniteľnosti preferovaného variantu, ktorá obsahovala právnu analýzu, technickú analýzu, analýzu daňových a účtovných aspektov Projektu, ako aj analýzu vplyvu Projektu na schodok/prebytok rozpočtu verejnej správy a dlh verejnej správy, ktoré sú popísané v predchádzajúcich podkapitolách v rámci kapitoly 4 Analýza uskutočniteľnosti preferovaného variantu. Z analýz vyplynuli špecifické riziká Projektu, ktoré sme doplnili k všeobecným rizikám charakteristickým pre cestné projekty, a tým vytvorili katalóg rizík. Takto zostavený katalóg sme pre úplnosť porovnali s katalógom rizík uvedeným vo vyššie uvedenom metodickom dokumente MF SR.

Príkladom špecifických rizík Projektu sú napr. možnosť nálezu nevybuchnutej munície v priebehu výstavby, koordinácia s projektom rozšírenia diaľnice D1 v mieste križovatky Ivanka pri Dunaji – sever, umiestnenie stavby v blízkosti rafinérie, most cez Dunaj alebo nedostatočné špecifikácie kompenzačných opatrení. Riziká boli ďalej kategorizované podľa oblastí, ku ktorým sa viažu.

Tabuľka 62 Kategórie rizík Projektu

Katégoria	Popis
Procesné riziká	Riziká spojené s rozhodovacími, povoľovacími úkonmi a s verejným obstarávaním
Riziká spojené s projektovaním (návrhom)	Riziká týkajúce sa projektovej dokumentácie a prípravy Projektu
Riziká spojené so stavebným pozemkom	Riziká vznikajúce v dôsledku lokality Projektu a pripravenosti lokality
Riziká spojené s výstavbou	Riziká, ktoré sa prejavujú najmä počas výstavby a sú špecifické pre Projekt
Riziká prevádzkových nákladov	Dôsledky rizík v tejto kategórii sa prejavujú počas prevádzky a vplývajú na dostupnosť Projektu
Riziká prevádzkových výnosov	Riziká spojené s rozsahom využitia infraštruktúry a mierou spoplatnenia
Riziká legislatívy a právne riziká	Riziká vyskytujúce sa počas celej životnosti Projektu
Finančné a ekonomické riziká	Riziká spojené s financovaním a cenou Projektu
Vonkajšie riziká	Riziká vyššej moci a politické riziká

Zdroj: Panel expertov, Poradcovia

K jednotlivým rizikám Projektu bolo priradené časové trvanie v závislosti od toho, v ktorej etape Projektu sa riziko môže vyskytnúť.

### Alokácia rizík

Po identifikácii rizík bola vykonaná alokácia rizík Projektu medzi súkromného a verejného partnera s ohľadom na princíp efektívneho riadenia rizika a predpoklad vynaloženia nižších nákladov na zníženie vplyvov rizika.

Tabuľka 63 Výber významných rizík Projektu D4/R7 a ich alokácia

Názov rizika	Alokácia rizika	
	Koncesionár	Zadávateľ
Veľkosť Projektu	X	
Riziko vývoja ceny železa	X	
Získanie a vlastníctvo pozemkov		X
Financovanie	X	
Geologické prieskumy	X	
Legislatívne a daňové zmeny všeobecného charakteru vo fáze prevádzky	X	
Nevybuchnutá munícia	X	
Oneskorenie pri zadávaní potrebných verejných zákaziek súvisiacich s Projektom		X
Oneskorenie pri zadávaní potrebných verejných zákaziek súvisiacich s Projektom – MÚK Ivanka sever		X
Politické riziko		X

Zdroj: Panel expertov, MDVaRR SR, Poradcovia

### Ocenenie rizík

Identifikované riziká sme následne ocenili na základe metódy „risk by risk“, ktorou sa ohodnocujú jednotlivé riziká samostatne. V rámci ocenenia rizík sme vzhľadom na množstvo identifikovaných rizík v prvom kroku hodnotili významnosť identifikovaných rizík z pohľadu vplyvu a pravdepodobnosti výskytu, na základe čoho sme určili kľúčové riziká Projektu. Významnosť jednotlivých rizík sme stanovili na základe vyhodnotenia výšky vplyvu rizika a pravdepodobnosti, že dôjde k dôsledkom daného rizika vo vzťahu k veľkosti uvažovanej straty.

Následne sme riziká rozdelili na kvantifikovateľné a nekvantifikovateľné, pričom sme zohľadňovali možnosti ocenenia rizík a významnosť rizík. Na ocenenie rizík sme najprv stanovili vymeriavací základ daného rizika, ktorý vychádzal z konkrétnej hodnoty príjmov alebo výdavkov Projektu, s ktorými riziko súvisí.

V ďalšom kroku sme stanovili štyri základné scenáre vplyvu rizika na Projekt, ktorých kumulovaná pravdepodobnosť výskytu je 100 %. Pre každý scenár sme stanovili úroveň jeho finančného vplyvu a pravdepodobnosť výskytu. Úroveň finančného vplyvu sme určili relatívne v pomere k hodnote vymeriavacieho základu stanoveného v predchádzajúcom kroku. Výsledný odhad hodnoty rizika sme vypočítali ako súčet súčinov finančného vplyvu každého scenára a pravdepodobnosti výskytu daného scenára.

Na záver sme o hodnotu takto ocenených rizík Projektu upravili hodnoty príjmov a výdavkov, ku ktorým sa riziká viažu v rôznych etapách Projektu. Hodnoty rizík sme v čase upravili o cenovú infláciu a prepočítali na ich čistú súčasnú hodnotu, ktorá vstupuje do výsledného vyhodnotenia výhodnosti PPP a PSC modelu v kapitole 5 tejto Štúdie. Výsledkom komplexnej analýzy rizík je matica rizík Projektu, ktorá je prílohou Štúdie (Príloha 2).

Tabuľka 64 Čistá súčasná hodnota rizík Projektu

Čistá súčasná hodnota identifikovaných a ocenených rizík Projektu (v mil. EUR)	
Prenesené riziká	170
Zadržané riziká	12

Zdroj: Panel expertov, analýza Poradcov

## 5. Analýza možností realizácie Projektu

V predchádzajúcej kapitole boli identifikované a analyzované hlavné faktory uskutočniteľnosti celkového variantu z právneho, technického a finančného pohľadu. Cieľom tejto kapitoly je zhodnotiť výhodnosť realizácie daného variantu prostredníctvom dvoch spôsobov realizácie Projektu – konvenčný verzus PPP.

**Konvenčný spôsob** výstavby (ďalej aj ako „PSC“ z anglického Public Sector Comparator, t. j. Komparátor verejného sektora) predpokladá realizáciu Projektu formou bežne používanej praxe v Slovenskej republike a v EÚ, v rámci ktorej verejný sektor zadáva požiadavky a koordinuje celý proces od prípravy, návrhu, výstavby až po údržbu.

Pri PSC spôsobe realizácie Projektu Zadávateľ znáša takmer všetky riziká spojené s Projektom a rovnako zabezpečuje finančné zdroje na krytie výdavkov spojených s Projektom. Časť rizík spojených s výstavbou prenáša Zadávateľ na zhotoviteľa v rámci zmluvných podmienok a garancií. Obstarávateľom verejných zákaziek pri realizácii výstavby diaľnic a rýchlостných ciest na Slovensku je Národná diaľničná spoločnosť, ktorej 100% akcionárom je Slovenská republika – zastúpená Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Okrem prípravy a výstavby diaľnic a rýchlостných ciest v Slovenskej republike NDS zároveň zabezpečuje aj ich opravu a údržbu. Procesy v oblasti prípravy, majetkovoprávneho vysporiadania, výstavby a stavebného dozoru sú v mnohých prípadoch zabezpečované na základe zmluvného vzťahu so súkromným sektorom. Správu a údržbu diaľnic a rýchlостných ciest zabezpečuje NDS vlastnými kapacitami prostredníctvom stredísk správy a údržby. Opravy a úpravy diaľnic a rýchlостných ciest sú vykonávané na základe dodávateľských zmlúv vysúťažených prostredníctvom verejného obstarávania.

**PPP** je forma realizácie Projektu prostredníctvom verejno-súkromného partnerstva. V praxi existuje viacero foriem PPP (táto téma je popísaná v kapitole 4.1 Právna analýza uskutočniteľnosti), v tejto kapitole je analyzovaný model Design-Build-Finance-Operate, v ktorom sú úlohy verejného a súkromného sektora vyšpecifikované takto:

- verejný sektor ako Zadávateľ špecifikuje výkonové a kvalitatívne požiadavky a následne platí platby za služby poskytované súkromným sektorom – Koncesionárom,
- Koncesionár podľa stanovených požiadaviek projektuje a postaví Projekt, zabezpečí financovanie, prevádzku a údržbu počas trvania Koncesnej zmluvy a následne odovzdá infraštruktúru späť verejnému sektoru.

Tabuľka 65 Zjednodušené porovnanie PSC a PPP modelu realizácie Projektu

PSC model realizácie Projektu	PPP model realizácie Projektu (DBFO)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verejný sektor definuje parametre a požiadavky na výstavbu Projektu.</li> <li>• Príprava projektovej dokumentácie a výstavba sú na základe verejného obstarávania a zmluvného vzťahu s NDS realizované súkromným sektorom.</li> <li>• Správa a údržba cestnej infraštruktúry je zabezpečovaná verejným sektorom.</li> <li>• Opravy a úpravy infraštruktúry sú zabezpečované na základe dodávateľských kontraktov, ktoré sú</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verejný sektor definuje parametre a požiadavky na výstavbu Projektu.</li> <li>• Súkromný sektor realizuje návrh a výstavbu Projektu v zmysle požiadaviek verejného sektora.</li> <li>• Súkromný sektor zabezpečuje správu, údržbu a opravu cestnej infraštruktúry.</li> <li>• Súkromný sektor zabezpečuje financovanie výstavby, prevádzky a opravy Projektu.</li> <li>• Súkromný sektor inkasuje pravidelné</li> </ul>



PSC model realizácie Projektu	PPP model realizácie Projektu (DBFO)
<p>výsledkom verejného obstarávania.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Náklady spojené s prípravou, výstavbou, prevádzkou, údržbou a opravami diaľnice a rýchlostnej cesty sú hradené z rozpočtu verejného sektora. Verejný sektor si zabezpečuje financovanie Projektu.</li> <li>Verejný sektor je vlastníkom infraštruktúry.</li> <li>Verejný sektor inkasuje platby za používanie infraštruktúry od konečných užívateľov.</li> <li>Verejný sektor znáša väčšinu rizík Projektu.</li> </ul>	<p>platby od verejného sektora.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Po skončení zmluvného vzťahu súkromný sektor odovzdáva infraštruktúru späť verejnému sektoru;</li> <li>Verejný sektor je vlastníkom infraštruktúry.</li> <li>Verejný sektor inkasuje platby za používanie infraštruktúry od konečných užívateľov.</li> <li>Verejný sektor prenáša väčšinu rizík Projektu na súkromného partnera (napr. riziko výstavby a dostupnosti).</li> </ul>

Zdroj: Analýza Poradcov

Kapitola Analýza možností realizácie Projektu je členená do 3 podkapitol:

- Predpoklady finančných modelov,
- Výstupy finančných modelov,
- Test hodnoty za peniaze.

Prvá podkapitola Predpoklady finančných modelov sa sústreďuje na vstupné dáta a informácie, ktoré boli použité pri tvorbe finančných modelov pre oba spôsoby realizácie Projektu. Druhá podkapitola Výstupy finančných modelov prezentuje výstupy z oboch modelov, ktoré budú následne použité ako základný element tretej podkapitoly Test hodnoty za peniaze. Test hodnoty za peniaze prináša pohľad na to, ktorý zo spôsobov realizácie Projektu prináša verejnému sektoru väčšiu hodnotu za plánované vynaložené zdroje.

## 5.1 Predpoklady finančných modelov

V tejto podkapitole sú popísané jednotlivé vstupy do finančných modelov v prípade realizácie Projektu formou PPP a prostredníctvom PSC. Predpoklady oboch modelov boli zostavené na základe informácií poskytnutých Zadávateľom, resp. inými štátnymi organizáciami a subjektmi. Ostatné informácie sú výsledkom testovania trhu, kvalifikovaných odhadov odborníkov z oblasti dopravnej infraštruktúry, analýzy dát porovnateľných projektov a skúseností Poradcov Zadávateľa. Predpoklady finančných modelov sú členené do 5 základných oblastí:

- **všeobecné predpoklady** – zahŕňajú základné predpoklady finančných modelov ako sú indexácia položiek výdavkov a príjmov, diskontná sadzba, daňové a účtovné predpoklady a technické predpoklady,
- **časové predpoklady** – zahŕňajú základné časové údaje modelovania peňažných tokov a časové údaje životného cyklu Projektu (výstavba, predčasné užívanie a plná prevádzka),
- **predpoklady výdavkov** – zahŕňajú údaje o kapitálových výdavkoch, prevádzkových výdavkoch, výdavkoch životného cyklu a ostatných výdavkoch Projektu,

- **predpoklady financovania** – údaje o predpokladaných štruktúrach financovania, úrokových nákladoch, poplatkoch, obmedzeniach,
- **predpoklady cash flow modelov Zadávateľa v prípade PSC a PPP** – príjmy modelov, výdavky na stavebný dozor v PSC variante, ostatné výdavky Zadávateľa v súvislosti s Projektom, ocenenie rizík PSC modelu.

### 5.1.1 Všeobecné predpoklady

Tabuľka 66 Všeobecné predpoklady finančných modelov PSC a PPP

	PSC	PPP	Zdroje
Indexácia (2015-2017) p. a.	1,83%-2,14%-2,32%		MF SR <sup>196</sup>
Indexácia (v dlhodobom horizonte) p. a.	2,0 %		Európska Komisia <sup>197</sup>
Diskontná sadzba	3,4 %		MF SR <sup>198</sup>
Daň z príjmu právnických osôb	22,0 %		Zákon o dani z príjmov
Daň z pridanej hodnoty	20,0 %		Zákon o DPH
Dĺžka úseku D4 Jarovce – Ivanka pri Dunaji/sever	22,6 km		MDVaRR SR
Dĺžka úseku D4 Ivanka pri Dunaji/sever – Rača	4,4 km		
Dĺžka úseku R7 Prievoz – Ketelec	6,3 km		
Dĺžka úseku R7 Ketelec – Dunajská Lužná	8,4 km		
Dĺžka úseku R7 Dunajská Lužná – Holice	17,4 km		
<b>Dĺžka úsekov spolu</b>	<b>59,1 km</b>		

#### Indexácia

Na účely vyjadrenia všetkých finančných kategórií v nominálnych hodnotách, bola použitá ročná indexácia jednotlivých položiek v dlhodobom horizonte stanovená na úrovni 2 % v zmysle rozpočtových projekcií Európskej komisie pre hospodárske a finančné záležitosti (ECFIN) pre SR poskytnutých MF SR. V krátkodobom horizonte do roku 2017 boli použité predpoklady MF SR. Celková suma kapitálových výdavkov Projektu bola indexovaná na cenovú úroveň roka začiatku výstavby, pričom počas obdobia výstavby už tieto indexované neboli. Úpravy o cenovú indexáciu vykonané vo finančných modeloch nemusia kopírovať skutočnosť, čo môže viesť k odlišnostiam oproti skutočne dosiahnutým výsledkom.

#### Diskontná sadzba

Diskontná sadzba vyjadruje tzv. náklady obetovanej príležitosti, t. j. hypotetickú hodnotu alternatívnych príjmov, ktorých sa Zadávateľ vzdá z dôvodu realizovania iného projektu.

<sup>196</sup> Ekonomické prognózy MF SR - 33. zasadnutie výboru pre makroekonomické prognózy (16.6.2014).

<sup>197</sup> Rozpočtové projekcie „generálneho riaditeľstva Európskej komisie pre hospodárske a finančné záležitosti (ECFIN)“ pre SR poskytnuté MF SR.

<sup>198</sup> Zdroj: MF SR SR - príloha č. 5 Vládneho návrhu rozpočtu verejnej správy na roky 2015 až 2017, október 2014.

Diskontná sadzba pre oba finančné modely Projektu bola stanovená na základe usmernenia MF SR na úrovni implicitnej úrokovej sadzby hrubého dlhu verejnej správy Slovenskej republiky (nominálna úroková miera), publikovanej v prílohe č. 5 Vládneho návrhu rozpočtu verejnej správy na roky 2015 až 2017, október 2014. Táto úroková sadzba je vyjadrená ako podiel platených úrokov v aktuálnom roku (D.41 v klasifikácii ESA95) na maastrichtskom dlhu k 31.12. predošlého roku. Úroková miera sa používa na vyjadrenie implicitných záväzkov subjektov verejnej správy v ich čistej súčasnej hodnote, pričom tieto záväzky zahŕňajú očakávané budúce príjmy a výdavky vyplývajúce zo starnutia populácie, PPP projektov a Národného jadrového fondu. Z dôvodu výpočtov čistej súčasnej hodnoty peňažných tokov oboch modelov k 31.10.2014 bola zvolená implicitná úroková sadzba predpokladaná pre rok 2014 vo výške 3,4 %<sup>199</sup>. Vzhľadom na význam tohto parametra pre konečný výsledok sme diskontnú sadzbu zvolili za jeden z kľúčových parametrov, ktorý testujeme v rámci analýzy citlivosti.

### Daňové a účtovné predpoklady

Finančný model súkromného partnera bol zostavený v zmysle daňových a účtovných aspektov špecifikovaných v kapitole 4.3 Analýza daňových a účtovných aspektov Projektu. Daňové sadzby vo finančných modeloch boli použité na konštantnej úrovni pre celé obdobie modelovania. Daňové a účtovné predpoklady použité vo finančných modeloch sa môžu v čase zmeniť v závislosti od prijímaných legislatívnych úprav. Zmena daňovej legislatívy môže ovplyvniť výpočet platby za dostupnosť aj navrhovanú štruktúru financovania.

### 5.1.2 Časové predpoklady

Z dôvodu potreby výpočtu porovnateľnej čistej súčasnej hodnoty oboch modelov bol zvolený jednotný dátum začiatku a konca modelovania. Pre PSC model boli pre jednotlivé úseky stanovené predpokladané doby výstavby, trvania predčasného užívania a spustenia prevádzky na základe informácií a predpokladov poskytnutých Zadávateľom a ich analýz zo strany Poradcov. Zadávateľ predpokladá za najoptimistickejší možný termín začiatku výstavby Projektu PSC modelom rok 2023, ktorý bol stanovený a analyzovaný ako základný scenár v Štúdiu. Uvedené časové predpoklady teda počítajú, že formou PPP sa Projekt zrealizuje o 7 rokov skôr ako PSC modelom. Tento časový posun vyplýva zo skutočností uvedených nižšie.

Tabuľka 67 Časové predpoklady modelov PSC a PPP

	PSC model	PPP model
Začiatok modelovania	2016	2016
Koniec modelovania/ukončenie Projektu	2048	2048

Zdroj: MDVaRR, analýza Poradcov

Pri pohľade na plány investícií, opráv a údržby MDVaRR SR na železničnú a cestnú infraštruktúru do roku 2022 (plán abstrahuje od potrieb financovať rozvoj leteckej a vodnej dopravy), je zrejmý značný nesúlad medzi investičnými plánmi a rozpočtovými možnosťami Zadávateľa. V tomto časovom horizonte rozdiel predstavuje viac ako 9,7 mld. EUR.

Tabuľka 68 Plánované investície, opravy a údržba MDVaRR SR 2015-2022

(v mil. EUR)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Celkom potreba</b>	2 320	1 890	1 911	2 322	2 691	2 040	1 660	1 118
Z toho:								
cestná infraštruktúra	1392	1340	1263	1274	1427	996	1105	772

<sup>199</sup> Príloha č. 5 Vládneho návrhu rozpočtu verejnej správy na roky 2015 až 2017, október 2014.

(v mil. EUR)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
železničná infraštruktúra	920	542	640	1040	1256	1036	547	338
letiská	8	8	8	8	8	8	8	8
<b>Rozpočet (OPD, OPII, ŠR)</b>	2 069	865	1 017	1 122	554	321	139	144
Z toho:								
schválený rozpočet 2015-2017	1076	848	1017	0	0	0	0	0
presuny EÚ, spolufinancovanie, ŠR	973	0	0	0	0	0	0	0
vrátenie systémových a iných korekcií	20	17	0	0	0	0	0	0
<b>Rozdiel</b>	251	1 025	894	1 200	2 137	1 719	1 521	974

Zdroj: MDVaRR SR

Pozn.: Do súčtu sú započítané len výdavky pre železničnú (ŽSR,ZSSK),cestnú infraštruktúru (NDS, SSC) a letiská. V prípade letísk boli započítané výdavky len na nehospodárske činnosti (bezpečnostná ochrana, lety oslobodené od odplát, hasiči).

Ak sa pozrieme výlučne na identifikované investičné potreby MDVaRR SR na železničnú a cestnú infraštruktúru do roku 2022 a abstrahujeme od potrieb financovať rozvoj leteckej a vodnej dopravy, nesúlad medzi investičným plánom a rozpočtovými možnosťami Zadávateľa stále predstavuje 9,3 mld. EUR v sledovanom období.

Tabuľka 69 Plánované investície MDVaRR SR 2015-2022

(v mil. EUR)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Celkom potreba</b>	2 220	1 789	1 816	2 197	2 567	1 915	1 535	993
Z toho:								
cestná infraštruktúra	1300	1248	1176	1157	1310	879	988	655
železničná infraštruktúra	920	542	640	1040	1256	1036	547	338
<b>Rozpočet (OPD, OPII, ŠR)</b>	2 007	803	960	1 059	491	258	76	81
Z toho:								
schválený rozpočet 2015-2017	1014	785	960	0	0	0	0	0
presuny EÚ, spolufinancovanie, ŠR	973	0	0	0	0	0	0	0
vrátenie systémových a iných korekcií	20	17	0	0	0	0	0	0
<b>Rozdiel</b>	213	987	856	1 138	2 075	1 657	1 458	911

Zdroj: MDVaRR SR

Pozn.: Do súčtu sú započítané len výdavky pre železničnú (ŽSR,ZSSK), cestnú infraštruktúru (NDS, SSC).

Vyššie uvedené investičné plány Zadávateľa nepočítajú s výdavkami na prípravu a realizáciu Projektu. Vzhľadom na vyššie uvedený rozpočtový deficit Zadávateľa v období do roku 2022 a celkový rozpočet Projektu je zrejme, že v plánovanom období Zadávateľ nevie finančne pokryť realizáciu Projektu.

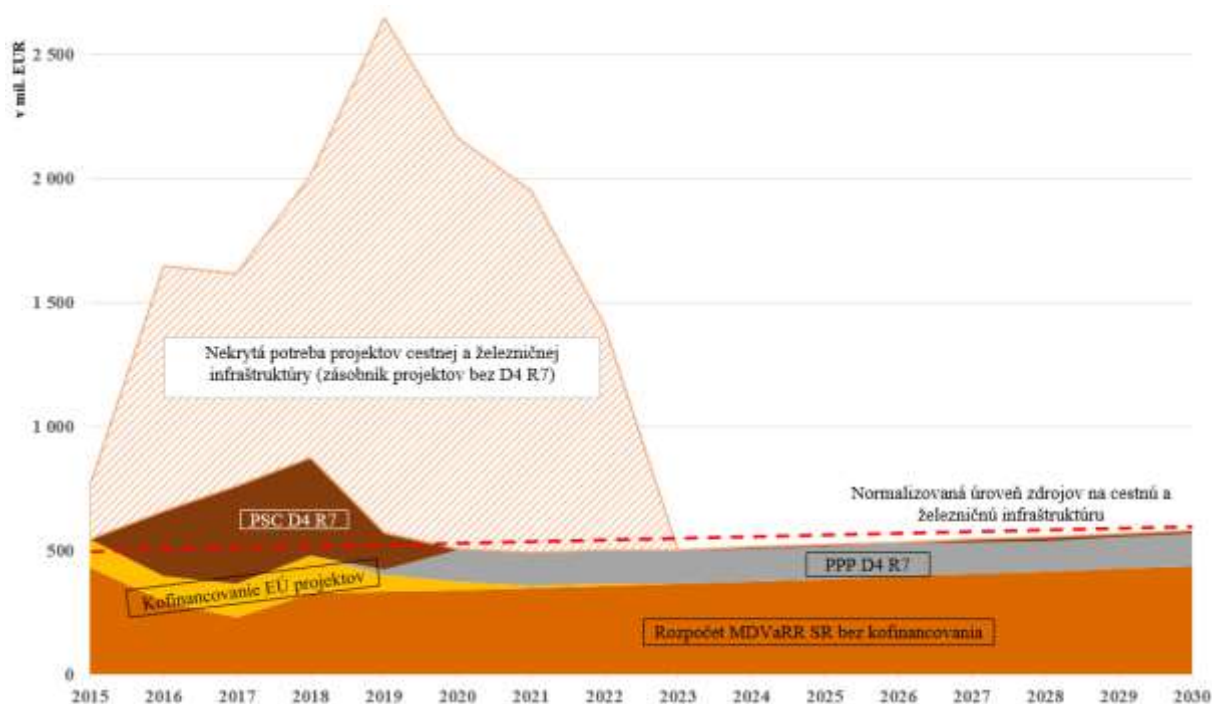
Tabuľka nižšie prezentuje investičné potreby Zadávateľa v súvislosti s výstavbou Projektu formou PSC.

Tabuľka 70 Investičné výdavky PSC modelu 2023-2026

(v mil. EUR)	2023	2024	2025	2026	Celkom
CAPEX	306	456	456	190	1 408

Zdroj: Štátne expertízy, analýza Poradcov

Graf 7 Ilustratívny rozpočtový výhľad Zadávateľa



Zdroj: MDVaRR SR

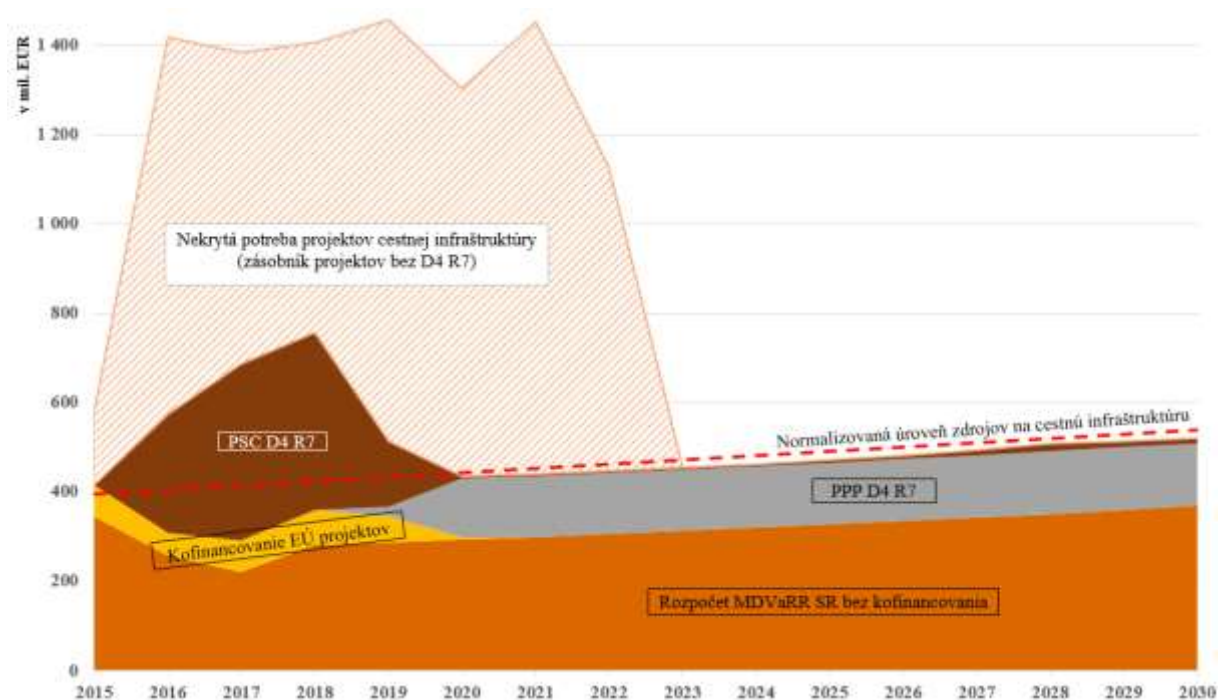
Pri pohľade na graf vyššie, na ktorom sú ilustratívne zobrazené plánované rozpočtované zdroje Zadávateľa na rozvoj a udržiavanie cestnej a železničnej infraštruktúry vrátane spolufinancovania cestných a železničných projektov s podporou fondov EÚ<sup>200</sup>, finančná potreba na realizáciu Projektu oboma spôsobmi realizácie (PSC aj PPP) a zdrojmi Zadávateľa nekrytá potreba projektov cestnej a železničnej infraštruktúry (Zásobník cestných a železničných infraštruktúrnych projektov Zadávateľa), je zrejme, že pripravené projekty Zadávateľa výrazne prevyšujú jeho rozpočtové možnosti v horizonte najbližších 7 rokov.

Na druhú stranu pri pohľade na ilustratívny normalizovaný rozpočet Zadávateľa do budúcnosti sa zdá, že v budúcnosti by Zadávateľ mal mať dostatok prostriedkov na krytie platieb za dostupnosť Projektu (ktoré by postupne nahradili výdavky na spolufinancovanie zdrojov EÚ – vid' nižšie) v prípade, že Vláda SR schváli realizáciu Projektu formou PPP.

V nasledujúcom grafe je znázornený rozpočtový výhľad Zadávateľa, ktorý špecificky zahŕňa porovnanie rozpočtu a zásobníku len cestných infraštruktúrnych projektov.

<sup>200</sup> Pre lepšiu orientáciu nie je v grafe uvedený samotný podiel použitých finančných zdrojov EÚ

Graf 8 Ilustratívny rozpočtový výhľad Zadávateľa



Zdroj: MDVaRR SR

Možnosť spustenia výstavby Projektu v PSC modeli bola analyzovaná aj v kontexte možnosti financovania plánu zásobníka iba cestných infraštruktúrnych projektov Zadávateľa pre roky 2015-2020 (obsiahnutého vo vyššie uvedených potrebách MDVaRR SR) z dostupných európskych fondov, štátneho rozpočtu a finančných zdrojov NDS, ktorá je však od septembra 2014 subjektom verejnej správy s priamym vplyvom na deficit štátneho rozpočtu. Prioritou Zadávateľa je pritom maximalizácia čerpania nenávratných dotačných zdrojov z EÚ fondov.

Zásobník cestných infraštruktúrnych projektov Zadávateľa pre roky 2015-2020 predstavuje dlhodobý plán projektov s celkovými nárokmi na finančné zdroje v objeme presahujúcom 9,1 mld. EUR.<sup>201</sup> Ako bolo naznačené vyššie, tento zásobník v súčasnosti nie je plne finančne krytý z dostupných zdrojov MDVaRR SR. Okrem týchto zdrojov bude navyše potrebné pred samotným spustením výstavby Projektu zohľadniť aj skutočnosť, že prípravná fáza Projektu vyžaduje investície Zadávateľa na úrovni približne 0,5 mld. EUR<sup>202</sup> na prípravu projektovej dokumentácie a majetkovoprávne vysporiadanie.

Vyššie uvedené projekty sa pripravujú alebo sú v štádiu realizácie Zadávateľom v období do roku 2020. V rámci Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020 (schváleného EK dňa 28.10.2014) bolo na rozvoj diaľnic a rýchlostných ciest vyčlenených 1 307 923 895 Eur.<sup>203</sup> Vzhľadom na celkové investičné náklady uvedené v pláne a disponibilné zdroje z fondov EÚ však nebude možné väčšinu projektov spolufinancovať z fondov EÚ.

Vzhľadom na finančné možnosti štátneho rozpočtu a s tým súvisiacu maximálnu možnú výšku jeho deficitu, existujúce zadĺženie a do budúcnosti sa sprísňujúce podmienky pre riadenie dlhu verejnej správy, ktorého súčasťou je už aj NDS (cieľová hodnota štrukturálneho deficitu verejnej správy na rok 2015 bola v návrhu rozpočtu verejnej správy stanovená na 2,49 % HDP a v ďalších rokoch na úroveň 1,43 % HDP v roku 2016 a 0,39 % HDP v roku 2017), bude pri úvahách o financovaní Projektu,

<sup>201</sup> Zdroj: MDVaRR SR

<sup>202</sup> Zdroj: Štátne expertízy

<sup>203</sup> Zdroj: Návrh Operačného programu Integrovaná infraštruktúra zo 16. apríla 2014

prípadne ďalších infraštruktúrnych projektov potrebné hľadať riešenia, ktoré nebudú zvyšovať deficit štátneho rozpočtu.

V tejto súvislosti sa síce ponúka možnosť čerpania EÚ fondov, avšak ako už bolo spomenuté vyššie, ich čerpanie bude možné iba pre veľmi obmedzený počet projektov a aj tieto budú vyžadovať spolufinancovanie zo strany štátneho rozpočtu. Projekty diaľnic a rýchlostných ciest v SR sú síce z fondov EÚ všeobecne spolufinancované vo výške 85 % z celkových oprávnených nákladov, v prípade Projektu však bude tento pomer výrazne nižší, nakoľko pomer spolufinancovania pre úseky Projektu nachádzajúcich sa v BSK môže dosiahnuť iba 50 %. Aj z tohto pohľadu bolo preto zo strany Zadávateľa stanovené, že kľúčovými prioritami pre čerpanie EÚ zdrojov bude rozvoj diaľničnej siete celoplošne v rôznych regiónoch Slovenska, pri čo najnižšej miere spolufinancovania zo štátneho rozpočtu.

Z pohľadu financovania rozvoja diaľničnej siete zo zdrojov NDS sa v septembri 2014 zásadným spôsobom zmenili doterajšie možnosti NDS. Zaradenie NDS medzi subjekty verejnej správy automaticky implikuje započítavanie jej dlhu do dlhu verejnej správy a jej príjmov a výdavkov do deficitu štátneho rozpočtu. Čerpanie nových externých zdrojov NDS bude podliehať vývoju verejného dlhu SR, a teda posudzovanie možností čerpania úverov v budúcnosti nebude podliehať len schopnosti NDS splácať svoje záväzky, ale aj nastaveniu priorít a finančným možnostiam verejnej správy ako celku.

V kontexte plánovanej ziskovosti, vytvárania voľných peňažných tokov, existujúcej zadlženosti NDS a predikcií vývoja finančných ukazovateľov NDS tak nie je realizácia Projektu v súčasnosti uskutočniteľná z jej príjmových ani potenciálnych úverových zdrojov, a to ani v strednodobom horizonte. NDS sa navyše aplikáciou novej metodiky ESA2010 stala subjektom verejnej správy, čím bude hospodárenie NDS priamo ovplyvňovať deficit štátneho rozpočtu a súčasne bude čerpanie nových externých zdrojov NDS podliehať vývoju verejného dlhu SR, čo výrazným spôsobom limituje možnosti realizácie investičných zámerov NDS financovaním z externých zdrojov.

Z pohľadu plnenia vyššie uvedených priorít ako aj obmedzení vyplývajúcich z finančných možností Zadávateľa preto Zadávateľ pri nezmenených predpokladoch ohľadne vyššie uvedeného za najskorší možný začiatok výstavby Projektu Konvenčným spôsobom predpokladá rok 2023.<sup>204</sup>

Vzhľadom na to, že rok 2023 spadá za rozpočtovacie obdobie verejnej správy a aj za obdobie výhľadu infraštruktúrnych projektov Zadávateľa, testovali sme tento predpoklad aj z pohľadu finančnej dostupnosti očakávanej pre realizáciu Projektu formou PPP a výšky platieb platených Zadávateľom Koncesionárovi. V teste sa vychádzalo z predpokladaného harmonogramu výplaty platieb za dostupnosť Koncesionárovi, obmedzených možností dodatočného zadlženia verejného sektora a predpokladu, že verejný sektor začne s výstavbou až v čase, kedy bude mať naakumulovaný dostatok zdrojov z hypoteticky ušetrených platieb za dostupnosť na to, aby dokázal Projekt postaviť v horizonte 4 rokov. Z uvedeného testu vyplynulo, že verejný sektor nebude schopný začať s výstavbou skôr ako v roku 2023.

Navyše, keďže sa po roku 2022 už nepredpokladá potreba spolufinancovania investičných projektov v rámci Operačného programu Doprava, nakoľko sa v súčasnosti s implementáciou obdobných nástrojov neuvažuje, bude možné takto uvoľnené zdroje Zadávateľa alokovať na Projekt v prípade jeho financovania formou PSC. Zároveň sa predpokladá, že v období po roku 2022 sa už bude vytvárať priestor aj pre dodatočné zadlženie verejného sektora a alokáciu prostriedkov z iných rozpočtových kapitál.

---

<sup>204</sup> Zdroj: MDVaRR SR

Tabuľka 71 Časové predpoklady úsekov D4 a R7 PSC a PPP modelu

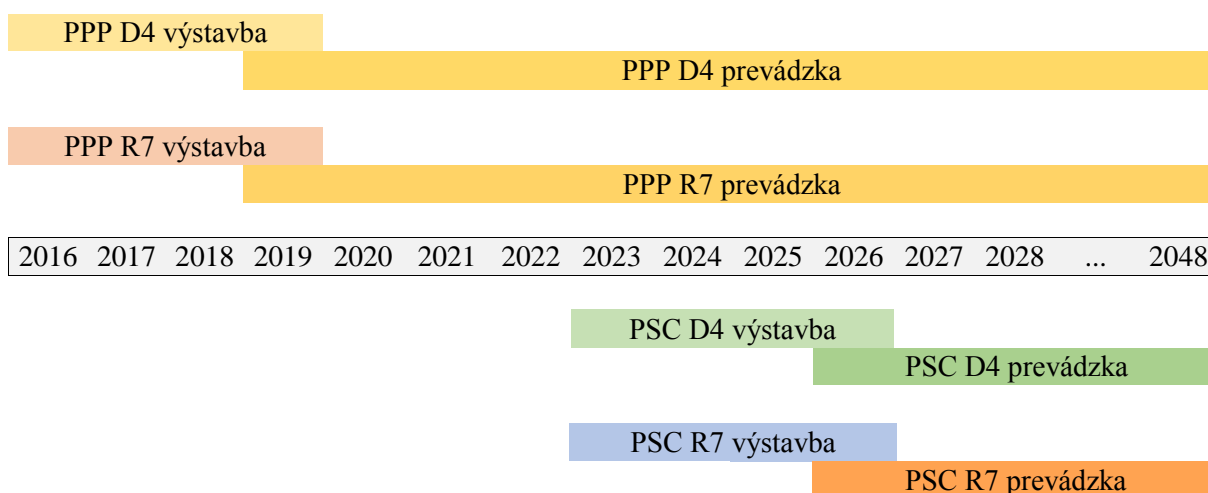
PSC	D4	R7
Začiatok výstavby	2023	2023
Koniec výstavby	2026	2026
Začiatok plnej prevádzky	2026	2027
PPP	D4	R7
Začiatok výstavby	2016	2016
Koniec výstavby	2019	2019
Začiatok plnej prevádzky	2019	2020

Zdroj: MDVaRR SR, analýza Poradcov

Dĺžka výstavby v PSC modeli bola predpokladaná rovnako ako v prípade PPP modelu z dôvodu porovnateľnosti oboch variantov realizácie Projektu. S ohľadom na reálne možnosti štátneho rozpočtu a súčasný výhľad realizácie infraštruktúrnych stavieb na Slovensku to však v takom čase ako v prípade PPP veľmi pravdepodobne nebude realizovateľné. Navyše z pohľadu súčasnej výšky dlhu verejnej správy a jej predpokladaného vývoja bude výška vynakladaných prostriedkov na výstavbu obmedzená, čo limituje možnosti Zadávateľa postaviť infraštruktúru v tak krátkom časovom horizonte ako v prípade PPP modelu.

Vyššie uvedené časové predpoklady boli použité na účely modelovania a v realite sa môžu zmeniť, preto bolo v analýze citlivosti časové hľadisko testované ako jeden z dôležitých parametrov.

Graf 9 Časový harmonogram Projektu



Zdroj: MDVaRR SR, Analýza Poradcov

### 5.1.3 Predpoklady výdavkov

Za predpoklady výdavkov modelov PSC a PPP boli použité údaje z podkapitoly 4.2.3.6 Investičný a prevádzkový rozpočet.



**Kapitálové výdavky - CAPEX**

Tabuľka 72 Predpokladané kapitálové výdavky Projektu v cenách roku 2014

CAPEX (v mil. EUR)	PPP Model	PSC Model
<b>Kapitálové výdavky spolu</b>	<b>1 173 až 1 325</b>	<b>1 198*</b>

Zdroj: Štátne expertízy, analýza Poradcov

\*Poznámka: Výška kapitálových výdavkov bez rozpočtovej rezervy. Rozpočtová rezerva je premietnutá pri výpočte hodnoty za peniaze (pozri kapitolu 5.3) v podobe ocenenia rizík PSC, ktoré boli analyzované v kapitole 4.6. S rozpočtovou rezervou táto suma predstavuje 1 325 mil. EUR.

Pri stanovení výšky kapitálových výdavkov sa prvotne vychádzalo v PPP aj PSC modeli zo štátnych expertíz. V PPP modeli sa s ohľadom na skúsenosti a celoživotný prístup k rozpočtovaniu Projektu zo strany Koncesionára uvažovalo s rozsahom hodnôt kapitálových výdavkov, pričom pre hornú hranicu sa použili hodnoty zo štátnych expertíz vrátane rozpočtovej rezervy. Pre stanovenie nižšej úrovne kapitálových výdavkov sa uvažovalo s výdavkami na úrovni predpokladanej ponuky Koncesionára (bližšie informácie uvedené v kapitole 4.2.3.6 Investičný a prevádzkový rozpočet, Tabuľka 54).

**Výdavky životného cyklu – LCC**

Výška a časovanie vynakladania výdavkov životného cyklu boli pre model PSC stanovené odhadom Poradcov. Keďže obdobie modelovania bolo pri PSC a PPP forme realizácie Projektu stanovené do roku 2048 a výstavba v PSC modeli začína o sedem rokov neskôr, časť LCC by v prípade PSC modelu nebola zohľadnená. Preto sa v poslednom roku modelovania pristúpilo k výpočtu čistej súčasnej hodnoty zvyšnej časti LCC nákladov k dátumu konca roku 2048, ktoré by musel Zadávatel' vynaložiť po období modelovania (teda po roku 2048), aby uviedol infraštruktúru do porovnateľného stavu, ako bude stav infraštruktúry v prípade PPP modelu po ukončení Koncesnej zmluvy.

**Výdavky Projektu v cenách roku 2014**

Tabuľka 73 Predpokladané výdavky Projektu v cenách roku 2014

(v mil. EUR)	PPP Model	PSC Model
CAPEX	1 173 až 1 325	1 198*
OPEX	283	96
LCC	154	154
<b>Celkom</b>	<b>1 610 až 1 762</b>	<b>1 448</b>

Zdroj: Štátne expertízy, analýza Poradcov

\*Poznámka: Uvedená výška kapitálových výdavkov v PSC modeli nezahŕňa rozpočtovú rezervu na krytie rizík Projektu, pretože tieto sú ocenené samostatne a zarátané v teste hodnoty za peniaze nižšie v Štúdii. Započítanie rezervy do kapitálových výdavkov by malo za následok duplicitné ocenenie rizík Projektu. Výška kapitálových výdavkov PPP modelu zahŕňa aj rozpočtovú rezervu na krytie rizík Projektu, pretože Koncesionár oceňuje riziká Projektu a zahŕňa ich v podobe rezervy do kapitálových výdavkov, ktoré vstupujú do výpočtu platby za dostupnosť.

Vyššie uvedené hodnoty kapitálových výdavkov sú porovnaním výdavkov na výstavbu Projektu v PSC a PPP modeli v reálnych cenách. Kapitálové výdavky PPP modelu navyše okrem stavebných výdavkov zahŕňajú rezervu Koncesionára na krytie rizík Projektu a režijné náklady Koncesionára počas obdobia výstavby. Pri modelovaní sa kapitálové výdavky oboch modelov upravovali o infláciu k dátumu začiatku výstavby.

Prevádzkové výdavky vyjadrené v reálnych cenách predstavujú výdavky, ktoré budú vynaložené počas celého obdobia prevádzky v modelovanom období, t. j. do roku 2048. Vzhľadom na

skutočnosť, že realizácia Projektu formou PSC začína o sedem rokov neskôr, do konca modelovacieho obdobia bude vynaložených menej prostriedkov na prevádzku ako v prípade PPP modelu. Dlhšie obdobie prevádzky PPP modelu znevýhodňuje túto formu realizácie Projektu z pohľadu celkových vynaložených prevádzkových výdavkov. Prevádzkové výdavky v PPP modeli navyše obsahujú aj náklady, ktoré sú špecifické pre činnosť Koncesionára v súvislosti s požiadavkami vyplývajúcimi s Koncesnej zmluvy s riadením rizík voči financujúcim inštitúciám a s účelovo zriadenou spoločnosťou a jej réžiou. Reálne hodnoty prevádzkových výdavkov sa v čase upravujú o infláciu v každom modeli, čo vzhľadom na časový posun modelov spôsobuje rozdiel v nominálnych hodnotách výdavkov.

Výdavky životného cyklu vyjadrené v reálnych cenách roku 2014 sú rovnaké pre oba modely, ale vzhľadom na časový posun realizácie Projektu formou PSC oproti PPP o sedem rokov sa v PSC modeli začínajú vynakladať neskôr. Hodnota výdavkov v PSC modeli upravená o infláciu je preto vyššia ako v PPP modeli.

### Ostatné výdavky modelu PSC

Medzi ostatné výdavky modelu PSC patria:

- **výdavky na stavebný dozor** odhadla NDS na 2,5 % – 3 % z kapitálových výdavkov PSC modelu, pričom na výpočet sa použila miera 3 %. Celková nominálna hodnota výdavkov stavebného dozoru bola modelovaná na úrovni približne 42 mil. EUR,
- **dotatočné výdavky NDS** v súvislosti s prevádzkou a údržbou D4 a R7 boli určené na základe odhadu NDS v jednorazovej výške 10 mil. EUR na rozšírenie, rekonštrukciu a doplnenie SSÚD 2 Bratislava (hlavné pracovisko Domkárska ulica, vysunuté pracovisko Vajnory a vysunuté pracovisko Jarovce) a 8,6 mil. EUR na nákup strojno-mechanizačných prostriedkov. Modernizácia SSÚD 2 Bratislava bola modelovaná na koniec výstavby posledného úseku D4 so zohľadnením inflácie. Životnosť strojno-mechanizačných prostriedkov bola odhadnutá NDS na 10 – 15 rokov, a preto bol výskyt tohto typu výdavku počas obdobia Projektu modelovaný trikrát pri zohľadnení inflácie.

## 5.1.4 Predpoklady financovania

### 5.1.4.1 Predpoklady financovania modelu PSC

Pre model PSC boli predpokladané náklady financovania Projektu na úrovni implicitnej úrokovej sadzby hrubého dlhu verejnej správy Slovenskej republiky<sup>205</sup> na fixnej úrovni 3,4 % p. a. (rovnako ako v prípade diskontnej sadzby Projektu), keďže táto vyjadruje predpokladané náklady financovania verejného sektora.

Výška istiny hypotetického dlhu bola stanovená na úrovni predpokladaných kapitálových výdavkov Projektu. Po zohľadnení cenovej inflácie kapitálových výdavkov zo štátnej expertízy vo výške 1 198 mil. EUR bez rozpočtovej rezervy v období od roku 2014 do začiatku výstavby v roku 2023, výška kapitálových výdavkov dosiahla úroveň 1 408 mil. EUR. Amortizačný profil dlhu predstavuje rovnomerné ročné splácanie istiny počas celej doby prevádzky Projektu až po dátum konca modelovania definovaného v časových predpokladoch PSC modelu. V deň prvého čerpania dlhu bol zaúčtovaný predpokladaný poplatok v súvislosti s poskytnutým hypotetickým financovaním na úrovni 0,2 % objemu celkového dlhu čerpaného počas obdobia výstavby a jednorazový poplatok v predpokladanej výške 0,6 mil. EUR (zdroj: MF SR, ARDAL). Celková výška finančných nákladov zaplatených počas modelovaného obdobia dosiahla úroveň približne 632 mil. EUR. Tieto predpoklady boli použité na účely finančného modelovania budúcnosti a v skutočnosti môžu byť iné.

<sup>205</sup> Zdroj: MF SR SR - príloha č. 5 Vládneho návrhu rozpočtu verejnej správy na roky 2015 až 2017, október 2014.

### 5.1.4.2 Predpoklady financovania modelu PPP

Finančné predpoklady boli primárne determinované na základe výsledkov testovania trhu, kde boli jednotlivými finančnými inštitúciami, bankami a potenciálnymi investormi poskytnuté nezáväzné indikácie podmienok, za ktorých by boli ochotné podieľať sa na Projekte. Tieto predpoklady boli rozdelené na základné kategórie:

- Dostupné zdroje financovania,
- Predpoklady jednotlivých zdrojov financovania.

#### Dostupné zdroje financovania modelu PPP

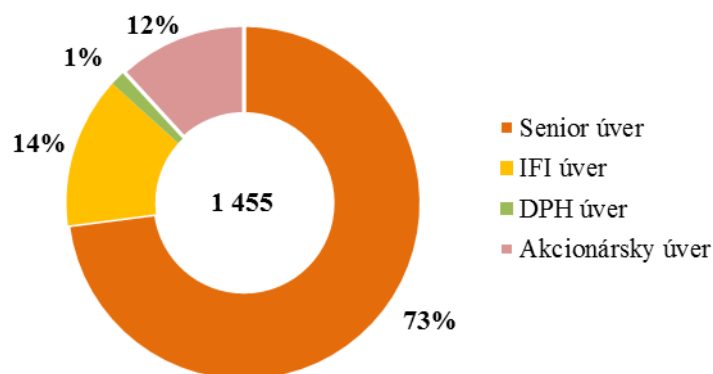
Výsledky testovania trhu indikovali štruktúru financovania prezentovanú v tabuľke nižšie so zapojením komerčných bánk, medzinárodných finančných inštitúcií (ďalej len „IFI“) a vlastného kapitálu Koncesionára.

Tabuľka 74 Predpokladaná štruktúra financovania

Inštitúcia	Typ finančného nástroja	Charakteristika inštrumentu
Komerčné banky	Senior úver	Úver na krytie kapitálových potrieb Projektu
	Úver na krytie DPH	Úver na krytie krátkodobých záväzkov vyplývajúcich z daňovej legislatívy
IFI	Senior úver	Úver na krytie kapitálových potrieb Projektu
Koncesionár	Akcionársky úver	Úver poskytnutý akcionárom podriadený ostatným formám financovania
	Vklad do základného imania Projektovvej SPV	Zákonom stanovená minimálna hranica vkladu

Zdroj: Výsledky testovania trhu, analýza Poradcov

Graf 10 Podiel jednotlivých zdrojov financovania na celkových finančných potrebách Projektu v PPP modeli (v % a mil. EUR)



Zdroj: Analýza Poradcov

Tabuľka 75 Predpoklady kovenantov dlhového financovania Projektu

Gearing (podiel cudzích a celkových zdrojov)	88 %
ADSCR (ukazovateľ dlhového krytia)	Min. 1,25x
LLCR (ukazovateľ schopnosti krytia úveru)	Min. 1,30x

Zdroj: Výsledky testovania trhu, analýza Poradcov

Tabuľka 76 Predpoklady zdrojov financovania modelu PPP

	Úroková sadzba (celková)	
	Výstavba	Prevádzka
Senior úver komerčných bánk	4,90 %	4,90 % až 5,65 %
DPH úver	3,50 %	3,50 %
IFI úver	3,55 %	3,55 %
Refinančný úver	-	4,65 %
Akcionársky úver	10,00 %	
IRR	12,5 %	

Zdroj: Výsledky testovania trhu, analýza Poradcov

Celková fixná úroková sadzba senior, IFI a refinančného úveru pozostáva z viacerých komponentov a okrem marže zahŕňa náklady úrokového swapu a poplatok finančnému sprostredkovateľovi.

Tabuľka 77 Predpokladané ostatné poplatky v súvislosti s financovaním Projektu

	Senior úver	IFI úver	DPH úver
Poplatok za spracovanie úveru	2,50 % z objemu úveru	1,00 % z objemu úveru	2,50 % z objemu úveru
Poplatok z nevyčerpanej sumy úveru	1,25 % z objemu nečerpanej časti úveru	0,425 % z objemu nečerpanej časti úveru	1,25 % z objemu nečerpanej časti úveru
Odmena pre agenta	50 tis. EUR/rok	-	-
Poplatok za správu účtov	10 tis. EUR/rok	-	-
Poplatok za spracovanie úveru pri refinancovaní	2,50 % z objemu úveru	-	-

Zdroj: Výsledky testovania trhu, analýza Poradcov

## Požadované vnútorné výnosové percento pre súkromného partnera

Náklady na celkové poskytnuté vlastné zdroje od akcionárov sú vyjadrené požadovaným vnútorným výnosovým percentom, tzv. Internal Rate of Return („IRR“). Tieto náklady zásadným spôsobom ovplyvňujú výšku požadovaných príjmov súkromného partnera, či už vo forme úrokov z akcionárskeho úveru, refinancovaním časti akcionárskeho úveru alebo vyplatenými dividendami z Projektu. Na základe skúseností Poradcov s prihliadnutím na výsledky testovania trhu bolo toto percento stanovené na úrovni 12,5 % p. a.

## Refinancovanie Projektu

Z výsledku testovania trhu vyplýva, že komerčné banky sa budú snažiť motivovať Koncesionára refinancovať Projekt po spustení jeho plnej prevádzky (t. j. po dosiahnutí právoplatnej kolaudácie všetkých úsekov Projektu), teda v čase, keď sa výrazne zníži jeho rizikový profil (pominú riziká súvisiace s výstavbou a Koncesionár preukáže schopnosť prevádzkovať cestu na požadovanej úrovni kvality). Z tohto dôvodu bol dátum refinancovania stanovený na dva roky od začiatku plnej prevádzky na poslednom dostavanom úseku Projektu. Refinancovaniu podlieha len senior úver komerčných bánk.

Skutočné podmienky financovania Koncesionára sa môžu líšiť od vyššie uvedených predpokladov, čo môže mať zásadný vplyv na výsledok modelovania. Aj z tohto dôvodu boli niektoré parametre financovania podrobené analýze citlivosti v ďalšej časti Štúdie.

## 5.1.5 Predpoklady cash flow modelov Zadávateľa

### 5.1.5.1 Spoločné predpoklady cash flow modelov Zadávateľa

#### Výdavky na prípravu Projektu

Výdavky na prípravu Projektu predstavujú výdavky na prípravu projektovej dokumentácie pre realizáciu výstavby Projektu, pričom výška týchto výdavkov je podľa štátnych expertíz na úrovni 34 mil. EUR. Do týchto výdavkov sa zahŕňajú aj výdavky Zadávateľa na prípravu Štúdie v sume 0,7 mil. EUR.

#### Výdavky na majetkovoprávne vysporiadanie

Výdavky zahŕňajú nároky na peňažné toky Zadávateľa v súvislosti s výkupom pozemkov. Výška týchto výdavkov bola stanovená na základe štátnych expertíz v celkovej výške 474 mil. EUR. Uvedená hodnota výdavkov na majetkovoprávne vysporiadanie vychádza zo štátnych expertíz, ktoré na základe zákona č. 254/1998 Z.z. o verejných prácach v znení neskorších predpisov počítajú z hodnotou uvedenou v DSZ. V súčasnosti NDS disponuje dokumentáciou pre územné rozhodnutie, ktorá obsahuje detailné geometrické plány a umožňuje NDS spresniť hodnotu MPV. NDS v čase finalizácie Štúdie analyzovala sumu za majetkovoprávne vysporiadanie a odhadovala výšku nákladov na majetkovoprávne vysporiadanie v hodnote 368 mil. EUR.<sup>206</sup> Po nadobudnutí právoplatnosti územných rozhodnutí pre zvyšné úseky D4 a R7 bude táto hodnota spresnená na základe znaleckých posudkov.

#### Príjmy Zadávateľa

Príjmy od konečných užívateľov predstavujú príjmy Zadávateľa zo spoplatnenia diaľnice D4 a rýchlostnej cesty R7.

Príjmy z mýta pre motorové vozidlá s celkovou hmotnosťou nad 3,5 t vychádzajú z odhadov NDS na základe výberu mýta v roku 2014 (približne 4,8 mil. EUR, z toho inkrementálne príjmy 1,1 mil. EUR,

<sup>206</sup> Trvalý záber v rozsahu približne 4,8 mil. m<sup>2</sup>, dočasný záber 1,4 mil. m<sup>2</sup> na 3 roky, asanácie a ušlý zisk sú súčasťou MPV.

ktoré predstavujú nárast príjmov NDS oproti súčasnému stavu v dôsledku sprevádzkovania D4 a R7). Pre diaľnicu D4 bol odhad stanovený podľa výberu mýta na porovnateľných diaľničných úsekoch v Bratislave a pre rýchlostnú cestu R7 bol základom pre výpočet výber mýta na paralelnej ceste I. triedy so zohľadnením sadzby mýta na rýchlostných cestách.

Na účely modelovania bol zvolený predpoklad, že všetky úseky Projektu budú spoplatnené aj pre osobné vozidlá. Rozhodnutie o spoplatnení však bude na zvážení Zadávateľa v budúcnosti. Príjmy z diaľničných nálepiek boli odhadnuté NDS. Pre diaľnicu D4 boli ročné príjmy z diaľničných nálepiek odhadnuté na 250 tis. EUR pri jednotkovej cene 50 EUR s DPH a počte inkrementálnych nákupov 5 000 kusov diaľničných nálepiek. Pre rýchlostnú cestu R7 odhadla NDS ročné príjmy z predaja 15 000 kusov predaných diaľničných nálepiek na úrovni 750 tis. EUR. Tieto príjmy odzrkadľujú dodatočné príjmy NDS z dôvodu sprevádzkovania novej infraštruktúry.

Na základe informácií z NDS bol odhad príjmov z výkonového a časového spoplatnenia do budúcnosti kalkulovaný s použitím predpokladu ročného rastu intenzity dopravy na úrovni 1 % a valorizácii sadzieb mýta a cien diaľničných nálepiek o infláciu. Nábeh príjmov bol stanovený na prvý rok prevádzky posledného úseku diaľnice D4 alebo rýchlostnej cesty R7 v predčasnom užívaní.

### 5.1.5.2 Predpoklady cash flow modelu Zadávateľa v PPP variante

#### Platba za dostupnosť

Platba za dostupnosť je odvodená od dostupnosti poskytovanej služby a vychádza z finančného modelu súkromného partnera, ktorého predpoklady a výstupy sú popísané vyššie v Štúdiu v kapitolách 5.1 a 5.2, a zo zásad platobného mechanizmu definovaných v kapitole 6. Platba za dostupnosť predstavuje platbu Zadávateľa Koncesionárovi na krytie všetkých nákladov Projektu a je zložená z mesačných jednotkových platieb za dostupnosť. Tieto mesačné platby sú prispôsobené potrebe Projektu vynakladať peňažné prostriedky počas doby jeho životného cyklu, a to tak, že v mesiacoch jún a december, v ktorých sú predpokladané splatnosti istiny úverov, sú mesačné platby vyššie.

Prostredníctvom finančného modelovania bola stanovená základná platba za dostupnosť, ktorá slúži ako báza pre výpočet mesačných jednotkových platieb, vypočítaná v intervale 135 mil. EUR až 151 mil. EUR<sup>207</sup> v cenovej úrovni 1. kvartálu 2016, kedy je predpokladaný deň podpisu finančných dokumentov. Horná hranica rozsahu platby za dostupnosť odzrkadľuje predpoklad kapitálových výdavkov Koncesionára vo výške na úrovni štátnych expertíz. Spodná hranica intervalu vychádza z predpokladu úspor Koncesionára na kapitálových výdavkoch oproti štátnym expertízam. Na účely modelovania v tejto Štúdiu je táto hranica odhadnutá Poradcom podľa skúseností z obdobných projektov v rámci EÚ (bližšie informácie uvedené v kapitole 4.2.3.6 Investičný a prevádzkový rozpočet). Skutočná výška platby sa môže od odhadnutej spodnej hranice ešte líšiť. Časť tejto platby, ktorá je určená na krytie všetkých prevádzkových nákladov, je v čase upravená o infláciu. Výška platby za dostupnosť bola kalkulovaná na základe vyššie uvedených predpokladov, ktoré vychádzali z testovania trhu, aktuálnej situácie na finančných a kapitálových trhoch a odhadov úrovne výdavkov Koncesionára. Tieto predpoklady sa môžu v budúcnosti zmeniť, čo môže mať vplyv na výšku platby za dostupnosť.

Tabuľka 78 Platba za dostupnosť

Platba za dostupnosť	v mil. EUR
Ročná platba za dostupnosť	135* až 151
Celková suma vyplatených platieb za dostupnosť	4 176* až 4 630

Zdroj: Analýza Poradcov

<sup>207</sup> Predmetné sumy predstavujú kvalifikovaný odhad výšky platby za dostupnosť, pričom konečná výška platby za dostupnosť bude známa po verejnom obstarávaní koncesionára.

\*Poznámka: Základný scenár s nižšími predpokladanými kapitálovými výdavkami Koncesionára

### Poradenské služby

Výdavky na poradenské služby v prípade realizácie Projektu formou PPP vyjadrujú výdavky Zadávateľa v súvislosti s prípravou štúdie realizovateľnosti, dokumentácie pre výber súkromného partnera verejným obstarávateľom a poradenskú činnosť pri zadávaní a realizácii koncesie vybraných úsekov diaľnice D4 a rýchlostnej cesty R7. Celková výška nemôže v zmysle zmluvy prekročiť 6,1 mil. EUR.

### Výdavky na monitoring Koncesnej zmluvy

Počas prípravy, výstavby a prevádzky Projektu Koncesionárom vzniknú MDVaRR SR dodatočné výdavky v súvislosti s dohľadom nad výkonom povinností súkromného partnera vyplývajúcich z Koncesnej zmluvy. Tieto výdavky Zadávateľa zahŕňajú personálne náklady sekcie PPP na MDVaRR SR, ktoré boli kalkulované na základe odhadu počtu zamestnancov sekcie a priemernej mesačnej mzdy a ich celková nominálna hodnota bola vypočítaná na úrovni 7,4 mil. EUR za celé obdobie modelovania.<sup>208</sup>

### Krytie výdavkov Zadávateľa

V roku 2014 už boli na realizáciu Projektu vynaložené prostriedky z rozpočtu NDS (MPV, Príprava projektu – projektová dokumentácia) a MDVaRR SR (Príprava projektu - Štúdia).

Detailný rozpis výdavkov Zadávateľa počas celej realizácie Projektu je súčasťou prílohy tejto Štúdie.

Tabuľka 79 Krytie výdavkov Projektu medzi MDVaRR SR a NDS

Účel výdavkov	MDVaRR SR	NDS
Príprava projektu	X	X
Majtekokprávne vysporiadanie		X
Platba za dostupnosť	X	
Poradenské služby	X	
Monitoring Koncesnej zmluvy	X	

Zdroj: MDVaRR SR

V schválenom rozpočte verejnej správy na roky 2015-2017 nie sú osobitne rozpočtované výdavky na realizáciu Projektu. Prebiehajú však rokovania medzi MF SR a MDVaRR SR ohľadom zabezpečenia zdrojového krytia Projektu v príslušných rozpočtových rokoch v rámci rozpočtu verejnej správy.

## 5.2 Výstupy finančných modelov

V prílohách 3 až 7 sú prezentované hlavné výstupy finančných modelov, ktoré sú vyjadrené v skrátenej forme a v nominálnych hodnotách:

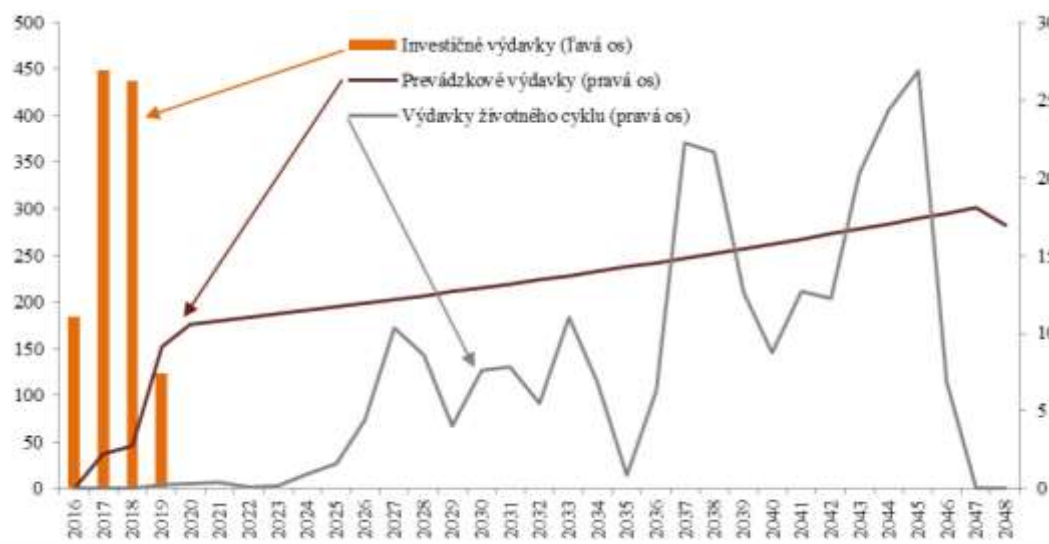
- Výkaz ziskov a strát súkromného partnera v PPP variante (Príloha 3),
- Cash flow súkromného partnera pri PPP variante (Príloha 4),
- Kaskáda peňažných tokov modelu PPP (Príloha 5),

<sup>208</sup> Zdroj: MDVaRR SR

- Cash flow Zadávateľa v PSC modeli (Príloha 6),
- Cash flow Zadávateľa v PPP modeli (Príloha 7).

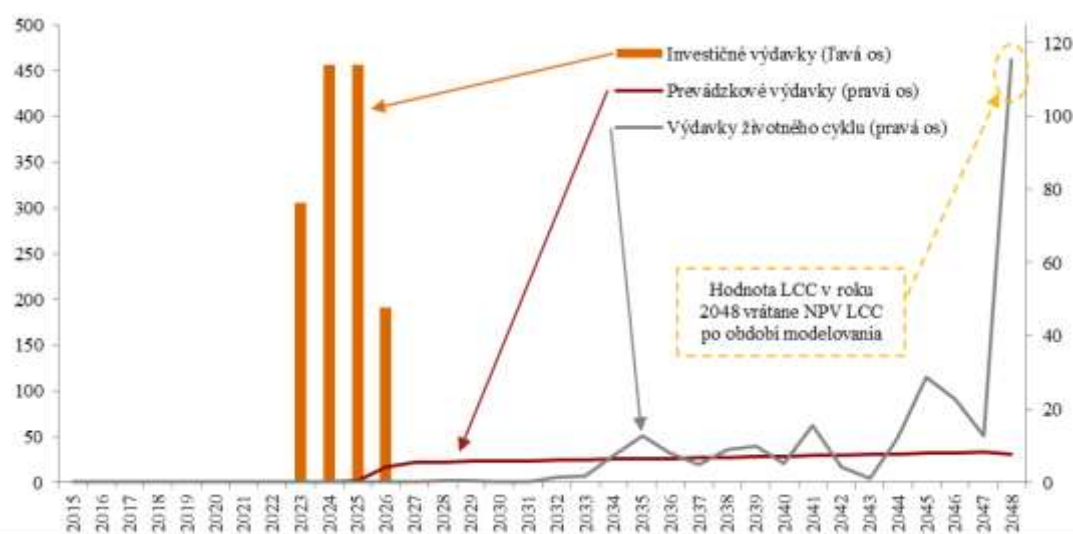
Grafické znázornenie vybraných výstupov finančných modelov:

Graf 11 Vybrané výdavky modelu PPP v nominálnom vyjadrení (v mil. EUR)



Zdroj: Analýza Poradcov

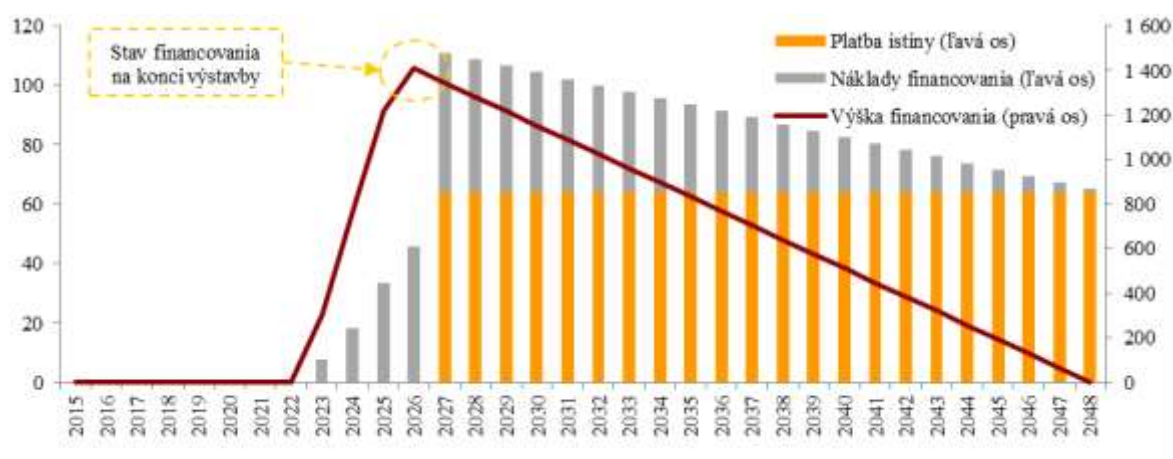
Graf 12 Vybrané výdavky modelu PSC v nominálnom vyjadrení (v mil. EUR)



Zdroj: Analýza Poradcov

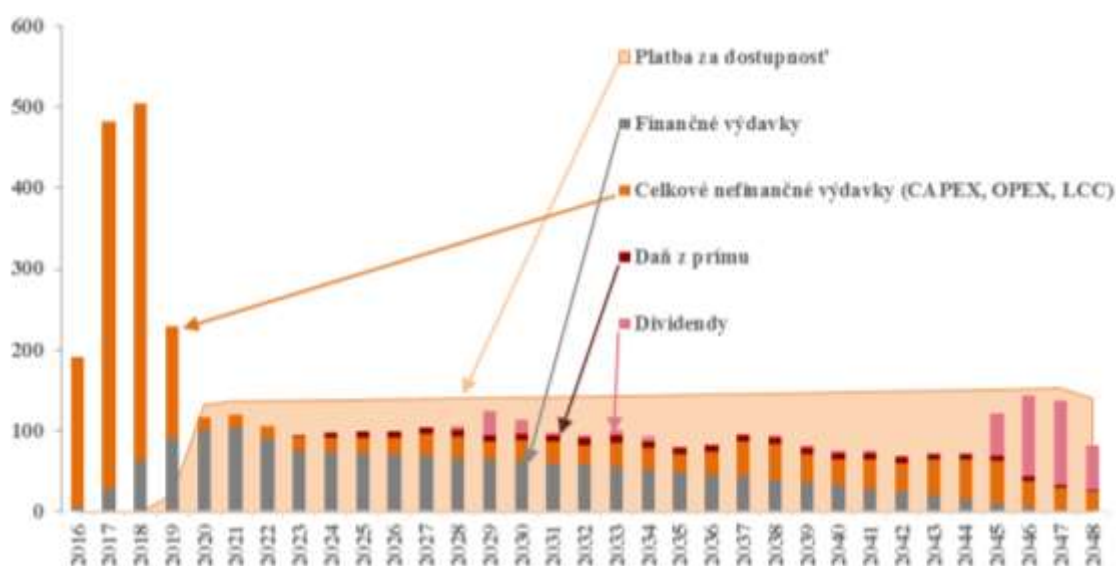


Graf 13 Financovanie modelu PSC (v mil. EUR)



Zdroj: Analýza Poradcov

Graf 14 Peňažné toky PPP modelu (v mil. EUR)



Zdroj: Analýza Poradcov

### 5.3 Test hodnoty za peniaze

Cieľom Testu hodnoty za peniaze (ďalej aj ako „VfM“ z anglického Value for Money) je poskytnúť pohľad na výhodnosť jednotlivých foriem realizácie Projektu, a umožniť tak kvalifikovane sa rozhodnúť medzi PSC a PPP formou realizácie Projektu. Základom pre porovnanie oboch variantov realizácie Projektu sú celkové finančné výdavky Zadávateľa pre PSC model a PPP model. Okrem finančných tokov pri infraštruktúrnych projektoch tohto typu je však potrebné zohľadniť aj nekvantifikovateľné faktory, ktoré môžu ovplyvniť výsledné porovnanie a vyhodnotenie.

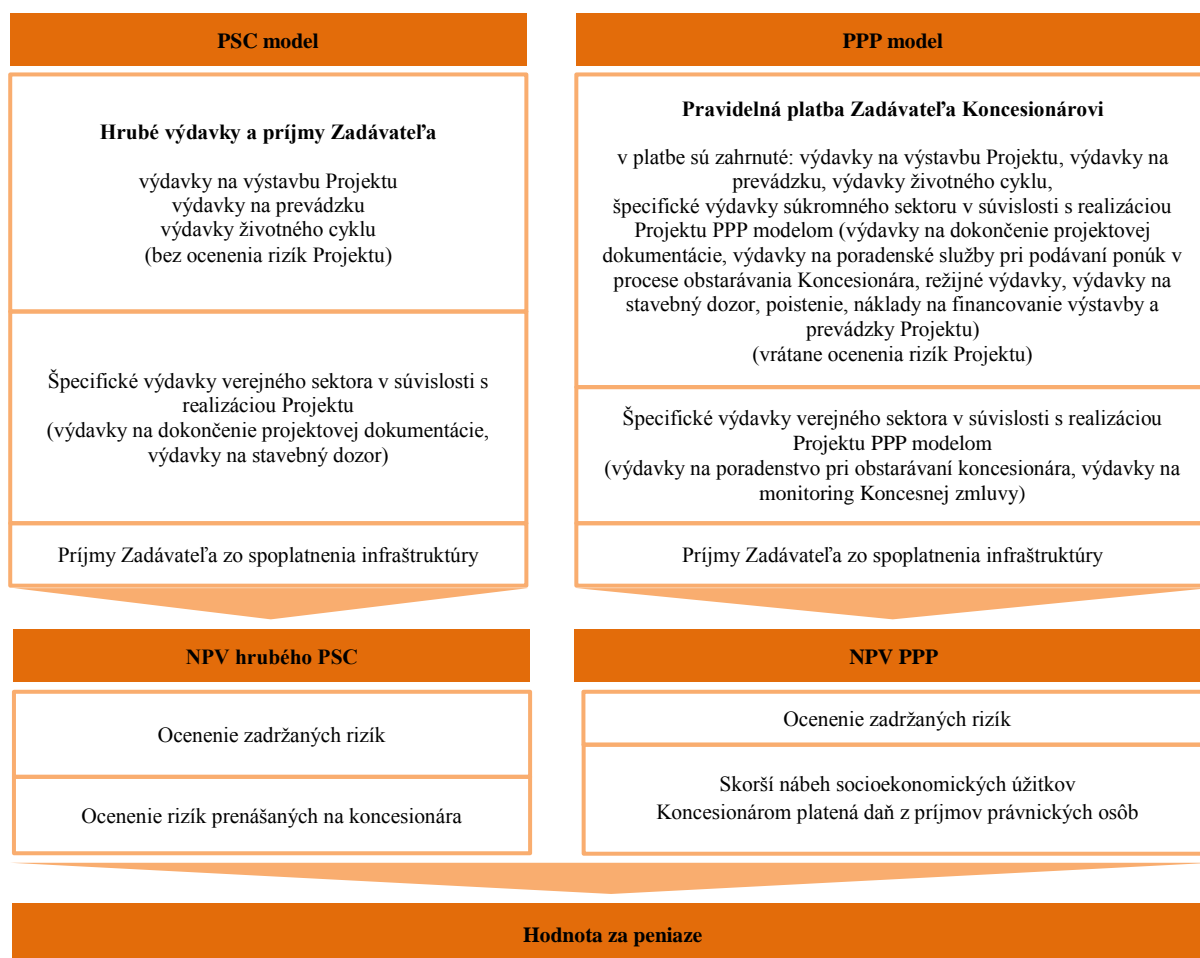
Test hodnoty za peniaze vychádza z porovnania identifikovaných kvantitatívnych a kvalitatívnych parametrov oboch variantov realizácie Projektu. Porovnanie kvantitatívnych parametrov, ktorým bola v súlade s odporúčaniami metodiky MF SR z dôvodu veľkosti Projektu priradená celková váha na overení hodnoty za peniaze na úrovni 100 %, zahŕňa posúdenie celkových výdavkov Zadávateľa pre oba modely realizácie Projektu a vyjadruje, či PPP model v porovnaní s PSC modelom prináša hodnotu za peniaze. Kým pri PSC modeli sa vychádza z nákladov, za ktoré by Projekt dokázal realizovať verejný sektor, pri PPP modeli je porovnávacou bázou pravidelná platba Zadávateľa

Koncesionárovi počas celej doby Koncesnej zmluvy. Vzhľadom na celospoločenský význam a veľkosť Projektu sa v súlade metodikou MF SR a obozretný prístup k vyhodnoteniu hodnoty za peniaze priradila váha kvalitatívnym parametrom na úrovni 0 %. Z dôvodu zachovania konzervatívneho prístupu k vyhodnoteniu Projektu preto neboli kvalitatívne parametre v tejto Štúdii kvantifikované, ale pri hodnotení Projektu v budúcnosti sa odporúča tieto faktory kvantifikovať a zohľadniť v kontexte celkového vyhodnotenia hodnoty za peniaze Projektu. Kvantifikácia kvalitatívnych parametrov bude relevantnejšia pre účely vyhodnotenia Projektu a jeho hodnoty za peniaze na základe konkrétnych podmienok Koncesnej zmluvy a reálnych podmienok, za ktorých sa Projekt bude realizovať (napríklad konkrétny návrh technického riešenia, úroveň kvalitatívnych požiadaviek Zadávateľa na opravy a údržbu, inovatívnosť, atď.). Vyhodnotenie hodnoty za peniaze Projektu bude opätovne vykonané na základe ponuky úspešného uchádzača v rámci verejného obstarávania a bude slúžiť ako podklad pre rozhodnutie Vlády SR o uzatvorení koncesnej zmluvy Projektu.

### 5.3.1 Kvantitatívne faktory hodnoty za peniaze

Porovnanie oboch alternatív realizácie Projektu je vykonané metódou vyjadrenia čistej súčasnej hodnoty peňažných tokov, ktoré bude musieť Zadávateľ vynaložiť v súvislosti s realizáciou Projektu. Aby bolo možné obe alternatívy realizácie Projektu porovnať, je nutné upraviť peňažné toky oboch modelov na rovnakú základňu. Hlavné kvantitatívne rozdiely medzi oboma prístupmi sú zobrazené v tejto schéme:

Diagram 8 Hlavné kvantitatívne rozdiely medzi PSC a PPP modelom



Zdroj: Analýza Poradcov

Jednotlivé položky čistej súčasnej hodnoty peňažných tokov oboch modelov realizácie Projektu boli popísané v časti Štúdie zaoberajúcej sa analýzou rizík a predpokladmi a výstupmi finančných modelov.

Kým kapitálové výdavky vstupujúce do PPP modelu obsahujú rezervu na krytie vplyvov prípadných rizík spojených s Projektom, kapitálové výdavky PSC modelu abstrahovali od rozpočtovej rezervy na krytie rizík Projektu, pretože tieto boli oceňované samostatne. Navyše rozpočtová rezerva v štátnych expertízach zohľadňuje iba riziká spojené s výstavbou. Z tohto dôvodu je potrebné peňažné toky Zadávateľa pri PSC modeli upraviť o hodnotu ocenených rizík Projektu, ktoré zohľadňujú celý životný cyklus Projektu. Peňažné toky Zadávateľa v PSC modeli sa preto budú upravovať o hodnotu prenesených a zadržaných rizík a peňažné toky Zadávateľa v PPP modeli sa budú upravovať o hodnotu zadržaných rizík, nakoľko tieto znáša Zadávateľ v oboch variantoch realizácie Projektu.

Vzhľadom na kratšie obdobie modelovania v prípade PSC modelu sú prevádzkové výdavky Zadávateľa v tomto variante nižšie ako v PPP modeli. Pri výdavkoch životného cyklu sa z rovnakého dôvodu pristúpilo k úprave, ktorá v poslednom roku modelovania zohľadňuje výdavky, ktoré by musel Zadávateľ vynaložiť, aby dosiahol porovnateľnú kvalitu infraštruktúry ako Koncesionár. Tento konzervatívny prístup k modelovaniu znevýhodňuje PPP model.

Vo výpočte výslednej hodnoty za peniaze je však potrebné zohľadniť aj ďalšie kvantitatívne faktory ovplyvňujúce porovnanie oboch variantov realizácie Projektu. Ostatné kvantitatívne vplyvy boli identifikované a sú popísané v nasledujúcej časti.

### 5.3.1.1 Riziká Projektu

Výkaz cash flow Zadávateľa zobrazuje hypotetické peňažné toky, ktoré by musel Zadávateľ vynaložiť v prípade, že by sa Projekt realizoval PSC spôsobom. Súčasťou výkazu sú aj finančné výstupy z analýzy rizík.

Riziká Projektu sme analyzovali v kapitole 4.6 Identifikácia rizík Projektu a ich ocenenie. V rámci analýzy rizík, ktoré sme pripravili v spolupráci s panelom expertov, sme sa zamerali na identifikáciu, alokáciu a ocenenie prenesených a zadržaných rizík.

#### **Prenesené riziká**

Jednou z výhod PPP modelu oproti PSC forme realizácie Projektu je možnosť prenesenia časti rizík na súkromného partnera. Tieto riziká boli identifikované a alokované na stranu súkromného partnera.

#### **Zadržané riziká**

Ide o riziká, ktoré Zadávateľ nedokáže preniesť na súkromného partnera a ich vplyvy bude znášať bez ohľadu na to, či bude Projekt realizovaný PSC modelom alebo formou PPP (zadržané riziká sú uvedené v matici rizík Projektu uvedenej v prílohe č. 2 Štúdie). Tieto riziká boli identifikované a alokované na stranu verejného sektora.

Finančné vyjadrenie rizík bolo rozložené v čase podľa obdobia výskytu rizika a fázy Projektu, v ktorej sa vplyv rizika pravdepodobne prejaví. O vyčíslenú hodnotu vplyvu identifikovaných rizík Projektu bola upravená hodnota hrubého NPV Projektu. Reálna hodnota vplyvov jednotlivých rizík bola upravená o mieru inflácie. Následne bola hodnota prevádzaných rizík upravená na ich čistú súčasnú hodnotu rovnakou diskontnou sadzbou, ako je sadzba pre diskontovanie peňažných tokov Zadávateľa v Projekte.

Tabuľka 80 Čistá súčasná hodnota identifikovaných a ocenených rizik Projektu

(v mil. EUR)	
Prenesené riziká	170
Zadržané riziká	12

Zdroj: Panel expertov, analýza Poradcov

### 5.3.1.2 Ocenenie vybraných sociálnoekonomických vplyvov

Výstavba veľkých cestných infraštruktúrnych projektov so sebou prináša množstvo sociálnoekonomických prínosov, ktorých účinky sa pozitívne prejavujú nielen u užívateľov ciest, ale majú pozitívny efekt aj na bezprostredné okolie a celý región. V prípade konečných užívateľov sa tieto prínosy prejavujú v podobe bezpečnejšej a komfortnejšej dopravy, šetrenia času alebo zníženia nákladov. V širšom ponímaní novovybudovaná cestná infraštruktúra prispieva v regióne k prílevu investícií zvýšením dostupnosti a atraktívnosti danej lokality, zníženiu environmentálnych záťaží v podobe exhalátov, prachu a vibrácií alebo k zníženiu hluku z dopravy.

Výhodou realizácie Projektu PPP modelom je, že socioekonomické úžitky sa vplyvom zlepšenej dopravnej infraštruktúry prejavujú skôr, ako v prípade výstavby Konvenčným spôsobom. Hoci sa pozitívne prínosy dostavia pri oboch spôsoboch realizácie Projektu, rozdiel je v skoršom nábehu týchto úžitkov. Zatiaľ čo PPP model počíta so spustením niektorých úsekov Projektu do predčasného užívania už v roku 2018, Projekt sa podľa PSC modelu len začne stavať v roku 2023, pričom prvé úseky by mohli byť spustené do predčasného užívania približne v roku 2025. Z toho vyplýva, že socioekonomické prínosy sa začnú pri realizácii Projektu PPP modelom prejavovať o sedem rokov skôr.

Preto je potrebné zahrnúť hodnotu týchto skoršie realizovaných úžitkov do porovnania, a to znížením ceny podľa PPP o čistú súčasnú hodnotu týchto socioekonomických prínosov. Hodnota prínosov, o ktorú sa má cena podľa PPP upraviť, bola vypočítaná na základe počtu mesiacov, o ktoré dôjde k realizácii socioekonomických vplyvov pri PPP modeli skôr, než keby bol Projekt realizovaný Konvenčným spôsobom.

Vypočítanému časovému rozdielu bola pridelená zodpovedajúca hodnota prínosov, pričom zdrojom údajov boli hodnoty socioekonomických prínosov vypočítané projektantom samostatne pre diaľnicu D4 a samostatne pre rýchlostnú cestu R7 v projektovej dokumentácii na úrovni DSZ. Socioekonomické vplyvy boli vyčíslené v DSZ na základe porovnania nákladov variantu bez realizácie investície a variantu s realizáciou Projektu. Socioekonomické prínosy teda vyplývajú z úspor na nákladoch, ktoré vzniknú v dôsledku využívania a existencie novej infraštruktúry v rámci Projektu v porovnaní s existujúcim stavom cestnej infraštruktúry. Tieto prínosy sa prejavujú tak pre užívateľov ciest (užívateľské náklady) ako aj v okolitom prostredí (externé náklady).

Socioekonomické prínosy sa prejavujú najmä v nasledujúcich oblastiach:

- zníženie prevádzkových nákladov vozidiel – pokles spotreby pohonných hmôt, spotreby mazadiel, nákladov spojených s opravami a údržbou vozidiel, zníženie opotrebovania pneumatík, ďalej pokles nehodovosti s následkami pre užívateľov,
- pokles cestovného a prepravného času,
- zvýšenie bezpečnosti,
- zlepšenie životného prostredia v okolí Projektu – zníženie hluku, prachu, vibrácií a exhalátov.

Kapitola 3 Štúdie porovnávala nulový variant (existujúci stav) a celkový variant (realizácia Projektu). V kapitole sú porovnávané dopravné intenzity v oboch variantoch, pričom v nulovom variante sú na

niektorých úsekoch už v súčasnosti prekračované normatívne kapacity. Aj z tohto dôvodu má skoršia realizácia Projektu pozitívny vplyv na dopravnú situáciu a prináša úžitky pre spoločnosť. Skoré spustenie Projektu pomôže výrazne znížiť dopravné intenzity na existujúcej infraštruktúre, čo prinesie rýchlejšiu realizáciu prínosov, ktoré sú s Projektom spojené.

V zmysle metodiky *Obsah a požiadavky na štúdiu uskutočniteľnosti a komparátor verejného sektora (Public sector comparator)* publikovanej Ministerstvom financií SR sme do hodnotenia zahrnuli aj vplyv socioekonomických prínosov Projektu. Výpočty socioekonomických prínosov boli spracované v rámci DSZ oprávnenými spracovateľmi výpočtov. Pre tento účel autori použili nižšie uvedené programy, pričom pri výpočte bolo použité programové prostredie (tzv.workspace) kalibrované pre podmienky SR poskytnuté Slovenskou správou ciest vrátane modulu: Typické vozidlá dopravného prúdu v SR. Pri tvorbe podkladov k hodnoteným úsekom a vo výpočte bola zachovaná celá konfigurácia programového prostredia na slovenské podmienky a podrobné sčítanie intenzity dopravy poskytnuté Slovenskou správou ciest.

#### **Model socioekonomických prínosov HDM-4**

Socioekonomické prínosy pre diaľnicu D4 a úsek rýchlostnej cesty R7 Prievoz – Ketelec boli vypočítané použitím technicko-ekonomického softvéru HDM-4 (Highway Development and Management Tool) kalibrovaného na podmienky Slovenskej republiky Slovenskou správou ciest. Tento softvér bol vyvinutý Svetovou bankou v roku 2000 a je všeobecne uznávaným nástrojom na riadenie cestného hospodárstva. MDVaRR SR vo svojom metodickom pokyne „**POUŽÍVANIE PROGRAMU HDM-4 V PODMIENKACH SR**“ z novembra 2008 uvádza, že „*program HDM-4 vyhodnocuje rýchlosť pohybu vozidiel, spotrebu pohonných hmôt, náklady na údržbu a opravy vozidiel, na opotrebovanie pneumatík, na mzdy posádok nákladných vozidiel, na odpisy a pod. Tiež sú vyčíslené náklady na údržbu a opravy komunikácií. Výpočet sleduje tiež sociálne prínosy, t. j. spotrebu času cestujúcich, nehodovosť a celospoločenské straty z negatívneho vplyvu na životné prostredie. Predpokladá sa, že sú známe aj investičné náklady stavby a preinvestované objemy v jednotlivých rokoch výstavby. K zásadným ukazovateľom patrí intenzita dopravy na jestvujúcej ceste a prognóza jej vývoja.*“

Gestorom modelu HDM-4 je Slovenská správa ciest, ktorá tiež vykonáva práce v súvislosti s jeho kalibrovaním na podmienky SR, ako aj jeho technickú podporu. Hodnoty socioekonomických prínosov kalkulovaných modelom HDM-4 sa v čase menia na základe viacerých faktorov. Model napríklad vyhodnocuje zmeny intenzít dopravy v jednotlivých rokoch, percentuálne zastúpenie rôznych typov vozidiel, mieru opotrebovania povrchu vozovky ako aj jej renováciu po dosiahnutí určitých kvalitatívnych parametrov. V závislosti od vývoja týchto parametrov sa mení výška nákladov užívateľov a aj hodnota socioekonomických prínosov v čase.

#### **Model socioekonomických prínosov C920**

Pre výpočet socioekonomických prínosov na úseky R7 Ketelec – Dunajská Lužná a R7 Dunajská Lužná – Holice bol použitý obdobný softvérový nástroj (C920), ktorý bol vyvinutý projektantom a je používaný na vyhodnocovanie ekonomických aspektov stavby. Softvér pracuje na podobnom princípe ako HDM-4 model, pričom zohľadňuje aj prínosy infraštruktúry pre okolie. Model je pravidelne aktualizovaný o dopravné štatistiky v súlade s usmerneniami MDVaRR SR.

#### **Výstupy a použitie modelov**

Socioekonomické prínosy Projektu boli vyčíslené zvlášť pre diaľnicu D4 a pre rýchlostnú cestu R7 z dôvodu postupnej prípravy projektovej dokumentácie na dotknutých úsekoch. Pri výpočte sme vychádzali z informácií, ktoré boli dostupné a ktoré posudzovali vplyvy ciest D4 a R7 samostatne.

Na výpočet hodnoty, o ktorú sa má cena podľa PPP modelu upraviť, bol preto použitý konzervatívny predpoklad, že dôjde k realizácii iba časti týchto úžitkov na jednotlivých úsekoch diaľnice D4 a rýchlostnej cesty R7. Z dôvodu konzervatívneho prístupu k zohľadňovaniu socioekonomických prínosov v cene Projektu pre Zadávateľa bolo pre diaľnicu D4 a úsek rýchlostnej cesty R7 Prievoz –

Ketelec kalkulované s hodnotou vplyvov na úrovni 50 %, pre úsek R7 Ketelec – Dunajská Lužná sa použila pomerná časť vo výške 70 % a pre úsek R7 Dunajská Lužná – Holice sa počítalo so 100 % hodnotou socioekonomických prínosov.

Kľúčové informácie použité pri výpočte hodnoty socioekonomických prínosov, o ktorú sa cena podľa PPP upravuje:

Tabuľka 81 Socioekonomické prínosy

(v mil. EUR)	D4	R7	Spolu
<b>NPV socioekonomických prínosov</b>	413	594	<b>1 007</b>

Zdroj: Analýza Poradcov

Pri diskontovaní očakávaných socioekonomických prínosov na ich čistú súčasnú hodnotu bola použitá rovnaká diskontná sadzba ako na výpočet čistej súčasnej hodnoty PSC a PPP modelov. Výška čistej súčasnej hodnoty socioekonomických prínosov odzrkadľuje k akej úspore nákladov dôjde v prípade realizácie Projektu PPP modelom v porovnaní s realizáciou PSC modelom z dôvodu skoršej dostupnosti infraštruktúry.

### 5.3.1.3 Úprava o daňovú povinnosť Koncesionára

V prípade realizácie Projektu PPP modelom bude Koncesionár inkasovať pravidelné platby za dostupnosť, ktoré budú súťažené v rámci verejného obstarávania Koncesionára. Z platby za dostupnosť Koncesionár hradí všetky svoje výdavky a z vytváraného zisku pred zdanením bude mať povinnosť platiť daň z príjmov právnických osôb, ktorá bude príjmom štátu. Keďže táto daň bude hradená z platby za dostupnosť a vráti sa štátu, táto skutočnosť by mala byť zohľadnená vo výpočte hodnoty za peniaze. Z tohto dôvodu bude potrebné čistú súčasnú hodnotu peňažných tokov Zadávateľa v PPP modeli upraviť o platenú daň z príjmu Koncesionára. Výška dane platenej Koncesionárom štátu bola vypočítaná z finančného modelu pre výpočet pravidelnej platby Zadávateľa Koncesionárovi. Hodnoty platenej dane v jednotlivých rokoch boli prepočítané na ich čistú súčasnú hodnotu rovnakou diskontnou sadzbou ako pri výpočte čistej súčasnej hodnoty peňažných tokov PPP a PSC modelu. Čistá súčasná hodnota platenej dane z príjmu Koncesionára bola stanovená na úrovni 94 mil. EUR.

### 5.3.2 Kvalitatívne faktory hodnoty za peniaze









V predchádzajúcej časti boli uvedené kvantifikovateľné faktory porovnania oboch variantov. V tejto časti uvádzame iné identifikované faktory prezentované v tabuľke nižšie, ktoré vyplývajú z charakteru PPP a z odporúčanej štruktúry Koncesnej zmluvy v porovnaní s PSC variantom a ktoré dopĺňajú pohľad na výhodnosť realizácie Projektu formou PPP. Vzhľadom na celospoločenský význam, veľkosť Projektu a obozretný prístup k vyhodnoteniu hodnoty za peniaze sa v súlade s metodikou MF SR priradila váha kvalitatívnym parametrom na úrovni 0 %. Z dôvodu zachovania konzervatívneho prístupu k vyhodnoteniu Projektu preto neboli kvalitatívne parametre v tejto Štúdii kvantifikované. V kontexte celkového hodnotenia Projektu v budúcnosti sa však odporúča tieto faktory kvantifikovať a zohľadniť v celkovom vyhodnotení. Kvantifikácia kvalitatívnych parametrov podporí výhodnosť realizácie Projektu formou PPP.

Kvantifikácia kvalitatívnych parametrov však bude relevantnejšia pre účely vyhodnotenia Projektu a jeho hodnoty za peniaze na základe konkrétnych podmienok Koncesnej zmluvy a reálnych podmienok, za ktorých sa Projekt bude realizovať (napríklad konkrétny návrh technického riešenia, úroveň kvalitatívnych požiadaviek Zadávateľa na opravy a údržbu, inovatívnosť, atď.).

Možný význam týchto kvalitatívnych faktorov oboch variantov realizovania Projektu dopĺňa pohľad na výhodnosť realizácie Projektu konkrétnou formou realizovania.

Tabuľka 82 Kvalitatívne faktory porovnania variantov PPP a PSC

Faktor	Charakteristika	PSC	PPP
<b>Dostupnosť služby a infraštruktúry v požadovanej kvalite počas celej dĺžky životného cyklu Projektu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zazmluvnená dlhoročná povinnosť údržby v prípade PPP prispieva k lepšiemu stavu a k vyššej reziduálnej hodnote infraštruktúry.</li> <li>Verejný sektor vzhľadom na svoje rozpočtové možnosti a priority nemôže vždy vynaložiť dostatočné finančné prostriedky na udržiavanie infraštruktúry.</li> <li>Koncesionár je povinný v zmysle koncesnej zmluvy spravidla odovzdať infraštruktúru v stave, ktorý v podstate zodpovedá životnosti novovybudovanej komunikácie.</li> </ul>		
<b>Kvalita služieb a užívateľský komfort</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zazmluvnené štandardy kvality nútia Koncesionára dodávať službu na vysokej úrovni nepretržite a realizovať prístup orientovaný na užívateľov.</li> <li>Verejný sektor je v praxi nútený neposkytovať služby na úrovni vyžadovanej od Koncesionára zväčša z rozpočtových dôvodov a z dôvodov absentujúcich jasných penalizačných a motivačných nástrojov v porovnaní s nastavením koncesnej zmluvy.</li> </ul>		
<b>Jasne stanovená štruktúra riadenia a periodické hĺbkové preverky</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Koncesionár je zo zmluvných dôvodov zo strany štátu, investorov a finančných inštitúcií nútený dodržiavať prísne štandardy, lepšie riadiť proces poskytovania služby, prichádzať s inováciami odstraňujúcimi možné neefektívnosti, čím umožňuje verejnému sektoru sústrediť sa na ostatné priority.</li> <li>Štátom prevádzkované projekty nie sú podrobené takej detailnej a periodickej hĺbkovej kontrole, ako je to v prípade Koncesionára, a z toho dôvodu môže byť štát náchylnejší na nedodržiavanie stanovených štandardov.</li> </ul>		
<b>Bezpečnosť a reakčná doba</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Platobný mechanizmus PPP stimuluje Koncesionára k rýchlej reakcii na neočakávané udalosti s cieľom zachovávať dostupnosť komunikácie.</li> </ul>		
<b>Širšie prínosy verejného sektora</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Realizácia projektov formou PPP prináša verejnému sektoru možnosť lepšieho plánovania a alokácie peňažných tokov, keďže je jasne stanovená platba na celé obdobie koncesnej zmluvy a dodanie služby je stanovené motivujúcim harmonogramom začiatku platieb až po dodaní diela.</li> <li>Lepšie fiškálne plánovanie verejného sektora môže prispieť k jeho lepším investičným rozhodnutiam, prípadne k realizácii iných priorít verejného sektora.</li> </ul>		

Faktor	Charakteristika	PSC	PPP
Širšie makro-ekonomické prínosy – vyvolané investície	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inovácie Koncesionára pri stavbe alebo prevádzkovaní projektu nevyužívané v tunajšom trhovom prostredí môžu byť replikovateľné a využiteľné verejným a súkromným sektorom naprieč celým spektrom oblastí priemyslu, čo môže priniesť výrazné prínosy nielen užívateľom danej infraštruktúry, ale aj ostatným obyvateľom a spoločnostiam, ktoré budú môcť toto s verejnosťou zdieľané know-how využiť na ďalšie investície do ekonomiky, a podporovať tak rast zamestnanosti.</li> </ul>		
Flexibilita požadovaných parametrov Projektu	<ul style="list-style-type: none"> <li>V rámci PSC modelu má verejný sektor možnosť meniť a upravovať rôzne parametre Projektu, a flexibilne tak reagovať na požiadavky zúčastnených skupín.</li> <li>Dlhodobá Koncesná zmluva určuje jasnú stratégiu poskytovania a služby, ktorá súvisí s nutnosťou dlhodobého plánovania, pričom v určitej miere obmedzuje flexibilitu Projektu.</li> </ul>		
Vplyv Projektu na ekonomickú aktivitu a znižovanie regionálnych rozdielov	<ul style="list-style-type: none"> <li>Okrem v predchádzajúcej časti kvantifikovaných socioekonomických prínosov sa dá očakávať v dôsledku realizovania Projektu aj podpora ekonomického rastu dotknutých regiónov vplyvom multiplikačného efektu.</li> <li>Výhodou PPP modelu pri tomto prínose je predpoklad skoršej realizácie Projektu touto formou, a tým aj skoršie plynutie týchto významných prínosov pre dotknuté regióny.</li> </ul>		
Klasifikácia Projektu z hľadiska deficitu štátneho rozpočtu, verejného dlhu a nákladov na jeho správu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Realizovanie Projektu PSC variantom by mohlo vzhľadom na jeho veľkosť spôsobiť zvýšenie deficitu štátneho rozpočtu, prekročenie dlhovej brzdy, a zväčšiť tak úroveň verejného dlhu a nákladov na jeho obsluhu (z dôvodu pravdepodobného tlaku investorov na rizikové prírážky slovenských štátnych dlhopisov).</li> <li>Správnym nastavením koncesnej zmluvy sa docieli mimo-bilančná klasifikácia Projektu v národných účtoch z hľadiska Eurostatu.</li> </ul>		

Zdroj: Analýza Poradcov

### 5.3.3 Základné kvantitatívne porovnanie variantov PSC a PPP

Overenie hodnoty za peniaze predstavuje porovnanie PPP a PSC variantu realizácie Projektu z kvantitatívneho a kvalitatívneho hľadiska.

V nasledujúcej tabuľke uvádzame výsledok porovnania kvantitatívnych rozdielov oboch variantov realizácie Projektu. Tak ako je uvedené v kapitole 5.1.2 bol za začiatok výstavby PSC modelom stanovený rok 2023, ktorý bol následne použitý pre výpočet NPV VfM.



Tabuľka 83 Hodnota za peniaze

(NPV, mil. EUR)	NPV PSC	NPV PPP
<b>NPV hrubého PSC a NPV PPP</b>	1 546	2 505* až 2 742
<b>NPV zdržaných rizík</b>	12	12
<b>NPV prenesených rizík</b>	170	-
<b>Daň platená Koncesionárom</b>	-	-94* až -104
<b>NPV kvantifikovateľných socioekonomických vplyvov</b>	-	-1 007
<b>NPV celkom</b>	1 728	1 416* až 1 642
<b>NPV VfM<sup>209</sup></b>	312* až 85	
<b>NPV VfM %</b>	18 %* až 5 %	

Zdroj: Analýza Poradcov

\*Poznámka: Základný scenár s nižšími predpokladanými kapitálovými výdavkami Koncesionára

Tabuľka vyššie porovnáva celkové nároky na peňažné toky Zadávateľa pri realizácii Projektu Konvenčným alebo PPP modelom. Riadok „NPV celkom“ predstavuje súčasnú hodnotu celkových nárokov na peňažné toky Zadávateľa v prípade realizácie Projektu jednou alebo druhou formou pri zohľadnení ostatných kvantitatívnych faktorov hodnoty za peniaze.

V prípade PSC táto hodnota predstavuje súčasnú hodnotu finančných nárokov na projektovanie, výstavbu, financovanie, prevádzku, údržbu a opravy Projektu za obdobie približne 26 rokov, s dobou výstavby 2023 – 2026 a následnou prevádzkou približne 23 rokov. Z dôvodu konzervatívneho prístupu k vyhodnoteniu testu hodnoty za peniaze bol vypočítaný interval súčasných hodnôt všetkých výdavkov Zadávateľa v prípade PPP alternatívy. Tieto peňažné toky predstavujú všetky výdavky, ktoré by Zadávateľ v PPP variante uhradil, vrátane platieb za dostupnosť vyplatených Koncesionárovi za naprojektovanie, výstavbu, financovanie, prevádzku, údržbu a opravy Projektu, a to s predpokladanou dobou výstavby 2016 – 2019 a následnou prevádzkou približne 30 rokov. Spodná hranica intervalu NPV PPP vychádza z nižšej platby za dostupnosť, ktorá je výsledkom predpokladaných úspor Koncesionára na kapitálových výdavkoch v porovnaní s technickou cenou štátnych expertíz. Horná hranica intervalu NPV PPP bola vypočítaná použitím kapitálových výdavkov určených štátnou expertízou vrátane rozpočtovej rezervy (tzn. výsledok NPV PPP v prípade, že by Koncesionár vôbec nezakomponoval a nerealizoval žiadne z úspor, ktoré v súlade so skúsenosťami a praxou môže dosiahnuť).<sup>210</sup>

Rozdiel medzi NPV hrubého PSC a NPV PPP je spôsobený najmä vyššími nákladmi financovania Koncesionára v porovnaní s financovaním Zadávateľa, zahrnutím ocenenia rizík Projektu Koncesionárom v NPV PPP, časovým posunom začiatku výstavby Projektu a rozdielnou dĺžkou prevádzky v PSC a PPP modeli.

NPV zdržaných rizík predstavuje ocenenie rizík spojených s Projektom, ktoré by Zadávateľ znášal pri realizácii Projektu ktoroukoľvek formou. NPV prenesených rizík predstavuje ocenenie rizík

<sup>209</sup> Za účelom interpretácie výsledkov VfM sa zostavila analýza citlivosti v kapitole 5.3.4. Výsledky sa testovali na zmeny rôznych parametrov vrátane časového posunu začiatku výstavby PSC modelom uvedeného v tabuľke č. 82. Analýza citlivosti je dôležitým doplnkom ekonomickej analýzy porovnávania PPP a PSC modelu a vytvára priestor na interpretáciu robustnosti výsledkov v závislosti na zmene kľúčových parametrov.

<sup>210</sup> Dosiahnutie prínosov v tejto oblasti bude ovplyvnené tiež kvalitným procesom verejného obstarávania na výber Koncesionára, vytvorením dostatočne silného súťažného prostredia a poskytnutím dostatočného priestoru pre súťažiacich na analýzu Projektu, jeho potrieb a cieľov Zadávateľa a ich premietnutie v priebehu súťažného dialógu do požiadaviek na kvalitu štandardov poskytovanej služby tak, aby pre Zadávateľa predstavovala hodnotu za peniaze, ako aj poskytnutie dostatočného času na prípravu ponúk.

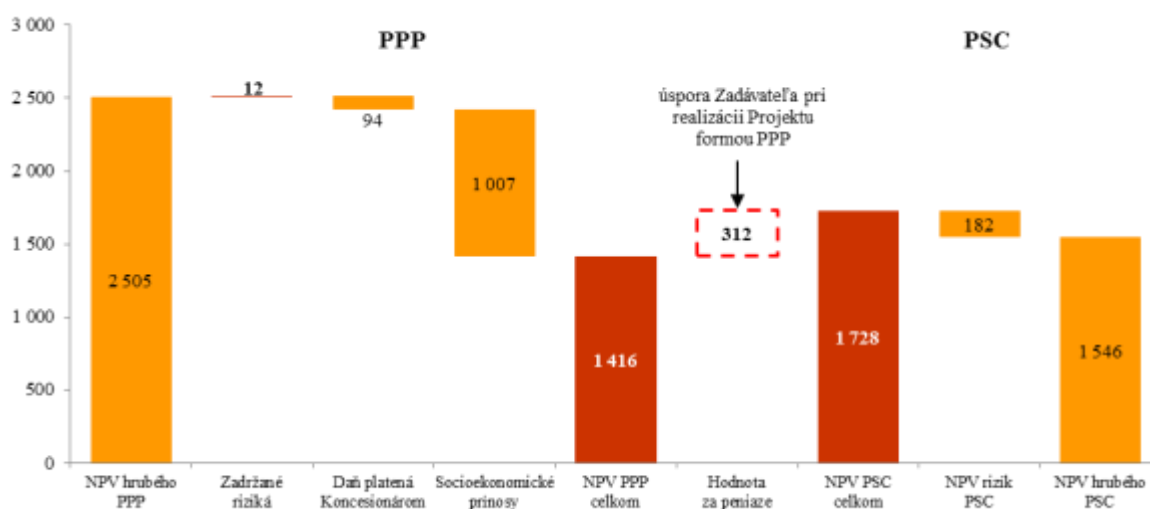
Projektu, ktoré by Zadávateľ preniesol na Koncesionára, ak by bol Projekt realizovaný PPP modelom, alebo inak povedané, ocenenie rizík, ktoré by Zadávateľ znášal, ak by bol Projekt realizovaný Konvenčným spôsobom. Vzhľadom na to, že NPV PPP už v sebe zahŕňa ocenenie rizík Projektu Koncesionárom, na účely porovnania je potrebné tieto riziká pripočítať aj k NPV hrubého PSC modelu.

Výpočet jednotlivých prvkov hodnoty za peniaze vychádza z predpokladov a odhadu vývoja skutočností, ktoré nastanú v budúcnosti, a preto sa môžu vplyvom vývoja na finančných a kapitálových trhoch v budúcnosti zmeniť, a ovplyvniť tak výslednú hodnotu za peniaze. Medzi hlavné predpoklady, ktoré sú spojené s väčšou mierou neistoty, patrí vyčíslenie socioekonomických prínosov a ocenenie rizík Projektu. Očakávané socioekonomické úžitky sú založené na odhadoch vývoja intenzít dopravy do budúcnosti a predpokladoch zníženia nehodovosti, vypočítaných prostredníctvom programu HDM-4 navrhnutého Svetovou bankou a kalibrovaného pre podmienky SR a prostredníctvom programu C920. Výpočty socioekonomických úžitkov boli spracované v rámci DSZ.

**NPV VfM v absolútnej hodnote vyjadruje rozdiel medzi NPV kvantitatívnych parametrov PSC a PPP modelu pričom kladná hodnota znamená väčšiu hodnotu za peniaze PPP modelu a záporná hodnota znamená väčšiu hodnotu za peniaze PSC modelu.**

**Z údajov uvedených v tabuľke vyššie vyplýva, že PPP model prináša Zadávateľovi väčšiu hodnotu za peniaze.** Nemenej dôležitým indikátorom výhodnosti tohto riešenia sú nekvantifikovateľné prínosy uvedené v podkapitole 5.3.2, ktoré dotvárajú pohľad na výhodnosť daného variantu.

Graf 15 Grafické znázornenie testu hodnoty za peniaze (v mil. EUR)



Zdroj: Analýza Poradcov

### 5.3.4 Analýza citlivosti

Výpočet jednotlivých prvkov hodnoty za peniaze vychádza z predpokladov a odhadu vývoja skutočností, ktoré nastanú v budúcnosti, a preto sa môžu vplyvom vývoja na finančných a kapitálových trhoch v budúcnosti zmeniť, a tým ovplyvniť výslednú hodnotu za peniaze.

Neoddeliteľnou súčasťou komplexnejšieho pohľadu na výsledky hodnoty za peniaze Projektu je preto technika hodnotenia rizík, tzv. analýza citlivosti využívaná na kvantifikáciu vplyvu zmeny vybraných vstupov (premenných) na celkovú hodnotu za peniaze Projektu. Táto technika poskytuje pohľad na citlivosť výstupov hodnoty za peniaze Projektu na zmeny vybraných vstupných premenných, a preto tvorí vhodný doplnok výsledkov testovania trhu, ktorý napríklad pre úrok senior dlhu neposkytol presnú hodnotu, ale interval hodnôt.

Prvým krokom k zostaveniu analýzy citlivosti bolo vytvorenie základného scenára hodnoty za peniaze, ktorý bol prezentovaný v predchádzajúcej podkapitole. V súlade s metodikou MF SR boli zvolené za vstupné parametre analýzy citlivosti nasledovné premenné:

- diskontná sadzba,
- kapitálové výdavky PPP,
- úrok dlhového financovania.

Percentuálny interval analýzy citlivosti bol zvolený v pásme -15 % až +15 %; pri čiastkových percentuálnych zmenách o 5 % je zobrazený v ľavej časti tabuľky. Interval zmeny základných bodov parametra úroku dlhového financovania bol stanovený na +/-50 základných bodov (ďalej len „bps“) a je zobrazený v pravej časti tabuľky.

Tabuľka 84 Analýza citlivosti Hodnoty za peniaze (relatívne vyjadrenie)

Zmena parametra (%)	Kapitálové výdavky PPP <sup>211</sup> (ľavá zmena parametra)	Diskontná sadzba (pravá zmena parametra)	Náklady financovania (pravá zmena parametra)	Zmena parametra (bázické body)
	Aktuálne referenčné hodnoty parametrov PSC			
	-	3,4 %	3,4 %	
Aktuálne referenčné hodnoty parametrov PPP				
	1 173	3,4 %	3,55 % – 4,90 % <sup>212</sup>	
Zmeny VfM po zmene parametra				
+ 15 %	-86 %	1 %	-12 %	+ 50 bps
+ 10 %	-57 %	1 %	-5 %	+ 25 bps
+ 5 %	-29%	0 %	-2 %	+ 10 bps
<b>0 %</b>	<b>Základná hodnota VfM (v mil. EUR)</b>	<b>312</b>	<b>0 bps</b>	
- 5 %	29 %	0 %	2 %	- 10 bps
- 10 %	57 %	-1 %	6 %	- 25 bps
- 15 %	86 %	-2 %	8 %	- 50 bps

Zdroj: MF SR, výsledky testovania trhu, analýza Poradcov

Tabuľka 85 Analýza citlivosti Hodnoty za peniaze (absolútne vyjadrenie)

Zmena parametra (%)	Kapitálové výdavky PPP <sup>213</sup> (ľavá zmena parametra)	Diskontná sadzba (pravá zmena parametra)	Náklady financovania (pravá zmena parametra)	Zmena parametra (bázické body)
	Aktuálne referenčné hodnoty parametrov PSC			
	-	3,4 %	3,4 %	
Aktuálne referenčné hodnoty parametrov PPP				
	1 173	3,4 %	3,55 % – 4,98 % <sup>214</sup>	
Zmeny VfM po zmene parametra				
+ 15 %	-267	5	-36	+ 50 bps
+ 10 %	-178	3	-16	+ 25 bps
+ 5 %	-90	1	-7	+ 10 bps
<b>0 %</b>	<b>Základná hodnota VfM (mil. EUR)</b>	<b>312</b>	<b>0 bps</b>	
- 5 %	89	-1	6	- 10 bps
- 10 %	178	-3	18	- 25 bps
- 15 %	267	-8	26	- 50 bps

Zdroj: MF SR, výsledky testovania trhu, analýza Poradcov

### Kapitálové výdavky modelu PPP

Keďže sa kapitálové výdavky v PPP modeli líšia od PSC modelu, výsledok testu hodnoty za peniaze bol podrobený analýze citlivosti na zmenu výšky tohto parametra. Z analýzy vyplynula vysoká závislosť výsledku Hodnoty za peniaze od zmien výšky kapitálových výdavkov v PPP modeli.

<sup>211</sup> Testovanie citlivosti VfM pri zmene kapitálových výdavkov Projektu na strane Koncesionára, pričom PSC kapitálové výdavky ostávajú fixné.

<sup>212</sup> Úroková sadzba je rozdielna počas obdobia výstavby a prevádzky ako pre senior úver od komerčných bánk, tak aj pre IFI. Analýza citlivosti bola vykonaná prostredníctvom zmeny úrokového swapu, ktorý bol modelovaný ako súčasť oboch sadzieb na celé obdobie dlhového financovania Projektu.

<sup>213</sup> Testovanie citlivosti VfM pri zmene kapitálových výdavkov Projektu na strane Koncesionára, pričom PSC kapitálové výdavky ostávajú fixné.

<sup>214</sup> Úroková sadzba je rozdielna počas obdobia výstavby a prevádzky ako pre senior úver od komerčných bánk, tak aj pre IFI. Analýza citlivosti bola vykonaná prostredníctvom zmeny úrokového swapu, ktorý bol modelovaný ako súčasť oboch sadzieb na celé obdobie dlhového financovania Projektu.

Zníženie kapitálových výdavkov v PPP modeli spôsobuje pokles platby za dostupnosť. V prípade zvolenia správnej kombinácie konkurenčného nastavenia súťažného dialógu a miery voľnosti Koncesionára v otázkach dizajnu Projektu sa dajú očakávať úspory kapitálových výdavkov a tým aj zvýšenie hodnoty za peniaze.

### Diskontná sadzba

Diskontná sadzba je kľúčový faktor vyjadrovania čistej súčasnej hodnoty plánovaných výdavkov Projektu. Analýza citlivosti však ukázala, že jej zmeny nespôsobujú výrazné zmeny hodnoty za peniaze. Dôvodom je vysoká váha ostatných kvantitatívnych parametrov vo vyhodnotení NPV PPP, najmä vplyv hodnoty socioekonomických prínosov na celkové vyhodnotenie. Zmena diskontnej sadzby síce spôsobuje výraznú zmenu čistej súčasnej hodnoty PPP modelu, no zároveň spôsobuje výraznú zmenu čistej súčasnej hodnoty socioekonomických prínosov, ale s opačným efektom. Napríklad zvýšením diskontnej miery sa síce zvýhodňuje NPV hrubého PPP (pozri tabuľku Hodnota za peniaze vyššie), ale zároveň to spôsobuje výrazné zníženie NPV socioekonomických prínosov, ktoré vstupujú do testu hodnoty za peniaze ako položka zvýhodňujúca PPP model. Výsledný efekt je potom taký, že hodnota, o ktorú sa zmení celková NPV PSC (po úpravách ostatných kvantitatívnych parametrov), je takmer rovnaká ako hodnota, o ktorú sa zmení celková NPV PPP, a výsledná zmena hodnoty za peniaze je minimálna.

### Náklady financovania

Náklady financovania sú dôležitým elementom celkovej ceny Projektu, a preto boli podrobené analýze citlivosti. Z analýzy jasne vyplýva, že hodnota za peniaze rastie so znižujúcimi sa nákladmi financovania. Je to spôsobené tým, že financovanie Koncesionára je drahšie ako financovanie Zadávateľa a úspora na celkovej platbe za dostupnosť vyplatenej Koncesionárovi v PPP modeli je vyššia ako úspora na nákladoch financovania Zadávateľa v PSC modeli.

Začiatok výstavby v PSC modeli bol testovaný ako jeden z kľúčových predpokladov v rámci analýzy citlivosti. Senzitivita vyhodnotenia hodnoty za peniaze sa testovala na posune začiatku výstavby v rokoch 2020 až 2026.

Tabuľka 86 Analýza citlivosti VfM na zmenu začiatku výstavby v PSC modeli

Začiatok výstavby	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
VfM (v mil. EUR)	-48	77	201	312	404	498	587
VfM (v %)	-3%	4%	11%	18%	24%	30%	35%

Zdroj: Analýza Poradcov

Z analýzy citlivosti na zmenu začiatku výstavby v PSC modeli okrem iného vyplýva, že v prípade posunu začiatku výstavby o rok skôr by sa hodnota za peniaze oproti základnému scenáru (začiatok výstavby v roku 2023) znížila o 35 % a, naopak, v prípade neskoršieho začiatku výstavby o rok by sa hodnota za peniaze zvýšila o 30 %. Z analýzy ďalej vyplýva, že aj v prípade začiatku výstavby Projektu formou PSC v roku 2021 (napriek vyššie uvedeným obmedzeným finančným možnostiam Zadávateľa), prináša model PPP väčšiu hodnotu za peniaze.<sup>215</sup> Časový posun má za následok zmenu NPV hrubého PSC modelu a zmenu výšky socioekonomických prínosov, pričom hodnota socioekonomických prínosov má väčší vplyv na zmenu hodnoty za peniaze. Posun začiatku výstavby o rok má za následok pokles NPV hrubého PSC, ale zároveň nárast čistej súčasnej hodnoty socioekonomických prínosov.

<sup>215</sup> Vzhľadom na význam tohto predpokladu na výsledok Hodnoty za peniaze odporúčame Zadávateľovi priebežne validovať tento predpoklad a aktualizovať test Hodnoty za Peniaze, najmä ak by došlo k zmenám stratégie alebo rozpočtových možnosti Zadávateľa.

V rámci analýzy citlivosti bol taktiež pripravený pohľad na platbu za dostupnosť pre Koncesionára a jej senzitivitu na prípadné zaradenie dodatočných nákladov v súvislosti s majetkovoprávnym vysporiadaním (ďalej len „MPV“) do nákladov Koncesionára. V rámci analýzy boli určené nasledovné tri scenáre:

- nulové náklady Koncesionára v súvislosti s MPV,
- náklady Koncesionára v súvislosti s MPV vo výške 100 mil. EUR,
- náklady Koncesionára v súvislosti s MPV vo výške 400 mil. EUR.

Výsledky analýzy citlivosti AVP na zmenu nákladových položiek prezentujeme v nasledovnej tabuľke:

Tabuľka 87 Analýza citlivosti AVP na zaradenie nákladov MPV do nákladov koncesionára

Náklady MPV (v mil. EUR)	0	100	400
AVP (v mil. EUR)	135	147	183
Zmena AVP (v mil. EUR)	0	12	48
Zmena AVP (v %)	0 %	9 %	35 %

Zdroj: Analýza Poradcov

## Záver

Realizácia Projektu formou PPP prináša hodnotu za peniaze. Hodnota za peniaze PPP modelu oproti realizácii Projektu pri využití Konvenčného modelu dosahuje v čistej súčasnej hodnote 312 mil. EUR, t. j. 18 %.

Okrem jasne definovanej hodnoty za peniaze prináša realizácia Projektu PPP formou aj mnohé kvalitatívne prínosy, medzi ktoré patria:

- dosiahnutie a udržiavanie požadovanej kvality diaľnice a rýchlostnej cesty Projektu a poskytovaných súvisiacich služieb po celé obdobie Koncesnej zmluvy a s tým spojený i vyšší užívateľský komfort a nižšia nehodovosť,
- realizácia Projektu v stanovenom čase a v oveľa skoršom časovom horizonte,
- verejný sektor nenesie riziko prípadného prekročenia rozpočtu Projektu,
- vyšší efekt podpory hospodárskeho rastu s ohľadom na uvoľnenie verejných investičných zdrojov pre iné rozvojové investície,
- možnosť mimo bilančnej evidencie aktív Projektu a tým vylúčenie negatívnych vplyvov na dlh vládneho sektora a deficit štátneho rozpočtu.

Na základe vyššie uvedeného možno konštatovať, že PPP predstavuje výhodnejšiu formu realizácie Projektu.

## 6. Platobný mechanizmus

### 6.1 Úvod

Platobný mechanizmus by mal odrážať ciele Zadávateľa a zároveň motivovať Koncesionára k ich dosiahnutiu. Ciele relevantné pre tvorbu platobného mechanizmu sú uvedené v kapitole 2.1 Štúdie. Ide predovšetkým o tieto ciele:

- realizácia výstavby predmetných úsekov Projektu v rámci stanoveného časového harmonogramu (vrátane získania relevantných povolení k prevádzke),
- zabezpečenie vysokej kvality predmetných úsekov,
- zabezpečenie vysokej kvality prevádzky a údržby predmetných úsekov počas trvania Koncesnej zmluvy (vrátane minimalizácie zdržania a narušenia premávky v dôsledku údržby a obnovy),
- zabezpečenie vysokej bezpečnosti predmetných úsekov (vrátane minimalizácie zdržania a narušenia premávky v dôsledku vzniku nehôd a neočakávaných alebo neplánovaných udalostí),
- spätné odovzdanie predmetných úsekov po ukončení zmluvy vo vysokej kvalite,
- zabezpečenie optimálneho rozdelenia rizík medzi verejným sektorom a súkromným sektorom.

### 6.2 Výber typu platobného mechanizmu

Platbu za projektovanie, výstavbu, financovanie, údržbu a prevádzku Projektových úsekov môže Koncesionár získať nasledovne:

- priamou platbou od Zadávateľa na základe toho, že Projektové úseky sú dostupné užívateľom (túto formu platby označujeme ako platba za dostupnosť),
- priamou platbou od Zadávateľa na základe toho, že bola dosiahnutá definovaná miera využitia Projektových úsekov (túto formu platby označujeme ako tieňové mýto),
- výnosom z mýta, ktoré Koncesionár vyberie priamo od užívateľov Projektových úsekov (túto formu platby označujeme tiež ako mýto),
- výnosom z platieb tretích strán, čo by v prípade Projektu znamenalo prenájmy odpočívadiel tretím stranám (túto formu platby označujeme ako platby tretích strán),
- kombináciou vyššie uvedených prístupov.

Pre potreby výberu vhodného platobného mechanizmu odpovedajú vyššie uvedené typy na otázku, ktoré z kľúčových rizík<sup>216</sup> (dostupnosť alebo dopyt) sú spolu s rizikom výstavby alokované na Koncesionára.

Koncesionár na seba v prípade platby založenej na dostupnosti preberá riziko, že vybuduje a bude prevádzkovať Projektové úseky podľa definovaných štandardov a požiadaviek na kvalitu plnenia vrátane minimalizácie obmedzenia premávky v dôsledku údržby, obnovy a dopravných udalostí (napr. odstavené vozidlo).

---

<sup>216</sup> Rozumejú sa základné riziká výstavby, dostupnosti a dopytu z pohľadu ESA.

V prípade platby založenej na miere využitia Projektových úsekov Koncesionár spolu s rizikom výstavby preberá riziko dopytu (tzn. či budú užívatelia Projektové úseky využívať a v akom rozsahu), pričom je však v období prevádzky penalizovaný za nedodržanie vybratých výkonnostných ukazovateľov, ako sú napr. udržiavanie požadovaných štandardov kvality budovanej cesty, reakčné doby na rôzne udalosti, dostupnosť telematických informácií pre užívatel'ov cesty a komunikácia s užívatel'mi, dodržiavanie harmonogramov oprav a údržby a pod.

Pre efektívne použitie platobných mechanizmov, u ktorých je riziko dopytu prenesené na Koncesionára, je kľúčová predvídateľnosť dopravnej intenzity podľa jednotlivých kategórií užívatel'ov.

V prípade Projektu budú dopravné intenzity závislé od mnohých faktorov vrátane:

Tabuľka 88 Faktory dopravnej intenzity

Faktor	Popis	Subjekt kontrolujúci príslušný faktor
Dokončenie nadväzujúcich či súvisiacich úsekov Projektu	Koncesionár nebude mať kontrolu nad rýchlosťou budovania nadväzujúcich či súvisiacich trás (najmä úseky D4 v smere od Rače na Stupavu a nadväzujúce východné úseky R7) a ktorých existencia ovplyvní aj používanie predmetných úsekov.	Verejný sektor
Spoplatnenie Projektových úsekov	<p>Finančná analýza uvedená v tejto Štúdii ukazuje, že na pokrytie všetkých nákladov Projektu by Koncesionár musel ročne vybrať na predmetných úsekoch vyše 137 miliónov EUR. Analýza dopravnej intenzity a predpokladaná výška vybraného mýta však ukazuje, že pri aplikácii súčasného (ale aj alternatívnych modelov) spôsobu spoplatnenia (výberu mýta a výnosu z diaľničných nálepiek) Koncesionár dosiahne iba 5,1 %<sup>217</sup> potrebného výnosu.</p> <p>Projekt by preto musel byť väčšinou subvencovaný nad úroveň výberu, a teda až na malý komponent výberu mýta (kde by zrejme takisto boli požadované záruky minimálneho výberu) by išlo stále prevažne skôr o dostupnostný projekt.</p> <p>Ak by mal Projekt pokryť všetky náklady iba z výberu mýta, tak by sadzby mýta (pri rovnakých uvažovaných dopravných intenzitách) museli byť na príslušných úsekoch asi dvadsaťnásobne vyššie ako na iných úsekoch slovenských diaľnic a rýchlostných ciest. Používanie takejto infraštruktúry by sa tak mohlo stať pre významnú časť používateľov finančne nedostupné. Zároveň by bolo nevyhnutné striktne regulovať používanie alternatívnych trás, čo nemusí byť realistické alebo účinné, pričom v takom prípade by vysoké sadzby negatívne ovplyvnili dopyt po používaní takejto cesty. Nielenže by tak boli ohrozené dopravno-inžinierske ciele Projektu, ale ich intenzita by mohla významne zasiahnuť do</p>	Verejný sektor s ohľadom na význam Projektových úsekov D4/ R7 z hľadiska riešenia celkového dopravného systému

<sup>217</sup> Výpočet vychádza z pomeru nominálnych hodnôt výberu mýta a výnosu z diaľničných nálepiek k platbe za dostupnosť v prvom roku plnej prevádzky Projektu (rok 2022). V skutočnosti bude toto percento nižšie, pretože v prípade prenosu rizika dopytu na Koncesionára náklady a cena Projektu budú vyššie s ohľadom na vyššie finančné náklady (to vyplýva z toho, že projekty na báze prenosu rizika dopytu na koncesionára sú s ohľadom na obmedzené možnosti predvídateľnosti dopravných intenzít a výnosov zo spoplatnenia všeobecne vnímané ako rizikovejšie než projekty na báze dostupnosti), prípadne navýšené o náklady spojené s výberom mýta (u mýtnych projektov).



Faktor	Popis	Subjekt kontrolujúci príslušný faktor
	dopravného potenciálu tak, že ani zvýšené sadzby by neboli postačujúce na pokrytie nákladov Projektu.	
Spoplatnenie alternatívnych trás <sup>218</sup>	Vývoj politiky spoplatnenia a konkrétnych podmienok sa môže v dlhodobom horizonte Projektu trvajúceho niekoľko desiatok rokov meniť, čo môže mať priamy vplyv nielen na úroveň dosiahnuteľných výnosov Projektu, ale aj na využitie alternatívnych trás, čo by do Projektu vnášalo na výnosovej strane značnú mieru neistoty.	Verejný sektor

Z vyššie uvedeného vyplýva, že predvídateľnosť intenzity dopravy je vzhľadom na povahu Projektových úsekov spojená so značnou mierou neistoty, a presun tohto rizika bude z pohľadu uchádzačov o Koncesiu a ich financujúcich inštitúcií vnímaný ako veľmi problematický alebo priamo nefinancovateľný, čo potvrdzujú aj výstupy z testovania trhu Projektu. Navyše skúsenosti s projektmi, u ktorých je riziko dopytu prenášané na Koncesionára, nie sú v našom regióne pozitívne,<sup>219</sup> čo by ovplyvnilo apetít súťažiacich a bánk po takto štruktúrovanom projekte.

Vzhľadom na uvedené neistoty by bol Projekt bankovateľný len za predpokladu poskytnutia záruk minimálneho výberu. To by ale pre bankovateľnosť Projektu s ohľadom na jeho vyššie uvedené ekonomiku (pomer očakávaného ročného výnosu z mýta a diaľničných nálepiek k celkovým ročným nákladom Koncesionára) znamenalo poskytnutie veľmi vysokej záruky minimálneho výberu. Tým by sa však poprel zmysel prenosu tohto rizika na Koncesionára a zároveň by Projekt v tomto prípade nespĺnil požiadavku na efektívne prenesenie rizika dopytu na Koncesionára, a tým ani požiadavku na vykázanie Projektu mimo národné účty.

V prípade štruktúrovania Projektu na báze tieňového mýta sa neodstránia vyššie uvedené neistoty ani potreba priamych platieb zo strany Zadávateľa, na druhej strane výrazne vzrastie neistota pre Koncesionára a jediným zásadným výsledkom bude negatívny vplyv na bankovateľnosť Projektu a jeho cenu.

Celkovo sa preto Projekt so skutočným alebo tieňovým spoplatnením (prenos rizika dopytu na stranu súkromného sektora) javí ako málo realizovateľný, a to vzhľadom na nepredvídateľnosť výberu mýta, vplyv na celkovú mýtnu politiku, neakceptovateľnosť presunu takéhoto rizika zo strany súkromného sektora, dodatočnú komplexnosť takéhoto riešenia a spätný vplyv na využívanie takejto cesty, nefinancovateľnosť takéhoto riešenia, finančnú nedostupnosť pre užívateľov v prípade výrazného navýšenia spoplatnenia (pozri tabuľka vyššie) a pod.

<sup>218</sup> Ide najmä o relevantné úseky existujúcej D1 a D2 a cesty prvej triedy I/61 a I/63 a ďalej o cesty druhej triedy II/502, II/510 a II/572.

<sup>219</sup> Príkladom, ktorý stanovil precedens pre ďalšie projekty, je diaľnica M1/M15 v Maďarsku, ktorú užívatelia krátko po uvedení do prevádzky v roku 1998 prestali s ohľadom na sadzby mýta používať, čím sa skutočné dopravné intenzity dostali v porovnaní s plánovanými na 46 %, čo malo negatívny dopad na schopnosť koncesionára splácať dlhovú službu. Z podobných dôvodov bol tiež v období prevádzky v roku 2004 zmenený ďalší maďarský cestný PPP projekt M5 z mýtného na dostupný. Táto skúsenosť mala vplyv na apetít bánk na financovaní cestných PPP projektov na báze prenosu rizika dopytu na koncesionára v našom regióne a žiadne ďalšie projekty sa v tejto forme nerealizovali.

Tabuľka 89 Porovnanie kľúčových parametrov a kritických faktorov jednotlivých typov platobných mechanizmov

Faktor/ Platobný mechanizmus	Dostupnostný PM	PM s tieňovým mýtom	Mýtny PM
Vplyv výnosu z vybraného mýta	Nie je relevantné pre tento typ platobného mechanizmu	Nie je relevantné pre tento typ platobného mechanizmu	Vysoko negatívny (potenciálny ročný výber iba na úrovni 5 % ročných nákladov)
Vplyv miery istoty dopravných intenzít	Nie je relevantné pre tento typ platobného mechanizmu	Neistota v podobe dosiahnuteľných intenzít predstavujúca ekonomické riziko	Vysoká citlivosť na dopravné intenzity. Predpokladaný výber mýta na úsekoch Projektu zďaleka nezodpovedá potrebám jeho financovania
Platba zo strany Zadávateľa	Najvyšší – pokrytie plných nákladov Koncesionára	Najvyšší pri dosiahnutí plánovaných dopravných intenzít, možno potreba záruk minimálnych intenzít	Všeobecne žiadna, no s ohľadom na vyššie analyzovanú ekonomiku Projektu potreba poskytnutia záruk minimálneho výberu
Relatívny vplyv na náklady financovania	Najnižšia riziková prirážka a najvyšší gearing	Stredne vysoká riziková prirážka a nižší gearing	Najvyššia riziková prirážka, no pri uvedenej ekonomike Projektu bude potreba poskytnutia záruk minimálneho výberu
Vplyv z pohľadu ESA 2010	Projekt je možné štruktúrovať mimo bilanciu štátu pri adekvátnom prenose rizík výstavby a dostupnosti	Príliš konzervatívne nastavené podmienky a poskytovanie prípadných záruk by negatívne ovplyvnilo možnosť Projekt štruktúrovať mimo bilanciu štátu	Negatívny pri poskytnutí záruk minimálneho výberu mýta v rozsahu, aký by požadoval tento Projekt

Z vyššie uvedeného vyplýva, že Projekt s platobným mechanizmom na báze dostupnosti má najväčší potenciál z hľadiska jeho bankovateľnosti a dosiahnuteľnej ceny financovania. To má významný vplyv na dosiahnutie hodnoty za peniaze pre Zadávateľa, a preto odporúčame, aby bol pre Projekt použitý platobný mechanizmus založený na báze dostupnosti.

## 6.3 Stanovenie základných princípov platobného mechanizmu na báze dostupnosti

Platobný mechanizmus na báze dostupnosti bude koncipovaný tak, aby odrážal dohodnutú alokáciu rizík (stavebné riziko a riziko dostupnosti) Projektu medzi Zadávateľom a Koncesionárom a mieru naplnenia požadovaných parametrov/štandardov.

Vo všeobecnosti to znamená, že platby Koncesionárovi začínajú až v momente, keď je služba k dispozícii koncovým užívateľom a dosahuje požadované štandardy. Platby pritom nie sú založené na skutočných nákladoch, ktoré Koncesionár vynaložil v jednotlivých rokoch Koncesnej zmluvy (napr. v zmysle prirážky nad skutočné náklady), ale sú určené v pevnej výške na samom začiatku Projektu ako výsledok verejného obstarávania.

Zároveň platí, že pokiaľ nie je alokácia rizík zakomponovaná do Koncesnej zmluvy vyváženým spôsobom, môže to viesť k tomu, že Koncesionár znáša nadmerné riziká. Ako príklad možno uviesť situáciu, kde by Koncesionár znášal riziká, ktoré sú mimo jeho kontrolu a ktoré sú nepredvídateľné v momente uzatvárania zmluvy. Pod nadmernými rizikami chápeme situáciu, kedy prémia Koncesionára potrebná na akceptovanie rizika prevažuje nad prínosom PPP projektu vyplývajúcim z jeho vyššej efektívnosti. To by to znamenalo, že Koncesionár by mohol generovať vysoké zisky (pri nenaplnení rizík), čo by v konečnom dôsledku nebolo efektívne s ohľadom na hodnotu za peniaze.

Kľúčové prvky navrhovanej formy platobného mechanizmu sú uvedené nižšie.

### 6.3.1 Zohľadnenie miery dokončenia výstavby Projektových úsekov

Platba Koncesionárovi sa začne v momente, kedy Koncesionár pri splnení zmluvných podmienok a na základe vydaného povolenia k predčasnému užívaniu, resp. kolaudačnému rozhodnutiu zahájí prevádzku predmetných úsekov Projektu (návrh úsekov sa uvádza v časti 6.3.2 tejto kapitoly).

V prípade začatia prevádzky na úsekoch, ktoré sú funkčné,<sup>220</sup> je možné ešte pred získaním kolaudačného rozhodnutia výšku platby redukovat' podľa dohodnutého percenta do doby, než bude pre daný funkčný úsek získané konečné kolaudačné rozhodnutie. Cieľom je v čo najskoršom termíne vysporiadať všetky nedokončené položky (ide napr. o rôzne drobné položky a nedostatky, ktoré nemajú vplyv na bezpečnosť prevádzky, dokončovacie práce týkajúce sa vyvolaných investícií, finálnu úpravu vodorovného dopravného značenia, doplnkové požiadavky požiarnikov, hygienikov, a pod.), čo je podmienkou pre to, aby platba za daný úsek mohla byť hradená v plnej výške.

Zadávateľ môže použiť niekoľko úrovní redukcie platby:

- úroveň 1: všetky Projektové úseky sú dokončené a funkčné, sú v režime predčasného užívania a nemajú kolaudačné rozhodnutie,<sup>221</sup>
- úroveň 2: niektoré Projektové úseky sú dokončené a funkčné a sú v režime predčasného užívania.

Úroveň 1 predstavuje takmer dokončený stupeň výstavby, čo by mala odrážať aj výška redukovanej platby. Tá by sa tak mohla pohybovať do 5 % platby za dostupnosť. Výška redukovanej platby by mala odrážať typický charakter potenciálne nedokončených položiek u projektov tohto typu.

Úroveň 2 umožňuje Koncesionárovi na jednej strane získať platbu za dostupnosť pre tie úseky celého Projektu, ktoré sú už dokončené, a na strane druhej by platba mala byť len taká vysoká, aby

<sup>220</sup> Funkčným úsekom sa rozumie taký Projektový úsek, ktorý je prevádzkyschopný a ktorý môže byť efektívne využívaný koncovými užívateľmi, tzn. jeho koncové časti sú napojené na iné funkčné úseky Projektu alebo na iné prevádzkované časti cestnej siete a úsek získal minimálne povolenie na predčasné užívanie.

<sup>221</sup> To však neplatí v prípade, ak tieto kolaudačné rozhodnutia nemohol Koncesionár zabezpečiť z dôvodov na strane Zadávateľa.

Koncesionára motivovala k včasnému dokončeniu Projektu. Aplikovateľná zrážka z platby u dokončených úsekov by sa tak mohla pohybovať vo výške do 20 %.

Aplikáciu konečnej výšky redukcie platby bude nutné kalibrovať v rámci prípravy súťažnej dokumentácie a v priebehu súťažného dialógu s uchádzačmi o koncesiu.

### 6.3.2 Zohľadnenie miery dostupnosti projektových úsekov

Miera dostupnosti jednotlivých Projektových úsekov odráža dohodnuté princípy alokácie rizík dostupnosti a vo všeobecnosti sa zaoberá dvoma základnými typmi nedostupnosti:

- Projektový úsek nie je dostupný pre užívateľov (čiastočne alebo úplne) najmä z dôvodu uzavretia jazdných pruhov alebo výrazných nedostatkov v oblasti údržby. V tomto prípade bude platba pre Koncesionára znížená o stanovenú výšku zrážok (určených ako definované % platby) vo väzbe na rozsah nedostupnosti (zrážky za nedostupnosť),
- Projektový úsek je síce dostupný, Koncesionár však nedodrжал štandard kvality a výkonu určený v Koncesnej zmluve. V takom prípade bude platba pre Koncesionára znížená prostredníctvom stanoveného systému zrážok za jednotlivé definované parametre štandardov kvality. Štandardy kvality a výkonu, na ktoré platobný mechanizmus bude odkazovať, budú definované podľa požiadaviek Zadávateľa v technickej prílohe Koncesnej zmluvy spolu s hodnotami zrážok alebo pokutových bodov za jednotlivé parametre.

Mechanizmus zrážok z platby pre Koncesionára bude zároveň nastavený tak, aby nedochádzalo k dvojakému započítavaniu zrážok. Predpokladáme tiež, že celková výška zrážok síce nebude obmedzená, v praxi to však bude znamenať, že najvyššia celková výška zrážok dosiahne maximálne celkovú výšku platby pre Koncesionára.

#### Zrážky za nedostupnosť

Ide o zrážky, ktoré zohľadňujú dôvody, pre ktoré musí byť na funkčnom úseku Projektu obmedzená premávka, najmä s prihliadnutím na:

- dobu uzávierky úseku,
- dĺžku uzatvoreného úseku,
- počet uzatvorených jazdných pruhov,
- nutnosť využitia protismerných jazdných pruhov,
- intenzitu premávky v závislosti od časti dňa, počtu dní a ktorých dní v priebehu týždňa,
- nedostupnosť pre špeciálne definované dni roka (napr. štátne sviatky), tzv. návalové obdobia.

Na efektívnu aplikáciu zrážok za nedostupnosť bude potrebné vhodným spôsobom celý Projekt rozdeliť na samostatné funkčné úseky, na ktoré sa celková platba pre Koncesionára vhodným kľúčom rozdelí. Návrh úsekov musí zohľadniť ich funkčnosť v zmysle možnosti ich samostatného užívania, tzn. že jeho koncové časti sú napojené na iné funkčné úseky Projektu a na iné prevádzkované časti cestnej siete.

Tým sa umožní efektívna aplikácia zrážok v prípade nedostupnosti pomocou tzv. úsekového faktoru. To znamená, že Koncesionár bude penalizovaný v zmysle celkovej dĺžky Projektového úseku bez ohľadu na skutočnú teritoriálnu dĺžku nedostupnosti v danom Projektovom úseku. Zároveň platí, že užívateľ musí mať možnosť sa Projektovému úseku v prípade jeho nedostupnosti vyhnúť.

Jednoduchým kľúčom pre rozdelenie celkovej platby na jednotlivé funkčné úseky je dĺžka funkčného úseku. V rámci každého úseku je alokovaná časť celkovej platby rozdelená na polovicu pre každý smer jazdy.

V prípade Projektu je vhodné definovať funkčné úseky pre potreby určenia úsekového faktoru (v momente dokončenia výstavby celého Projektu) na základe situovania mimoúrovňových križovatiek<sup>222</sup>, a to nasledovne:

Tabuľka 90 Funkčné úseky pre potreby určenia úsekového faktoru

Číslo úseku	Popis úseku	Dĺžka úseku (km)	Úsekový faktor podľa dĺžky úseku
R7-1	MÚK Holice – MÚK Šamorín	12,7	<b>0,106</b>
R7-2	MÚK Šamorín – MÚK Dunajská Lužná	4,7	<b>0,039</b>
R7-3	MÚK Dunajská Lužná – MÚK Ketelec	8,4	<b>0,070</b>
R7-4	MÚK Ketelec – MÚK Slovaftská	3,1	<b>0,026</b>
R7-5	MÚK Slovaftská – MÚK Vlčie Hrdlo <sup>223</sup>	2,7	<b>0,023</b>
R76	MÚK Slovaftská – MÚK Prievoz	1,1	<b>0,009</b>
D4-1	MÚK Jarovce – MÚK Rusovce	2,3	<b>0,019</b>
D4-2	MÚK Rusovce – MÚK Ketelec	4,2	<b>0,035</b>
D4-3	MÚK Ketelec – MÚK Rovinka	4,5	<b>0,038</b>
D4-4	MÚK Rovinka – MÚK Podunajské Biskupice	3,6	<b>0,030</b>
D4-5	MÚK Podunajské Biskupice – MÚK Ivanka Západ	7,5	<b>0,062</b>
D4-6	MÚK Ivanka Západ – MÚK Ivanka sever	0,6	<b>0,005</b>
D4-7	MÚK Ivanka sever – MÚK Čierna Voda	2,7	<b>0,023</b>
D4-8	MÚK Čierna Voda – MÚK Rača	1,7	<b>0,014</b>
<b>Spolu</b>		<b>59,8<sup>224</sup></b>	<b>0,500<sup>225</sup></b>

Zrážky sa budú počítať pre každý definovaný úsek Projektu zvlášť a budú sa počítať z časti platby za dostupnosť alokovanej pre daný úsek na základe úsekového faktora. Úseky sa definujú a zrážky aplikujú zvlášť pre každý smer jazdy.

<sup>222</sup> Mimoúrovňové križovatky sú použité preto, lebo umožňujú užívateľom cesty zísť z plne dostupného funkčného úseku a tým sa prípadne vyhnúť takému funkčnému úseku, kde je identifikovaná nejaká nedostupnosť a tiež tak umožňujú efektívne penalizovať Koncesionára iba pre úsek s identifikovanou nedostupnosťou.

<sup>223</sup> MÚK Vlčie Hrdlo je v dokumentácii pre územné rozhodnutie zakreslená výhľadovo. Pre účely tejto ilustrácie predpokladáme, že MÚK bude nakoniec do Projektu zahrnutá. Pokiaľ by zrealizovaná nebola, bol by funkčný úsek MÚK Slovaftská – MÚK Vlčie Hrdlo vylúčený, čo by vyžadovalo aj prepočet úsekových faktorov bez zahrnutia tohto úseku.

<sup>224</sup> Jednotlivé údaje boli zaokrúhlené na jedno desatinné miesto, výsledný súčet sa tak môže líšiť od údajov uvedených na iných miestach v Štúdiu.

<sup>225</sup> Spolu s opačným smerom jazdy sa bude súčet všetkých faktorov rovnať 1.

Monitoring dostupnosti sa stanoví podľa charakteru a vyťaženia Projektu. Pre Projekt bude vhodné monitoring a jeho zaznamenávanie stanoviť na hodinovej báze, pričom pre niektoré Projektové úseky (napr. od MÚK Ketelec po MÚK Prievoz) bude potrebné stanoviť kratší interval alebo monitoring v reálnom čase pomocou inteligentných systémov. Každá nedostupnosť bude počítaná od prvej hodiny, v ktorej k definovanej nedostupnosti došlo, až do poslednej hodiny, v ktorej bola nedostupnosť odstránená. Monitoring na hodinovej báze umožní pravidelný dohľad za primeranú cenu pri zohľadnení očakávaných dopravných intenzít.

V prípade monitoringu na hodinovej báze sa tak stanoví hodinová výška platby za dostupnosť, na ktorú sa budú aplikovať zistené zrážky za nedostupnosť, takto:

$$RPZh = RPZ * UF^n * \frac{1}{PDR * 24}$$

kde:

RPZh = ročná platba za dostupnosť vyplatená za jednu hodinu

RPZ = ročná platba za dostupnosť

UF = úsekový faktor

n = číslo úsekového faktoru

PDR = 365

Vo všeobecnosti platí, že čím vyšší je stupeň nedostupnosti, tým vyššia zrážka sa stanoví. Pre plne nedostupný (plne uzatvorený) úsek v danom smere preto platí, že Koncesionár v čase plnej nedostupnosti daného úseku nezíska žiadnu platbu. V prípade uzávierky napr. jedného jazdného pruhu v danom úseku sa stanoví zrážka. V prípade uzávierky kratšej, ako je dĺžka celého úseku, sa vo všeobecnosti rozumie, že komfort užívateľa je ovplyvnený na celom úseku, a zrážka sa tak aplikuje na celý úsek.

Výška zrážky je tiež ovplyvnená časom, v ktorom k nedostupnosti dôjde. V prípade nedostupnosti mimo dopravnú špičku (typicky nočné hodiny) sa aplikuje vyššie spočítaná zrážka. V prípade nedostupnosti v dopravnej špičke (typicky 7. – 9. a 16. – 18. hodina) sa základná výška zrážky výrazným spôsobom násobí (10 – 20-násobok).

Pre osobitné dni roka (napr. štátne sviatky) je možné stanoviť ďalšie faktory, ktoré vyššie spočítané zrážky ďalej zvyšujú, s cieľom motivovať Koncesionára k tomu, aby v niektoré dni obmedzenia premávky minimalizoval, prípadne úplne vylúčil.

Zadávatel' tiež môže s ohľadom na význam daného funkčného úseku (napr. s prihliadnutím na výšku dopravných intenzít alebo dôležitosť z pohľadu pozície v rámci celkového riešenia dopravného systému) stanoviť dodatočné parametre, ktoré môžu základnú stanovenú zrážku pre vybrané úseky zvýšiť pomocou úpravy základného úsekového faktora pri dosiahnutí definovaných podmienok (napr. vždy pre určitý úsek definovaný ako zásadný, pri prekročení určitej úrovne dopravnej intenzity na danom úseku a pod.).

Aplikáciu konečnej podoby zrážok bude nutné kalibrovať v rámci prípravy súťažnej dokumentácie a v priebehu súťažného dialógu s uchádzačmi.

### Zrážky za kvalitu plnenia

Ide o zrážku, ktorá zohľadňuje nedosiahnutie kvalitatívnych parametrov stanovených v Koncesnej zmluve, ako napr. dodržanie stanovených štandardov vozovky, kvalita a rozsah údržby, obmedzenie maximálnej povolenej rýchlosti v príslušnom jazdnom pruhu, zníženie maximálnej nosnosti mostných konštrukcií z dôvodu na strane Koncesionára, prevádzkovej logistiky a procesov, reakčnej doby na

rôzne udalosti, presnosť a úplnosť záznamov/monitoringu atď., pričom štandardy na služby by mali byť definované objektívne a verifikovateľné.

Zrážky za kvalitu plnenia sú odvodené od pokutových bodov, ktoré sú stanovené v Koncesnej zmluve za každé definované neplnenie kvalitatívnych parametrov. Pre každé jednotlivé neplnenie sa v závislosti od charakteru neplnenia stanoví počet pokutových bodov, ktorý je možné Koncesionárovi udeliť. Platí pritom, že čím je charakter neplnenia závažnejší, tým vyšší počet pokutových bodov sa udelí.

Pre jeden pokutový bod sa potom stanoví finančná hodnota (napr. 100 EUR) a celková finančná zrážka za dané obdobie sa určí ako:

$$Zk = HTB * \sum_{n=1}^{\infty} TBn$$

Kde

Zk = súhrn zrážok za nedodržanie štandardov kvality pripadajúcich na dané obdobie

HTB = hodnota jedného pokutového bodu

TBn = pokutové body udelené v danom období za nedodržanie štandardov kvality

n = definovaný typ štandardu kvality

Pokutové body je podľa charakteru neplnenia možné udeliť jednorazovo alebo napr. v závislosti od času (tzn. za každú hodinu alebo deň), v priebehu ktorého nebolo neplnenie napravené.

Pre niektoré typy neplnenia je možné stanoviť reakčnú dobu Koncesionára (napr. zimná údržba, náprava škôd spôsobených haváriami a pod.). Pokiaľ v rámci reakčnej doby dôjde k náprave neplnenia, nie sú udelené žiadne pokutové body.

Aplikáciu konečnej podoby zrážok bude nutné kalibrovať v rámci prípravy súťažnej dokumentácie a v priebehu súťažného dialógu s uchádzačmi.

### Zrážky v prípade kompenzačných<sup>226</sup> a liberačných udalostí<sup>227</sup>

Koncesná zmluva môže v prípade niektorých dohodnutých liberačných alebo kompenzačných udalostí pre oba typy zrážok definovať nižšie, prípadne nulové zrážky. Rovnako tak pre udalosti, ktoré vzniknú mimo kontrolu Koncesionára, môžu byť dohodnuté reakčné doby, v priebehu ktorých sa systém zrážok neuplatňuje.

Vyššie popísaný mechanizmus by mal byť kalibrovaný tak, aby poskytoval dostatočnú motiváciu na poskytovanie kvalitnej služby a aby výnosnosť vlastného imania bola zasiahnutá pri nižšom štandarde služby. Vo všeobecnosti by však nastavenie platobného mechanizmu ohrozujúce platenie dlhovej služby pri nemateriálnom<sup>228</sup> nedodržaní kvality služby bolo kontraproduktívne.

Koncesná zmluva môže obsahovať aj ďalšie ustanovenia, cieľom ktorých bude upraviť významné porušenia dohodnutých parametrov alebo ich dlhodobé porušovanie zo strany Koncesionára, a to formou ustanovení o porušení zmluvy na strane Koncesionára. Taký mechanizmus je vhodný predovšetkým tam, kde by finančné zrážky mohli byť neúčinné alebo nevhodné.<sup>229</sup>

<sup>226</sup> Napr. porušenie zmluvy zo strany Zadávatel'a, neposkytnutie prístupu na stavenisko, objavenie munície alebo archeologických nálezov atď.

<sup>227</sup> Napr. požiar, výbuch, extrémne zlé poveternostné podmienky, štrajk, blokáda atď.

<sup>228</sup> V zmysle stanovenia takej výšky zrážok, ktoré by výrazne prevyšovali charakter vzniknutej nedostupnosti.

<sup>229</sup> Napr. pri dlhodobo neuspokojivom plnení podmienok zmluvy.

### 6.3.3 Indexácia platieb a zrážok

S ohľadom na infláciu, ktorú Koncesionár nie je schopný efektívne na celú dobu Koncesnej zmluvy odhadnúť, je časť platieb indexovaná.

Koncesionár bude inflačnú indexáciu aplikovať na platby za dostupnosť tak, aby bol schopný čo najlepšie porovnať nominálny profil platieb, ktoré získa od Zadávateľa, s nominálnym profilom vlastných prevádzkových nákladov. Pri absencii takého mechanizmu by Koncesionár musel znášať neočakávané zmeny inflácie, ktoré však nie je schopný presne predvídať.

Základné princípy indexácie by mali zahŕňať:

- indexácia sa bude vzťahovať iba na tú časť platby, ktorá bude určená na pokrytie prevádzkových nákladov, tzn. neinvestičné komponenty platby (položky investičnej povahy a náklady vznikajúce v priebehu výstavby je Koncesionár obvykle schopný pre relatívne krátke obdobie výstavby proti inflácii upraviť a efektívne oceniť v rámci zmluvy),
- indexom môže byť buď klasický index inflácie (ktorý potenciálne lepšie odráža rozpočet verejného Zadávateľa), alebo napr. indexy vo vzťahu k cenám stavebných materiálov a prác, mzdových nákladov atď., ktoré lepšie odrážajú nákladový profil Koncesionára,
- indexácia a rozsah jej aplikácie na platby budú musieť byť na účely dosiahnutia hodnoty za peniaze konštruované tak, aby odrážali tie riziká Koncesionára, ktoré nie je Koncesionár schopný efektívne riadiť, ale zároveň aby mu neposkytovali ochranu proti pohybu iných nákladových/výdajových položiek,
- indexácia sa bude robiť jednou ročnou úpravou o dohodnuté hodnoty,
- úpravy budú vychádzať z oficiálnych údajov publikovaných Slovenským štatistickým úradom pre dohodnuté publikované indexy vždy za obdobie predchádzajúce bežnému obdobiu.

Na zaistenie porovnateľného vyhodnotenia ponúk bude potrebné, aby Zadávateľ stanovil vhodné indexy, hoci ich konečná skladba môže byť predmetom diskusie v priebehu procesu obstarávania. Zadávateľ tiež môže v súlade s bežnou medzinárodnou praxou využiť to, aby uchádzači ponúkli percentuálnu výšku platby (tzv. indexačný faktor), ktorá bude indexácii podliehať.

Obdobným spôsobom budú na ročnej báze indexované finančné zrážky a prípadné bonusy stanovené v platobnom mechanizme.

### 6.3.4 Základná štruktúra výpočtu a frekvencia platieb

#### Základná štruktúra výpočtu

Platba pre Koncesionára bude počítaná podľa nasledujúceho základného vzorca:

$$PZ = ZVP * Zd - Zk$$

kde

**PZ** – celková platba zo strany Zadávateľa

**ZVP** – základná výška platby

**Zd** – koeficient dostupnosti pripadajúci na dané obdobie

**Zk** – súhrn zrážok za nedodržanie štandardov kvality pripadajúcich na dané obdobie

Ako bolo uvedené vyššie, v platbe za dostupnosť bude premietnutá inflačná indexácia (princípy sa uvádzajú v časti 6.3.3), a to takto:



$$ZVP = ZVP0 * Kf * In + ZVP0 * (1 - Kf)$$

kde

ZVP0 = základná výška platby v čase finančného uzatvorenia

Kf = indexačný faktor

In = index vyjadrený ako pomer medzi cenovou úrovňou bežného roka a cenovou úrovňou roka, v ktorom došlo k finančnému uzatvoreniu

### Frekvencia a rozloženie platieb

Výška a štruktúra ZVP bude závisieť od frekvencie a rozloženia platieb.

S ohľadom na peňažné toky Koncesionára bude potrebné zvážiť, či sa budú jednotlivé platby vyplácať na mesačnej, štvrťročnej alebo polročnej báze, alebo v kombinácii týchto metód. Mesačná báza najlepšie odráža mesačné prevádzkové náklady Koncesionára, na druhej strane splátky dlhovej služby Koncesionára obvykle prebiehajú na polročnej báze.

Vhodnou kombináciou rozloženia platieb, ktorá najlepšie skombinuje rôzny priebeh peňažných tokov Koncesionára,<sup>230</sup> tak môže byť napr. mesačná platba, ktorá bude:

- 10-krát do roka vyplatená na úrovni iba prevádzkových nákladov Koncesionára, tzn. vo výške určenej indexačným faktorom (pozri vyššie),
- dvakrát do roka v polročnom intervale (v prípade polročných splátok dlhovej služby Koncesionára) vyplatená v takej výške, aby odrážala dlhovú službu Koncesionára.

Skutočná výška platby za dostupnosť za dané obdobie by mala odrážať výsledky monitoringu všetkých udalostí nedostupnosti a neplnenia štandardov kvality a výkonu zaznamenaných v danom období. Výšku platby overí nezávisle na Koncesionárovi k tomu Zadávateľom poverený nezávislý dozor. V prípade sporu medzi Zadávateľom a Koncesionárom o výške platby, ktorý sa nepodarí rokovaním medzi Zadávateľom a Koncesionárom odstrániť, vyplatí Zadávateľ Koncesionárovi nespornú časť platby a o spornej časti sa povedie sporné konanie.

---

<sup>230</sup> Cieľom tohto prístupu je minimalizovať náklady na financovanie, ktoré by Koncesionár musel vynaložiť na úverové linky potrebné na krátkodobé prefinancovanie vynaložených prevádzkových nákladov v prípade, že by platby za dostupnosť časovo neodrážali vynakladanie týchto nákladov.

## 7. Príprava verejného obstarávania

### 7.1 Možné postupy verejného obstarávania projektu

#### Úvod do problematiky

Zadávatel' Projektu MDVRR SR je podľa ZVO verejným obstarávateľom,<sup>231</sup> preto je povinný postupovať v zmysle tohto zákona pri zadávaní zákaziek na dodanie tovaru, na uskutočnenie stavebných prác, na poskytnutie služieb a súťaži návrhov. Problematika verejného obstarávania s ohľadom na PPP projekty je koncentrovaná najmä v tretej hlave druhej časti ZVO regulujúcej koncesie s predpokladanou hodnotou viac ako 5 000 000 EUR. Predmetom tejto časti analýzy je odporučiť taký konkrétny postup verejného obstarávania, ktorý najvhodnejšie zohľadní ciele Projektu identifikované v technickej a finančnej časti Štúdie. Súčasťou posúdenia je aj identifikácia rizík, ktoré by mohli ohroziť realizovateľnosť projektu a návrh mitigačných opatrení.

Nevyhnutosť dodržať všetky postupy a náležitosti podľa právnej úpravy môže do určitej miery znevýhodniť Zadávateľa pred subjektmi súkromného sektora, ktoré flexibilnejšie pôsobia v trhovom prostredí. Na druhej strane je dodržanie ustanovení ZVO, ako aj základných princípov verejného obstarávania (princíp rovnakého zaobchádzania, princíp nediskriminácie uchádzačov alebo záujemcov, princíp transparentnosti a princíp hospodárnosti a efektívnosti),<sup>232</sup> nevyhnutným predpokladom úspešnej realizácie PPP projektu, a to aj v prípadnom preskúmaní zo strany EK.

Ako najvhodnejší bude vybraný ten postup verejného obstarávania, ktorý:

- zabezpečí čo najvyššiu hodnotu za peniaze („value for money“) pre zadávateľa a súčasne zabezpečí stále dostatočnú atraktívnosť pre súkromný sektor.
- zabezpečí dostatočne otvorený prístup k Projektu všetkým potenciálnym záujemcom,
- bude dostatočne flexibilne reagovať na potreby zadávateľa a trhu, pričom bude pružne nastaviteľný aj na prípady, kedy bude potrebné Projekt meniť,

Z postupov verejného obstarávania, ktoré ZVO umožňuje aplikovať na Projekt, teda postupu verejnej súťaže, užšej súťaže, rokovacieho konania so zverejnením a súťažného dialógu, **sa na základe analýzy javí ako najvhodnejší pre Projekt postup súťažného dialógu**. Súťažný dialóg je odporúčaný pre PPP projekty aj zo strany EÚ<sup>233</sup> ako postup, ktorý je dostatočne flexibilný, zachováva hospodársku súťaž medzi uchádzačmi a umožňuje verejným obstarávateľom prediskutovať všetky hľadiská projektu s každým záujemcom. Výsledkom takéhoto dialógu je potom projekt, ktorý zohľadní všetky potreby verejného obstarávateľa. Nevýhodou tohto postupu ale je, že umožňuje premietnuť výsledky dialógu do súťažnej dokumentácie a kritérií na vyhodnotenie ekonomicky najvýhodnejšej ponuky len v rozsahu pôvodne predpokladaného informatívneho dokumentu, pričom nie je možné robiť zmeny po predložení ponuky. V súťažnom dialógu je preto nevyhnutným predpokladom úspešného obstarávania dôkladná príprava dokumentácie verejného obstarávania. Z povahy súťažného dialógu zároveň vyplýva, že ide o konanie ktoré je časovo a finančne náročné oproti ostatným postupom verejného obstarávania, keďže uchádzači musia vynaložiť značné náklady na preskúmanie existujúcej technickej dokumentácie/požiadaviek verejného obstarávateľa a následne navrhnúť technické riešenia. V najčastejšie používaných postupoch (verejná súťaž, užšia súťaž) nevznikajú takéto náklady pre uchádzačov. Na minimalizáciu týchto nákladov je vhodné zamerať technický dialóg na vybrané otázky a limitovať rozsah požadovanej dokumentácie. Smernica

<sup>231</sup> § 6 ods. 1 písm. a) ZVO.

<sup>232</sup> § 9 ods. 3 ZVO.

<sup>233</sup> Smernica 2004/18/ES, EIB: <http://www.eib.org/epoc/resources/epoc-procurement-and-cd-public.pdf>

2004/18/ES, rovnako ako nová Smernica 2014/24/EÚ, vo vzťahu k súťažnému dialógu upravuje voľnejšie pravidlá verejného obstarávania ako ustanovenia ZVO. Z tohto dôvodu by bolo vhodné zväziť novelizáciu ZVO, a to buď prebrať niektorých ustanovení existujúcej Smernice 2004/18/ES alebo transpozíciou novoprijatej Smernice 2014/24/EÚ, keďže tieto poskytujú flexibilnejší režim pre verejného obstarávateľa s možnosťou požadovania čiastočných zmien v už predloženej ponuke uchádzačov.

Z ostatných postupov prichádza ešte do úvahy využitie rokovacieho konania so zverejnením, ktoré umožňuje pružné nastavenie pravidiel a rokovanie o všetkých aspektoch ponuky vrátane ceny predloženej v ponuke. Rizikom aplikácie tohto postupu je neexistencia praktických skúseností s využívaním tohto postupu pri obstarávaní PPP projektov a s tým súvisiace riziko napadnutia použitého postupu verejného obstarávania zo strany neúspešných uchádzačov.

### Právne predpisy

- ZVO
- Smernica 2004/17/ES
- Smernica 2004/18/ES
- Smernica 2014/23/EÚ<sup>234</sup>
- Smernica 2014/24/EÚ
- Metodický pokyn EK k súťažnému dialógu<sup>235</sup>

### Právna analýza

Projekt predstavuje koncesiu v zmysle pravidiel verejného obstarávania. Základné vymedzenie koncesie obsahuje ZVO, podľa ktorého:

*„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 len právo na využívanie stavby na dohodnutý čas alebo toto právo spojené s peňažným plnením. V koncesnej zmluve verejný obstarávateľ a koncesionár dohodnú rozsah práva na využívanie stavby, ktorého súčasťou môže byť aj poberanie úžitkov z nej, ako aj výšku a podmienky prípadného peňažného plnenia“.*<sup>236</sup>

Obdobne definuje ZVO aj koncesiu na služby,<sup>237</sup> predstavujúcu zákazku, ktorej protihodnotu primárne nepredstavujú peniaze, ale právo na využitie služby, prípadne je toto právo spojené s peňažným plnením. Uvedené znenie definícií koncesií reflektuje na skutočnosť, že len málo projektov je vo svojej podstate „čistými“ koncesiami a v súčasnosti súkromný sektor preferuje aspoň minimálne garancie, resp. platby od zadávateľa. Delenie projektov na koncesie a kvázikoncesie<sup>238</sup> teda zostáva skôr teoretickou záležitosťou a v rovine postupov verejného obstarávania nemá podstatnejší význam.

<sup>234</sup> Smernica 2014/23/EÚ a smernica 2014/24/EÚ zatiaľ neboli transponované do právneho poriadku Slovenskej republiky a na účely analýzy ich posudzujeme ako právnu úpravu „de lege ferenda“.

<sup>235</sup> [http://ec.europa.eu/internal\\_market/publicprocurement/docs/explan-notes/classic-dir-dialogue\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/internal_market/publicprocurement/docs/explan-notes/classic-dir-dialogue_en.pdf)

<sup>236</sup> § 15 ods. 1 ZVO.

<sup>237</sup> § 15 ods. 1 ZVO: „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 len právo využívať poskytované služby na dohodnutý čas alebo toto právo spojené s peňažným plnením. V koncesnej zmluve verejný obstarávateľ a koncesionár dohodnú rozsah využívania poskytovaných služieb, ktorého súčasťou môže byť aj poberanie úžitkov z nich, ako aj výšku a podmienky prípadného peňažného plnenia.“

<sup>238</sup> Pozri Slovník pojmov.

Ako je možné si všimnúť, aj smernice EÚ svojím znením reflektujú na rôzne formy PPP projektov dostatočne určitou, ale pritom všeobecnou definíciou v Smernici 2004/18/ES,<sup>239</sup> ktorá nebola v podstatnom smere zmenená prijatím novej Smernice 2014/23/EÚ.<sup>240</sup> Z pohľadu novoprijatej Smernice 2014/23/EÚ je pri odlišení koncesii a ostatných zákaziek rozhodujúce znášanie tzv. prevádzkového rizika zo strany koncesionára. V prípade, ak toto prevádzkové riziko chýba, projekt nemôže byť posúdený ako koncesia. Udelenie koncesie na stavebné práce alebo služby by malo zahŕňať aj prenesenie rizika prevádzky, teda rizika využívania týchto prác alebo služieb na koncesionára (znášanie rizika dopytu, dostupnosti alebo oboch). Predpoklad, že koncesionár nesie riziko prevádzky, je naplnený vtedy, ak za bežných prevádzkových podmienok nemá garantovanú úhradu investícií alebo nákladov, ktoré musí vynaložiť v súvislosti s plnením zmluvy. Časť rizika preneseného na koncesionára musí zahŕňať skutočné vystavenie riziku výkyvov trhu a prípadná potenciálna strata koncesionára nesmie byť iba minimálna alebo zanedbateľná. To však samo o sebe nevylučuje, aby koncesiami mohli byť oba základné druhy PPP projektov, teda projekty založené na dopyte a projekty založené na dostupnosti (koncesie a kvázikoncesie). Podobne aj judikatúra SD EÚ označuje prenos rizika a užívanie infraštruktúry spolu s možnosťou brania úžitkov ako hlavný znak koncesii a v prípade úplnej absencie prenosu rizika prevádzky infraštruktúry na poskytovateľa služieb musí byť daná transakcia posúdená ako zákazka na služby alebo zákazka na stavebné práce.<sup>241</sup>

Pri zaradení konkrétneho projektu ako koncesie na služby alebo koncesie na stavebné práce ZVO neurčuje rozlišovacie kritérium, ktoré by umožňovalo zahrnutie pod jednotlivé definície podľa § 15 ods. 1 a 2 ZVO. V komplexných PPP projektoch, ktoré v sebe obsahujú mnoho prvkov a obvykle pozostávajú zo stavebnej fázy, z prevádzky a z údržby, môže byť zložité rozlíšiť koncesie na stavebné práce od koncesie na služby, keďže aj koncesie na stavebné práce v sebe zahŕňajú aspekt poskytovania služby. Rozhodujúcim rozlišovacím kritériom by malo byť posúdenie, ktorý prvok v danom projekte dominuje.<sup>242</sup> Je teda potrebné posúdiť podiel stavebných prác na predpokladanej hodnote zákazky, pričom v tejto hodnote je nevyhnutné vziať do úvahy celé trvanie zmluvy s koncesionárom vrátane prevádzkovej fázy. Do predpokladanej hodnoty zákazky je potrebné zahrnúť všetky príjmy plynúce koncesionárovi počas trvania zmluvy.<sup>243</sup>

V prípade realizácie projektu formou PPP je podľa štátnej expertízy výška stavebných nákladov (CAPEX) 1 325 138 565 EUR, prevádzkové náklady (OPEX) sú Poradcom predpokladané vo výške 283 000 000 EUR a náklady životného cyklu (LCC) Projektu vo výške 154 000 000 EUR. Odhliadnuc od ceny financovania Projektu, pri porovnaní stavebných nákladov vo výške 1 325 138 565 EUR na jednej strane a prevádzkových nákladov a nákladov životného cyklu spolu vo výške 437 000 000 EUR na druhej strane je zrejmé, že stavebné náklady v Projekte dominujú a preto je možné túto koncesiu zaradiť medzi koncesie na stavebné práce.

V prípade verejného obstarávania prichádzajú do úvahy tieto postupy:

- verejná súťaž,
- užšia súťaž,

<sup>239</sup> Čl. 1 ods. 3. „Verejná koncesia na práce“ je zákazka rovnakého druhu ako verejná zákazka na práce s tým rozdielom, že protiplnením za práce, ktoré sa majú vykonať, je buď len právo na využívanie diela, alebo toto právo spojené s peňažným plnením.“; čl. 1 ods. 4. „Verejná koncesia na služby“ je zákazka rovnakého druhu ako verejná zákazka na služby s tým rozdielom, že protiplnením za poskytovanie služieb je buď len právo na využívanie služby, alebo toto právo spojené s peňažným plnením.“

<sup>240</sup> Čl. 5 ods. 1 „a) koncesia na stavebné práce“ je odplatná zmluva uzavretá písomne, prostredníctvom ktorej jeden alebo viacerí verejní obstarávatelia alebo obstarávatelia poverujú uskutočnením stavebných prác jeden alebo viaceré hospodárske subjekty, pričom jej protiplnením je buď len právo na využívanie stavby, ktorá je predmetom zmluvy, alebo toto právo spolu s peňažným plnením.

<sup>241</sup> Napríklad C-300/07 Hans & Christophorus Oymanns GbR, Orthopädie Schultechnik proti AOK Rheinland/Hamburg, C-458/03 Parking Brixen, C-382/05 EK proti Taliansko, C-437/07 EK proti Taliansko, C 206/08 EK proti Taliansko.

<sup>242</sup> Čl. 20 Smernice 2014/23/EÚ, § 3 a 5 ZVO.

<sup>243</sup> § 5 ods. 2 ZVO.

- rokovacie konanie so zverejnením,
- priame rokovacie konanie,
- súťažný dialóg.<sup>244</sup>

### 7.1.1 Verejná súťaž

Verejná súťaž je jedným z najbežnejších postupov verejného obstarávania, na využitie ktorého nie je potrebné splniť žiadne osobitné zákonné predpoklady. Ide o tzv. „jednokolový“ postup, v ktorom uchádzači predkladajú doklady preukazujúce splnenie podmienok účasti a ponuky súčasne v súlade s oznámením o vyhlásení verejného obstarávania a súťažnými podkladmi. Výhodou tohto postupu je, že sa ho môže zúčastniť neobmedzený počet uchádzačov a celý proces je pri zachovaní všetkých ustanovení a princípov ZVO dostatočne transparentný. Nevýhodou tohto postupu je do značnej miery nízka flexibilita tohto postupu podporená značnou zákonnou reguláciou. V rámci postupu verejnej súťaže nie je teda poskytnutý dostatočný priestor na nájdenie vhodného súkromného partnera a vhodného riešenia projektu vzhľadom na aktuálnu situáciu na trhu.

Tabuľka 91 Výhody a nevýhody verejnej súťaže

Výhody	Nevýhody
Transparentnosť	Jednokolový princíp
Rýchlosť	Nemožnosť znížiť/obmedziť počet záujemcov
	Veľmi nízka miera flexibility
	Nemožnosť rokovať so záujemcami počas verejného obstarávania

### 7.1.2 Užšia súťaž

Užšia súťaž predstavuje druhý postup verejného obstarávania, na využitie ktorého nie je potrebné splniť žiadne osobitné zákonné predpoklady. Od verejnej súťaže sa líši predovšetkým rozdelením na dve kolá:

- predkladanie žiadosti o účasť – dokladov preukazujúcich splnenie podmienok účasti (tzv. kvalifikácia),
- predkladanie ponúk.

Verejný obstarávateľ môže pri výbere obmedziť počet uchádzačov, ktorý však nesmie byť nižší ako 10. Menej uchádzačov sa môže zúčastniť druhého kola užšej súťaže v prípade, ak v prvom kole nebol dosiahnutý požadovaný počet. V porovnaní s postupom verejnej súťaže umožňuje vhodnejší výber uchádzačov, tento postup však stále neumožňuje diskusiu s uchádzačmi o parametroch projektu.

Výhodou postupu užšej súťaže (a podobne aj verejnej súťaže) je relatívna rýchlosť procesu verejného obstarávania a nižšie náklady pre uchádzačov. K nevýhodám patrí ale nižšia flexibilita a nemožnosť rokovania s uchádzačmi o aspektoch projektu. Takéto rokovanie alebo dialóg môže pomôcť verejnemu obstarávateľovi lepšie definovať parametre projektu, eliminovať neefektívne varianty a v konečnom dôsledku aj dosiahnuť úsporu vo výslednej cene projektu. Výsledkom verejnej súťaže alebo užšej súťaže teda môže byť zmluva, ktorá síce spĺňa požiadavky zadávateľa predpísané v súťažných podkladoch, ale celkom nespĺňa nároky zadávateľa na projekt, nakoľko síce boli splnené

<sup>244</sup> § 24 ZVO.

verejným obstarávateľom nastavené parametre, ale tie mohli byť dosiahnuté efektívnejšie. V krajnom prípade môže byť výsledkom nepredloženie žiadnej alebo nevhodnej ponuky od uchádzačov v prípade, ak parametre Projektu neboli nastavené správne vo vzťahu k trhu.

Tabuľka 92 Výhody a nevýhody užšej súťaže

Výhody	Nevýhody
Transparentnosť	Veľmi nízka miera flexibilitnosti
Rýchlosť	Nemožnosť znížiť/obmedziť počet záujemcov na menej ako 10 po predložení žiadostí o účasť
	Nemožnosť rokovať so záujemcami počas verejného obstarávania

### 7.1.3 Rokovacie konanie so zverejnením

Rokovacie konanie so zverejnením môže verejný obstarávateľ využiť, ak je splnená aspoň jedna z podmienok podľa ZVO.<sup>245</sup> Pre prípad realizácie Projektu je možné vziať do úvahy splnenie týchto podmienok:

- povaha dodávok tovaru, stavebných prác alebo poskytovaných služieb alebo riziká s nimi spojené výnimočne neumožňujú určiť požiadavky na spôsob určenia ceny alebo
- požiadavky na služby, najmä finančné služby, nemožno určiť dostatočne presne, aby sa mohla použiť verejná súťaž alebo užšia súťaž.

Verejný partner môže obmedziť počet záujemcov, ktorí budú vyzvaní k predloženiu ponuky na najmenej troch tak, aby umožnil hospodársku súťaž. Ak nebol dosiahnutý určený minimálny počet záujemcov, verejný obstarávateľ môže vyzvať na predloženie ponuky aj nižší počet záujemcov, ktorí spĺňajú podmienky účasti a minimálnu úroveň spôsobilosti. Verejný obstarávateľ môže teda rokovať s uchádzačmi, pričom môže v jednotlivých po sebe nasledujúcich etapách znižovať počet ponúk, ktoré sa majú prerokovať na základe kritérií na vyhodnotenie ponúk uvedených v oznámení o vyhlásení verejného obstarávania alebo v súťažných podkladoch. Napriek tomu, že táto forma verejného obstarávania nie je primárne určená na obstarávanie PPP projektov, niektoré členské štáty EÚ, napríklad Nemecko, používajú rokovacie konanie so zverejnením ako základný obstarávací postup pre PPP projekty. Vyššie uvedené je do veľkej miery dôsledkom ustálenej praxe nemeckých verejných obstarávateľov, ako aj revízných orgánov, ktoré akceptujú rokovacie konanie ako adekvátny spôsob na zadávanie PPP projektov. Vzhľadom na právnu neistotu o podmienkach použitia rokovacieho konania na obstarávanie PPP projektov môže použitie tejto formy obstarávania otvárať priestor na prípadné napadnutie zo strany neúspešných uchádzačov.

Tabuľka 93 Výhody a nevýhody rokovacieho konania so zverejnením

Výhody	Nevýhody
Možnosť znížiť/obmedziť počet záujemcov	Potreba splnenia zákonných podmienok
Možnosť rokovať o finálnych ponukách uchádzačov	Neoverený postup pri obstarávaní koncesii (PPP projektov) v podmienkach Slovenskej republiky – možnosť napadnutia zo strany neúspešných uchádzačov

<sup>245</sup> § 55 ods. 1 ZVO.

Výhody	Nevýhody
	Výsledkom diskusie nemôže byť podstatná zmena nastavených parametrov projektu

### 7.1.4 Priame rokovacie konanie

Priame rokovacie konanie je postup, ktorý je možné využiť po splnení zákonom stanovených podmienok, napríklad ak v predchádzajúcom verejnom obstarávaní nebola predložená žiadna ponuka, tovar, stavebné práce alebo služby z technických dôvodov, umeleckých dôvodov alebo z dôvodov vyplývajúcich z výhradných práv môže poskytnúť len určitý dodávateľ, z dôvodov výskytu mimoriadnych udalostí a pod. Dôvody umožňujúce využitie tohto postupu nie je možné rozširovať a ich aplikáciu je v zmysle judikatúry SD EÚ a výkladovej praxe potrebné vykladať reštriktívne.<sup>246</sup> Vo všeobecnosti sa tento postup pokladá za najmenej transparentný, keďže verejný obstarávateľ priamo rokuje s vybraným dodávateľom alebo dodávateľmi a nepoužíva sa v iných členských štátoch EÚ pri obstarávaní PPP projektov.<sup>247</sup> **Aplikáciu tohto postupu pri zadávaní koncesie vylučuje priamo ZVO.**<sup>248</sup>

### 7.1.5 Súťažný dialóg

Súťažný dialóg môže verejný partner použiť v prípade obzvlášť zložitých projektov, ak nemožno použiť verejnú súťaž alebo užšiu súťaž. Obzvlášť zložitou zákazkou sa rozumie zákazka, pri ktorej zadávaní verejný obstarávateľ nie je objektívne schopný

- definovať technické požiadavky, ktoré by spĺňali jeho potreby a ciele, alebo
- špecifikovať právne alebo finančné podmienky projektu.

Cieľom súťažného dialógu je nájsť a definovať najvhodnejší spôsob na uspokojenie potrieb verejného obstarávateľa. Ponuky sa musia vyhodnotiť len na základe ekonomicky najvýhodnejšej ponuky. Podobne ako v prípade rokovacieho konania so zverejnením, verejný obstarávateľ môže obmedziť počet záujemcov o dialóg, a to najmenej na troch tak, aby umožnil hospodársku súťaž. Počas dialógu môže verejný partner s vybratými uchádzačmi prerokovať všetky hľadiská projektu, pričom tiež môže znižovať počet riešení. Ak nebol nedosiahnutý určený minimálny počet záujemcov, verejný obstarávateľ môže vyzvať na predloženie ponuky aj nižší počet záujemcov, ktorí spĺňajú podmienky účasti a minimálnu úroveň spôsobilosti.

Na základe vyššie uvedeného sa pre Projekt javia ako aplikovateľné postupy súťažného dialógu a rokovacieho konania so zverejnením. V súlade so Smernicou 2004/18/ES nie je v prípadoch, v ktorých sa rozhoduje o komplexných typoch zmlúv a v ktorých zadávateľ nie je schopný definovať všetky technické prostriedky, ktoré najvhodnejšie naplnia jeho potreby, účelne aplikovať postup verejnej súťaže alebo užšej súťaže. Podľa tejto smernice je niekedy pre verejných obstarávateľov, ktorí realizujú obzvlášť zložitý projekt, objektívne nemožné zadefinovať prostriedky na splnenie ich potrieb alebo na posúdenie toho, čo môže trh ponúknuť, pokiaľ ide o technické, finančné alebo právne riešenia. Táto situácia môže vzniknúť najmä pri realizácii dôležitých projektov integrovanej dopravnej infraštruktúry alebo projektov, ktoré si vyžadujú komplexné a štruktúrované financovanie a ktorých úplné finančné a právne aspekty nie je možné vymedziť vopred. Z toho je zrejmé, že najmä v prípade PPP projektov je vhodné využiť flexibilné konanie, ktoré nielenže zachová hospodársku súťaž medzi

<sup>246</sup> Napríklad C-385/02 Komisia ES proti Talianskej republike.

<sup>247</sup> Štúdia European PPP Expertise Center – Procurement of PPP and the use of Competitive Dialogue in Europe, A review of public sector practices across the EU, November 2011 - <http://www.eib.org/epcc/resources/epcc-procurement-and-cd-public.pdf>.

<sup>248</sup> § 67 ods. 1 ZVO.

uchádzačmi, ale tiež naplní potrebu verejných obstarávateľov prediskutovať všetky hľadiská zákazky s každým záujemcom.

Vzhľadom na flexibilitu konania, ako aj odporúčania metodických dokumentov MF SR a EÚ sa javí ako najvhodnejší výber postupu súťažného dialógu. Aj keď nová Smernica 2014/23/EÚ upravuje pravidlá obstarávania koncesíí, ktoré sú pružnejšie a efektívnejšie, v čase predpokladaného verejného obstarávania Projektu táto Smernica ešte nebude transponovaná. Preto bude MDVaRR SR v súlade s platným a účinným znením ZVO postupovať podľa súčasne platných a účinných pravidiel verejného obstarávania.

Súťažný dialóg neumožňuje zmeny podmienok v priebehu verejného obstarávania. Proces obstarávania musí byť v celom priebehu dialógu v súlade s pravidlami nastavenými v úvodnom oznámení o vyhlásení verejného obstarávania. Detailná príprava dokumentov verejného obstarávania vrátane zváženia variantov, ktoré môžu nastať počas rokovaní s uchádzačmi, je preto vzhľadom na dĺžku obstarávania a množstvo očakávaných zmien nevyhnutná pre úspešné obstarávanie a musí byť reflektovaná v úvodnom oznámení. Rovnako dôležitá je príprava kvalitnej projektovej dokumentácie, ktorá bude poskytnutá uchádzačom v rámci dataroomu pred začiatkom rokovaní. Absencia relevantnej projektovej dokumentácie môže odradiť niektorých uchádzačov od účasti, prípadne negatívne ovplyvniť proces nacenenia projektu.

Efektívne vedenie konania je dôležité aj s ohľadom na relatívne vysoké náklady účasti vo výberovom procese v porovnaní s inými spôsobmi verejného obstarávania. Vyššie náklady účastníkov vyplývajú z dôvodu technických, finančných a právnych rokovaní s verejným obstarávateľom počas priebehu dialógu a môžu odradiť uchádzačov od účasti v prípade, že by sa v neskorších štádiách rokovalo s veľkým množstvom uchádzačov. Obdobne to platí ale aj pre riadenie nákladov verejného obstarávateľa, na ktoré má zásadný vplyv množstvo uchádzačov, s ktorými sa rokuje, ako aj počet kôl rokovaní. Na riadenie nákladov a dĺžky konania je preto dôležité vopred špecifikovať témy, ktoré majú byť predmetom rokovania, a predísť tak veľkému množstvu otvorených bodov, ktoré by mohli vyplynúť z nedostatočnej prípravy verejného obstarávateľa. Na účely zabezpečenia efektívnej súťaže sa odporúča v procese nastavenia kritérií a ďalších podmienok súťaže zohľadniť okrem odborných požiadaviek aj potrebu dosiahnuť dostatočný počet uchádzačov v súťažnom dialógu. V niektorých členských štátoch EÚ sa poskytuje účastníkom dialógu finančná kompenzácia slúžiaca aspoň na čiastočnú kompenzáciu nákladov neúspešných uchádzačov, ktorí predložili ponuku. Poskytnutím kompenzácie nezvyšuje verejný obstarávateľ len možnosť získať viac kvalitných ponúk, ale mohol by týmto spôsobom získať aj autorské práva k technickým návrhom neúspešných uchádzačov, ktoré by mohol použiť pri iných projektoch.

V prípade možnosti legislatívnych zmien do doby začatia verejného obstarávania Projektu je vhodné zvážiť legislatívne zmeny úpravy súťažného dialógu. Súčasná právna úprava nedostatočne reflektuje text Smernice 2004/18/ES,<sup>249</sup> ktorá okrem vysvetlenia/spresnenia<sup>250</sup> umožňuje aj bližšie doladenie ponuky.<sup>251</sup> Lepšou alternatívou ako dodatočná implementácia Smernice 2004/18/ES je ale prevzatie novej úpravy súťažného dialógu z novej Smernice 2014/24/EÚ, ktorá uvádza že „ponuky sa môžu na žiadosť verejného obstarávateľa spresniť, konkretizovať a optimalizovať. Takéto spresnenie, konkretizácia a optimalizácia alebo doplňujúce informácie však nesmú zahŕňať zmeny základných aspektov ponuky alebo verejného obstarávania vrátane potrieb a požiadaviek stanovených v oznámení o vyhlásení verejného obstarávania alebo v informatívnom dokumente, ak je pravdepodobné, že zmeny týchto aspektov, potrieb a požiadaviek narušia hospodársku súťaž alebo budú mať diskriminačný účinok ...“<sup>252</sup> Uvedená úprava odstraňuje aspoň čiastočne nevýhodu nemožnosti požadovať zmeny po predložení finálnej ponuky. Nová úprava súťažného dialógu by, samozrejme, musela byť prevzatá pred začatím verejného obstarávania na výber koncesionára.

<sup>249</sup> Článok 29 (6) Smernice 2004/18/ES.

<sup>250</sup> § 63 ods. 2 ZVO.

<sup>251</sup> „fine-tuning“ predloženej ponuky. Slovenské znenie článku 29 (6) Smernice 2004/18/ES nie je v tejto veci presné.

<sup>252</sup> Článok 30 (6) Smernice 2014/24/EÚ.



Osobitným problémom ZVO je úprava uzatvárania dodatkov k zmluvám, ktorá rozhodnutím Rady Úradu pre verejného obstarávania podmieňuje uzavretie dodatkov, a to aj tých, s uzavretím ktorých počíta pôvodná zmluva. Samotná úprava udeľovania súhlasov k dodatkom je pomerne nejasná. Postup v súlade s právom EÚ umožňuje automatické uzatváranie dodatkov k zmluvám, ak nastanú podmienky, s ktorými počítal pôvodný návrh zmluvy, ktorý bol prístupný všetkým uchádzačom. Toto predstavuje novú administratívnu prekážku a môže sa to premietnuť do rizikovej premie pri nacenení ponúk uchádzačov, keďže vzniká neistota, kedy a či príde ku kladnému rozhodnutiu Rady.<sup>253</sup>

Tabuľka 94 Výhody a nevýhody súťažného dialógu

Výhody	Nevýhody
Možnosť znížiť/obmedziť počet záujemcov <sup>254</sup>	Dlhšia doba priebehu verejného obstarávania a väčšie finančné a personálne náklady pre uchádzačov a verejného obstarávateľa
Možnosť získať inovatívne technické riešenia od účastníkov dialógu a vopred nastaviť finančné, technické a právne otázky, ktoré budú predmetom diskusie a súťaže	Menšie skúsenosti na strane verejného sektora s využívaním súťažného dialógu oproti ostatnými postupom verejného obstarávania. Možné aplikačné problémy vyplývajúce z nejasnosti ZVO
Skúsenosti s využitím pri predchádzajúcom obstarávaní PPP projektov – odporúčané metodickými dokumentmi MF SR <sup>255</sup>	Nevyhnutnosť komplexnej prípravy podkladov verejného obstarávania, ktoré zohľadnia možné zmeny v dialógu
Vyššia miera flexibility	Nemožnosť rokovať o finálnych ponukách uchádzačov

### 7.1.6 Priebeh samotného verejného obstarávania (postupom súťažného dialógu)

Súťažný dialóg sa skladá z niekoľkých častí:

- predbežné oznámenie,
- oznámenie,
- predkladanie žiadosti o účasť – dokladov preukazujúcich splnenie podmienok účasti (tzv. kvalifikácia),
- predloženie informatívneho dokumentu verejným obstarávateľom, výzva k účasti na súťažnom dialógu,
- dialóg, ktorý by mal viesť k špecifikácii opisu projektu, technických, právnych a/alebo finančných podmienok projektu s tým, že môže byť rozdelený do niekoľkých kôl,
- predkladanie ponúk,<sup>256</sup>

<sup>253</sup> Rada určuje, či po uzatvorení zmluvy nastala taká zmena okolností, ktorá má vplyv na cenu alebo podmienky plnenia a ktorú nebolo možné pri vynaložení odbornej starostlivosti predpokladať pri uzatváraní zmluvy, a po tejto zmene okolností nie je možné spravodlivo požadovať plnenie v pôvodnej cene alebo za pôvodných podmienok (§ 10a ods. 4 ZVO).

<sup>254</sup> Metodika EIB: <http://www.eib.org/epec/resources/epec-procurement-and-cd-public.pdf>

<sup>255</sup> „Obsah a požiadavky na štúdiu uskutočniteľnosti a komparátor verejného sektora (Public sector comparator)“ – Schválené Uznesením Vlády SR č. 500/2009 a metodikou EIB.

- otváranie a vyhodnotenie časti ponúk „Ostatné“,
- otváranie a vyhodnotenie časti ponúk „Kritériá“,
- výber súkromného partnera.

V samotnom procese verejného obstarávania je možné podmienky výberu súkromného partnera rozdeliť do troch skupín:

- podmienky účasti,
- kritériá na výber uchádzačov v priebehu dialógu,
- kritériá na vyhodnotenie ponúk.

Ad 1) Podmienky účasti sa môžu týkať

- osobného postavenia,
- finančného a ekonomického postavenia,
- technickej alebo odbornej spôsobilosti.

Podmienky účasti týkajúce sa osobného postavenia sú upravené v ZVO bez možnosti zmeny. Eliminujú záujemcov, ktorí sa dopúšťajú závažných porušení právnych predpisov v rôznych oblastiach týkajúcich sa podnikateľskej činnosti, napríklad či záujemca (alebo štatutárny orgán, člen štatutárneho orgánu) nebol právoplatne odsúdený za určité trestné činy, nebol na neho vyhlásený konkurz, nemá evidované nedoplatky poisťného na zdravotné poistenie, sociálne poistenie, nemá evidované daňové nedoplatky, ktoré sa vymáhajú výkonom rozhodnutia, a pod. Každý člen skupiny dodávateľov preukazuje tieto podmienky účasti sám za seba.

V prípade podmienok účasti týkajúcich sa finančného a ekonomického postavenia môžu byť záujemcami predložené napríklad vyjadrenia bánk, súvahy, výkazy ziskov a strát za posledné tri roky alebo obraty záujemcu za posledné tri roky. Vo verejnom obstarávaní nadlimitnej zákazky je možné vyžadovať prehľad o celkovom obrate alebo prehľad o dosiahnutom obrate v oblasti, ktorej sa predmet zákazky týka, najviac za posledné tri hospodárske roky, za ktoré sú dostupné v závislosti od vzniku alebo začatia prevádzkovania činnosti, pričom požiadavka na výšku obratu za obdobie jedného hospodárskeho roka nesmie presiahnuť predpokladanú hodnotu zákazky vypočítanú na obdobie 12 mesiacov.<sup>257</sup>

Splnenie podmienok účasti týkajúcich sa technickej alebo odbornej spôsobilosti môže byť s ohľadom na predmet zákazky preukázané zoznamom poskytnutých relevantných služieb za predchádzajúce tri roky, zoznamom stavebných prác uskutočnených za predchádzajúcich päť rokov, kvalifikáciou riadiacich zamestnancov a pod.<sup>258</sup> v závislosti od voľby verejného obstarávateľa (podmienky účasti môžu byť nastavené len v rámci zákonných ustanovení ZVO, ktoré nemožno rozširovať). Podmienky účasti týkajúce sa technickej alebo odbornej spôsobilosti je vhodné nastaviť s ohľadom na konkrétny projekt, napríklad zoznamy poskytnutých stavebných prác diaľnic a rýchlостných ciest s obdobnými parametrami, primerane k predmetu zákazky, lehota dodania, zoznamy služieb prevádzky a údržby, spolu s nastavením určitých parametrov ako dĺžka diaľnice alebo rýchlостnej cesty a pod. V rámci tejto podmienky účasti MDVaRR SR vyhodnotí referencie od verejných obstarávateľov a obstarávateľov v SR a v prípade ostatných dodávateľov potvrdenia odberateľov, prípadne vyhlásenia záujemcov. Konkrétne podmienky technickej alebo odbornej spôsobilosti je potrebné nastaviť tiež s ohľadom na skutočnosť, či verejný obstarávateľ plánuje využiť znižovanie počtu uchádzačov, ktorých pozve do súťažného dialógu (tzv. shortlisting) alebo či bude rokovať so

<sup>256</sup> § 41 ZVO.

<sup>257</sup> § 27 ZVO ods. 1 písm. d).

<sup>258</sup> § 28 ZVO ods. 1.

všetkými, ktorí naplnia kvalifikačné kritéria. S ohľadom na obstarávanie obdobných PPP projektov v cestnej infraštruktúre v krajinách, kde sa PPP forma využíva častejšie (napr. Francúzsko, Holandsko, Nemecko, Veľká Británia), je možné pre verejné obstarávanie Projektu odporučiť také podmienky technickej alebo odbornej spôsobilosti, ktoré splní viac relevantných uchádzačov, pričom na účasť v súťažnom dialógu bude vyzvaný len vopred určený počet z tých uchádzačov, ktorí najlepšie naplnia kvalifikačné kritériá .

Ad 2) Kritériá na výber uchádzačov sa zverejňujú v oznámení o vyhlásení verejného obstarávania alebo v informatívnom dokumente. Znižovanie počtu uchádzačov (tzv. shortlisting) je fakultatívnym štádiom súťažného dialógu, ktoré je vhodné využiť, ak je predpoklad, že veľa uchádzačov zníži efektívnosť dialógu. Kritériá v súlade so ZVO musia byť určené a uplatňované transparentne. Na uplatnenie tohto postupu by mal byť počet uchádzačov minimálne taký, aby aj po poslednom štádiu dialógu zostal vo verejnom obstarávaní aspoň taký počet uchádzačov, ktorý je predpokladom účinnej hospodárskej súťaže. Znižovanie počtu uchádzačov, s ktorými sa vedie súťažný dialóg, je bežnou praxou vo verejných obstarávaní PPP projektoch v cestnej infraštruktúre v členských štátoch EÚ (napr. Francúzsko, Holandsko, Nemecko, Veľká Británia) a jeho cieľom je zabezpečiť, aby sa súťažný dialóg viedol efektívne len s relevantnými uchádzačmi, u ktorých je najvyšší predpoklad, že budú viesť úspešne realizovať daný PPP projekt. Kritériá na zníženie počtu uchádzačov je pritom vhodné stanoviť primárne na základe podmienok technickej a odbornej spôsobilosti.

Ad 3) Ponuky sa v rámci súťažného dialógu vyhodnocujú iba na základe ekonomicky najvýhodnejšej ponuky. Na otváranie ponúk sa vzťahuje primerane § 41 ZVO. Verejný obstarávateľ je povinný určiť jednotlivé kritériá v súlade so ZVO, napríklad kvalitu, cenu, technické vyhotovenie, prevádzkové náklady, efektívnosť vynaložených nákladov, lehotu výstavby a pod. Kritériom by preto mohla byť napríklad aj minimálna (napr. ročná) platba za dostupnosť koncesionárovi.

Samotný koncesionár, obvykle SPV (Special Purpose Vehicle) vytvorená z členov skupiny dodávateľov, nie je oslobodený od povinnosti aplikovať postupy podľa ZVO v prípade, ak zadáva zákazky s predpokladanou hodnotou rovnou alebo vyššou ako 5 000 000 EUR tretím osobám. Koncesionár, aj keď nie je verejným obstarávateľom, by mal v takomto prípade postupovať podľa pravidiel stanovených v ustanovení § 71 ZVO alebo podľa výnimky upravenej pre skupiny osôb, ktoré boli vytvorené s cieľom získať koncesiu, alebo prepojené podniky.

### **7.1.7 Zhodnotenie rizík v danej oblasti a identifikácia prípadných súdnych sporov a iných konaní**

Súlad procesu verejného obstarávania so základnými princípmi verejného obstarávania je najdôležitejším a kľúčovým prvkom celého Projektu. Porušenie pravidiel verejného obstarávania môže mať za následok:

- zdržanie procesu z dôvodu uplatnenia revízných postupov zo strany uchádzačov alebo záujemcov,
- tzv. „nebankovateľnosť“ celého Projektu, keďže možné porušenia môžu byť negatívne vnímané zo strany inštitúcií EÚ, príp. bankových inštitúcií,
- úplné zmarenie procesu výberu súkromného partnera, ak na základe uplatnenia revízných postupov bude nariadené zrušenie súťaže.

Rovnako dôležitým aspektom je vhodné nastavenie podmienok účasti, kritérií alebo podmienok v súťažných pokladoch, výber vhodného postupu verejného obstarávania a jeho správne vedenie.

Ako jedno z rizík je možné vnímať, že existujúce postupy verejného obstarávania nemusia úplne zodpovedať potrebám Projektu. Hoci je postup súťažného dialógu a rokovacieho konania pre tento Projekt aplikovateľný, aj tieto postupy môžu byť vo vzťahu k takémuto typu projektu problematické (pozri vyššie).

**Záverom je však možné skonštatovať, že ZVO neobsahuje prekážky, ktoré by bránili realizovateľnosti Projektu.**

Tabuľka 95 Sumarizačná tabuľka rizík v oblasti verejného obstarávania

Riziko	Závažnosť rizika	Zmiernenie
Výber nevhodného postupu, podmienok účasti, kritérií alebo iných podmienok verejného obstarávania	Nízka	Uskutočnenie prieskumu trhu, realistický harmonogram, spolupráca s poradcom
Nedostatočná pružnosť aplikovaného postupu verejného obstarávania (rokovacie konanie so zverejnením a súťažný dialóg) <sup>259</sup>	Stredná	Zmena právnej úpravy. Inak dôsledná príprava oznámenia, informatívneho dokumentu, súťažných podkladov, spolupráca s poradcom
Neuzatvorenie zmluvy so súkromným partnerom alebo výber nevhodného súkromného partnera (ktorý napr. nebude vedieť zabezpečiť financovanie projektu a pod.)	Stredná	Dôsledná príprava oznámenia, informatívneho dokumentu, súťažných podkladov, predvídanie rôznych alternatív vo verejnom obstarávaní vrátane zmien Projektu, spolupráca s poradcom

Tabuľka 96 Porovnanie postupov vo verejnom obstarávaní

	Verejná súťaž	Užšia súťaž	Súťažný dialóg	Rokovacie konanie
Obmedzenie počtu záujemcov <sup>260</sup> Možnosť obmedziť počet záujemcov	Nie je povolené urobiť predkvalifikáciu alebo predvýber záujemcov. Ponuku môže predložiť akákoľvek spoločnosť, ktorá má o ňu záujem.	Počet záujemcov možno obmedziť najmenej na desať v súlade s kritériami uvedenými v oznámení o vyhlásení verejného obstarávania (je povolená predkvalifikácia a predvýber).	Počet záujemcov možno obmedziť najmenej na troch v súlade s kritériami uvedenými v oznámení o vyhlásení verejného obstarávania (je povolená predkvalifikácia a predvýber).	Počet záujemcov možno obmedziť najmenej na troch v súlade s kritériami uvedenými v oznámení o vyhlásení verejného obstarávania (je povolená predkvalifikácia a predvýber).
Rokovania počas postupu vo verejnom obstarávaní	V procese predkladania ponúk nie je možné meniť presné vymedzenie požiadaviek a so	V procese predkladania ponúk nie je možné meniť presné vymedzenie požiadaviek a so	Dialóg so záujemcami je povolený vo všetkých otázkach daného postupu vo verejnom obstarávaní (je	Rokovania sú povolené počas celého postupu vo verejnom obstarávaní. Je možné znižovať počet záujemcov

<sup>259</sup> Pozri vyššie nevýhody pri postupe rokovacieho konania so zverejnením a súťažného dialógu.

<sup>260</sup> Metodika EIB: <http://www.eib.org/epec/resources/epec-procurement-and-cd-public.pdf>. Zároveň ho uvádzajú aj metodické dokumenty Transparency International a MF SR.

	Verejná súťaž	Užšia súťaž	Súťažný dialóg	Rokovacie konanie
	záujemcami sa ani nesmú uskutočniť žiadne rokovania ani dialóg.	záujemcami sa ani nesmú uskutočniť žiadne rokovania ani dialóg.	možné znižovať počet záujemcov v jednotlivých štádiách dialógu) Po ukončení dialógu musia byť predložené finálne ponuky na základe riešenia/-í diskutovaného/-ých počas súťažného dialógu.	pre nadväzujúce kolá rokovaní.
Rokovania po predložení konečnej ponuky	Po predložení ponúk nie sú možné žiadne rokovania.	Po predložení ponúk nie sú možné žiadne rokovania.	Po predložení ponúk nie sú možné žiadne rokovania.	V tomto prípade je to nepodstatné, pretože rokovania prebiehajú až do dohodnutia zmluvy na zadanie zákazky. Nie je potrebná žiadna „konečná ponuka“.
Kritérium na zadanie zákazky	Najnižšia cena alebo ekonomicky najvýhodnejšia ponuka.	Najnižšia cena alebo ekonomicky najvýhodnejšia ponuka.	Ekonomicky najvýhodnejšia ponuka.	Najnižšia cena alebo ekonomicky najvýhodnejšia ponuka.

Tabuľka 97 Indikatívny harmonogram verejného obstarávateľa PPP projektu D4 a R7

Poradie	Predmet	Dátum/lehota pre jednotlivú časť*	Celková lehota v mesiacoch	
1.	Verejné obstarávanie na výber úspešného uchádzača  (závisí od konkrétneho postupu verejného obstarávania, príklad súťažného dialógu)	1. Príprava dokumentácie	Priebežne	T-2
		2. Uverejnenie predbežného oznámenia		T-1
		3. Uverejnenie oznámenia o vyhlásení verejného obstarávania	<b>19.12.2014</b>	T (bod nula pre účely porovnania s benchmarkovými projektmi)
		4. Predkladanie žiadostí o účasť záujemcami	2 mesiace	T+2
		5. Vyhodnotenie žiadostí o účasť, predloženie	1 mesiac	T+3

Poradie	Predmet	Dátum/lehota pre jednotlivú časť**	Celková lehota v mesiacoch
		informatívneho dokumentu, výzva na účasť v dialógu	
		6. Dialóg (2 – 3 kolá diskusií, revízií technickej a právnej dokumentácie), poskytnutie finálnych súťažných podkladov a predkladanie ponúk uchádzačmi	5 mesiacov T+8
		7. Vyhodnotenie ponúk	1 mesiac T+9
		8. Oznámenie výsledku vyhodnotenia ponúk	následne následne
2.	Finalizácia dokumentácie a predloženie finálnej dokumentácie v spolupráci s MF SR Vláde SR na schválenie	1 mesiac	T+10
3.	Podpis koncesnej zmluvy	1 týždeň	T+10
4.	Finančné uzatvorenie (negociácia zmlúv s bankami, due diligence bánk, negociácia zmlúv so subdodávateľmi)	4 mesiace	T+14

Verejný obstarávateľ predstavil ambiciózný harmonogram procesu výberu koncesionára, ktorý predstavuje určité zrýchlenie oproti bežnému trvaniu PPP projektov uskutočnených v oblasti cestnej infraštruktúry v Európe v nedávnej minulosti.

Tento harmonogram považujeme za splniteľný pri naplnení predpokladov obstarávateľa vo vzťahu k niektorým procesom, ktoré nie sú plne pod jeho kontrolou.

Medzi najvýznamnejšie faktory, ktoré môžu mať vplyv na posun v harmonograme, patria: finalizácia podkladovej projektovej dokumentácie v štandardnej kvalite pre všetky úseky, priebeh povoľovacích postupov vrátane súvisiacich revízijských konaní, spomalenia v dôsledku použitia revízijských postupov v rámci procesu verejného obstarávania a rozsah technických modifikácií navrhovaných v rámci súťažného dialógu.

## 7.2 Požiadavky na organizačné zabezpečenie Projektu zo strany Zadávateľa

Predmetom tejto kapitoly je prehľad očakávaných finančných a personálnych nárokov, ktoré vzniknú v súvislosti s prípravou verejného obstarávania Projektu.

## 7.2.1 Predpokladané výdavky na prípravu verejného obstarávania Projektu

Príprava verejného obstarávania Projektu na strane Zadávateľa bude zaistená v spolupráci:

- riadiacich a výkonných zložiek ľudských zdrojov Projektu Zadávateľa (Riadiaci výbor, Projektový manažér, Realizačný tím),
- poradenského tímu, ktorý bol ustanovený na základe výsledku nadlimitnej užšej súťaže na predmet zákazky: „Poskytovanie komplexného poradenstva pri zadávaní a realizácii koncesie vybraných úsekov diaľnice D4 a rýchlostnej cesty R7 a právna, technická a finančná podpora v súvislosti s aplikáciou koncesnej zmluvy na projektovanie, výstavbu, financovanie, prevádzku a údržbu úsekov rýchlostnej cesty R1: Nitra – Tekovské Nemce a Banská Bystrica – severný obchvat“, vyhlásenej MDVRR SR vo vestníku verejného obstarávania 16.4.2014 pod č. 75/2014.

Poradenský tím je v zložení expertných poradcov spoločností:

- PricewaterhouseCoopers Slovensko, s.r.o, finančné poradenstvo,
- White & Case s.r.o., právne poradenstvo,
- Obermeyer Slovak Republic s.r.o., technické poradenstvo.

Predpokladané výdavky na prípravu verejného obstarávania projektu sú uvedené v tejto tabuľke:

Tabuľka 98 Predpokladané výdavky na prípravu verejného obstarávania Projektu

	tis. EUR (bez DPH)
Výdavky Zadávateľa na poradcu	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Celková cena za prípravu dokumentácie pri výbere súkromného partnera verejným obstarávaním (súťažné podklady, oznámenia)</li> </ul>	450
Vedľajšie výdavky Zadávateľa	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prípadné ďalšie náklady súvisiace s prípravou verejného obstarávania</li> </ul>	10
<b>Spolu</b>	<b>460</b>

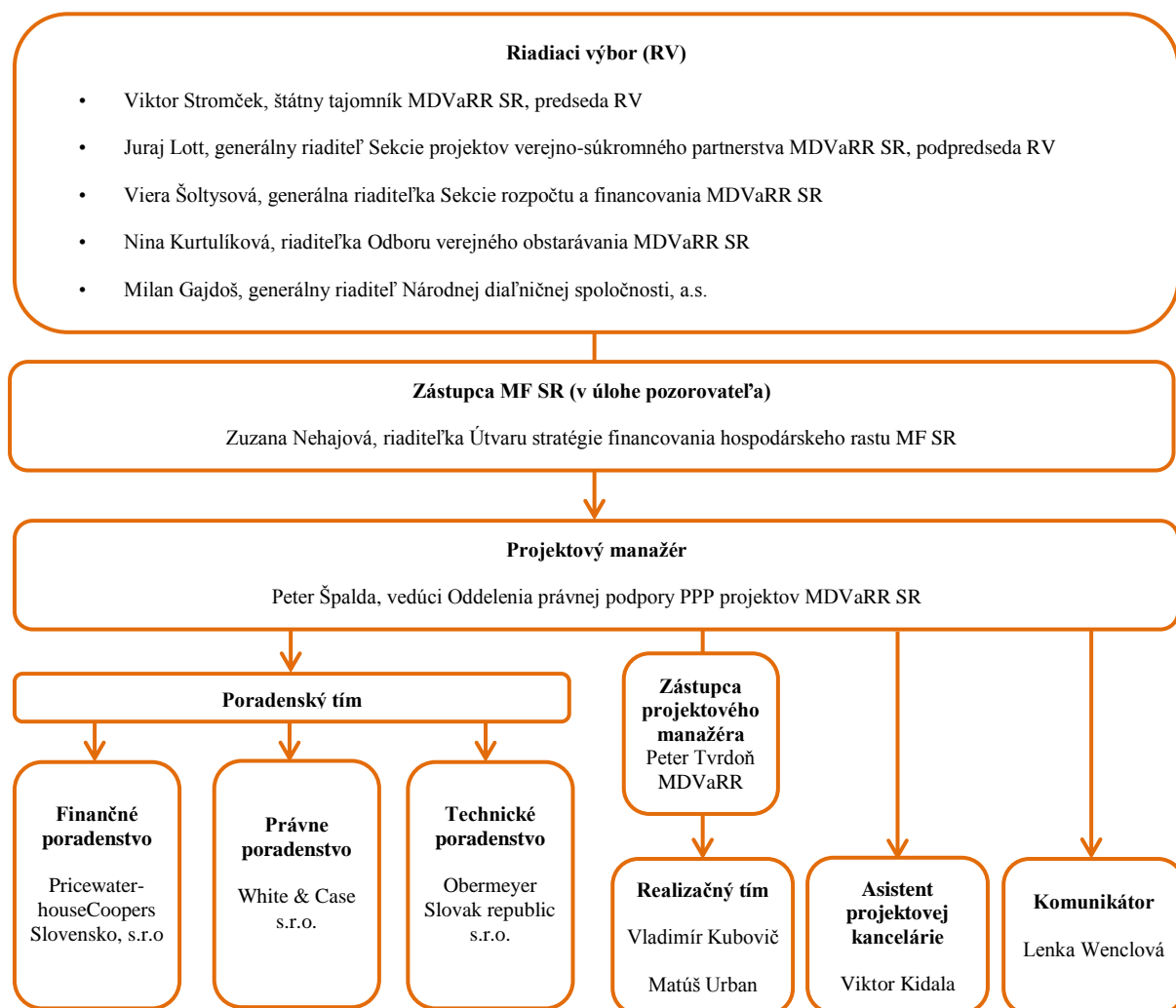
V priebehu realizácie verejného obstarávania Projektu vzniknú Zadávateľovi náklady na právne, technické a finančné poradenstvo, a to na základe počtu odpracovaných hodín kľúčových expertov a podľa dohodnutých hodinových sadzieb podľa zmluvy o poskytovaní poradenských služieb uzavretej medzi Zadávateľom a Poradcom.

## 7.2.2 Požiadavky na ľudské zdroje Zadávateľa v priebehu prípravy PPP projektu

Štruktúra riadiacich a výkonných zložiek ľudských zdrojov v priebehu prípravy Projektu sa riadi metodickým dokumentom Ministerstva financií SR „Kódex riadenia prípravy a realizácie PPP projektu“ z októbra 2010 (ďalej tiež „Kódex riadenia prípravy a realizácie PPP projektu“).

V zmysle uvedeného metodického dokumentu boli riadiace a výkonné zložky Zadávateľa ustanovené nasledovne:

Diagram 9 Riadiace a výkonné zložky Zadávateľa



### 7.3.3 Rozdelenie zodpovednosti za jednotlivé aktivity v rámci prípravy Projektu

#### Riadiaci výbor

Vo fáze prípravy Projektu riadiaci výbor najmä:

- riadi a kontroluje všetky procesy, ktoré súvisia s Projektom,
- schvaľuje kľúčové úlohy a harmonogram prác projektového manažéra a projektového tímu a pravidelne kontroluje plnenie týchto úloh,
- schvaľuje zmenu časového harmonogramu prípravy a realizácie Projektu, ako aj jednotlivých etáp Projektu,
- schvaľuje rozsah Projektu a jeho zmeny a schvaľuje pozastavenie alebo ukončenie Projektu,
- schvaľuje opatrenia na odvrátenie rizík pri príprave Projektu,



- schvaľuje jednotlivé čiastkové výstupy v rámci prípravy Projektu na návrh projektového manažéra,
- schvaľuje komunikačnú stratégiu Projektu,
- schvaľuje rozpočet na prípravu Projektu a úhradu platieb za poskytnuté poradenské služby,
- rozhoduje o ďalších zásadných otázkach týkajúcich sa Projektu.

Kľúčové rozhodnutia riadiaceho výboru vo fáze prípravy Projektu sú:

- schválenie štúdie realizovateľnosti,
- schválenie splnenia podmienok ukončenia jednotlivých etáp prípravy Projektu a jeho postúpenie do ďalšej etapy prípravy,
- rozhodnutie o vyhlásení verejného obstarávania koncesionára a schválenie súťažných podkladov,
- rozhodnutie o podpise zmluvnej dokumentácie Projektu (vrátane koncesnej zmluvy) za podmienky akceptácie všetkých záväzkov, najmä finančných vyplývajúcich z návrhu koncesnej zmluvy s úspešným uchádzačom (s budúcim koncesionárom).

### **Projektový manažér**

- je hlavnou zodpovednou osobou, ktorá má zabezpečiť dosiahnutie cieľov Projektu,
- vypracováva a aktualizuje projektový plán Projektu,
- vyhotovuje a predkladá konečnú verziu všetkých dokumentov súvisiacich s Projektom a riadením jeho prípravy na zasadnutia Riadiaceho výboru,
- dohliada na plnenie úloh uložených poradenskému tímu a preberá/akceptuje jeho výstupy,
- predkladá správy o priebehu prípravy Projektu členom Riadiaceho výboru a zástupcovi MF SR v Riadiacom výbore,
- predkladá všetky informácie o Projekte vyžiadané od členov Riadiaceho výboru alebo zástupcu MF SR v Riadiacom výbore,
- navrhuje členov realizačného tímu vrátane zástupcu projektového manažéra a asistenta projektovej kancelárie na schválenie Riadiaceho výboru,
- riadi a koordinuje všetkých členov Projektového tímu pri príprave Projektu,
- ukladá úlohy zástupcovi projektového manažéra, ktoré súvisia s Projektom,
- zodpovedá za komunikáciu na všetkých úrovniach riadenia,
- zodpovedá za eskalovanie problémov na zasadnutia Riadiaceho výboru,
- vykonáva ďalšie úlohy, ktoré sú nevyhnutné pre zabezpečenie procesov v rámci prípravy Projektu,
- zodpovedá za vedenie príslušnej projektovej dokumentácie k Projektu.

### **Realizačný tím**

- zástupca projektového manažéra v prípade neprítomnosti projektového manažéra vykonáva činnosti spadajúce do jeho pôsobnosti,

- zástupca projektového manažéra zabezpečuje vypracovávanie výstupov na základe úloh uložených projektovým manažérom,
- zástupca projektového manažéra aktívne participuje na všetkých procesoch/úkonoch týkajúcich sa prípravy Projektu,
- analyzuje a vyhodnocuje existujúce informácie týkajúce sa Projektu,
- aktívne sa podieľa na vypracovávaní výstupov za účelom dosiahnutia cieľov Projektu,
- zabezpečuje potrebné činnosti súvisiace s Projektom,
- podieľa na všetkých procesoch týkajúcich sa prípravy Projektu.

#### **Poradenský tím**

- v rámci celej fázy prípravy Projektu sa za svoje činnosti/výstupy zodpovedá projektovému manažérovi,
- všetky jeho činnosti koordinuje projektový manažér,
- koná v zmysle zmluvy o poskytovaní poradenských služieb v súvislosti s Projektom,
- vypracováva výstupy na účely dosiahnutia cieľov Projektu,
- zabezpečuje potrebné činnosti súvisiace s Projektom,
- podieľa sa na procesoch týkajúcich sa Projektu v rozsahu určenom projektovým manažérom.

#### **Asistent projektovej kancelárie**

- zúčastňuje sa na zasadnutiach Riadiaceho výboru a vedie o nich potrebnú dokumentáciu,
- zasiela dokumentáciu na zasadnutia Riadiaceho výboru členom Riadiaceho výboru a zástupcovi MF SR v Riadiacom výbore,
- zasiela zápisnicu zo zasadnutia Riadiaceho výboru členom Riadiaceho výboru a zástupcovi MF SR v Riadiacom výbore,
- zabezpečuje hlasovanie formou „per rollam“,
- zabezpečuje obslužné činnosti a dbá o komunikáciu v rámci projektového tímu a s osobami zainteresovanými na Projekte.

#### **Komunikátor**

- osoba poverená komunikačnými úlohami o Projekte smerom k verejnosti.

### **7.2.3 Organizačné zabezpečenie Zadávateľa (vnútorná organizačná štruktúra)**

V súčasnosti z pohľadu vnútornej organizačnej štruktúry Zadávateľa zabezpečuje všetky úkony Zadávateľa spojené s prípravou Projektu sekcia projektov verejno-súkromného partnerstva ako organizačný útvar na strane Zadávateľa (ďalej len „Sekcia PPP“). Vnútorná organizačná štruktúra Sekcie PPP bola primárne vytvorená za účelom realizácie PPP projektu rýchlostnej cesty R1 Nitra západ – Selenec a Banská Bystrica – severný obchvat (obdobie od júla 2012). Sekcia PPP mala najmä vykonávať:

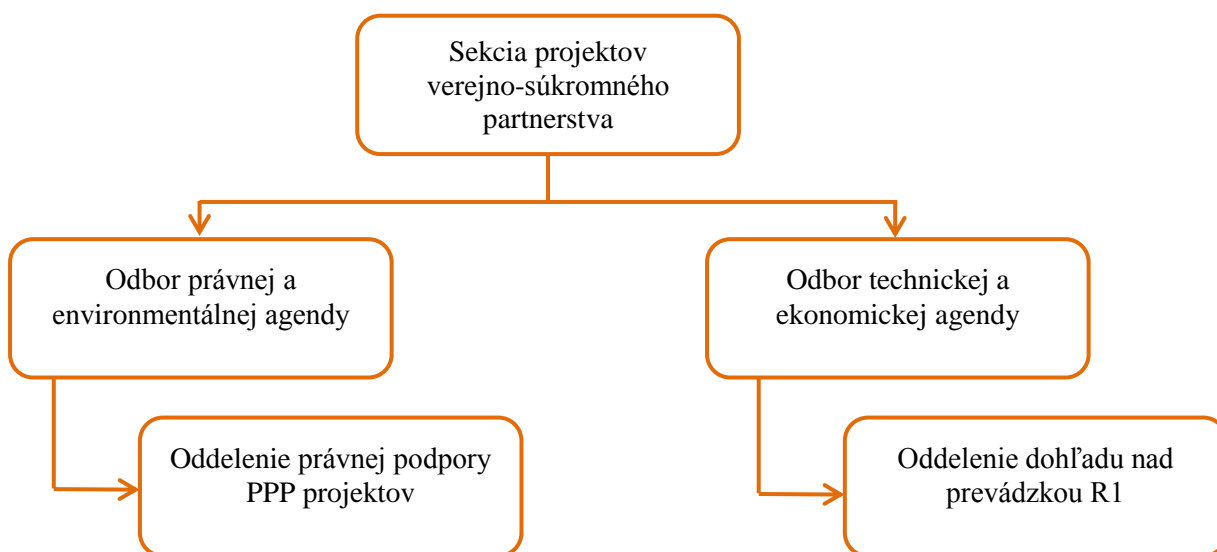
- činnosti spojené s monitorovaním plnenia povinností koncesionára PPP projektu R1 (tzv. monitorovanie výkonnosti PPP projektu),
- činnosti v súvislosti s procesmi, pri ktorých sa očakávalo splnenie povinností koncesionára PPP projektu R1, a to najmä pokračovanie vo výstavbe posledného úseku rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica – severný obchvat a sprístupniť tento úsek pre užívateľov,
- činnosti spojené s kontrolou procesov vo vzťahu ku kolaudačným rozhodnutiam pre PPP projekt R1 v nadväznosti na cieľ koncesionára splniť si povinnosti za účelom získania plnej platby za dostupnosť,
- činnosti spojené so zabezpečením refinancovania PPP projektu R1.

Vyššie uvedené úlohy Sekcia PPP splnila. Úsek rýchlostnej cesty R1 Banská Bystrica – severný obchvat bol odovzdaný do predčasného užívania 27.07.2012. Koncesionár PPP projektu R1 získal nárok na plnú platbu počnúc 01.11.2013. K finančnému uzatvoreniu refinancovania PPP projektu R1 došlo 29.11.2013.

V súčasnosti v zmysle metodických dokumentov MF SR sa PPP projekt R1 nachádza vo fáze monitorovania výkonnosti PPP projektu, v ktorej verejný obstarávateľ (Zadávatel') primárne uplatňuje svoje práva z koncesnej zmluvy k PPP projektu R1 na účely kontroly plnenia povinností koncesionára vo vzťahu k poskytovaniu služieb prevádzky a údržby počas trvania koncesnej lehoty.

Organizačná štruktúra Sekcie PPP je v súčasnosti nastavená nasledovne:

Diagram 10 Organizačná štruktúra Sekcie PPP



V zmysle vyššie uvedeného zámeru Zadávateľa v tom čase zabezpečovať prioritné ciele najmä vo vzťahu k realizácii jediného PPP projektu na území Slovenskej republiky je vyššie uvedenú organizačnú štruktúru Sekcie PPP za predpokladu schválenia návrhu Projektu vládou SR potrebné prispôbiť súčasným potrebám Zadávateľa, ktorými sú najmä:

- projektovo riadiť a kontrolovať procesy súvisiace s prípravou Projektu v zmysle metodických dokumentov MF SR,
- zabezpečiť všetky činnosti/procesy pri príprave Projektu v súlade s platnými a účinnými právnymi predpismi SR,
- projektovo riadiť a kontrolovať procesy súvisiace s realizáciou Projektu,
- zabezpečiť všetky činnosti/procesy spojené s monitoringom výkonnosti PPP Projektu,

- pokračovať v monitorovaní výkonnosti PPP projektu R1 a zabezpečovať procesy v zmysle metodických dokumentov MF SR a vyplývajúcich z koncesnej zmluvy vo vzťahu k tomuto PPP projektu.

## Zoznam skratiek a pojmov

- „**AB**“ – asfaltový betón
- „**ARDAL**“ – Agentúra pre riadenie dlhu a likvidity
- „**Analýza citlivosti**“ – analýza, ktorá skúma mieru vplyvu zmeny vstupných faktorov finančného modelu na výstupy, resp. závery tohto modelu
- „**AVP**“ – Availability Payment/platba za dostupnosť
- „**Biela kniha: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru**“ – Biela kniha, Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje, Európska komisia, Brusel, 28.03.2011, KOM (2011) 144 v konečnom znení
- „**BSK**“ – Bratislavský samosprávny kraj
- „**bps**“ – basis points/bázické body – 1 bázický bod = jedna stotina percentuálneho bodu
- „**CAPEX**“ – Capital Expenditure/Kapitálové výdavky – predstavujú stavebné náklady Projektu. Tieto náklady zahŕňajú náklady na všetky stavebné a technologické časti Projektu, zariadenie staveniska, vyvolané investície a v prípade PPP modelu aj rezervu na krytie rizík Projektu (v PSC modeli je táto položka zahrnutá v ocenení rizík samostatne)
- „**CB**“ – cementový betón
- „**CEF**“ – Connecting Europe Facility/Nástroj na prepájanie Európy
- „**Cestný zákon**“ – zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov
- „**CF**“ – Cash Flow/peňažné, resp. hotovostné toky za konkrétne obdobie
- „**ČOV**“ – čistička odpadných vôd
- „**ČR**“ – Česká republika
- „**Dataroom**“ – miestnosť k správe a ukladaniu dokumentov. Môže byť aj digitálna, kedy sú dokumenty uložené na virtuálnom úložisku
- „**Diskontná sadzba**“ – parameter, ktorý sa používa na prepočet budúcej hodnoty peňažných tokov na hodnotu súčasnú, diskontná sadzba zohľadňuje faktor času v hodnote peňazí, t. j. že hodnota peňazí dnes je vyššia ako ich hodnota v budúcnosti
- „**DK**“ – diaľkový kábel
- „**DPH**“ – daň z pridanej hodnoty
- „**DÚR**“ – dokumentácia pre územné rozhodnutie
- „**DSP**“ – dokumentácia pre stavebné povolenie
- „**DSZ**“ – dokumentácia stavebného zámeru
- „**EBITDA**“ – Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization/zisk pred zdanením, úrokmi a odpismi
- „**EBRD**“ – Európska banka pre obnovu a rozvoj
- „**ECB**“ – Európska centrálna banka

- „**EFRR**“ – Európsky fond regionálneho rozvoja
- „**EIB**“ – Európska investičná banka
- „**EK**“ – Európska komisia
- „**EMS**“ – stupnica intenzity zemetrasení
- „**EN**“ – európska norma
- „**ESA 95**“/„**ESA2010**“ – Európsky systém národných a regionálnych účtov z roku 1995 resp. 2010. Metodický dokument záväzný pre členské štáty EÚ
- „**Európa 2020**“ – Oznámenie Komisie Európa 2020, Stratégia na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu, KOM(2010) 2020 v konečnom znení
- „**EÚ**“ – Európska únia
- „**Exekučný poriadok**“ – zákon č. 233/1995 Z. z o súdnych exekútoroch a exekučnej činnosti (Exekučný poriadok) a o zmene a doplnení ďalších zákonov v znení neskorších predpisov
- „**Finančný model**“ – základný nástroj finančného modelovania, ktorý sa zaoberá predpovedaním budúceho vývoja projektu
- „**FÚ**“ – funkčná úroveň charakterizuje dopravné podmienky ako funkciu dopravnej hustoty
- „**GPA**“ – Government Procurement Agreement/Dohoda o vládnom obstarávaní
- „**HDM4**“ – highway development & management, program vytvorený pre potreby kvantifikácie socioekonomických vplyvov infraštruktúrnych projektov, používaný Svetovou Bankou a podobnými inštitúciami na hodnotenia prínosu projektov
- „**HDP**“ – hrubý domáci produkt
- „**HPV**“ – hladina podzemnej vody
- „**HTÚ**“ – hrubé terénne úprav
- „**CHKO**“ – chránená krajinná oblasť
- „**CHÚ**“ – chránené územie
- „**CHVO**“ – chránená vodohospodárska oblasť
- „**CHVÚ**“ – chránené vtáčie územie
- „**IDS**“ – inteligentný dopravný systém
- „**IFI**“ – Medzinárodné finančné inštitúcie
- „**IFRS**“ - Medzinárodné štandardy pre finančné vykazovanie v znení prijatom Európskou úniou
- „**IGP**“ – inžiniersko-geologický prieskum
- „**Indexácia**“ – spôsob zachovania reálnej hodnoty finančných kategórií prostredníctvom ich úpravy o ročnú mieru inflácie/deflácie
- „**Inflácia**“ – ekonomický jav, ktorý označuje všeobecný a trvalý rast cenovej hladiny a ktorého následkom dochádza k zníženiu kúpnej sily peňazí v čase
- „**IRR**“ – Internal Rate of Return/vnútorne výnosové percento – hodnota diskontnej miery, pri ktorej je súčasná hodnota (NPV) čistých peňažných tokov rovná nule, tzn. že projekt nebude stratový, pokiaľ bude stanovená diskontná miera nižšia alebo rovná IRR

„**IRS**“ – Interest rate swap/úrokový swap – nástroj na eliminovanie kurzového rizika (bežne ponúkaný komerčnými bankami) predstavuje dohodu o výmene úrokových platieb za peňažné toky iného subjektu

„**KF**“ – Kohézny fond

„**Koncesionár**“ – úspešný uchádzač verejného obstarávania na realizáciu Projektu

„**Koncesná zmluva**“ – zmluva, ktorá bude uzatvorená medzi Zadávateľom a Koncesionárom

„**Kvalitatívne faktory**“ – faktory projektu (resp. formy realizácie projektu), ktorých finančnú hodnotu nie je možné, alebo len veľmi ťažko vyjadriť, a preto sa s nimi matematicky (pri kvantitatívnom posúdení) nepočíta (napr. vplyv na verejnú mienku)

„**Kvantitatívne faktory**“ – faktory projektu (resp. formy realizácie projektu), ktorých finančnú hodnotu je možné s určitou mierou presnosti číselne vyjadriť

„**LCC**“ – Life Cycle Cost/Výdavky životného cyklu – zahŕňajú priame výdavky na udržiavanie a obnovu fyzickej infraštruktúry, taktiež nazývané ako ťažká údržba

„**Listina základných práv a slobôd**“ – Ústavný zákon č. 23/1991 Zb. ktorým sa uvádza Listina základných práv a slobôd ako ústavný zákon Federálneho zhromaždenia Českej a Slovenskej Federatívnej Republiky

„**MČ**“ – mestská časť

„**MDVaRR SR**“ – Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky

„**MF SR**“ – Ministerstvo financií Slovenskej republiky

„**MK**“ – mestská komunikácia

„**MK SR**“ – Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky

„**Model PPP**“ – nástroj - finančný model, ktorého výstupom je NPV PPP

„**Model PSC**“ – nástroj - finančný model, ktorého výstupom je NPV PSC

„**MOK**“ – miestny optický kábel

„**MPV**“ – majetkovoprávne vysporiadanie

„**MSK**“ – stupnica intenzity zemetrasení

„**MÚK**“ – mimoúrovňová križovatka

„**MTS**“ – miestna telekomunikačná sieť

„**MV SR**“ – Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky

„**MŽP SR**“ – Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky

„**NDS**“ – Národná diaľničná spoločnosť, a.s.

„**NPV**“ – Net present value/čistá súčasná hodnota – vyjadruje sumu všetkých peňažných tokov súvisiacich s investíciou, diskontovaných k súčasnosti hodnotou diskontnej sadzby. Čistá súčasná hodnota zohľadňuje časovú hodnotu peňazí

„**Nariadenie 1150/2009**“ – Nariadenie 1150/2009, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 1564/2005, pokiaľ ide o štandardné formuláre na uverejňovanie oznámení v rámci verejného obstarávania v súlade so smernicami Rady 89/665/EHS a 92/13/EHS

„**Nariadenie 1300/2013**“ – Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1300/2013 o Kohéznom fonde, ktorým sa zrušuje nariadenie Rady (ES) č. 1084/2006

„**Nariadenie 1301/2013**“ – Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1301/2013 o Európskom fonde regionálneho rozvoja a o osobitných ustanoveniach týkajúcich sa cieľa Investovanie do rastu a zamestnanosti, a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 1080/2006

„**Nariadenie 1303/2013**“ – Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1303/2013, ktorým sa stanovujú spoločné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde, Kohéznom fonde, Európskom poľnohospodárskom fonde pre rozvoj vidieka a Európskom námornom a rybárskom fonde a ktorým sa stanovujú všeobecné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde, Kohéznom fonde a Európskom námornom a rybárskom fonde, a ktorým sa zrušuje nariadenie Rady (ES) č. 1083/2006

„**Nariadenie 1315/2013**“ – Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ

„**Nariadenie 1316/2013**“ – Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1316/2013 o zriadení Nástroja na prepájanie Európy, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 913/2010 a zrušujú sa nariadenia (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010

„**Nariadenie vlády 497/2013**“ – Nariadenie vlády č. 497/2013 Z. z. ktorým sa ustanovuje spôsob výpočtu mýta, výška sadzby mýta a systém zliav zo sadzieb mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií

„**NN**“ – nízke napätie

„**Nominálne vyjadrenie**“ – vyjadrenie finančných kategórií v bežných trhových cenách, t. j. po úprave o indexáciu

„**NR SR**“ – Národná rada Slovenskej republiky

„**NTL**“ – nízky tlak

„**NVP**“ – hodnota počtu nákladných vozidiel za 24 hodín – počas návrhového obdobia

„**ObZ**“ – zákon č. 513/1991 Zb. Obchodný zákonník v znení neskorších predpisov

„**OK**“ – optický kábel alebo oceľová konštrukcia

„**OPEX**“ – Operating Expenditure/prevádzkové výdavky – výdavky spojené s denným zabezpečovaním dostupnosti Projektu

„**OPII**“ – Operačný program Integrovaná infraštruktúra (v zmysle znenia návrhu z 16. apríla 2014)

„**ORL**“ – odlučovač ropných látok

„**OSN**“ – Organizácia Spojených národov

„**OSP**“ – zákon č. 99/1963 Zb. Občiansky súdny poriadok v znení neskorších predpisov

„**OZ**“ – zákon č. 40/1964 Zb. Občiansky zákonník v znení neskorších predpisov

„**Oznámenie EK SGEI**“ – Oznámenie Komisie o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci EÚ na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu, K (2011)9404 v konečnom znení

„**PD**“ – projektová dokumentácia

„**PHS**“ – protihluková stena



- „PHO“ – pásmo hygienickej ochrany
- „PIARC“ – metodiky Svetovej banky a Svetovej cestnej organizácie
- „PIM“ – prioritný infraštruktúrny majetok
- „Poradcovia“ – PricewaterhouseCoopers Slovensko, s.r.o., White & Case s.r.o. a Obermeyer Slovak Republic s.r.o.
- „Postupy účtovania“ – Opatrenie Ministerstva financií SR zo 16. decembra 2002 č. 23054/2002-92, ktorým sa ustanovujú podrobnosti o postupoch účtovania a rámcovej účtovej osnove pre podnikateľov účtujúcich v sústave podvojného účtovníctva v znení neskorších predpisov
- „PPP“ – Public Private Partnerships, verejno-súkromné partnerstvá
- „PR“ – prírodná rezervácia
- „Prenesené riziká“ – riziká, ktoré je možné v prípade realizácie Projektu formou PPP preniesť na súkromného partnera za predpokladu, že ich dokáže ošetriť pri vynaložení nižších nákladov ako verejný partner
- „Programové vyhlásenie vlády SR“ – Programové vyhlásenie vlády Slovenskej republiky na roky 2012 – 2016
- „Projekt“ – projekt výstavby a prevádzky úsekov diaľnice D4, ktorá zahŕňa úseky D4 Jarovce – Ivanka sever, D4 Ivanka sever – Rača a úsekov rýchlostnej cesty R7, ktorá zahŕňa úseky R7 Prievoz – Ketelec, R7 Ketelec – Dunajská Lužná, R7 Dunajská Lužná – Holice
- „PSC“ – Public Sector Comparator/Komparátor verejného sektora/„Konvenčný spôsob“ – spôsob realizácie Projektu formou bežne používanej praxe v Slovenskej republike a v EÚ, v ktorom verejný sektor zadáva požiadavky a koordinuje celý proces od prípravy, dizajnu, výstavby až po údržbu
- „PZ“ – Policajný zbor
- „Reálne vyjadrenie“ – vyjadrenie finančných kategórií v stálych cenách, t. j. bez úpravy o indexáciu
- „Rozpočet VS“ – Návrh rozpočtu verejnej správy na roky 2015 – 2017 schválený vládou SR 15. októbra 2014.
- „RV“ – Riadiaci výbor Projektu zostavený na základe rozhodnutia ministra dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR o zriadení riadiaceho výboru PPP projektu diaľnice D4 a rýchlostnej cesty R7 (č. 128/2014) z 10.9.2014
- „SD EÚ“ – Súdny dvor Európskej únie
- „SGEI“ – Services of General Economic Interest/Služba všeobecného hospodárskeho záujmu
- „SIH“ – Slovak Investment Holding, a. s.
- „SIŽP“ – Slovenský inšpektorát životného prostredia
- „SKÚEV“ – Národný zoznam územia európskeho významu
- „Smernica 1999/62/ES“ – Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami v znení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/38/ES, smernice Rady 2006/103/ES, smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/76/EÚ a smernice Rady 2013/22/EÚ
- „Smernica 2004/17/ES“ – Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/17/ES o koordinácii postupov pri zadávaní verejných zákaziek v odvetví vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb

„**Smernica 2004/18/ES**“ – Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/18/ES o koordinácii postupov pri zadávaní verejných zákaziek na stavebné práce, dodávky a služby

„**Smernica 2004/52/ES**“ – Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/52/ES o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov v Spoločenstve v znení nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 219/2009

„**Smernica 2008/96/ES**“ – Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/96/ES o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry

„**Smernica 2009/33/ES**“ – Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/33/ES o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy

„**Smernica 2009/52/ES**“ – Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/52/ES, ktorou sa stanovujú minimálne normy pre sankcie a opatrenia voči zamestnávateľom štátnych príslušníkov tretích krajín, ktorí sa neoprávnene zdržiavajú na území členských štátov

„**Smernica 2010/30/EÚ**“ – Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/30/EÚ o udávaní spotreby energie a iných zdrojov energeticky významnými výrobkami na štítkoch a štandardných informáciách o výrobkoch

„**Smernica 2014/23/EÚ**“ – Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/23/EÚ o udeľovaní koncesii

„**Smernica 2014/24/EÚ**“ – Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ o verejnom obstarávaní a o zrušení smernice 2004/18/ES

„**Smernica 2014/25/EÚ**“ – Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ o obstarávaní vykonávanom subjektmi pôsobiacimi v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb a o zrušení smernice 2004/17/ES

„**Smernica 89/665/EHS**“ – Smernica 89/665/EHS z 21. decembra 1989 o koordinácii zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení týkajúcich sa uplatňovania postupov preskúmania v rámci verejného obstarávania tovarov a prác

„**Smernica 92/13/EHS**“ – Smernica Rady 92/13/EHS z 25. februára 1992, ktorou sa koordinujú zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia o uplatňovaní právnych predpisov spoločenstva, o postupoch verejného obstarávania subjektov pôsobiacich vo vodnom, energetickom, dopravnom a telekomunikačnom sektore

„**Smernica SEA**“ – Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/42/ES o posudzovaní vplyvov určitých plánov a programov na životné prostredie

„**SP**“ – stavebné povolenie

„**SPP**“ – Slovenský plynárenský priemysel a.s.

„**SPV**“ – Special purpose vehicle, účelovo zriadená spoločnosť

„**Správny poriadok**“ – zákon č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov

„**SR**“ – Slovenská republika

„**SSC**“ – Slovenská správa ciest

„**SSÚD/SSÚR**“ – stredisko správy a údržby diaľnic/rýchlostných ciest

„**Stavebný zákon**“ – zákon č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov

„**Strategický plán MDVaRR SR**“/„**SPRDI**“ – Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 (Návrh), Fáza I, dokument MDVaRR SR, jún 2014, schválený uznesením vlády SR č. 311/2014

„**Stratégia financovania 2014 – 2020**“ – Stratégia financovania Európskych štrukturálnych a investičných fondov pre programové obdobie 2014 – 2020

„**STL**“ – stredný tlak

„**STN**“ – slovenská technická norma

„**SZRB**“ – Slovenská záručná a rozvojová banka, a.s.

„**ŠOP SR**“ – Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky

„**Štúdia**“ – táto Štúdia realizovateľnosti k tomuto Projektu

„**ŠÚ SR**“ – Štatistický úrad Slovenskej republiky

„**TEN-T**“ – The Trans-European Transport Networks/Transeurópska dopravná sieť

„**TP**“ – technický predpis

„**TTSK**“ – Trnavský samosprávny kraj

„**TS**“ – technická smernica

„**TŠ**“ – technická štúdia

„**UNCITRAL**“ – United Nations Commission on International Trade Law/Komisia pre medzinárodné obchodné právo OSN

„**ÚEV**“ – územie európskeho významu

„**ÚP**“ – územný plán

„**ÚR**“ – územné rozhodnutie

„**ÚS SR**“ – Ústavný súd Slovenskej republiky

„**ÚSES**“ – územný systém ekologickej stability

„**Ústava SR**“ – zákon č. 460/1992 Zb. Ústava Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov

„**ÚVO**“ – Úrad pre verejné obstarávanie

„**value engineering**“ – proces, ktorý vedie k návrhu alternatívnych metód alebo produktov s nižšími nákladmi pri udržaní alebo zvýšení kvalitatívnych parametrov

„**VfM**“ – Value for Money/hodnota za peniaze

„**VD**“ – vodné dielo

„**Vláda SR**“ – Vláda Slovenskej republiky

„**Vodný zákon**“ – zákon č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) v znení neskorších predpisov

„**VO**“ – verejné osvetlenie

„**vn**“ – návrhová rýchlosť (základný parameter návrhu dopravnej komunikácie)

- „VN“ – vysoké napätie
- „VPD“ – vzletová a pristávacia dráha
- „VTL“ – vysoký tlak
- „VÚC“ – Vyšší územný celok
- „VVN“ – veľmi vysoké napätie
- „VVZ“ – vyšší verejný záujem
- „**Vyhláška č. 475/2013**“ – Vyhláška č. 475/2013 Z. z. Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, ktorou sa vymedzujú úseky diaľnic, rýchlostných ciest, ciest I. triedy, ciest II. triedy a ciest III. triedy s výberom mýta
- „**Vyhláška č. 476/2013**“ – Vyhláška č. 476/2013 Z. z. Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- „**Vyhláška o stanovení všeobecnej hodnoty majetku**“ – Vyhláška č. 492/2004 Z. z. Ministerstva spravodlivosti Slovenskej republiky o stanovení všeobecnej hodnoty majetku v znení neskorších predpisov
- „WACC“ – Weighted average cost of capital/vážený priemer nákladov na kapitál
- „WTO“ – World Trade Organization/Svetová obchodná organizácia
- „Zadávateľ“ – Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky
- „Zadržané riziká“ – riziká, ktoré zostávajú na strane verejného partnera aj napriek realizácii Projektu formou PPP
- „Zákon EIA“ – zákon č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov
- „Zákon o dani z príjmov“ – zákon č. 595/2003 Z. z. o dani z príjmov v znení neskorších predpisov
- „Zákon o DPH“ – zákon č. 222/2004 Z. z. o dani z pridanej hodnoty v znení neskorších predpisov
- „Zákon o hlavnom meste SR Bratislave“ – zákon č. 377/1990 Zb. o hlavnom meste Slovenskej republiky Bratislave v znení neskorších predpisov
- „Zákon o jednorazových mimoriadnych opatreniach“ – zákon č. 669/2007 Z. z. o jednorazových mimoriadnych opatreniach v príprave niektorých stavieb diaľnic a ciest pre motorové vozidlá a o doplnení zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 162/1995 Z. z. o katastri nehnuteľností (katastrálny zákon) v znení neskorších predpisov
- „Zákon o konkurze“ – zákon č. 7/2005 Z. z. o konkurze a reštrukturalizácii a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov
- „Zákon o lesoch“ – zákon č. 326/2005 Z. z. o lesoch v znení neskorších predpisov
- „Zákon o niektorých opatreniach týkajúcich sa prípravy významných investícií“ – zákon č. 175/1999 Z. z. o niektorých opatreniach týkajúcich sa prípravy významných investícií a o doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov
- „Zákon o obecnom zriadení“ – zákon č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov

„**Zákon o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy**“ – zákon č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

„**Zákon o ochrane hospodárskej súťaže**“ – zákon č. 136/2001 Z. z. o ochrane hospodárskej súťaže a o zmene a doplnení zákona Slovenskej národnej rady č. 347/1990 Zb. o organizácii ministerstiev a ostatných ústredných orgánov štátnej správy Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov

„**Zákon o ochrane pamiatkového fondu**“ – zákon č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov

„**Zákon o ochrane prírody a krajiny**“ – zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov

„**Zákon o organizácii činnosti vlády**“ – zákon č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov

„**Zákon o prechode niektorých pôsobností z orgánov štátnej správy na obce a na VÚC**“ – zákon č. 416/2001 Z. z. o prechode niektorých pôsobností z orgánov štátnej správy na obce a na vyššie územné celky v znení neskorších predpisov

„**Zákon o rozpočtových pravidlách verejnej správy**“ – zákon č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

„**Zákon o správe majetku štátu**“ – zákon č. 278/1993 Z. z. o správe majetku štátu v znení neskorších predpisov

„**Zákon o štátnej pomoci**“ – zákon č. 231/1999 Z. z. o štátnej pomoci v znení neskorších predpisov

„**Zákon o štátnej štatistike**“ – zákon č. 540/2001 Z. z. o štátnej štatistike v znení neskorších predpisov

„**Zákon o účtovníctve**“ – zákon č. 431/2002 Z. z. o účtovníctve v znení neskorších predpisov

„**Zákon o urýchlení výstavby diaľnice**“ – zákon č. 129/1996 Z. z. o niektorých opatreniach na urýchlenie prípravy výstavby diaľnic a ciest pre motorové vozidlá v znení neskorších predpisov

„**Zákon o VÚC**“ – zákon č. 302/2001 Z. z. o samospráve vyšších územných celkov (zákon o samosprávnych krajoch)

„**Zákon o výbere mýta**“ – zákon č. 474/2013 Z. z. o výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov

„**Zdieľané riziká**“ – riziká, ktoré je možné preniesť na súkromného partnera iba čiastočne, a teda súčasne ovplyvňujú súkromný aj verejný sektor

„**ZFEÚ**“ – Zmluva o fungovaní Európskej únie

„**Zhodnotenie vykonávania stratégie Európa 2020 na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu**“ – Oznamenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov, Zhodnotenie vykonávania stratégie Európa 2020 na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu, KOM (2014) 13 v konečnom znení

„**ZVO**“ – zákon č. 25/2006 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

„**ŽP**“ – životné prostredie

„ŽSR“ – Železnice Slovenskej republiky

## Zoznam tabuliek

Tabuľka 1	Výsledné parametre Projektu pre Diaľnicu D4 .....	9
Tabuľka 2	Rýchlostná cesta R7 v troch úsekoch .....	10
Tabuľka 3	Výsledky hodnotenia preferovaného variantu .....	11
Tabuľka 4	Predpokladané rozdelenie základných kategórií rizík .....	19
Tabuľka 5	Výber významných rizík projektu D4 a R7 a ich alokácia .....	20
Tabuľka 6	Čistá súčasná hodnota identifikovaných a ocenených rizík Projektu .....	21
Tabuľka 7	Vybrané časové parametre Projektu .....	21
Tabuľka 8	Vybrané výdavky Projektu v cenách roku 2014 .....	23
Tabuľka 9	Vybrané parametre financovania PPP a PSC modelu .....	24
Tabuľka 10	Test hodnoty za peniaze .....	25
Tabuľka 11	Zjednodušený indikatívny harmonogram verejného obstarávateľa PPP projektu D4 a R7 .....	27
Tabuľka 12	Zjednodušený harmonogram realizácie PPP projektu D4 a R7 .....	28
Tabuľka 13	Súlad Projektu s čiastkovými strategickými cieľmi Zadávateľa .....	39
Tabuľka 14	Plánované finančné zdroje – fondy EÚ a nár. spolufinancovanie (v mil. EUR) .....	40
Tabuľka 15	Vlastné príjmy NDS a ich použitie .....	44
Tabuľka 16	Rozpočet verejnej správy SR .....	45
Tabuľka 17	Predikcia vývoja rozpočtu MDVaRR SR .....	47
Tabuľka 18	Prehľad záujmových skupín .....	53
Tabuľka 19	Popis hlavných výstupov projektu .....	58
Tabuľka 20	Stupne funkčnej úrovne (FÚ) cestnej dopravy .....	62
Tabuľka 21	Intenzity dopravy na rozhodujúcich úsekoch v záujmovom území v Nulovom variante: .....	64
Tabuľka 22	Intenzity dopravy na rozhodujúcich úsekoch v záujmovom území po realizácii projektu D4/R7 .....	68
Tabuľka 23	Súlad/nesúlad so stratégiou Zadávateľa .....	71
Tabuľka 24	Stav verejnoprávneho prerokovania .....	72
Tabuľka 25	Prehľad celkových nominálnych príjmov a výdavkov Zadávateľa .....	78
Tabuľka 26	Prehľad celkových nominálnych príjmov a výdavkov Zadávateľa .....	78
Tabuľka 27	Naplnenie cieľov a výstupov Projektu .....	81
Tabuľka 28	Naplnenie stratégie Zadávateľa .....	81
Tabuľka 29	Naplnenie požiadaviek záujmových skupín .....	82
Tabuľka 30	Čistá súčasná hodnota celkových príjmov a výdavkov .....	87
Tabuľka 31	Kritériá výberu variantov .....	88
Tabuľka 32	Hodnotenie variantov .....	89
Tabuľka 33	Sumarizačná tabuľka týkajúca sa PIM .....	107

Tabuľka 34	Sumarizačná tabuľka v oblasti dopravy .....	109
Tabuľka 35	Sumarizačná tabuľka priebehu vyvlastňovacieho konania v prípade diaľnic a rýchlostných ciest.....	114
Tabuľka 36	Sumarizačná tabuľka k majetkovo-právnym vzťahom .....	117
Tabuľka 37	Pripravenosť dokumentácie k 31.10. 2014.....	125
Tabuľka 38	Sumarizačná tabuľka k stavebno-právnym aspektom.....	126
Tabuľka 39	Sumarizačná tabuľka v oblasti životného prostredia, ochrany poľnohospodárskeho pôdneho fondu a pamiatkovej ochrany.....	138
Tabuľka 40	Sumarizačná tabuľka k štátnej pomoci .....	141
Tabuľka 41	Sumarizačná tabuľka v oblasti správy majetku štátu .....	144
Tabuľka 42	Sumarizačná tabuľka týkajúca sa zmien a ukončenia Projektu.....	149
Tabuľka 43	Technické parametre úseku D4 Jarovce – Ivanka sever.....	151
Tabuľka 44	Technické parametre úseku D4 – Ivanka sever – Rača.....	151
Tabuľka 45	Technické parametre úseku R7 Prievoz – Ketelec .....	153
Tabuľka 46	Technické parametre úseku R7 Ketelec – Dunajská Lužná .....	154
Tabuľka 47	Technické parametre úseku R7 Dunajská Lužná – Holice.....	154
Tabuľka 48	Technické parametre preložky cesty II/572 v úseku predĺženia Galvaniho ulice .....	155
Tabuľka 49	Technické parametre preložky cesty II/572 v úseku diaľnica D4 – Most pri Bratislave .....	155
Tabuľka 50	Prehľad prevádzkovateľov inž. sietí dotknutej infraštruktúry v súvislosti s Projektom .....	167
Tabuľka 51	Vyvolané investície – preložky a úpravy inžinierskych sietí: kanalizácií a vodovodov, elektrických vedení, plynovodov a produktovodov zhrnuté do prehľadu.....	169
Tabuľka 52	Vyvolané investície – preložky oznamovacích vedení, vedení ŽSR, preložky a výstavba nových cestných komunikácií.....	170
Tabuľka 53	Predpoklady kapitálových výdavkov Projektu modelu PSC na základe štátnych expertíz (v mil. EUR).....	176
Tabuľka 54	Kapitálové výdavky modelu PPP (v mil. EUR).....	177
Tabuľka 55	Porovnanie PSC a PPP CAPEX (v mil. EUR).....	179
Tabuľka 56	Porovnanie PSC a PPP OPEX (v tis. EUR na 1km za 1 rok).....	180
Tabuľka 57	Tabuľka: Porovnanie PSC a PPP LCC (v mil. EUR).....	181
Tabuľka 58	Priebeh testovania trhu – stavebné spoločnosti a prevádzkovatelia.....	199
Tabuľka 59	Priebeh testovania trhu – finanční investori.....	201
Tabuľka 60	Priebeh testovania trhu – banky/finančné inštitúcie.....	203
Tabuľka 61	Skupiny rizík .....	212
Tabuľka 62	Kategórie rizík Projektu .....	213
Tabuľka 63	Výber významných rizík Projektu D4/R7 a ich alokácia .....	214
Tabuľka 64	Čistá súčasná hodnota rizík Projektu .....	215
Tabuľka 65	Zjednodušené porovnanie PSC a PPP modelu realizácie Projektu .....	216



Tabuľka 66	Všeobecné predpoklady finančných modelov PSC a PPP .....	218
Tabuľka 67	Časové predpoklady modelov PSC a PPP.....	219
Tabuľka 68	Časové predpoklady úsekov D4 a R7 PSC a PPP modelu .....	224
Tabuľka 69	Predpokladané kapitálové výdavky Projektu v cenách roku 2014.....	225
Tabuľka 70	Predpokladané výdavky Projektu v cenách roku 2014 .....	225
Tabuľka 71	Predpokladaná štruktúra financovania .....	227
Tabuľka 72	Predpoklady kovenantov dlhového financovania Projektu .....	228
Tabuľka 73	Predpoklady zdrojov financovania modelu PPP .....	228
Tabuľka 74	Predpokladané ostatné poplatky v súvislosti s financovaním Projektu.....	228
Tabuľka 75	Platba za dostupnosť .....	230
Tabuľka 76	Krytie výdavkov Projektu medzi MDVaRR SR a NDS.....	231
Tabuľka 77	Čistá súčasná hodnota identifikovaných a ocenených rizík Projektu.....	236
Tabuľka 78	Socioekonomické prínosy .....	238
Tabuľka 79	Kvalitatívne faktory porovnania variantov PPP a PSC .....	239
Tabuľka 80	Hodnota za peniaze .....	241
Tabuľka 81	Analýza citlivosti Hodnoty za peniaze (relatívne vyjadrenie) .....	244
Tabuľka 82	Analýza citlivosti Hodnoty za peniaze (absolútne vyjadrenie) .....	244
Tabuľka 83	Analýza citlivosti VfM na zmenu začiatku výstavby v PSC modeli .....	245
Tabuľka 84	Analýza citlivosti AVP na zaradenie nákladov MPV do nákladov koncesionára.....	246
Tabuľka 85	Faktory dopravnej intenzity .....	248
Tabuľka 86	Porovnanie kľúčových parametrov a kritických faktorov jednotlivých typov platobných mechanizmov .....	250
Tabuľka 87	Funkčné úseky pre potreby určenia úsekového faktoru .....	253
Tabuľka 88	Výhody a nevýhody verejnej súťaže .....	261
Tabuľka 89	Výhody a nevýhody užšej súťaže.....	262
Tabuľka 90	Výhody a nevýhody rokovacieho konania so zverejnením.....	262
Tabuľka 91	Výhody a nevýhody súťažného dialógu.....	265
Tabuľka 92	Sumarizačná tabuľka rizík v oblasti verejného obstarávania .....	268
Tabuľka 93	Porovnanie postupov vo verejnom obstarávaní .....	268
Tabuľka 94	Indikatívny harmonogram verejného obstarávateľa PPP projektu D4 a R7 .....	269
Tabuľka 95	Predpokladané výdavky na prípravu verejného obstarávania Projektu.....	271

## Zoznam grafov

Graf 1	Plán finančných zdrojov Zadávateľa a AVP .....	52
Graf 2	Prehľad celkových výdavkov a príjmov Zadávateľa v nominálnej hodnote za 34 rokov .....	86
Graf 3	Podiel kapitálových výdavkov jednotlivých úsekov na celkových kapitálových výdavkoch modelu PSC (v mil. EUR) .....	176
Graf 4	Podiel kapitálových výdavkov jednotlivých úsekov na celkových kapitálových výdavkoch modelu PPP (v mil. EUR) .....	178
Graf 5	Predpokladané priame výdavky NDS na prevádzku D4, R7 (v tis. EUR na km/rok).....	180
Graf 6	Predpokladané cykly nákladov životného cyklu Projektu (v tis. EUR) .....	181
Graf 7	Časový harmonogram Projektu .....	224
Graf 8	Podiel jednotlivých zdrojov financovania na celkových finančných potrebách Projektu v PPP modeli (v % a mil. EUR) .....	227
Graf 9	Vybrané výdavky modelu PPP v nominálnom vyjadrení (v mil. EUR).....	232
Graf 10	Vybrané výdavky modelu PSC v nominálnom vyjadrení (v mil. EUR) .....	232
Graf 11	Financovanie modelu PSC (v mil. EUR) .....	233
Graf 12	Peňažné toky PPP modelu (v mil. EUR).....	233
Graf 13	Grafické znázornenie testu hodnoty za peniaze (v mil. EUR) .....	242

## Zoznam diagramov

Diagram 1	Organizačná štruktúra MDVaRR SR k 15.9.2014 .....	48
Diagram 2	Organizačná štruktúra riadenia Projektu .....	51
Diagram 3	MDVaRR SR .....	98
Diagram 4	NDS.....	99
Diagram 5	MF SR .....	99
Diagram 6	Rozdelenie vlastníckych vzťahov k cestnej infraštruktúre.....	105
Diagram 7	Správa pozemných komunikácií .....	107
Diagram 8	Hlavné kvantitatívne rozdiely medzi PSC a PPP modelom .....	234
Diagram 9	Riadiace a výkonné zložky Zadávateľa.....	272
Diagram 10	Organizačná štruktúra Sekcie PPP .....	275

## Zoznam máp

Mapa 1	Projekt D4/R7.....	8
Mapa 2	Diaľnica D4 a rýchlostná cesta R7.....	31
Mapa 3	Diaľnica D4.....	33
Mapa 4	Rýchlostná cesta R7 .....	34
Mapa 5	Východiskový stav – celoštátne sčítanie dopravy r. 2010, tis. voz/24 hod. ....	36
Mapa 6	Komunikácie Nulového variantu – súčasný stav cestnej siete podľa podkladu SSC .....	63
Mapa 7	Úsek D4 Jarovce – Ivanka sever .....	66
Mapa 8	Úsek D4 Ivanka sever – Rača .....	66
Mapa 9	Úsek R7 Prievoz – Ketelec .....	67
Mapa 10	Úsek R7 Ketelec – Dunajská Lužná.....	67
Mapa 11	R7 Dunajská Lužná – Holice .....	68
Mapa 12	Diaľnica D4.....	150
Mapa 13	Rýchlostná cesta R7 .....	152
Mapa 14	Vyústenie R7 v Prievoze napojením na D1 a MÚK „Slovnaftská“ .....	160
Mapa 15	Prehľadná situácia preložky cesty II/572 v úseku predĺženia Galvaniho ulice a úseku diaľnica D4 – Most pri Bratislave.....	161

## Zoznam obrázkov

Obrázok 1	Zadávatelom predpokladaný časový harmonogram prípravy a realizácie Projektu ....	48
Obrázok 2	Križovatka spájajúca diaľnicu D1 s navrhovanou diaľnicou D4, MÚK „Ivanka – sever“ .....	159
Obrázok 3	Vizualizácia navrhnutého mostu cez Dunaj .....	162

# Príloha 1

## Dotazník

Nižšie je uvedený súhrnný prehľad otázok k testovaniu trhu vyplývajúci z predbežného informačného memoranda.			
		<b>Áno</b>	<b>Nie</b>
<b>1. Zaujal vás tento Projekt?</b>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>2. S ohľadom na rozsah vašich budúcich plánov vnímate tento Projekt ako svoju prioritu?</b>	<b>Vysoká</b>	<b>Stredná</b>	<b>Nízka</b>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Prosím uveďte dôvody vašej odpovede:</b>			
<b>3. Aký je váš názor na rozsah Projektu?</b>			
<b>4. Aký je váš názor na predpokladanú alokáciu rizika medzi verejným a súkromným sektorom?</b>			
<b>5. Aký je váš názor na základné princípy platobného mechanizmu?</b>			
<b>6. Aká je podľa vás najvhodnejšia štruktúra financovania tohto Projektu?</b>			
Aký je váš odhad nasledujúcich parametrov:			
Pomer cudzieho a vlastného kapitálu			
Doba splatnosti dlhu			
Požadovaná výnosnosť vlastného kapitálu súkromného partnera			
Úroková marža seniorného dlhu			
Arrangement fee			
Commitment fee			
Facility agent fee			
Security agent fee			
<b>7. Zvažovali by ste inú alternatívnu štruktúru financovania tohto Projektu?</b>			

<b>8. Aký je váš názor na predpokladaný časový harmonogram Projektu?</b>		
<b>9. Aké ďalšie aspekty môžu mať podľa vás vplyv na atraktivitu Projektu? Aké ďalšie opatrenia zo strany MDVaRR SR by mohli mať podľa vás vplyv na posilnenie alebo udržanie atraktivity Projektu?</b>		
	<b>Áno</b>	<b>Nie</b>
<b>10. Po zvážení dostupných informácií o Projekte predpokladáte svoju účasť na verejnom obstarávaní ?</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p><b>Ďakujeme za váš čas. Prípadné odpovede na tento dotazník zašlite prosím na uvedenú emailovú adresu najneskôr do 16. októbra 2014:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Juraj.Lott@mindop.sk</b></li> </ul>		

## Príloha 2

### Matica rizík Projektu

Kategória	Názov rizika	Popis vzniku rizika	Popis dôsledku rizika	Nakladanie s rizikom	Alokácia rizika	
					Konces.	Štát
<b>P) Procesné riziká</b>						
P-1	Potrebné povolenia (územné, stavebné atď.)	Riziko oneskoreného získania povolení, prípadná strata už udeleného povolenia	Oneskorenie Projektu	Odstránenie podstatných rizikových faktorov pred zahájením zadania, prispôbenie Projektu požiadavkám vydávaných povolení, príprava realistického časového plánu		X
P-2	Potrebné povolenia (kolaudačné rozhodnutie)	Riziko nezískania kolaudačných rozhodnutí, prípadne získanie s oneskorením	Potreba získania nového stavebného povolenia, úpravy Projektu	Dôsledne pripravená projektová dokumentácia, dôsledný stavebný dozor	X	
P-3	Získanie a vlastníctvo pozemkov	Spory pri získavaní pozemkov a/alebo v prípade nejednoznačného vlastníctva pozemkov	Oneskorenie Projektu Zvýšenie nákladov Náklady na odškodnenie Zmena Projektu	Odstránenie podstatných rizikových faktorov pred zahájením zadania, prispôbenie Projektu požiadavkám vydávaných povolení, príprava realistického časového plánu		X
P-4	Vznik sporov (výstavba)	Spory medzi verejným sektorom a dodávateľom v priebehu výstavby a spory o stavbu po dokončení výstavby	Oneskorenie Projektu Zvýšenie nákladov	Presné zadané ustanovenia v zmluvnej dokumentácii ošetrojúce všetky prípady, z ktorých by spory mohli vzniknúť s jasnými pravidlami postupu pre nájdenie riešenia	X	
P-5	Schválenie Projektu/zadávacjej dokumentácie/zmluvnej dokumentácie stanoveným spôsobom	Hrozba neschválenia Projektu ministerstvom/vládou/zmluvnej dokumentácie stanoveným spôsobom	Nerealizácia Projektu podľa pripraveného návrhu Neuzavretie zmluvného vzťahu Oneskorenie Projektu	Dodržanie plánovaného harmonogramu a potrebných krokov		X
P-6	Oneskorenie pri zadávaní potrebných verejných zákaziek súvisiacich s Projektom	Včas nepripravené/neschválené zadanie verejného obstarávania či omeškanie výberu dodávateľa verejného obstarávania z dôvodov odvolania sa neúspešných uchádzačov (napr.: projektant pre D1, stavebná firma pre D1, alebo projektant pre MÚK Prievoz)	Oneskorené uzatvorenie zmluvných vzťahov, meškanie Projektu	Kvalitná a dostatočná príprava zadávacej a zmluvnej dokumentácie, dôkladná príprava a kontrola plnenia harmonogramu, transparentné obstarávanie		X
P-7	Oneskorenie pri zadávaní potrebných verejných zákaziek súvisiacich s projektom – MÚK Ivanka sever	Včas nepripravené/neschválené zadanie verejnej zákazky či omeškanie výberu dodávateľa verejnej zákazky z dôvodov odvolania sa neúspešných uchádzačov	Oneskorenie Projektu	Kvalitná a dostatočná príprava zadávacej a zmluvnej dokumentácie, dôkladná príprava a kontrola plnenia harmonogramu, transparentné obstarávanie		X



Kategória	Názov rizika	Popis vzniku rizika	Popis dôsledku rizika	Nakladanie s rizikom	Alokácia rizika	
					Konces.	Štát
<b>D) Riziká spojené s projektovaním (návrhom)</b>						
D-1	Projektová dokumentácia	Nesplnenie očakávaní kladených na projektovú dokumentáciu a nevyhovujúca špecifikácia, prípadne neúplná definícia požiadaviek na projekt	Zvýšenie nákladov Zníženie kvality Zmeny v projektovej dokumentácii Omeškanie Projektu	Včasná zapojenie zhotoviteľa, zmluvné ošetrenie charakteristik Projektu (špecifikácia požiadaviek na projekt)	X	
D-2	Zmena parametrov podmienok z verejnoprávneho prerokovania	Zmena parametrov podmienok z verejnoprávneho prerokovania – napríklad ďalšie MUK, pruhy a smery v križovatkách atď. (zmena podrobností koncepcie dopravného riešenia)	Zvýšenie nákladov Zmeny v zmluvnej dokumentácii Oneskorenie Projektu	Jasná definícia požiadaviek pred podpísaním zmluvy a zapojenie všetkých kľúčových strán do príprav Projektu. Ustanovenie zmluvy minimalizujúce náklady na zmeny projektovej dokumentácie, zmluvné vymedzenie možných dodatkov a zmien		X
D-3	Koordináčne otázky medzi rôznymi časťami projektovej dokumentácie	Keďže projekt bol vyhotovený po úsekoch, môžu existovať niektoré nezrovnalosti v koordinácii, a tie je potrebné vyriešiť (napríklad MUK Ivanka sever, MUK Prievoz)	Zvýšenie nákladov Zmeny v zmluvnej dokumentácii Oneskorenie Projektu	Jasná definícia požiadaviek pred podpísaním zmluvy a zapojenie všetkých kľúčových strán do príprav Projektu. Ustanovenie zmluvy minimalizujúce náklady na zmeny projektovej dokumentácie, zmluvné vymedzenie možných dodatkov a zmien. Koncesionár prevzatím dokumentácie zodpovedá za dokumentáciu a koordináciu (kvalitatívna a kvantitatívna zodpovednosť)	X	
D-4	Zmeny zmluvnej dokumentácie z dôvodov na strane verejného sektora	Zmena požiadaviek na projekt po skončení rokovania/ uzatvorení zmluvy	Zvýšenie nákladov Zmeny v zmluvnej dokumentácii Oneskorenie Projektu	Jasná definícia požiadaviek pred podpísaním zmluvy a zapojenie všetkých kľúčových strán do príprav Projektu. Ustanovenie zmluvy minimalizujúce náklady na zmeny projektovej dokumentácie, zmluvné vymedzenie možných dodatkov a zmien		X
D-5	Kompenzačné opatrenia	Nedostatočné a nejasne špecifikované kompenzačné opatrenia (Kompenzačné opatrenie 1, zmena pozemkov na lesný pozemok v k. ú. Rusovce; Kompenzačné opatrenie 2, zmena pozemkov na lesný pozemok v k. ú. Čunovo; Kompenzačné opatrenie 3, zmena pozemkov na lesný pozemok v k. ú. Čunovo; Kompenzačné opatrenie 4, zatrávnenie pozemkov v k. ú. Podunajské Biskupice; Kompenzačné opatrenie 6, sprietočnenie Biskupického ramena)	Zvýšenie nákladov Oneskorenie Projektu	Jasný rozsah prác a podmienok definovaných pre tieto opatrenia v úrovni stavebného povolenia	X	
D-6	Vyvolané investície	Riziko potreby ďalších vyvolaných investícií.	Zvýšenie nákladov Oneskorenie Projektu	Jasný rozsah prác a podmienok definovaných pre tieto opatrenia v úrovni stavebného povolenia	X	
<b>S) Riziká spojené so stavebným pozemkom</b>						
S-1	Stav lokality	Riziko neočakávaného stavu lokality a nákladov na úpravu stavu lokality (kontaminácia pôdy – v okolí Slovnaftu)	Oneskorenie Projektu Zvýšenie nákladov Zníženie kvality	Verejný sektor si zabezpečí expertízy danej lokality pred začatím konania so súkromným sektorom a oboznámi ho s výsledkami		X
S-2	Nevybuchnutá munícia	Následky nálezu nevybuchnutej munície v priestore okolo zimného prístavu na R7	Oneskorenie Projektu Zvýšenie nákladov	Riziko ošetrené zmluvne so stanovenou rezervou v cene	X	

Kategória	Názov rizika	Popis vzniku rizika	Popis dôsledku rizika	Nakladanie s rizikom	Alokácia rizika	
					Konces.	Štát
S-3	Kultúrne dedičstvo/ Archeologické nálezy	Následky nálezov na stavebnom pozemku - archeologickej, umeleckej, vedeckej či inej hodnoty Riziko vyplývajúce z možnosti poškodenia kultúrnych a historických pamiatok nachádzajúcich sa v lokalite a v jej bezprostrednom okolí (lokalita Jarovce – Kilometrák; Jarovce – Horné a Dolné Senokosy; Podunajské Biskupice – Prvý diel; Most pri Bratislave – Homorovák; Farná – Barnak/Tanieriky; Farná – pri Visáku/pri Hydinári; Ivanka pri Dunaji; Vajnory; Svätý Jur – Vlčí klín a Háj; Dunajská Lužná – Jánošíková; Kvetoslavov; Šamorin; Veľká Paka – Čukárska Paka; Trnávka – Macov; Blatná na Ostrove)	Oneskorenie Projektu Zvýšenie nákladov	Verejný sektor zabezpečí archeologický prieskum lokality, získa povolenie od pamiatkového ústavu		X
S-4	Dostupnosť lokality	Čiastočné alebo úplné obmedzenie dostupnosti lokality v súvislosti s krokmi tretích strán vrátane orgánov verejného sektora, pokiaľ toto znemožnenie dostupnosti nie je odôvodniteľné z dôvodov porušenia podmienok na strane dodávateľa. Riziko vyplývajúce z charakteru okolitých pozemkov a ich vlastníctva, stavebná lokalita je pre zlé pomery s vlastními okolitých pozemkov nedostupná (hlavne pri MÚK Podunajské Biskupice; presadenie v predchádzajúcich etapách vylúčených požiadaviek tretích strán v ďalších stupňoch verejnoprávného prerokovania (stavebné povolenie))	Oneskorenie Projektu Zvýšenie nákladov	Uskutočnenie kvalitnej analýzy stavu pozemku z hľadiska prístupu a ťarchami práv tretích strán, a pod. Súkromný sektor si pred začatím výstavby dohodne s vlastními okolitých pozemkov možnosť tranzitu cez tieto pozemky v priebehu stavebných prác		X
S-5	Siete na lokalite	Riziko vyplývajúce z umiestnenia sietí v mieste stavby, ktoré nie sú vôbec, prípadne sú nesprávne, zakreslené v plánoch, ktoré poskytne verejný sektor súkromnému sektoru Škody na existujúcej infraštruktúre a v blízkosti stavby spôsobené dodávateľmi.	Oneskorenie Projektu Zvýšenie nákladov	Verejný sektor si zabezpečí expertízy danej lokality pred začatím konania so súkromným sektorom a oboznámi ho s výsledkami	X	X
S-6	Geologické prieskumy	Geológia podložia: (prieskumy nedostatočné, alebo chybné) – podmienky podložia sú náročné a všetky technické podmienky sú závislé od kvality prieskumov)	Zvýšenie nákladov	Zabezpečenie relevantných odborníkov pre výkon dohľadu zo strany verejného sektora, nastavenie procesov a prisne dodržiavanie kontrolných postupov + precízny vypracovaný POV v priebehu tendra alebo prijatie fázovania podľa skutočných zdrojov, nezávislé podrobné prieskumy	X	
S-7	Chránená krajinná oblasť	Riziko vyplývajúce z umiestnenia lokality (celej alebo časti) v chránenej krajinnnej oblasti – znovuo tvorenie povoľovacieho procesu, riziko napadnutia udelených výnimiek (CHKO Dunajské Luhy, územie európskeho významu SKUEV0295 Biskupické luhy, chránené vtáčie územie SKCHVU007 Dunajské luhy, chránená vodohospodárska oblasť Žitný ostrov, pásmo hygienickej ochrany 2. stupňa vodného zdroja Rusovce, pásmo hygienickej ochrany 2. stupňa vodného zdroja Rusovce – Mokrad – Ostrovné Lúčky (VZ ROL), pásmo hygienickej ochrany 1. stupňa vodných zdrojov Podunajské Biskupice, kultúrno-historická pamiatka - pôvodná protipovodňová ochranná hrádza)	Oneskorenie Projektu Zvýšenie nákladov	Verejný sektor získa potrebné povolenia a zabezpečí výnimku umožňujúcu stavbu v tejto lokalite, prípadne nájde a navrhne (určí) inú lokalitu		X
<b>C) Riziká spojené s výstavbou</b>						
C-1	Veľkosť Projektu	Riziko vyplývajúce s veľkosťou Projektu - náročné najst' spoločnosť schopnú mobilizovať a manažovať projekt takejto veľkosti (kapacitné riziko) Nedostatočná stavebná koordinácia zo strany dodávateľa	Zvýšenie nákladov, otázky kvality, oneskorenie Projektu	Zabezpečenie relevantných odborníkov pre výkon dohľadu zo strany verejného sektora, nastavenie procesov a prisne dodržiavanie kontrolných postupov + precízne vypracovaný POV počas tendra alebo prijatie fázovania podľa skutočných	X	

Kategória	Názov rizika	Popis vzniku rizika	Popis dôsledku rizika	Nakladanie s rizikom	Alokácia rizika	
					Konces.	Štát
				zdrojov		
C-2	Technická komplexnosť Projektu	Zhotoviteľ nebude schopný oceniť alebo optimalizovať komplikované technické časti Projektu (napr. značný počet mostov, most cez Dunaj, MUK „Ivanka – sever“, križovatka „Slovnaftská“ a vyústenie R7 v Bratislave Prievoze, - Úsek R7 západne od Slovnaftu)	Zníženie kvality, oneskorenie Projektu	Ubezpečenie sa v priebehu súťaže o obstarávacej stratégii súťažiacich. Uistenie sa, že súťažiaci si je vedomý týchto rizik a bude pripravený ich riadiť.	X	
C-3	Kvalita stavby, súlad s požadovanými „výkonovými“ parametrami	Chybná a kvalitatívne nedostatočná realizácia stavby, nedostatočný výkon technického dozoru zo strany Zadávateľa. Nenaplnenie zmluvných podmienok. Toto riziko sa týka prípadnej chybné a kvalitatívne nedostatočnej realizácie tak u generálneho dodávateľa, ako aj u subdodávateľov	Predĺženie Projektu Zvýšené náklady (napr. vyššie náklady v súvislosti s odstraňovaním škôd a náklady v súvislosti so zrušením existujúcich zmlúv a poverením nových subdodávateľov) Zníženie kvality	Zmluvné ošetrenie kvalitatívnych parametrov Projektu, dôkladná projektová a stavebná dokumentácia. Prispôbenie plánovania k zníženiu zložitosti Výber subdodávateľov v závislosti od bonity, referenčných projektov a záruk tretích osôb	X	
C-4	Poškodenie existujúcej infraštruktúry	Škody na existujúcej infraštruktúre a v blízkosti stavby spôsobené dodávateľmi	Zvýšenie nákladov	Dozor, kvalitné kontrolné procesy, poistenie	X	
C-5	Nedodržanie BOZP na stavbe	Nezabezpečenie stavby pred cudzími osobami, úrazy na stavbe (zamestnanci, tretia osoba), nedodržanie bezpečnostných noriem/bezpečnosti práce na stavenisku	Zvýšenie nákladov Strata reputácie	Dozor, kvalitné kontrolné procesy, kvalitný personál, školenia, poistenie	X	
C-5	Nezabezpečenie kvalifikovaného personálu/ Nezodpovedajúce pracovné sily/riziko nezastupiteľnosti	Riziko vyplývajúce z nezabezpečenia zodpovedajúcich kvalifikovaných pracovníkov, nemožnosť ich zastúpenia	Omeškanie Projektu Zvýšenie nákladov Strata reputácie	Zmluvné ošetrenie, špecifikácia potrebných pracovných síl, vytvorenie rezervy v časovom pláne výstavby	X	
<b>O) Riziká prevádzkových nákladov</b>						
O-1	Nedodržanie harmonogramu opráv	Nedodržanie stanoveného harmonogramu väčších a stredných opráv v dôsledku neplnenia plánovaného objemu týchto prác väčšieho charakteru, čo následne vedie k potrebe neskôr investovať výrazne vyššie čiastky, ako keď je oprava realizovaná včas	Zvýšenie nákladov na životný cyklus	Zmluvné ošetrenie plnenia podmienok Projektu, spolupráca so skúsenými dodávateľmi	X	
O-2	Výrazná zmena objemu ťažkej nákladnej dopravy	Výrazným navýšením objemu ťažkej nákladnej dopravy dochádza k zvýšeniu nákladov životného cyklu	Zmena nákladov na životný cyklus	Sledovanie vývoja objemu ťažkej nákladnej dopravy	X	
O-3	Kvalita prevádzky dopravnej infraštruktúry	Neadekvátna letná a zimná údržba, nedostatočná komunikácia a koordinácia prevádzkovateľa dopravnej infraštruktúry, napr. v oblasti telematiky, pri odstraňovaní vozidiel pri nehode atď. Nezistenie kvalifikovaného personálu, obmedzená bezpečnosť práce atď.	Zvýšenie nákladov Zníženie kvality Poškodenie reputácie	Zmluvné ošetrenie podmienok, spolupráca so skúsenými dodávateľmi	X	

Kategória	Názov rizika	Popis vzniku rizika	Popis dôsledku rizika	Nakladanie s rizikom	Alokácia rizika	
					Konces.	Štát
O-4	Všeobecné riziká týkajúce sa životného prostredia (prevádzka)	Znečistenie alebo zásahy do okolia (vzduch, podzemná voda, vzhľad krajiny, fauna a flóra). Vyššie náklady spojené s obmedzením nadmerného hluku, znečistenia atď. Čiastočné znehodnotenie okolitej plochy – napr. z dôvodu zimnej údržby	Zvýšenie nákladov	Ošetriť zmluvne, expertízy a špecifikácia použitých materiálov a stavebných postupov, použitie zodpovedajúcich technológií Primerané plánovanie v prvých fázach Projektu, právne riešenie s dotýčajúcimi vlastníckymi pozemkami	X	
O-5	Riziko technologického zastarania	Riziko nutnosti skoršej/častejšej výmeny nevyhnutných technologických zložiek v porovnaní s pôvodným plánom bez toho, aby to predpisovali zmeny rámcových právnych podmienok či uzatvorené zmluvy	Zvýšenie nákladov	Ošetriť zmluvne, spolupráca so skúsenými dodávateľmi	X	
O-6	Neefektívna/ nehospodárna prevádzka	Nekvalitne pripravený rozpočet na prevádzku (napr. nezahrnutie určitých nákladov do rozpočtu atď.), nedodržanie stanoveného rozpočtu, nehospodárne obstarávanie materiálu a služieb	Zvýšenie nákladov	Výber kvalitného koncesionára Revízia ponuky Zmluvné ošetrovanie plnenia podmienok Projektu	X	
O-7	Technická nedostatočnosť	Riziko vyplývajúce z technologickej zastaralosti výsledného produktu v okamihu odovzdania verejnému sektoru alebo v okamihu dokončenia, riziko skoršieho zastarania technologických zložiek ako sa pôvodne predpokladalo	Zvýšenie nákladov	Ošetriť zmluvne Expertné odhady	X	
<b>R) Riziká prevádzkových výnosov</b>						
R-1	Výška prevádzkových výnosov z mýtného	Zmena dopytu (nižší alebo vyšší objem dopravy) a zmeny v jednotkových cenách mýtného	Zmena výnosov	Výber kvalitného dodávateľa Revízia ponuky Zmluvné ošetrovanie plnenia podmienok Projektu Nastavenie transparentnej cenovej politiky mýtného		X
R-2	Ostatné riziká prevádzkových výnosov	Oneskorenie inštalácie mýtného systému, nefunkčnosť mýtného systému, zmena ostatných výnosov (parkoviská, odpočívadlá, diaľničné nálepky atď.)	Zmena výnosov	Zmluvné ošetrovanie, sankcie Výber kvalitného dodávateľa Revízia ponuky Zmluvné ošetrovanie plnenia podmienok Projektu		X
<b>L) Riziká legislatívny a právne riziká</b>						
L-1	Legislatívne a daňové zmeny všeobecného charakteru vo fáze výstavby	Všeobecné zmeny práva či daňovej legislatívy, ktoré majú vplyv na celý súkromný sektor	Zvýšenie nákladov	Nie je možné príliš efektívne riadiť, je možné sledovať programové vyhlásenie vlády a politické zámery, sledovať predpokladané zmeny	X	
L-2	Legislatívne a daňové zmeny špecifického charakteru vo fáze výstavby	Špecifické zmeny práva alebo daňovej legislatívy, ktoré majú vplyv výlučne na dodávateľa Projektu	Zvýšenie nákladov	Nie je možné príliš efektívne riadiť, je možné sledovať programové vyhlásenie vlády a politické zámery, sledovať predpokladané zmeny		X

Kategória	Názov rizika	Popis vzniku rizika	Popis dôsledku rizika	Nakladanie s rizikom	Alokácia rizika	
					Konces.	Štát
L-3	Legislatívne a daňové zmeny všeobecného charakteru vo fáze prevádzky	Všeobecné zmeny práva alebo daňovej legislatívy, ktoré majú vplyv na celý súkromný sektor	Zvýšenie nákladov	Nie je možné príliš efektívne riadiť, je možné sledovať programové vyhlásenie vlády a politické zábery, sledovať predpokladané zmeny	X	
L-4	Legislatívne a daňové zmeny špecifického charakteru vo fáze prevádzky	Špecifické zmeny práva alebo daňovej legislatívy, ktoré majú vplyv výlučne na dodávateľa Projektu	Zvýšenie nákladov	Nie je možné príliš efektívne riadiť, je možné sledovať programové vyhlásenie vlády a politické zábery, sledovať predpokladané zmeny		X
L-5	Riziká vyplývajúce z právnej úpravy a procesu verejného obstarávania	Špecifické procesy regulované zákonom, nedodržanie pravidiel a princípov môže mať vplyv nielen na Projekt, ale aj SR	Oneskorenie Projektu, zastavenie Projektu, preverovanie EK	Je možné riadiť v procese verejného obstarávania v spolupráci s verejným sektorom	X	X
L-6	Riziká vyplývajúce z možných finančných problémov súkromného partnera	Riziko vyplýva z právnej úpravy regulujúcej konkurz, reštrukturalizáciu a exekúciu	Oneskorenie Projektu v súvislosti s výberom nového súkromného partnera, zvýšenie nákladov	Vhodné nastavenie zmluvy so súkromným partnerom.	X	
L-7	Riziká vyplývajúce z pravidiel týkajúcich sa štátnej pomoci	Riziko nesprávnej aplikácie pravidiel štátnej pomoci	Riziko vrátenia platieb	Vhodné nastavenie zmluvy so súkromným partnerom. Správna notifikácia EK	X	X
<b>F) Finančné a ekonomické riziká</b>						
F-1	Refinancovanie	Riziko, že ekonomické výhody z refinancovania sa nenaplnia. Zhoršenie podmienok financovania, nemožnosť refinancovania	Nedosiahnutie cenovo výhodnejšieho financovania Projektu. Plné znášanie zvýšených nákladov z refinancovania	Zmluvná úprava pre rozdelenie vplyvov z refinancovania v prípade refinancovania po uzatvorení zmluvy	X	X
F-2	Úrokové riziko	Riziko zmeny úrokových a iných sadzieb týkajúcich sa financovania v priebehu Projektu a následného zvýšenia nákladov na financovanie	Zvýšenie nákladov	Dlhodobé zmluvy o financovaní pomocou cudzieho kapitálu Hedging úrokovej krivky	X	
F-3	Menové riziko	Významná zmena devízových kurzov môže ovplyvňovať hodnotu dodávok v rámci Projektu	Zvýšenie nákladov	Využitie zabezpečovacích nástrojov	X	
F-4	Inflačné riziko (výstavba)	Zmena všeobecnej cenovej úrovne (ceny surovín, strojov, personálnych nákladov atď.) v priebehu realizácie	Zmena nákladov Zníženie kvality	Zmluvy s pevnými cenami Skúsený koncesionár	X	

Kategória	Názov rizika	Popis vzniku rizika	Popis dôsledku rizika	Nakladanie s rizikom	Alokácia rizika	
					Konces.	Štát
F-5	Inflačné riziko (prevádzka)	Zmena všeobecnej cenovej úrovne v priebehu prevádzky oproti stanoveným predpokladom	Zvýšenie nákladov Zníženie kvality	Zmluvy s pevnými cenami Skúsený koncesionár		X
F-6	Poistenie	Administratívne chyby v oblasti poistenia, zvýšenie ceny poistenia proti pôvodným predpokladom	Zvýšenie nákladov	Povinnosť dodávateľa uzatvoriť primerané poisťky, kvalitná analýza prostredia Projektu	X	
F-7	Financovanie	Oneskorenie Projektu v dôsledku nedostatočných finančných zdrojov	Zvýšenie nákladov Omeškanie Projektu	Finančná rezerva, zmluvné ošetrenie s poskytovateľmi finančných zdrojov, skúsený dodávateľ	X	
F-8	Riziko likvidity	Riziko neschopnosti splniť záväzky voči subdodávateľom, plynúce z dočasnej insolventnosti dodávateľa (súkromný sektor)	Omeškanie Projektu	Verejný sektor zhodnotí pred uzatvorením zmlúv kreditný rating dodávateľa a zmluvne ošetrí riziko sankciami pre prípad predĺženia Projektu	X	
F-9	Riziko vývoja ceny železa	Zmena všeobecnej cenovej úrovne v priebehu výstavby oproti stanoveným predpokladom	Zvýšenie nákladov Omeškanie Projektu	Využitie zabezpečovacích nástrojov	X	
<b>E) Vonkajšie riziká</b>						
E-1	Politické riziko	Možná zmena vlády, politickej orientácie krajiny, riziká vyplývajúce z medzinárodných zmlúv – napr. obmedzenie zisku PPP projektov, obmedzenie typu spoločností, ktoré sa môžu zúčastniť PPP projektov atď.	Zvýšenie nákladov Oneskorenie/ukončenie Projektu Strata reputácie	Nie je možné riadiť		X
E-2	Vyššia moc	Riziká spôsobené zásahom „vyššej moci“ (nepriaznivé počasie, vojny, terorizmus, generálna stávk, ...) spôsobujú rozsiahle škody na častiach projektovej komunikácie alebo na jednotlivých stavbách, prípadne predstavujú prekážku pre ich výstavbu, údržbu a prevádzku	Zvýšenie nákladov Oneskorenie/ukončenie Projektu Zníženie kvality Strata reputácie	Poistenie, čierna listina nespolupracujúcich krajín	X	X

## Príloha 3

# Výkaz ziskov a strát súkromného partnera v PPP variante (v mil. EUR) – skrátená verzia

	Celkom	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048
Výnosy - výstavba	1 218	189	458	446	126	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Výnosy - správa a údržba	425	-	-	3	9	11	11	11	11	12	12	12	12	13	13	13	13	14	14	14	14	15	15	15	16	16	16	17	17	17	18	18	18	17
Výnosy - súvislá údržba (LCC)	258	-	-	0	0	0	0	0	0	1	2	5	11	9	4	8	8	6	12	7	1	7	23	23	13	9	13	13	21	26	28	7	-	-
Výnosy - zrážky	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Výnosy z tretích strán	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Celkové prevádzkové výnosy</b>	<b>1 902</b>	<b>189</b>	<b>458</b>	<b>448</b>	<b>136</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>17</b>	<b>23</b>	<b>22</b>	<b>17</b>	<b>21</b>	<b>22</b>	<b>19</b>	<b>25</b>	<b>21</b>	<b>15</b>	<b>21</b>	<b>38</b>	<b>38</b>	<b>29</b>	<b>25</b>	<b>30</b>	<b>29</b>	<b>38</b>	<b>43</b>	<b>46</b>	<b>25</b>	<b>18</b>	<b>17</b>
Náklady - výstavba	(1 194)	(185)	(449)	(437)	(124)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Náklady - správa a údržba	(421)	-	-	(3)	(9)	(11)	(11)	(11)	(11)	(11)	(12)	(12)	(12)	(12)	(13)	(13)	(13)	(13)	(14)	(14)	(14)	(15)	(15)	(15)	(15)	(16)	(16)	(16)	(17)	(17)	(17)	(18)	(18)	(17)
Náklady - súvislá údržba (LCC)	(246)	-	-	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(1)	(2)	(4)	(10)	(9)	(4)	(8)	(8)	(5)	(11)	(7)	(1)	(6)	(22)	(22)	(13)	(9)	(13)	(12)	(20)	(24)	(27)	(7)	-	-
Hrubý zisk	40	4	9	9	3	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	0	0
Výnosové úroky	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Finančné výnosy z finančného aktíva	2 274	-	-	-	-	57	113	112	111	109	108	106	105	104	102	100	98	95	93	90	86	82	79	76	72	67	62	56	50	44	38	30	20	8
Refinančné náklady – jednorazové	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agentské a iné poplatky - senior úver	(4)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	-	-
Úrokové a iné náklady - senior úver	(1 109)	(2)	(20)	(48)	(72)	(80)	(81)	(68)	(54)	(52)	(51)	(49)	(48)	(46)	(44)	(42)	(40)	(38)	(36)	(34)	(31)	(29)	(27)	(24)	(22)	(19)	(16)	(13)	(10)	(7)	(3)	0	0	0
Úrokové a iné náklady - DPH úver	(2)	(0)	(1)	(1)	(1)	(0)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Úrokové a iné náklady - akcionársky úver	(494)	(1)	(5)	(12)	(18)	(22)	(22)	(22)	(22)	(21)	(21)	(21)	(21)	(20)	(20)	(19)	(19)	(18)	(18)	(17)	(17)	(16)	(15)	(14)	(13)	(12)	(11)	(10)	(9)	(7)	(5)	(3)	(1)	
Náklady dlhu (vrátane refinančných)	(1 616)	(6)	(29)	(62)	(91)	(102)	(103)	(90)	(76)	(74)	(72)	(70)	(69)	(67)	(64)	(62)	(60)	(57)	(55)	(52)	(49)	(46)	(43)	(40)	(36)	(32)	(28)	(24)	(20)	(16)	(10)	(5)	(3)	(1)
<b>Hospodársky výsledok pred zdanením</b>	<b>702</b>	<b>(2)</b>	<b>(20)</b>	<b>(54)</b>	<b>(88)</b>	<b>(44)</b>	<b>10</b>	<b>23</b>	<b>35</b>	<b>36</b>	<b>36</b>	<b>37</b>	<b>38</b>	<b>38</b>	<b>38</b>	<b>38</b>	<b>38</b>	<b>39</b>	<b>39</b>	<b>38</b>	<b>37</b>	<b>37</b>	<b>37</b>	<b>37</b>	<b>36</b>	<b>35</b>	<b>33</b>	<b>31</b>	<b>30</b>	<b>29</b>	<b>26</b>	<b>17</b>	<b>8</b>	
Daň z príjmu	(183)	-	-	-	-	-	-	(0)	(5)	(8)	(8)	(8)	(8)	(8)	(8)	(8)	(8)	(8)	(9)	(9)	(8)	(8)	(8)	(8)	(8)	(8)	(7)	(7)	(7)	(6)	(6)	(4)	(2)	
<b>Hospodársky výsledok po zdanení</b>	<b>518</b>	<b>(2)</b>	<b>(20)</b>	<b>(54)</b>	<b>(88)</b>	<b>(44)</b>	<b>10</b>	<b>23</b>	<b>35</b>	<b>30</b>	<b>28</b>	<b>28</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>28</b>	<b>27</b>	<b>26</b>	<b>24</b>	<b>23</b>	<b>23</b>	<b>20</b>	<b>13</b>	<b>6</b>	

Zdroj: Analýza Poradcov

Legenda:

Výstavba
Plná prevádzka

# Príloha 4

## Cash flow súkromného partnera pri PPP variante (v mil. EUR) – skrátená verzia

	Celkom	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	
Platba za dostupnosť	4 176	-	-	-	21	132	136	137	137	138	138	139	139	140	140	141	142	142	143	143	144	145	145	146	147	147	148	149	149	150	151	152	153	140	
Náklady na manažment a režijné náklady počas prevádzky	(188)	-	-	(2)	(5)	(5)	(5)	(5)	(5)	(5)	(5)	(5)	(5)	(5)	(6)	(6)	(6)	(6)	(6)	(6)	(6)	(6)	(7)	(7)	(7)	(7)	(7)	(7)	(7)	(8)	(8)	(8)	(8)	(7)	
Prevádzkové náklady	(233)	-	-	(0)	(5)	(6)	(6)	(6)	(6)	(6)	(7)	(7)	(7)	(7)	(7)	(7)	(7)	(7)	(8)	(8)	(8)	(8)	(8)	(8)	(9)	(9)	(9)	(9)	(9)	(9)	(10)	(10)	(10)	(9)	
Súvislá údržba	(246)	-	-	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(1)	(2)	(4)	(10)	(9)	(4)	(8)	(8)	(5)	(11)	(7)	(1)	(6)	(22)	(22)	(13)	(9)	(13)	(12)	(20)	(24)	(27)	(7)	-	-	
Výnosové úroky	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Zaplatená daň	(183)	(0)	0	0	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(1)	(10)	(10)	(8)	(8)	(8)	(8)	(8)	(9)	(8)	(9)	(9)	(8)	(8)	(8)	(8)	(8)	(8)	(7)	(7)	(6)	(6)	(6)	(5)	(2)	
<b>Prevádzkové peňažné toky</b>	<b>3 328</b>	<b>19</b>	<b>0</b>	<b>(11)</b>	<b>(18)</b>	<b>83</b>	<b>125</b>	<b>126</b>	<b>126</b>	<b>125</b>	<b>115</b>	<b>112</b>	<b>109</b>	<b>111</b>	<b>115</b>	<b>112</b>	<b>115</b>	<b>110</b>	<b>114</b>	<b>120</b>	<b>116</b>	<b>101</b>	<b>101</b>	<b>110</b>	<b>115</b>	<b>112</b>	<b>113</b>	<b>106</b>	<b>103</b>	<b>100</b>	<b>120</b>	<b>130</b>	<b>132</b>		
Kapitálové výdavky	(1 194)	(185)	(449)	(437)	(124)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>Investičné peňažné toky</b>	<b>(1 194)</b>	<b>(185)</b>	<b>(449)</b>	<b>(437)</b>	<b>(124)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	
Senior úver - čerpanie	2 293	180	417	435	184	45	-	1 031	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Senior úver - splátky	(2 293)	-	-	-	(15)	(36)	(1 041)	(39)	(38)	(31)	(33)	(37)	(39)	(41)	(42)	(44)	(48)	(52)	(50)	(47)	(49)	(55)	(59)	(62)	(63)	(64)	(63)	(71)	(81)	(91)	-	-	-	-	
Senior úver - poplatky a úroky	(1 113)	(42)	(28)	(44)	(56)	(59)	(84)	(54)	(53)	(51)	(49)	(48)	(46)	(44)	(42)	(40)	(38)	(36)	(34)	(32)	(30)	(27)	(25)	(22)	(19)	(16)	(13)	(10)	(7)	(3)	(0)	-	-	-	
DPH úver - čerpanie	28	10	10	5	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
DPH úver - splátky	(28)	(2)	(5)	(7)	(13)	(0)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
DPH úver - poplatky a úroky	(2)	(1)	(1)	(1)	(0)	(0)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Akcionársky úver - čerpanie	172	24	57	59	25	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Akcionársky úver - splátky	(219)	-	-	-	(1)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(3)	(3)	(3)	(4)	(4)	(4)	(5)	(5)	(6)	(6)	(6)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(10)	(13)	(16)	(18)	(20)	(22)	(12)	(12)	
Akcionársky úver - poplatky a úroky	(453)	(2)	(2)	(1)	(0)	(11)	(22)	(22)	(22)	(22)	(21)	(21)	(21)	(21)	(20)	(20)	(19)	(19)	(18)	(18)	(17)	(17)	(16)	(15)	(14)	(13)	(12)	(11)	(10)	(9)	(7)	(5)	(3)	(1)	(1)
Vklad do základného imania	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Vyplatené dividendy	(518)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(4)	(30)	(17)	(3)	(3)	(7)	(6)	(2)	(1)	(2)	(3)	(3)	(3)	(2)	(0)	(0)	(52)	(101)	(104)	(55)	(55)	
Spätne vyplatenie vkladu do základného imania	(0)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>Finančné peňažné toky</b>	<b>(2 134)</b>	<b>166</b>	<b>449</b>	<b>448</b>	<b>142</b>	<b>(35)</b>	<b>(118)</b>	<b>(118)</b>	<b>(117)</b>	<b>(115)</b>	<b>(106)</b>	<b>(106)</b>	<b>(109)</b>	<b>(113)</b>	<b>(138)</b>	<b>(126)</b>	<b>(111)</b>	<b>(113)</b>	<b>(118)</b>	<b>(113)</b>	<b>(104)</b>	<b>(103)</b>	<b>(108)</b>	<b>(111)</b>	<b>(111)</b>	<b>(109)</b>	<b>(107)</b>	<b>(100)</b>	<b>(104)</b>	<b>(112)</b>	<b>(172)</b>	<b>(127)</b>	<b>(130)</b>	<b>(68)</b>	

Zdroj: Analýza Poradcov

Legenda:

Výstavba
Plná prevádzka



## Príloha 5

### Kaskáda peňažných tokov modelu PPP (v mil. EUR) – skrátená verzia

	Celkom	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048
<b>CFO+CFI po zdanení</b>	<b>2 131</b>	<b>(166)</b>	<b>(449)</b>	<b>(448)</b>	<b>(142)</b>	<b>83</b>	<b>125</b>	<b>126</b>	<b>126</b>	<b>125</b>	<b>115</b>	<b>112</b>	<b>109</b>	<b>110</b>	<b>115</b>	<b>112</b>	<b>115</b>	<b>110</b>	<b>113</b>	<b>120</b>	<b>116</b>	<b>101</b>	<b>101</b>	<b>110</b>	<b>115</b>	<b>112</b>	<b>113</b>	<b>106</b>	<b>103</b>	<b>100</b>	<b>120</b>	<b>130</b>	<b>132</b>	
Úrokové výnosy	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Úvodná dotácia MRA účtu	(1)	-	-	-	-	(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Netto (zvýšenie)/výplata MRA účtu	1	-	-	-	-	0	(0)	(1)	(2)	(5)	(6)	(3)	4	2	(3)	(0)	0	(1)	6	(3)	(16)	(12)	8	10	1	(6)	(6)	(12)	1	13	25	7	-	-
Úvodná dotácia DSRA účtu	(45)	-	-	-	-	(45)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zvýšenie DSRA účtu	(28)	-	-	-	-	(3)	(1)	(0)	-	-	(3)	(2)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	-	-	(0)	(2)	(1)	(1)	(1)	(0)	(0)	(3)	(3)	(3)	(0)	-	-	-
Výplata DSRA účtu	73	-	-	-	-	0	1	1	6	2	-	0	1	1	1	0	0	2	3	0	1	-	1	1	1	2	2	-	-	47	0	-	-	-
Náklady financovania	(1 115)	(43)	(29)	(44)	(56)	(59)	(59)	(84)	(54)	(53)	(51)	(49)	(48)	(46)	(44)	(42)	(40)	(38)	(36)	(34)	(32)	(30)	(27)	(25)	(22)	(19)	(16)	(13)	(10)	(7)	(3)	(0)	-	-
Poplatky - dokumentárny akreditív	(6)	(2)	(2)	(1)	(0)	(0)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Čerpanie akcionárskeho úveru	172	24	57	59	25	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Čerpanie senior úveru	1 262	180	417	435	184	45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Čerpanie senior úveru pri refinancovaní	1 031	-	-	-	-	-	-	1 031	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Čerpanie DPH úveru	28	10	10	5	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Splátky istiny senior úveru	(1 289)	-	-	-	-	(15)	(36)	(38)	(39)	(38)	(31)	(33)	(37)	(39)	(41)	(42)	(44)	(48)	(52)	(50)	(47)	(49)	(55)	(59)	(62)	(63)	(64)	(63)	(71)	(81)	(91)	-	-	-
Predčasné splatenie senior úveru pri refinancovaní	(1 003)	-	-	-	-	-	-	(1 003)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Splatenie DPH úveru	(28)	(2)	(5)	(7)	(13)	(0)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Peňažné toky k dispozícii akcionárom</b>	<b>1 185</b>	<b>(0)</b>	<b>0</b>	<b>(0)</b>	<b>-</b>	<b>12</b>	<b>30</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>36</b>	<b>25</b>	<b>24</b>	<b>27</b>	<b>28</b>	<b>27</b>	<b>28</b>	<b>27</b>	<b>27</b>	<b>30</b>	<b>29</b>	<b>25</b>	<b>24</b>	<b>26</b>	<b>27</b>	<b>27</b>	<b>27</b>	<b>27</b>	<b>23</b>	<b>23</b>	<b>25</b>	<b>78</b>	<b>126</b>	<b>130</b>	<b>132</b>
Akcionársky úver - úroky	(447)	-	-	-	-	(11)	(22)	(22)	(22)	(22)	(21)	(21)	(21)	(21)	(20)	(20)	(19)	(19)	(18)	(18)	(17)	(17)	(16)	(15)	(14)	(13)	(12)	(11)	(10)	(9)	(7)	(5)	(3)	(1)
Akcionársky úver - istina	(219)	-	-	-	-	(1)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(3)	(3)	(3)	(4)	(4)	(4)	(5)	(5)	(6)	(6)	(6)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(10)	(13)	(16)	(18)	(20)	(22)	(12)
Akcionársky úver - splátka pri refinancovaní	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Peňažné toky pre dividendy</b>	<b>518</b>	<b>(0)</b>	<b>0</b>	<b>(0)</b>	<b>-</b>	<b>(0)</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>12</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>52</b>	<b>101</b>	<b>104</b>	<b>119</b>
Výplata dividend	(518)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(4)	(30)	(17)	(3)	(3)	(7)	(6)	(2)	(1)	(2)	(3)	(3)	(3)	(3)	(2)	(0)	(0)	(52)	(101)	(104)	(55)

Zdroj: Analýza Poradcov

Legenda:

Výstavba
Plná prevádzka

## Príloha 6

### Cash flow Zadávateľa v PSC modeli (v mil. EUR)

	Celkom	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	
<b>Prevádzkové peňažné toky (CFO)</b>																																				
Prijmy od konečných užívateľov	259	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	8	9	9	9	10	10	10	10	11	11	11	12	12	12	13	13	14	14	14	15	15	12		
Výdavky na prípravu Projektu	(34)	(4)	(4)	(4)	(4)	(4)	(4)	(4)	(4)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Stavebný dozor	(42)	-	-	-	-	-	-	-	-	(9)	(14)	(14)	(6)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Výdavky na majetkovoprávne vyrovnanie	(474)	(59)	(59)	(59)	(59)	(59)	(59)	(59)	(59)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Výdavky životného cyklu	(274)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(0)	(0)	(1)	(0)	(0)	(0)	(1)	(2)	(7)	(13)	(8)	(5)	(9)	(10)	(5)	(16)	(4)	(1)	(12)	(29)	(23)	(13)	(115)		
Prevádzkové výdavky	(154)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(0)	(4)	(6)	(6)	(6)	(6)	(6)	(6)	(6)	(6)	(6)	(7)	(7)	(7)	(7)	(7)	(7)	(7)	(7)	(8)	(8)	(8)	(8)	(8)	(8)	
<b>Prevádzkové peňažné toky celkom</b>	<b>(720)</b>	<b>(64)</b>	<b>(64)</b>	<b>(64)</b>	<b>(64)</b>	<b>(64)</b>	<b>(64)</b>	<b>(64)</b>	<b>(64)</b>	<b>(9)</b>	<b>(14)</b>	<b>(14)</b>	<b>(5)</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>(3)</b>	<b>(8)</b>	<b>(4)</b>	<b>(0)</b>	<b>(4)</b>	<b>(5)</b>	<b>0</b>	<b>(10)</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>(6)</b>	<b>(22)</b>	<b>(16)</b>	<b>(5)</b>	<b>(111)</b>	
<b>Investičné peňažné toky (CFI)</b>																																				
Investičné výdavky	(1 408)	-	-	-	-	-	-	-	-	(306)	(456)	(456)	(190)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Ostatné investičné výdavky	(53)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(23)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(13)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(16)	-	-	
<b>Investičné peňažné toky celkom</b>	<b>(1 461)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(306)</b>	<b>(456)</b>	<b>(456)</b>	<b>(214)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(13)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(16)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	
<b>Finančné peňažné toky (CFF)</b>																																				
Čerpanie financovania	1 408	-	-	-	-	-	-	-	-	306	456	456	190	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Platba istiny	(1 408)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(64)	(64)	(64)	(64)	(64)	(64)	(64)	(64)	(64)	(64)	(64)	(64)	(64)	(64)	(64)	(64)	(64)	(64)	(64)	(64)	(64)	(64)	
Náklady financovania	(632)	-	-	-	-	-	-	-	-	(8)	(18)	(34)	(46)	(47)	(45)	(42)	(40)	(38)	(36)	(34)	(32)	(29)	(27)	(25)	(23)	(21)	(18)	(16)	(14)	(12)	(10)	(8)	(5)	(3)	(1)	
<b>Finančné peňažné toky celkom</b>	<b>(632)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>298</b>	<b>438</b>	<b>422</b>	<b>145</b>	<b>(111)</b>	<b>(109)</b>	<b>(106)</b>	<b>(104)</b>	<b>(102)</b>	<b>(100)</b>	<b>(98)</b>	<b>(96)</b>	<b>(93)</b>	<b>(91)</b>	<b>(89)</b>	<b>(87)</b>	<b>(85)</b>	<b>(83)</b>	<b>(80)</b>	<b>(78)</b>	<b>(76)</b>	<b>(74)</b>	<b>(72)</b>	<b>(69)</b>	<b>(67)</b>	<b>(65)</b>	
<b>Peňažné toky celkom</b>	<b>(2 812)</b>	<b>(64)</b>	<b>(64)</b>	<b>(64)</b>	<b>(64)</b>	<b>(64)</b>	<b>(64)</b>	<b>(64)</b>	<b>(64)</b>	<b>(17)</b>	<b>(32)</b>	<b>(48)</b>	<b>(75)</b>	<b>(108)</b>	<b>(106)</b>	<b>(104)</b>	<b>(101)</b>	<b>(99)</b>	<b>(98)</b>	<b>(96)</b>	<b>(99)</b>	<b>(102)</b>	<b>(108)</b>	<b>(89)</b>	<b>(91)</b>	<b>(89)</b>	<b>(82)</b>	<b>(90)</b>	<b>(77)</b>	<b>(71)</b>	<b>(79)</b>	<b>(94)</b>	<b>(101)</b>	<b>(73)</b>	<b>(176)</b>	
Diskontovaný peňažný tok	(1 546)	(61)	(59)	(57)	(55)	(53)	(52)	(50)	(48)	(12)	(23)	(33)	(50)	(70)	(66)	(62)	(59)	(56)	(53)	(50)	(50)	(50)	(51)	(41)	(41)	(39)	(34)	(36)	(30)	(27)	(29)	(33)	(35)	(24)	(56)	
<b>NPV hrubého PSC</b>	<b>(1 546)</b>																																			
Prenesené + zadržané riziká	(205)	(18)	(118)	(18)	(18)	(19)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
Diskontované riziká	(182)	(18)	(110)	(16)	(16)	(16)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
<b>NPV PSC</b>	<b>(1 728)</b>																																			

Zdroj: Analýza Poradcov

Legenda:

Výstavba
Plná prevádzka

## Príloha 7

### Cash flow Zadávateľa v PPP modeli (v mil. EUR)

	Celkom	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	
<b>Prevádzkové peňažné toky (CFO)</b>																																					
Prijmy od konečných užívateľov	321	-	-	-	-	7	7	7	7	8	8	8	8	9	9	9	9	10	10	10	11	11	11	11	12	12	13	13	13	14	14	15	15	15	16	-	
Platba za dostupnosť	(4 176)	-	-	-	-	(2)	(94)	(136)	(137)	(137)	(138)	(138)	(139)	(139)	(140)	(140)	(141)	(142)	(142)	(143)	(143)	(144)	(145)	(145)	(146)	(147)	(147)	(148)	(149)	(149)	(150)	(151)	(152)	(152)	(151)	(49,2)	
Výdavky na prípravu Projektu	(34)	(34)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Poradenské služby	(6)	(5)	(1)	(0)	(0)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Výdavky na monitoring Koncesnej zmluvy	(7)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	-	
Výdavky na majetkovoprávne vyrovnanie	(474)	(474)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>Celkový peňažný tok Zadávateľa</b>	<b>(4 376)</b>	<b>(512)</b>	<b>(1)</b>	<b>(0)</b>	<b>(0)</b>	<b>5</b>	<b>(87)</b>	<b>(129)</b>	<b>(130)</b>	<b>(130)</b>	<b>(130)</b>	<b>(131)</b>	<b>(131)</b>	<b>(131)</b>	<b>(131)</b>	<b>(132)</b>	<b>(132)</b>	<b>(133)</b>	<b>(133)</b>	<b>(133)</b>	<b>(133)</b>	<b>(134)</b>	<b>(134)</b>	<b>(134)</b>	<b>(135)</b>	<b>(135)</b>	<b>(135)</b>	<b>(136)</b>	<b>(136)</b>	<b>(136)</b>	<b>(137)</b>	<b>(137)</b>	<b>(137)</b>	<b>(135)</b>	<b>(49,2)</b>		
Diskontovaný peňažný tok Zadávateľa	(2 505)	(493)	(1)	(0)	(0)	4	(71)	(102)	(99)	(96)	(93)	(90)	(87)	(84)	(82)	(79)	(77)	(74)	(72)	(70)	(68)	(66)	(64)	(62)	(60)	(58)	(56)	(54)	(53)	(51)	(50)	(48)	(47)	(45)	(43)	(15,2)	
<b>NPV PPP</b>	<b>(2 505)</b>																																				
Zadržané riziká	(13)	(11)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	-	
Zadržané riziká diskontované	(12)	(10)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	-	
<b>NPV PPP</b>	<b>(2 516)</b>																																				

Zdroj: Analýza Poradcov

Legenda:

Výstavba
Plná prevádzka