**II.**

#### Předkládací zpráva pro MPŘ

#### „Vyhodnocení dosavadního průběhu projektu PPP D4 a posouzení možností realizace části D35 formou PPP projektu“

Programové prohlášení vlády obsahuje cíl vyhodnotit dosavadní průběh pilotního projektu PPP D4. Oficiální název projektu je Projektování, výstavba, financování, provozování a údržba dálnice D4 v úseku Háje – Mirotice a provozování a údržba existujících přiléhajících úseků Skalka – Háje a Mirotice – Krašovice. Konkrétně je v programovém prohlášení vlády uvedeno „Vyhodnotíme zkušenosti s PPP na D4 a zvážíme využití tohoto nástroje u dalších projektů dopravní infrastruktury“. Ministerstvo dopravy předkládá vládě v rámci tohoto materiálu informaci o vyhodnocení dosavadního průběhu přípravy projektu PPP D4, na základě kterého lze považovat projekt PPP D4 z hlediska jeho soutěžní fáze, která vedla k zahájení realizace uceleného úseku D4 v délce 32 km (celá dosud nedokončená část D4), za úspěšný. Projekt zahrnuje kromě výstavby nového dlouhého úseku dálnice D4 správu a údržbu 16 km již existujících úseků po dobu 28 let, včetně 44 měsíců výstavby. Současná fáze projektu PPP D4 přitom umožňuje dle předkladatele přijmout rozhodnutí o případné realizaci dalšího projektu, přičemž s ohledem na dále uváděné detaily se jako potenciálně možné jeví realizovat projekt na části D35 mezi Opatovcem a Mohelnicí, přičemž vyhodnocení přínosů a rizik tohoto rozhodnutí je spolu s podrobnějšími informacemi o aktuálním stavu projektu PPP D4 dále rozvinuto v předkládaném materiálu.

Z výše uvedeného je zřejmé, že koncesionářskou smlouvu je odpovědné uzavřít jen v situaci opravdu výrazně pokročilého stavu investorské přípravy, přičemž predikce zajištění souladu procesů zadávacího řízení na PPP projekt a procesů investorské přípravy je v tomto ohledu nejobtížnější úlohou se značným množstvím rizik.

Na základě kvantitativních a kvalitativních analýz provedených ve studii proveditelnosti zpracované ve spolupráci s PwC při ex-ante prováděné expertíze EIB lze konstatovat, že na základě popsaných předpokladů splňuje cíle projektu a požadavky zadavatele na zajištění předmětu projektu vhodněji forma PPP projektu, přičemž při aktuální situaci na finančních trzích a při aktuální znalosti parametrů projektu byla kvantifikována mírně vyšší hodnota za peníze v případě volby PPP projektu, což však s ohledem na nejistý vývoj situace do budoucna nepředstavuje ve všech ohledech jistotu v porovnání obou modelů. Je však nutné vzít v potaz, že studie PwC kvantifikovala pouze vybraná rizika a především nemohla dobře a úplně pojmenovat rizika prodloužení jednotlivých činností v čase ve vazbě na reálný, obtížně předjímatelný vývoj zadávacího řízení a vývoj investorské přípravy. Je třeba připustit, že realizace projektu formou PPP má vyšší množství rizik, které musí zadavatel překonat ve srovnání s klasickým modelem, se kterým má větší paletu zkušeností. Na projektu PPP D4 se však ukazuje, že tato rizika jsou řiditelná a překonatelná. S ohledem na současný mezinárodní stav a nejistý vývoj situace do budoucna je v případě volby realizace formou PPP předpokládána potřeba aktualizace dopadů na oba modely realizace projektu a jejich porovnání nejpozději před podáním konečných nabídek na výběr koncesionáře. V případě schválení dalších kroků směřujících k realizaci předmětných úseků D35 formou PPP projektu bude po ukončení soutěžního dialogu a před předložením konečných nabídek zpracována aktualizace modelu hodnoty za peníze, což umožní porovnání obou modelů realizace projektu v budoucnu se zohledněním aktuálního stavu a přijetí následného informovaného rozhodnutí vlády dle §18c zákona o pozemních komunikacích.

Objektivním rizikem úspěšnosti PPP projektu je nedokončení jeho soutěžní fáze (do dosažení smluvního uzavření) do konce tohoto volebního cyklu a tím pádem riziko nutného přesunu schvalovacího procesu do 10. (následujícího) volebního období Poslanecké sněmovny spolu se všemi riziky s tím spojenými. Tento posun může být zapříčiněn především vlivem nedostatečně včasně dokončené investorské přípravy především na úseku Staré Město – Mohelnice z důvodů zde hrozících obstrukčních jednání účastníků řízení vedených dle stavebního a liniového zákona. Na druhé straně je nutné konstatovat, že vedením zadávacího řízení pro výběr koncesionáře stát nesnáší zásadní finanční náklady (v porovnání s velikostí projektu) a vždy lze operativně reagovat na změnu okolností, v krajním případě i zrušením zadávacího řízení a zajištěním realizace standardní formou bez zásadního zdržení. Jako vysoce žádoucí se v případě PPP projektu ukazuje možnost zapojení dluhového financování EIB, když její participace na financování zvyšuje hodnotu za peníze, jak se prokázalo při realizaci obdobných PPP projektů v zahraničí. Nicméně i v případě, že by se EIB nakonec rozhodla, že se na financování projektu nebude podílet, lze konstatovat, že projekt je trhem financovatelný i bez její účasti.

Dálnice D35 mezi Ostrovem a Mohelnicí v délce téměř 80 km je v současné době jedním z nejrozsáhlejších a nejkomplexnějších dálničních projektů v zemi (vedle zbývajících částí Pražského okruhu nebo dálnice D3), které mají být realizovány v tomto desetiletí, zejména pokud jde o objem požadovaných finančních zdrojů, počet a technickou složitost stavebních objektů nebo různý stupeň investorské přípravy jednotlivých částí tohoto projektu. Potřeby financování v letech 2025-2029 budou velmi vysoké nejen pro financování dálniční sítě, ale i pro financování jiných infrastrukturních potřeb, nejen v oblasti dostavby dálniční sítě, ale hlavně též v oblasti železnice. V rámci snahy zadavatele o urychlení dokončení dálniční sítě a maximalizaci hodnoty za peníze v kontextu všech ostatních požadavků na rozpočet a veřejný dluh v souvislosti s pandemií COVID-19 a provedenými vládními opatřeními je realizace dálnice D35 formou PPP možnou cestou k dosažení definovaných cílů zadavatele za podmínek omezených rozpočtových zdrojů státu v daném čase při akceptaci všech rizik zmíněných v tomto materiálu.

Žádá se rozhodnutí vlády o tom, zda realizovat výstavbu předmětného úsek D35 (Opatovec – Staré Město) spolu s přičleněním nezbytně nutných částí úseků mezi Litomyšlí a Opatovcem k provozu a údržbě formou PPP či ne a spolehnout se v realizaci pouze na disponibilitu finančních prostředků v rámci běžného cash-flow rozpočtu SFDI s vědomím toho, že potřeby financování v letech 2025-2029 budou velmi vysoké nejen pro financování dálniční sítě, ale i pro financování jiných infrastrukturních potřeb, hlavně v oblasti železnice.

Případné rozhodnutí o realizaci projektu formou PPP bude mít pozitivní vliv na podnikatelské prostředí, neboť zájem trhu o realizaci dalšího PPP projektu v návaznosti na pilotní projekt PPP D4 je ve veřejném prostoru značně akcentován.

Materiál nemá vliv na rovnost mužů a žen, neboť poskytuje rovné příležitosti uplatnění v rámci projektu pro všechna pohlaví.

Dopady na státní rozpočet jsou v případě volby PPP projektu pozitivní v letech realizace, tj. v letech 2025 - 2029 (rozložení finanční zátěže v těchto exponovaných letech, kdy tlak na veřejné financování výstavby bude enormní). V letech, kdy budou realizovány platby za dostupnost, naopak bude potřeba tyto výdaje rozpočtu SFDI považovat za kvazimandatorní, jedná se tedy v případě projektu PPP o vhodnější rozložení finančních nároků v čase.

Materiál je na jednání vlády předkládán bez rozporu s ostatními členy vlády. K realizaci části D35 formou projektu PPP dále vyjádřili velmi rezervovaný až odmítavý postoj též Konfederace zaměstnavatelských a podnikatelských svazů a Svaz podnikatelů ve stavebnictví coby nepovinná připomínková místa.