**Vypořádání připomínek k materiálu s názvem:**

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

Dle Jednacího řádu vlády byl materiál rozeslán do mezirezortního připomínkového řízení dopisem ministra dopravy dne 21.04.2022, s termínem dodání stanovisek do 10 dní. Vyhodnocení tohoto řízení je uvedeno v následující tabulce:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Resort** | **Připomínky** | **Vypořádání** |
| **MF** | Vláda se žádá o rozhodnutí, zda zahájit realizaci zadávacího řízení pro předmětné úseky D35 formou PPP projektu či standardní formou veřejné zakázky. Domníváme se nicméně, že toto rozhodnutí není v kompetenci vlády, ale samotného Ministerstva dopravy (§ 17 kompetenčního zákona). Předpokládáme, že vláda není veřejným zadavatelem ve smyslu zákona o zadávání veřejných zakázek a že v této fázi se ještě neaplikuje ustanovení § 18c zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.  Manažerské rozhodnutí, zda zahájit realizaci zadávacího řízení pro předmětné úseky D35 formou PPP projektu či zda sledovat jejich realizaci standardní formou, náleží Ministerstvu dopravy jakožto zadavateli ve smyslu zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů. Rozhodnutí by nemělo být činěno na úrovni vlády jakožto kolektivního orgánu, a to s ohledem na skutečnost, že jednotlivým ministerstvům je svěřena dílčí věcná působnost a Ministerstvo dopravy by mělo disponovat potřebnými podrobnými analýzami.  Požadujeme, aby v usnesení vlády, bodu I. bylo slovo „schvaluje“ nahrazeno slovy „bere na vědomí“ a byl vypuštěn bod II. Jsme toho názoru, že materiál v této podobě neposkytuje dostatek informací, na jejichž základě by vláda mohla kvalifikovaně rozhodnout o dalším postupu projektu.  Považujeme za vhodné, aby předkladatel buď postupoval obdobně jako u projektu PPP D4 (kdy byly podrobně diskutovány parametry projektu a ty teprve poté projednávány vládou), nebo aby postupoval dále samostatně s tím, že vláda bude o postupu informována a ke schválení bude projekt předložen až ve fázi schvalování závazků plynoucích ze smlouvy. | **Neakceptováno / vysvětleno:** Zadavatelem projektu PPP ve smyslu části čtvrté ZoPK je Ministerstvo dopravy. S ohledem na relativně vysoké výdaje, které jsou ze strany Zadavatele i jednotlivých účastníků zadávacího řízení vynakládány a s ohledem na fakt, že návrh koncesionářské smlouvy schvaluje dle §18c vláda a finanční závazky vyplývající z koncesionářské smlouvy schvaluje Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR, považujeme za nezbytné, v případě preference varianty PPP zajistit vyšší míru ujištění investorů ze strany vlády vyjádřením jednoznačné podpory pro realizaci projektu formou PPP. V opačném případě hrozí snížení zájmu relevantní investorů v soutěži, což by mohlo vést i k méně příznivým podmínkám, kterých bude v rámci zadávání veřejné zakázky dosaženo.  Ministerstvo dopravy vládě předkládá k rozhodnutí možnost, s ohledem na v materiálu uvedené důvody, realizovat předmětné části D35 formou PPP. Vláda rozhoduje ve sboru o zásadních otázkách nastolovaných jednotlivými členy vlády, přičemž tuto otázku považuje Ministerstvo dopravy za zásadní a dlouhodobé rozhodnutí, které nelze učinit pouze z úrovně Ministerstva dopravy.  Zadavatel postupuje zcela shodně s projektem PPP D4, když i samotné zahájení zadávacího řízení pro D4 formou PPP vláda schvalovala (viz usnesení č. 4 ze dne 13.1.2016), Ministerstvo dopravy se chce minimálně odlišovat od osvědčeného postupu přípravy PPP D4 ve všech jednotlivých fázích přípravy.  Ministerstvo dopravy poskytlo Ministerstvu financí a ostatním připomínkovým místům, která o to požádala, Studii proveditelnosti ověřující vhodnost využití PPP modelu pro D35, ze které materiál vychází. Je zcela zřejmé, že v současné, velmi volatelní, situaci na finančních trzích je obtížné až nemožné zaručit, že v době, kdy by koncesionářská smlouva byla uzavírána, bude realizace projektu formou PPP výhodnější ve srovnání s tradičním modelem. I z tohoto důvodu materiál předjímá přepočet hodnoty za peníze (porovnání modelu PPP a tradičního modelu) ve fázi po ukončení soutěžního dialogu, resp. před podáním konečných nabídek tak, aby bylo k dispozici porovnání vycházející ze situace na finančních trzích a respektující finálně s účastníky dojednané smluvní rozložení rizik v té době (cca Q2/2025).  V současné době se jedná „pouze“ o strategické rozhodnutí vlády, kdy jedna z částí připravovaných dálnic může být z hlediska následných soutěžních procesů připravována k realizaci odlišným způsobem oproti dalším (a výrazně množstevně převažujícím) částem dálniční sítě tak, aby bylo v letech 2025 – 2029 možné zajistit plynulou výstavbu dopravní infrastruktury při diverzifikaci finančních zdrojů, které jsou pro její realizaci využívané.  Bez explicitně vyjádřeného souhlasu vlády Ministerstvo dopravy nebude činit kroky směřující k realizaci projektu formou PPP, neboť by se mohlo jednat o neefektivní vynaložení finančních zdrojů a alokování lidských kapacit na tento projekt.  Do předkládací zprávy byl doplněn Ministerstvem financí požadovaný text předpokládající provedení přepočtu komparativní analýzy obou zadávacích modelů před předložením konečných nabídek. |
|  | Doporučujeme přehlednější uspořádání materiálu a jeho přepracování do podoby, kdy v prvním samostatném bloku bude vyhodnocení průběhu projektu PPP D4 a v další části posouzení možností forem realizace vybraných částí D35 s využitím zkušeností získaných na D4. Ve vazbě na název materiálu není jasné, proč je hned za úvodem popis významnosti tahu D35 a jeho historie. Např. vyhodnocení potencionálu D35 pro PPP je v třetí kapitole, přitom co se vůbec rozumí modelem PPP, je uvedeno až za polovinou materiálu („Výhody a nevýhody realizace…“). | **Akceptováno**, materiál byl přestrukturován dle požadavku MF, vyhodnocení D4 předchází úvahám o vhodnosti využití PPP pro D35. |
|  | V materiálu se opakovaně argumentuje, že ve prospěch PPP projektu na předmětných úsecích D35 mluví zejména to, že v období 2025–2029 bude třeba vynaložit značné objemy finančních prostředků na výstavbu jiných infrastrukturních dopravních staveb. V této souvislosti poznamenáváme, že případné platby za dostupnost v rámci tohoto projektu se stanou mandatorními výdaji státu, který bude nutné hradit souběžně s výdaji na provozování a údržbu jiných infrastrukturních dopravních staveb. Předpokládáme, že Ministerstvo dopravy má k této věci zpracovány předpoklady vývoje příjmů a výdajů na dopravní infrastrukturu, kde výdaje by se neměly skokově zvyšovat na úkor jiných odvětví veřejných služeb. | **Vysvětleno:** Ministerstvo dopravy, resp. SFDI nemá po provedených daňových optimalizacích (výrazné omezení silniční daně, snížení spotřební daně) již dostatek vlastních příjmů na krytí svých mandatorních výdajů, určitá část dotace státního rozpočtu na krytí deficitu rozpočtu SFDI tak i do budoucna, nebude-li nalezen nový zdroj garantovaných příjmů do SFDI, bude muset být využívána na krytí mandatorních výdajů, mezi něž je nutné řadit i platby za dostupnost hrazené koncesionářům. Ve vztahu k dlouhodobým závazkům a potřebám resortu je vycházeno z předpokladu navyšování rozpočtů dle Dopravních sektorových strategií v jejich poslední aktualizované verzi. Potřeba skokového navyšování rozpočtů SFDI vychází spíše z ambicí na urychlení realizace nové dopravní infrastruktury obecně, jakkoliv je zřejmé, že případná splátka za PPP D35 by již z hlediska rozpočtu SFDI znamenala též nezanedbatelnou zátěž, je však nutné vnímat, že se jedná o klíčovou část dálniční sítě ČR s dlouhodobou potřebností a tedy i nutnou udržitelností. |
|  | Z materiálu jednoznačně nevyplývá, proč je pro potencionální PPP projekt, pro který je doba jeho realizace jedním z klíčových kritérií, vybrán úsek D35 Staré Město – Mohelnice, a to s ohledem na otázku vydání územního rozhodnutí, postoj stavbou dotčených osob vyjadřujích „principiální nesouhlas“ a absenci garance majetkoprávní a stavební připravenost, kdy tyto skutečnosti jsou v materiálu opakovaně zdůrazňovány. | **Vysvětleno:** Předmětný úsek byl vybrán s ohledem na to, že zájmem Ministerstva dopravy je nezdržet aplikací PPP modelu přípravu resp. realizaci kteréhokoliv jiného (připravenějšího) úseku D35. Projekt na D35 byl dále též upřednostněn z toho důvodu, že se jedná o klíčovou část dálniční sítě ČR s dlouhodobou potřebností a tedy i nutnou udržitelností. Předpokládá se delší doba realizace zadávacího řízení na výběr koncesionáře a tedy i možnost včasného ošetření rizik v investorské přípravě stavby. Realizace jiných relativně dobře připravených úseků dálniční sítě se neukázala pro projekt PPP jako vhodná především s ohledem na jejich celkovou délku. Jiné potenciálně vhodné ucelené úseky dálniční sítě (např. D3 Středočeská či severní části Pražského okruhu) nejsou v dostatečně pokročilé fázi investorské přípravy a rizika připravitelnosti jsou u nich ještě vyšší. |
|  | **K předkládací zprávě**  Na druhé straně předkládací zprávy je v prvním odstavci uvedena věta, která je z našeho pohledu nejednoznačná (*„Jako žádoucí se v případě PPP projektu ukazuje možnost zapojení dluhového financování EIB, nicméně i v případě, že by se EIB nakonec rozhodla, že se projektu nezúčastní, lze konstatovat, že její přítomnost zvyšuje hodnotu za peníze, jak se prokázalo při realizaci obdobných PPP projektů.“*). Neúčast určitého subjektu je logicky spojena i s jeho nepřítomností. Ledaže by měl předkladatel na mysli finanční účast EIB, v tom případě doporučujeme do textu „projektu nezúčastní“ vložit slovo „finančně“ či jinak vhodně text upřesnit. Podobný text je i ve druhém odstavci závěru materiálu na str. 18. | **Akceptováno:** Věta byla upravena, věcné vyznění musí být ve smyslu, že účast EIB zvyšuje hodnotu za peníze projektu (s ohledem na nižší cenu financování ve srovnání se soukromými bankami), přičemž neúčast EIB v takto finančně náročném projektu by mohla vést až k neprokázání vhodnosti realizace projektu formou PPP ve srovnání s klasickým modelem realizace (za předpokladu dostatečného cashflow pro jeho realizaci klasickým modelem) |
|  | **K vyčíslení investičních nákladů**  V rámci principu opatrnosti nebo v podobném smyslu doporučujeme investiční náklady pro oba úseky (Opatovec – Staré Město i Staré Město – Mohelnice) uváděné na str. 3 materiálu vzhledem k vysoké inflaci a zejména enormnímu růstu cen stavebních hmot aktualizovat a stanovit v cenové úrovni minimálně roku 2022 (dálnice se má vystavět v letech 2025–2029). Částky v již zastaralých cenách roku 2021 jsou uváděny též na str. 9 a 10 materiálu a jsou v podstatě prezentovány jako definitivní. | **Akceptováno.** Do materiálu doplněno, resp. akcentováno, že investiční výdaje budou výrazně vyšší v souvislosti s aktuálním cenovým vývojem na trhu stavebních prací a hmot. Aktualizovat samotné investiční náklady v této době vysoké cenové volatility a ve stavu nedokončené investorské přípravy není dle názoru Ministerstva dopravy efektivní. Investiční náklady budou přepočteny po ukončení fáze soutěžního dialogu v případě, že bude rozhodnuto jít cestou PPP modelu. |
|  | Materiál hned ve svém úvodu uvádí, že Ministerstvo dopravy považuje PPP projekt D4 za úspěšný mimo jiné proto, že většina závazků je vykázána mimo bilanci vládního dluhu a deficitu. Paradoxně zde není vůbec uvedeno např. včasné dokončení investorské přípravy. Navrhujeme v tomto smyslu výčet faktorů úspěšného hodnocení rozšířit.  Současně v daném kontextu opakovaně upozorňujeme, že PPP projekty by neměly být připravovány s prvotním záměrem neovlivňovat saldo a dluh sektoru vládních institucí, ale na základě kritéria efektivnosti zajištění dopravní obslužnosti ve srovnání s běžnější formou realizace prostřednictvím veřejné zakázky. PPP projekty jsou ze strany Českého statistického úřadu a jeho případné konzultaci s Eurostatem podle pravidel metodiky ESA 2010 řešeny komplexně na základě individuálního posouzení rozložení rizik mezi partnery (zejména výstavby, dostupnosti a poptávky), míry účasti vládních institucí na financování a řady dalších aspektů a podle tohoto posouzení se objeví či nikoliv v rozvaze vládních institucí (čili obecně jestliže je A, nemusí ještě nutně být i B), kdy je pak případný vliv na saldo a dluh vládních institucí jednorázový. Ovšem ani v případě, že bude PPP projekt v rozvaze soukromého partnera, se nedá jednoznačně říci, že nebude dopadat na saldo sektoru vládních institucí, bude průběžný (nákup služeb) a bez přímého vlivu na dluh vládních institucí. Jak jsme již několikrát uváděli, i nyní doporučujeme seznámit se s materiálem Evropského účetního dvora z března 2018 s názvem „Partnerství veřejného a soukromého sektoru v EU: rozšířené nedostatky a omezené přínosy“, který se zabývá 12 PPP projekty spolufinancovanými EU ve Francii, Řecku, Irsku a Španělsku v oblasti silniční dopravy a IT: <https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_09/SR_PPP_CS.pdf>. | **Akceptováno:** Včasné dokončení investorské přípravy je základním předpokladem úspěšného projektu, proto byla potřeba řádného a včasného dokončení investorské přípravy u dalšího PPP projektu v materiálu tak výrazně akcentována. Vzhledem k některým dílčím komplikacím v zajištění potřebných povolení a majetkových práv v případě PPP projektu D4, na základě kterých jsou uplatňovány určité nároky koncesionáře, nelze hodnotit tuto část projektu jako zcela bezproblémovou, jakkoliv se v současné době stále jeví jako řešitelná bez signifikantnějších časových i finančních dopadů. Do materiálu doplněno pojednání o aktuálních komplikacích, které v souvislosti s investorskou přípravou vyvstaly. S odkazovaným materiálem EÚD je Ministerstvo dopravy obeznámeno. |
|  | **K tabulce na str. 17 materiálu**  Nejsme si jisti, jaká je vypovídací schopnost tabulky v kapitole „Předpoklad potřebné výše plateb v obou modelech,“ když z kapitoly „Vyhodnocení potencionálu D35 pro realizaci formou PPP a jiné zvažované varianty“ vyplývá, že v současné chvíli není ani zcela jasné, v jakých úsecích bude koncesionář v rámci PPP projektu zajišťovat zimní a běžnou údržbu. | **Vysvětleno:** Veškeré finanční předpoklady je nutné s ohledem na velmi volatilní situaci na trhu stavebních prací a stejně tak volatilní situaci na finančních trzích brát se značnou rezervou, neboť k finančnímu uzavírání bude docházet nejdříve za 3 roky po rozhodnutí vlády o vhodnosti volby modelu PPP pro zajištění předmětných úseků. V případě dalšího negativního vývoje, který je očekávatelný může dojít k značným změnám ve všech jednotlivých finančních ukazatelích. To je i důvodem, proč Ministerstvo dopravy předpokládá zpracovat aktualizaci modelu hodnoty za peníze po ukončení fáze soutěžního dialogu a před předložením konečných nabídek tak, aby byly oba modely srovnány na aktuální stav pro možnost přijetí informovaného rozhodnutí předvívaného §18c ZoPK. |
|  | **Ke str. 13 materiálu**  Uvádí se, že podle Evropské komise v případě, že zadavatel postupuje při výběru koncesionáře dle směrnice 2014/24/EU a nikoli v rámci koncesního řízení, platí předpoklad, že vybraný dodavatel není příjemcem veřejné podpory. Z toho by tedy plynulo, že pokud tak postupuje zadavatel v rámci koncesního řízení, tedy řekněme podle českých zákonných norem, které implementují směrnici 2014/23/EU, pak vybraný dodavatel naopak je příjemcem veřejné podpory. Otázkou je, zda je to takto myšleno. | **Akceptováno:** V textu materiálu akcentováno, že z hlediska veřejné podpory byl hodnocen předpokládaný zadávací model, tj. zadávání veřejné zakázky, nikoliv zadávání koncese, protože projekty PPP tak, jak je pojímá ZoPK nejsou z principu koncesí, ze které by koncesionář byl oprávněn čerpat užitky a vybírat příjmy od uživatelů této infrastruktury. |
|  | Technicko-ekonomické porovnání předmětných úseků D4 a D35 považujeme za nedostatečné, má-li sloužit pro rozhodnutí vlády. Pokud obrat *„… a jeho výrazně větší velikost“* znamená, že se jedná o délku (dálnice), tak upozorňujeme, že se porovnává výstavba cca 35 km s 32 km. Rovněž není jasné, z čeho vychází předpokládaná délka výstavby úseku D35. Pokud na tomto úseku mají být realizovány dva obtížné tunely, není nám zřejmé, proč je délka její realizace (období 2026–2029) srovnatelná s délkou realizace D4 (2021–2024), v případě které nejsou obdobné stavby realizovány.  Ve stejné kapitole doporučujeme detailněji popsat jednotlivé úseky D35, jejich návaznost a stav realizace, aby byla zřejmá role SSÚD Opatovec a již jinak realizovaných úseků. Případně je této kapitole možné předřadit kapitolu „Stav přípravy jednotlivých úseků D35 mezi Opatovicemi a Mohelnicí ve vztahu ke studii proveditelnosti“. | **Akceptováno:** Text upraven v tom smyslu, že se jedná o finanční velikost projektu, nikoliv o velikost ve srovnání kilometrické délky dané dálnice. Otázka délky realizace bude též jednou ze zásadních, která bude muset být předmětem jednání v soutěžním dialogu, když nelze vyloučit, že s ohledem na přenos projekčních rizik realizační dokumentace na koncesionáře bude muset být celková doba realizace prodloužena oproti stanoveným předpokladům vycházejícím z dnešních úvah ŘSD ČR při využití zvláštních obchodních podmínek, při kterých realizační dokumentaci stavby zpracovává v předstihu před zasmluvněním zhotovitele stát. Text tohoto vypořádání doplněn do textu materiálu. |
|  | Doporučujeme celý text podrobit jazykové a formální korektuře (doplnit čísla stran a kapitol, chybějící předložky, opravit interpunkci či překlepy typu RŠD apod.). Dále navrhujeme uvést seznam zkratek, popř. je v textu rozvést. | **Akceptováno částečně:** Provedena jazyková korektura, seznam zkratek do materiálu nebude doplňován, v případě zkratek, které nejsou obecně zaužívané, jsou zkratky vysvětleny v textu materiálu. |
| **MMR** | Z materiálů nevyplývá, na jak dlouhou dobu by byla koncesionářská smlouva na projekt PPP D35 uzavřena. Nicméně, z informací o průběhu realizace projektu PPP D4 vyplývá, že fáze provozování a údržby dálnice D4 bude trvat po dobu 292 měsíců (tj, 24 let a 4 měsíce). Lze tedy předpokládat, že koncesionářská smlouva na projekt PPP D35 bude mít obdobnou dobu trvání. | **Akceptováno – vysvětleno:** Zákon o pozemních komunikacích stanovuje maximální dobu trvání koncesionářské smlouvy minimálně na 25 let (§18d odst. 1), o konkrétní době trvání koncesionářské smlouvy bude jednáno v soutěžním dialogu s ohledem na v té době aktuální podmínky financování. MDČR nepředpokládá, že by se celková délka trvání koncesionářské smlouvy pro D35 měla výrazně lišit od doby trvání smlouvy pro PPP D4 s ohledem na možnosti finančních trhů resp. cenu dlouhodobých úrokových swapů a obecně s ohledem na jejich disponibilitu na trhu. |
|  | Zde upozorňujeme, že dle § 179 odst. 1 ZZVZ lze koncesi uzavřít pouze na dobu určitou a nezáleží na tom, zda je smlouva uzavřena v koncesním řízení nebo v jiném druhu zadávacího řízení dle ZZVZ. Pokud smlouva na koncesi přesáhne dobu trvání 5 let, musí být její délka stanovena v souladu s § 179 odst. 2 ZZVZ takovým způsobem, aby zohlednila dobu, za kterou lze předpokládat návratnost investic, jež budou dodavatelem vynaloženy ke splnění účelu smlouvy, a zároveň má zadavatel povinnost podle § 179 odst. 3 ZZVZ písemně odůvodnit délku jejího trvání v zadávací dokumentaci. | **Neakceptováno – vysvětleno:** v případě projektu PPP D4 se nejedná o smlouvu na koncesi ve smyslu citovaných ustanovení ZZVZ, resp. ve smyslu směrnice EU 2014/23. Jedná se o smlouvu realizovanou na veřejnou zakázku na základě zadávacího řízení pro nadlimitní veřejnou zakázku na stavební práce. Koncesionář není v případě PPP D4 oprávněn získávat užitky od uživatelů za použití předmětné pozemní komunikace, platební mechanismus je založen na tzv. platbách za dostupnost dálnice v souladu s § 18b zákona o pozemních komunikacích, resp. v souladu s § 2 odst. 1 písm. h) zákona č. 104/2000 Sb. o SFDI, ve znění pozdějších předpisů. Obdobná konstrukce smlouvy bude, resp. musí být, zvolena u PPP D35 v případě, že bude rozhodnuto o jeho realizaci. |
|  | Požadujeme uvést tabulku očekávaných splátek po jednotlivých letech až do výše celkové částky, neboť výše těchto plateb dle očekávání ovlivní disponibilní finance SFDI na další stavby. Tato připomínka je **zásadní**. | **Akceptováno - vysvětleno:** V současné době lze uvést pouze orientační předpokládanou výši plateb za dostupnost, která je uvedena na straně 17 materiálu v kapitole *Předpoklad potřebné výše plateb v obou modelech*. Tato částka se bude výrazně upřesňovat v návaznosti na vývoj cen stavebních prací a vývoj podmínek financování v době finančního uzavření. Je zřejmé, že „anuitní splátky“ po dobu provozního období zatíží výdajovou stránku SFDI na úkor jiných výdajových potřeb v daných letech. V rámci splátky je ovšem nutné vnímat, že je v ní zahrnut i dlouhodobý provoz, údržba a obnova svěřené dálnice. |
|  | „*Stát začne dálnici splácet až po dokončení a po cca 25 letech provozu ji převezmeme ve stavu, který lze označit jako nový. Oproti tradičnímu modelu veřejného zadávání si stát nekupuje jen výstavbu, ale kompletní službu ve formě výstavby, provozu a údržby*.“  Je otázkou, zda lze užít pro stavbu sloužící 25 let pojmu „nový“, doporučujeme pracovat s odhadem dle klasifikace užívané při správě silnici (od stupně 1 – bezvadný po stupeň 7 – havarijní). Žádáme o rozvedení očekávaného způsobu dozoru nad prováděním řádné údržby. Tato připomínka je **zásadní**. | **Akceptováno – vysvětleno:** Slova *ve stavu, který lze označit jako nový* v materiálu nahrazena slovy *v obnoveném stavu*, přičemž podmínky zpětného převzetí má zadavatel ambici stanovit obdobně jako v případě PPP D4, viz příloha č. 14 koncesionářské smlouvy zveřejněné na <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/17214351>. Principiálně shodným způsobem jako v případě PPP D4 se předpokládá konstruovat kontrolní mechanismus údržby a platební mechanismus, k tomuto více viz Příloha č. 9 a Příloha č. 11 odkazované koncesionářské smlouvy pro PPP D4. |
|  | B/ K části Výhody a nevýhody realizace PPP vyplývající ze studie proveditelnosti  Je-li reálným rizikem úspěšné realizace projektu PPP nákladnější přípravná fáze, která je ***„bez kvalitních poradců s praktickými zkušenostmi velmi špatně realizovatelná“***, doporučujeme otázku poradenství rozvést. Lze očekávat, že půjde o zahraniční poradce, tudíž je nutné zabezpečit řádný přenos know-how, klást důraz nezávislost poradce a eliminovat riziko toho, že bude propojen s investorem. | **Akceptováno – vysvětleno:** Ministerstvo dopravy předpokládá aplikovat věcně obdobné zadávací a smluvní podmínky jako v případě výběru poradenského konsorcia pro PPP D4, smlouva na poradenství pro PPP D4 je zveřejněna, včetně zadávací dokumentace zde: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/4054400>. Z pohledu MDČR lze konstatovat, že zkušenosti s poradenstvím pro PPP D4 byly pozitivní a nematerializovala se žádná z rizik uváděných v připomínce. Ministerstvo dopravy pouze ve vztahu k zadávacímu řízení na výběr poradce případně zváží využití metody BVA/BVP pro výběr poradenského konsorcia. |
| **MZE** | Bez připomínek | Vzato na vědomí |
| **MZV** | Bez připomínek | Vzato na vědomí |
| **KZPS** | 1. Rozhodnutí o konečné formě PPP projektu, aktualizaci dopadů na oba modely a schválení vládou a PSP nelze učinit až poté, kdy koncesionáři vzniknou vysoké náklady se zadávacím řízením (projektování, zabezpečování financování…), neboť z podkladů vyplývá, že i v případě, že vláda předkládaným usnesením zvolí variantu PPP projektu, nebude mít koncesionář jistotu, že nakonec bude tato forma realizována | **Vysvětleno:** Uvedená omezení vyplývají z podstaty nastavení projektu PPP tak, jak je stanoveno v §18c zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZoPK“) |
|  | 2.Před podáním konečných nabídek na výběr koncesionáře je dle podkladů uvažováno s aktualizací dopadů na oba modely realizace projektu PPP/standardní způsob a jejich porovnání - z podkladů však není zřejmé, jak taková aktualizace zasáhne do probíhajícího zadávacího řízení navíc, když se v podkladech uvádí, že byla kvantifikována pouze mírně vyšší hodnota za peníze v případě volby PPP projektu. | **Vysvětleno:** Konkrétní propočet je vždy podkladem posouzení vhodnosti za předpokladu dodržení konkrétních parametrů projektu, které se budou upřesňovat v soutěžním dialogu, hodně také odvisí od ceny peněz v daném místě a čase. Předpokládáme shodný postup jako v případě PPP D4, tj. aktualizaci obou modelů před podáním nabídek tak, aby byla stanoven podklad pro následné schvalovací procesy dle §18c ZoPK. |
|  | 3.S ohledem na vysoké náklady, které budou účastníkům vznikat v průběhu zadávacího řízení formou PPP projektu, by už po zahájení soutěžního dialogu neměla být zvolená forma PPP projektu měněna za standardní způsob zadání; pokud by se tak stalo, měly by být účastníkům zadávacího řízení uhrazeny vynaložené náklady | **Neakceptováno:** Ministerstvo dopravy nepředpokládá, že by účastníkům hradilo náklady související s jejich účastí v zadávacím řízení, projekt je pro trh dle provedeného průzkumu trhu dostatečně atraktivní při sledovaném nastavení i bez úhrady nákladů na průběh zadávacího řízení. |
|  | 4.Z hlediska koncesionáře je velice rizikové, aby schvalovací procesy ve vládě a v PSP proběhly až po výběru dodavatele, jak je uvedeno v navrhovaném harmonogramu projektu obsaženém na str. 17 ve „Vyhodnocení dosavadního průběhu projektu PPP D4 a posouzení možností realizace části D35 formou PPP projektu“ (dále jen „Vyhodnocení“) | **Vysvětleno:** Ministerstvo dopravy souhlasí s poměrně vysokým rizikem ve finální fázi zadávacího řízení, kdy souhlas vlády se samotnou koncesionářskou smlouvou a souhlas Poslanecké sněmovny s finančními závazky státu, které jsou v ní obsaženy, může vést k nezdaru celého zadávacího řízení. Dřívější schválení však je nerealizovatelné s ohledem na to, že obsah koncesionářské smlouvy je předmětem jednání v soutěžním dialogu a též některé části koncesionářské smlouvy vyplynou až ze samotných nabídek uchazečů. |
|  | 5. Materiál ve svém úvodu konstatuje, že navazuje na „Programové prohlášení vlády“, kde je obsažen cíl vyhodnotit dosavadní průběh pilotního projektu PPP D4. Konkrétně uvádí citaci: *„Vyhodnotíme zkušenosti s PPP na D4 a zvážíme využití tohoto nástroje u dalších projektů dopravní infrastruktury.“.* Projekt PPP D4 neodůvodňuje jednoznačnou výhodnost realizace PPP projektu pro vybrané úseky D35, neboť u projektu PPP D4 zatím nelze dostatečně vyhodnotit jeho celkovou úspěšnost; dálnice D4 je v počáteční fázi výstavby a k jejímu dokončení zbývají ještě necelé 3 roky. | **Vysvětleno:** Ministerstvo dopravy si je uvedené skutečnosti vědomo, ovšem reálné vyhodnocení PPP D4 jako celku bude fakticky možné provést až v roce 2049, přičemž v té době už by ČR ráda měla páteřní síť dálnic dokončenou a další využití zkušeností by tak již nebylo možné. Proto padlo rozhodnutí vedení MD vyhodnotit pouze dosavadní průběh PPP D4. |
|  | 6. Rizika související s problémy v investorské přípravě by neměla být přenášena na koncesionáře, přičemž posuzované materiály poukazují na problémy s investorskou přípravou u vybraných úseků D35. Uvádí se, že zadavatel bude v rámci soutěžního dialogu s účastníky zadávacího řízení podrobně diskutovat o možnostech, jak aktivněji zapojit koncesionáře do závěrečných fází povolovacích procesů a získávání stavebních povolení, a to z hlediska technického, obchodního i z hlediska financovatelnosti. | **Vysvětleno:** Jsme si vědomi neochoty účastníků zadávacího řízení přebírat na sebe rizika investorské přípravy, lze ovšem konstatovat, že ve veřejném prostoru převažuje názor ten, že by koncesionář měl přebrat alespoň vyšší část těchto rizik než v případě PPP D4, proto se jedná o otázku, která bude předmětem jednání v soutěžním dialogu. |
|  | 7. Zpracovatel Materiálu v části „Analýza dosavadního vývoje projektu PPP D4“ popisuje historické kroky, které ale nemají snahu cokoliv posoudit a srovnat s předpoklady, se kterými se do projektu vstupovalo. Vysloveně alarmující jsou poslední dva odstavce citované části Materiálu, kdy i sám zpracovatel začíná poukazovat na možné nedostatky projektu, a to především v oblasti přípravy stavebních povolení a majetkoprávního vypořádání. Zpracovatel Materiálu v těchto odstavcích píše o vyvolaném zpoždění v délce 105 dnů (zpoždění označuje jako kompenzační událost č. 2) a pozastavuje se nad skutečností potřeby uzavírat smlouvu jen na základě „*opravdu výrazně pokročilého stavu investorské přípravy*“, který ale nijak přesně nedefinuje. S ohledem na to, se tak otvírá otázka, kolik „kompenzačních událostí“ je na projektu PPP D4 ještě zrealizováno (Materiál obsahuje pouze kompenzační událost č. 2, událost č. 1 nepopisuje, nevyhodnocuje) a jaký vliv mají na ekonomický přínos vlastního projektu? Jak byly a jsou tyto kompenzační události řešeny? Byl vhodně nastaven přenos rizik mezi účastníky výstavby? | **Vysvětleno:** S ohledem na přijaté rozhodnutí, že dostačující bude vyhodnocení PPP D4 do té fáze, ve které se nyní nachází není možné předjímat další vývoj v otázce kompenzačních událostí. Lze však konstatovat, že přenos a rozdělení rizik mezi smluvní strany byl nastaven vyváženým a odpovídajícím způsobem. Je zcela zřejmé, že na straně Koncesionáře se aktuálně materializují výrazně vyšší (ve smyslu finančním) rizika, když na sebe mj. koncesionář převzal i riziko valorizace v průběhu realizace stavebních prací. |
|  | 8. V případě volby realizace formou PPP projektu dojde zřejmě k výraznému zdržení realizace vzhledem k tomu, že pro úsek Staré Město – Mohelnice není vydáno územní rozhodnutí a nebylo u něj tudíž možné zahájit ani majetkoprávní přípravu; dle „Vyhodnocení“ tak nelze garantovat stavební připravenost úseku a uzavření koncesionářské smlouvy ke konci roku 2024 | **Konstatování** připomínkového místa, nejedná se o připomínku. Skutečně nebude možné zahájení realizace projektu v modelu PPP dříve než v Q3/2025, což lze považovat za nejdřívější možný termín bez ohledu na zvolený způsob realizace. |
|  | 9. A dále pro koncesionáře postrádá význam, aby zajišťoval provoz a údržbu v úseku (MÚK Řídký) – MÚK Janov – MÚK Opatovec, uvedené úseky mají být realizovány standardní formou mimo projekt PPP; vzhledem k tomu, že ŘSD má zde svoje SSÚD, postrádá význam, aby koncesionář zajišťoval provoz a údržbu | **Vysvětleno**: SSÚD je v Městci na konci úseku Časy – Ostrov a dosažitelnost vozidel údržby v požadovaných časech pro obchvat Litomyšle je z tohoto SSÚD velmi hraniční, vhodnější by bylo (z pohledu km vzdálenosti) obchvat Litomyšle udržovat z SSÚD Opatovec, které přináleží v modelu PPP Koncesionáři. |
|  | 10. Materiál naprosto nevyhodnocuje přínos přijímaných benefitů PPP, které ale přitom sám cituje v části „*Výhody a nevýhody realizace PPP vyplývající ze studie proveditelnosti*“. Tedy není zřejmé, jestli koncesionář projektu PPP D4 v době, kdy již zahajuje práce, zajistil inovace a využil své know – how oproti dnes ve velké míře realizovaným liniovým stavbám podle OP na bázi červené knihy FIDIC. Otevřenou otázkou zůstává, i jestli koncesionář změnil nákladovou efektivitu z pohledu optimalizace celoživotních nákladů projektu apod. a jaký benefit z uvedeného získal veřejný sektor? | **Vysvětleno**: Optimalizační návrhy Koncesionáře jsou součástí uzavřené koncesionářské smlouvy a reálné naplnění očekávání bude možné vyhodnotit až po delší době, minimálně po 3 letech provozního období, což by opět rozhodnutí o dalším PPP projektu v čase značně odložilo. |
|  | 11. Zpracovatel připomínek už v úvodu konstatoval, že nemá k dispozici veškeré podklady, na které se materiál odkazuje. Je však zřejmé, že bez detailního vyhodnocení projektu PPP D4 (viz výše) se jeví výpočty a konstatování v Materiálu více jako proklamace než skutečnost. Uvedenému odpovídá i pečlivost zpracování Materiálu, kdy v části porovnání „*Předpokladu potřebné výše plateb v obou modelech*“ zpracovatel materiálu uvádí tabulku se stavebními náklady a náklady na provoz a údržbu kalkuluje podle klasického modelu v součtu za 33,1 miliard Kč, ale v rámci PPP modelu za 6,8 miliard Kč (ceny jsou bez DPH), což je zjevný nesmysl. | **Vysvětleno:** Jedná se o špatnou interpretaci tabulky na straně 17 materiálu v kapitole *Předpoklad potřebné výše plateb v obou modelech*. V záhlaví posledního sloupce je uvedeno 2030+, tzn. že tyto částky by se v současné cenové úrovni hradily po celou dobu provozního období (předpoklad 25 let). |
|  | 12. Z výše uvedených připomínek je patrné, že celý Materiál je ve velmi rozpracované podobě bez jasných a prokazatelně doložených informací. Vláda ČR bude rozhodovat na podkladu, který jasně nespecifikuje rizika a finanční dopady z rozhodnutí. Vláda ČR by měla materiál MD vrátit k podrobnému dopracování především ve vazbě na vyhodnocení projektu PPP D4. | **Vysvětleno:** Materiál byl do té míry zjednodušen, aby adresoval vládě ČR hlavní sdělení, samotná studie proveditelnosti, na základě které byl materiál zpracován čítá přes 300 stran, přičemž by zcela jistě nebylo účelné, aby celá samostatná studie byla pro forma přílohou celého materiálu. MD na vyžádání poskytne celý tento materiál. |
|  | KZPS ČR / Svaz podnikatelů ve stavebnictví se s ohledem na zmíněná rizika (zejména ohledně stavu a postupu přípravy staveb) doporučuje prozatím pozastavit realizaci části D35 formou PPP projektu. | **Vzato na vědomí**, jde o názor nepovinného připomínkového místa. Rozhodnutí o (ne)realizaci zadávacího řízení formou PPP je s ohledem na jeho celkovou délku trvání potřebné přijmout ve stavu, kdy investorská příprava není dokončena neboť v opačném případě, když by se čekalo na dokončení investorské přípravy, tak by se následně oddaloval i samotný okamžik realizace. |

V Praze 10.8.2022

Vypracoval: Ing. Martin Janeček; [martin.janecek@mdcr.cz](mailto:martin.janecek@mdcr.cz); 722 177 049