

## Předkládací zpráva

V souladu s § 156, odst. 3 zákona 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, je třeba před zahájením zadávacího řízení na významnou veřejnou zakázku předložit vládě odůvodnění významné veřejné zakázky. Vládě se předkládá k projednání materiál *Odůvodnění významné veřejné zakázky „Projekt PPP D4“*. Předmětem významné veřejné zakázky je **realizace projektu PPP D4<sup>1</sup> ve variantě B** definované v dokumentu *Analýza proveditelnosti a výhodnosti zajištění projektu R4 formou PPP ve srovnání s klasickými veřejnými zakázkami*, který tvoří přílohu předkládaného materiálu.

Ve variantě B se jedná o významnou veřejnou zakázku na uzavření koncesionářské smlouvy podle § 18a zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, na projektování, výstavbu, financování, provozování a údržbu dálnice D4 o délce cca 32 km v úsecích:

- křižovatka II/118 (Háje) – Milín
- Milín – Lety
- Lety – Čimelice
- Čimelice – Mirovice
- Mirovice, rozšíření;

a zajištění provozování a údržby následujících úseků dálnice D4 a silnice I/20 o délce cca 20 km:

- Skalka – křižovatka II/118 (Háje)
- Mirovice – Třebkov
- křižovatka I/20 Nová Hospoda
- I/20 Nová Hospoda – Písek (MÚK Krašovice).

Veřejná zakázka bude realizována s využitím soutěžního dialogu. V průběhu zadávacího řízení (soutěžního dialogu) bude moci být rozhodnuto o zúžení předmětu veřejné zakázky pouze na zakázku na uzavření koncesionářské smlouvy podle § 18a zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, na projektování, výstavbu, financování, provozování a údržbu dosud nevystavěných úseků dálnice D4 o délce cca 32 km (varianta A) v závislosti na ověření dosahované hodnoty za peníze dle výsledků soutěžního dialogu.

Varianta B (tj. zahrnutí úseků realizovaných státem do údržby) je Ministerstvem dopravy preferována především z důvodů koncepce liniové údržby dálnic, kdy rozmístění jednotlivých středisek správy a údržby dálnic (SSÚD) je v celé ČR navrhováno tak, že liniová údržba je prováděna na úseku cca 45 km – 60 km. V případě D4 je tak jedno SSÚD uvažováno v oblasti Dobříše/Mníšku pod Brdy pro údržbu úseku Praha – Příbram a druhé SSÚD je předpokládáno vybudovat v gesci koncesionáře uprostřed svěřeného úseku (cca oblast městysu Čimelice). V případě nepřičlenění úseků D4 a I/20 by jejich údržba musela být smluvně zajištěna jiným způsobem, což nevyhovuje požadavkům na liniovou údržbu. Liniová údržba pouze 32 km budovaných koncesionářem (varianta A) se z pohledu zkušeností státu nejeví jako efektivní.

Bližší informace k problematice provedení posouzení proveditelnosti a výhodnosti zajištění projektu D4 formou PPP ve srovnání s klasickými veřejnými zakázkami jsou uvedeny v dokumentu *„Analýza proveditelnosti a výhodnosti zajištění projektu R4 formou PPP ve srovnání s klasickými veřejnými zakázkami“*, který tvoří přílohu předkládaného materiálu.

Koncesionářskou smlouvu s koncesionářem uzavře jménem státu Ministerstvo dopravy po jejím schválení vládou a po vyslovení souhlasu s údaji vyjadřujícími finanční závazky státu vůči koncesionáři obsaženými v návrhu smlouvy Poslaneckou sněmovnou. Finanční závazky státu

---

<sup>1</sup> Současné rychlostní silnice budou v souvislosti s přijatou novelou z. 13/1997 Sb. (z. 268/2015 Sb.) přeřazeny do kategorie dálnic s účinností od 31.12.2015. Zahájení odůvodňované veřejné zakázky se předpokládá počátkem Q2/2016, proto název odůvodňované veřejné zakázky i obsah samotného dokumentu odůvodnění VZ již přejímá toto nové zařazení předmětných staveb.

vyplývající z uzavřené koncesionářské smlouvy bude v souladu s § 2 odst. 1 písm. j) zákona č. 104/2000 Sb., o SFDI, ve znění pozdějších předpisů, hradit SFDI.

Projekty PPP jsou v rámci Dopravní sektorové strategie, coby základním koncepčním dokumentu pro oblast dopravní infrastruktury, vnímány jako vhodný doplňkový alternativní způsob zajištění výstavby, financování, provozu a údržby dopravní infrastruktury, který by měl být z úrovně státu využit u vhodného pilotního projektu. Aplikace modelu PPP musí být následně po realizaci pilotního projektu vyhodnocena, neboť nelze očekávat, že projekty PPP jsou pro zajištění udržitelného rozvoje dopravní infrastruktury ČR v budoucnu jediným vhodným řešením. Realizací veřejné zakázky dojde k naplnění potřeby zlepšení plynulosti a bezpečnosti dopravy v daném regionu a snížení nehodovosti. Předpokládaný termín uzavření koncesionářské smlouvy je 06/2017. Doba trvání smlouvy je 5 let výstavby + 25 let provozu, tj. ukončení smluvního vztahu je předpokládáno v roce 2046.

#### Hodnota za peníze - Varianta B (doba provozování 25 let, diskontní sazba 5,76 %)

současná hodnota v Kč	Klasický model	PPP model
Platba Služebného	--	9 242 0000 000
Hrubé výdaje Klasického modelu	7 868 200 000	--
Převoditelná rizika	1 715 500 000	--
Úpravy o daňovou povinnost Koncesionáře	--	-339 000 000
Úpravy o dodatečné náklady Zadavatele s PPP	--	150 300 000
<b>Celkem</b>	<b>9 583 700 000</b>	<b>9 053 300 000</b>
<b>Hodnota za peníze</b>	<b>530 400 000</b>	
	<b>5,5 %</b>	

Zdroj: Analýza proveditelnosti a výhodnosti zajištění projektu R4 formou PPP ve srovnání s tradičními veřejnými zakázkami.

Pro dosud nerealizované úseky dálnice D4 Skalka – Mirovice byla v roce 2014 zpracována analýza celospolečenských nákladů a přínosů dle Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivnosti silničních a dálničních staveb v investičních záměrech (Ministerstvo dopravy ČR, 12/2012) s pozitivním výsledkem ve výši NPV = 3 390 000 000 Kč, IRR = 9,8 % při diskontní sazbě 5,5 %, BCR = 1,505. Podmínkou dosažení těchto výsledků je realizace všech zbývajících částí D4 v době po sobě jdoucích 6 let (ukončení výstavby všech zbývajících částí v roce 2021). Zpracovaná *Analýza proveditelnosti a výhodnosti zajištění projektu R4 formou PPP ve srovnání s klasickými veřejnými zakázkami* předpokládá, že v modelu PPP i v modelu klasických veřejných zakázek bude financování v těchto letech zajištěno. Zde je zároveň nutné poznamenat, že aktuální návrh rozpočtu SFDI pro rok 2016 a střednědobý výhled na roky 2017 a 2018 s krytím stavebních nákladů na jednotlivé stavby D4 z veřejných rozpočtů neuvažuje a v případě klasického modelu financování by tak při nedostatečném průběžném financování výstavby v letech 2017 – 2021 z veřejných rozpočtů mohla být ohrožena ekonomická efektivita dané investice. Omezené veřejné zdroje rozpočtu SFDI v letech 2017 a letech následujících přitom bude nutné primárně vynakládat na spolufinancování investic navržených ke spolufinancování ze zdrojů EU v rámci sítě TEN-T.

Předpokládaná hodnota zakázky, která je součtem nominálních plateb za dostupnost za celé období koncesionářské smlouvy, činí: **24 900 000 000 Kč**.

Projekt má z hlediska dopadů na jednotlivé druhy veřejných rozpočtů v tříletém výhledu dopad do rozpočtu SFDI v rozsahu nákladů na pokračování projektové a majetkoprávní přípravy jednotlivých úseků v řádu cca 150 000 000 Kč (finální cena se odvíjí od znaleckých posudků a jednání s majiteli). Dále se jedná o náklady na poradenskou činnost poskytovanou státu v průběhu soutěžního dialogu (předpokládaná hodnota vyhlášené veřejné zakázky je 75 000 000 Kč bez DPH). Platby za dostupnost budou hrazeny od okamžiku zprovoznění prvních úseků vystavěných koncesionářem až do okamžiku ukončení koncesionářské smlouvy a budou v souladu s §2 odst. 1, písm. j) z. 104/2000 Sb. o SFDI hrazeny z příjmů SFDI (předpoklad první platby za dostupnost v roce 2020).

Z hlediska dopadu na podnikatelské prostředí České republiky má projekt pozitivní dopad, neboť mimo využívání zdrojů EU a zdrojů národních se jedná o další možnou formu zajištění výstavby a provozu dopravní infrastruktury s dlouhodobou udržitelností. Význam projektů PPP bude nutně posilovat v okamžiku ukončení finančního období EU 2014-2020 (tj. po roce 2023). Pro podnikatelský i veřejný sektor je výhodné, aby na toto období byla ČR připravena a dostatečně včas získala potřebné zkušenosti zainteresovaných subjektů a osob. Současná situace na finančních trzích je přitom pro projekty tohoto typu více než výhodná.

Projekt je v souladu s právním řádem ČR resp. s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána.

Zásadním rizikem, které stát/zadavatel v projektu PPP D4 (potažmo v odůvodňované veřejné zakázce) snáší je riziko dokončení investorské přípravy do fáze zajištění stavebních povolení. Pro zajištění stavebního povolení je nezbytné především dokončení majetkoprávní přípravy. Všechny identifikované dosud nevypořádané pozemky jsou řešitelné buď formou dohody o odprodeji či formou vyvlastnění při současně platném znění zákona č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění. Včasné ukončení majetkoprávní přípravy je tak především otázkou dostatečně flexibilního konání příslušných vyvlastňovacích úřadů při využívání všech institutů, které zákon o vyvlastnění připouští.