

Vyhodnocení připomínkového řízení – Odůvodnění významné veřejné zakázky Projekt PPP D4

<u>Přip. č.</u>	<u>Připomínkové místo</u>	<u>Zásadní A/N</u>	<u>Připomínka</u>	<u>Vypořádání</u>
1	MF	A	K návrhu usnesení vlády: požadujeme do návrhu usnesení vlády doplnit jasné rozhodnutí o tom, zda má být v metodice ESA 2010 aktivum budováno do rozvahy sektoru vládních institucí, tedy s bezprostředním dopadem na vládní deficit a dluh, či zda má být sledována nejefektivnější varianta přinášející nejvyšší hodnotu za peníze. Toto rozhodnutí považujeme za klíčové pro další optimální strukturování operace.	Akceptováno. MD si je vědomo, že možnost evidence aktiv projektu mimo bilanci vládního dluhu a deficitu dle pravidel ESA 2010 může být v kontradikci s dosahovanou hodnotou za peníze. Pravidla ESA 2010 připouští evidenci aktiv PPP projektů mimo bilanci vládního dluhu a deficitu při dostatečném přenosu rizik na koncesionáře, což z jiných pohledů nemusí být pro stát výhodné (nacenění rizika – negativní dopad do hodnoty za peníze). Navrhovaný projekt PPP je v současném stavu přípravy strukturován tak, že by měl vyhovět aktuálně platným pravidlům pro vykázání aktiv projektu mimo bilanci vládního dluhu a deficitu. Při soutěžním dialogu však bude o jednotlivých parametrech projektu detailně jednáno s uchazeči a může se ukázat, že pro dosažení vyšší hodnoty za peníze je pro stát čistě z finančního hlediska vhodnější strukturovat projekt tak, že by byl zařazen do bilance vládního dluhu a deficitu. Pravidla ESA 2010 jsou navíc v čase velmi proměnná a stále se zpřísňují. Nelze tak vyloučit budoucí překlasifikování aktiv i v situaci, kdy v okamžiku uzavření smlouvy by projekt byl Eurostatem vyhodnocen jako mimobilanční. MD tak preferuje dosažení maximální hodnoty za peníze bez ohledu na zařazení projektu do či mimo bilanci vládního dluhu a deficitu. <u>Rozhodnutím vlády budiž, zda se s tímto názorem MD ztotožní, či bude striktně požadovat řízení přípravy projektu tak, aby jeho aktiva byla vedena mimo bilanci vládního dluhu a deficitu dle aktuálních pravidel ESA 2010.</u>

2	MF	A	<p>K předkládací zprávě: nutno doplnit povinnou část podle Jednacího řádu vlády, Čl. IV. odst. 7, konkrétně „...zhodnocení z hlediska případných dopadů na jednotlivé druhy veřejných rozpočtů v tříletém výhledu, z hlediska dopadu na podnikatelské prostředí České republiky a vyžaduje-li to jejich povaha, i z hlediska jejich souladu s právním řádem a s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána. Vyplyvají-li ze závěrů obsažených v předkládací zprávě finanční nároky na státní rozpočet, musí materiál pro jednání schůze vlády obsahovat konkrétní zdroj, z kterého budou tyto nároky pokryty ...“.</p>	<p>Akceptováno. Předkládací zpráva byla doplněna o požadované náležitosti.</p>
3	MF	A	<p>K materiálu obecně: z „Odůvodnění významné veřejné zakázky – projekt PPP R4“ vyplývá, že byla vybrána varianta B, která bude realizována pomocí PPP modelu, nicméně není v předkládaných dokumentech dostatečně zdůvodněno, proč byla upřednostněna varianta B před variantou A. Rovněž z dalších dokumentů není patrná jednoznačná nutnost realizovat provozování a údržby úseků rychlostní silnice R4 a silnice I/20 o celkové délce cca 20 km (varianta B) formou PPP modelu. Dále není zcela jasné, na základě čeho je v „Analýze proveditelnosti projektu R4“ usuzováno, že spočtená diference u hodnoty za peníze je v adekvátní výši pro upřednostnění varianty B. Poukážeme na to i vzhledem ke zkušenosti, že projekty PPP patří mezi vůbec ty nejnákladnější.</p>	<p>Akceptováno – vysvětleno a doplněno do předkládací zprávy: 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. Výše uvedené bude navíc předmětem soutěžního dialogu a řešení vzešlé ze soutěžního dialogu bude znovu analyzováno z pohledu dosažené hodnoty za peníze. Pokud by se v průběhu soutěžního dialogu ukázalo, že varianta B nepřináší zadavateli dostatečnou hodnotu za peníze, bude možné uvažovat o zúžení rozsahu projektu, tedy o variantě A při současném rozhodnutí o způsobu zajištění údržby zbylých částí D4 resp. I/20.</p> <p>Po dohodě s MF byla doplněna předkládací zpráva o toto vysvětlení a vztah PPP k Dopravním sektorovým strategiím.</p>

4	MF	A	<p>K Analýze proveditelnosti: analýza proveditelnosti obsahuje finanční model, jehož výstupem je i tzv. předpokládaná hodnota za peníze dosažená realizací projektu formou PPP, která by měla sloužit jako podklad pro rozhodnutí o variantě zajištění příslušné dopravní infrastruktury. Tento model by dle našeho názoru měl sloužit i pro sledování a finanční řízení projektu v jeho dalších fázích. Součástí analýzy proveditelnosti by měl být kompletní modelový aparát transparentně definující všechny vstupní předpoklady a ilustrující detailní postup jeho sestavení tak, aby jej bylo následně možné efektivně obměňovat, doplňovat a využívat k dříve uvedenému účelu.</p> <p>Na základě výše uvedeného požadujeme podrobněji popsat postup odvození kapitálové struktury a doplnit přílohu, která by detailněji popsala zdroje a metody, které byly k jejich stanovení použity. Dále požadujeme informace o použité diskontní míře a doplnění matice rizik.</p>	<p>Akceptováno: Předkládací zpráva hovoří o záměru Ministerstva dopravy ověřovat dosahovanou hodnotu za peníze v průběhu samotného výběrového řízení na výběr koncesionáře. K tomuto účelu, stejně jako k účelu, stejně jako k účelu finančního řízení projektu v jeho dalších fázích musí Ministerstvo dopravy disponovat funkčním finančním modelem. Za tímto účelem byla pro vyjasnění všech pochybností zpravena i zadávací dokumentace pro výběr poradců státu pro průběh soutěžního dialogu. Nyní je tak z textace zadávací dokumentace pro výběr poradců explicitně zřejmé, že stát získá potřebná práva ke zpracovanému finančnímu modelu, který bude poradenským konsorciem a MD průběžně využíván dle vývoje jednání s uchazeči v soutěžním dialogu.</p> <p>Postup odvození kapitálové struktury vychází z aktuální tržní situace, jejíž krátkodobý výhled na období, kdy bude projekt soutěžen, se jeví stabilní. Kapitálová struktura se tak snaží minimalizovat finanční náklady projektu, proto 90% zdrojů je předpokládáno zajistit seniorním úvěrem a pouze zbylých 10% zdrojů je předpokládáno zajistit z vlastních zdrojů koncesionáře, u nichž je požadována vyšší míra výnosnosti (i u vlastního kapitálu však finanční model v současné době předpokládá jeho částečné nahrazení podřízeným úvěrem). Kapitálová struktura se však v průběhu jednání s uchazeči bude měnit. Aktuálně zpracovaný finanční model a jeho parametry, z nichž Analýza vychází, byl se zástupcem MF (Ing. Chaloupka) detailně diskutován za účasti MD a zpracovatelů Analýzy. Použitá diskontní sazba je kalkulována na základě finančních nákladů koncesionáře v souladu s Metodikami MFČR pro přípravu projektů PPP a je ve výši 5,76% (informace je uvedena též v předkládací zprávě i v Analýze). V samotné Analýze je k dispozici kapitola pojednávající o přenosu rizik mezi státem a koncesionářem. V rámci samotného finančního modelu byla samozřejmě zpracována matice podrobnější, oceňující jednotlivá rizika a kalkulující s pravděpodobností jejich výskytu a s jejich dopadem. Z pohledu státu však není zcela taktické, aby celou kalkulaci přenosu rizik zveřejňoval potenciálním uchazečům (tedy zveřejňoval v rámci vládního materiálu). Podrobná matice rizik může být dána MFČR k dispozici k internímu využití. Tento přístup MDČR je opřen i o stanovisko EPEC (European PPP Expertise Center), které s MDČR na přípravě projektu spolupracuje. Otázka byla diskutována na setkání se zástupci EPEC dne 10.11.2015 i za účasti zástupce MFČR (Ing. Helikarová).</p>
---	----	---	--	---

5	MF	A	<p>K Analýze proveditelnosti: požadujeme doplnit Analýzu proveditelnosti o dopočet návratnosti investice pro obě uvažované varianty A i B v případě, že budou realizovány Klasickým modelem nebo PPP modelem.</p>	<p>Akceptováno – vysvětleno: Návratnost investic do dopravní infrastruktury se řídí „Prováděcími pokyny pro hodnocení ekonomické efektivity projektů silničních a dálničních staveb“, kde výchozím softwarem je HDM-4 (Highway development manual v4), ve kterém jsou zohledněna specifika ČR (tzv. ČSHS - Český systém hodnocení silnic). Tímto postupem jsou ověřovány celospolečenské přínosy realizace jednotlivých staveb dopravní infrastruktury. Pro tah R4 byla zpracována tahová studie s pozitivními výsledky, o níž je pojednáno v Předkládací zprávě. Model HDM-4 tak jak je konstruován neumožňuje postihnout (monetizovat) všechny kvalitativní přínosy, které může realizace projektu formou PPP přinést ve srovnání s modelem tradiční veřejné zakázky. Z pohledu celospolečenských finančně kvantifikovatelných přínosů je ekonomické hodnocení tahu spočteno bez ohledu na způsob financování. Je započítána standardní výše provozních i údržbových nákladů.</p>
6	MF	A	<p>K str. 27. Analýzy proveditelnosti: není zcela zřejmé, na základě čeho byl proveden odhad úspory investičních nákladů ve výši 5 % u PPP modelu oproti Klasickému modelu.</p>	<p>Akceptováno – vysvětleno: Předpokládaná úspora vychází především z předpokladu, že v případě realizace projektu PPP bude všechny úseky D4 v rozsahu 32 km realizovat jeden zhotovitel, který je na rozdíl od Klasického modelu motivován využívat tzv. value engineering, inovovat a zefektivňovat zaužívané postupy realizace projektu, což vede k optimalizaci technického řešení projektu v průběhu jeho realizace, což v modelu tradičních veřejných zakázek je obtížně procesovatelné (odůvodňování změn během výstavby). Příkladem může být možnost optimalizace řešení mimoúrovňových křížovatek či mostních objektů, dílčí optimalizace nivelity a přesunů stavebních hmot. V rámci organizace výstavby takto lze dosáhnout určité míry úspor ve srovnání se stavem, kdy by byl projekt zajišťován Klasickým modelem, tj. jednotlivými veřejnými zakázkami na jednotlivé stavby. Jedná se navíc o relativně konzervativní předpoklad, který vychází z obdobných infrastrukturních projektů realizovaných formou PPP. Ministerstvo dopravy bude aktualizovat výpočet dosahované hodnoty za peníze PPP modelu v porovnání s Klasickým modelem v průběhu soutěžního dialogu na základě řešení a technických návrhů předložených uchazeči a po podání finálních nabídek, přičemž v těchto fázích budou k dispozici relevantní údaje o úspoře investičních nákladů u PPP modelu.</p>

7	MF	N	K předkládací zprávě: je třeba dát v textu do souladu označení „R4“ a „D4“.	Vysvětleno: „Analýza“ byla smluvně ukončena v okamžiku, kdy novela zákona č. 13/1997 Sb., kterou se existující a připravované rychlostní silnice převádí do kategorie dálnic II. třídy, nebyla schválena. Z uvedeného důvodu se v místech, kde je odkazováno na název „Analýzy“ objevuje stále R4. Ostatní části textu již pracují s pojmem D4. Účinnost předmětné novely je od 1.1.2016.
8	MF	N	K analýze proveditelnosti: předkládaná analýza proveditelnosti téměř úplně odhlíží od tzv. nepeněžních faktorů, které je sice obtížné zohlednit, nicméně jejich dopady na hodnocení projektu mohou být zcela zásadní. Doporučujeme do materiálu zařadit další „výhody“ PPP projektu jako např. vhodné podmínky na finančním trhu, testování další formy financování atd.	Akceptováno – zohledněno, vzato na vědomí: MDČR kvituje, že i MFČR vidí v projektech PPP nejen kvantitativní výhodnost reprezentovanou vypočtenou hodnotou za peníze, ale že v projektu spatřuje i kvalitativní hodnotu za peníze, kterou skutečně nelze objektivně vyčíslit. Text předkládací zprávy byl dále v její příslušné části doplněn dle doporučení.
9	MF	N	K str. 26 Analýzy proveditelnosti: doporučujeme nahradit pojem „vegetativní úpravy“ pojmem „úpravy vegetace“.	Akceptováno – upraveno.
10	MF	N	K str. 26 Analýzy proveditelnosti: v posledním odstavci je uvedeno, že v PPP modelu je v investičních nákladech zohledněna rezerva koncesionáře na stavební projektová rizika a předpokládaná úspora plynoucí z optimalizace technického řešení Projektu. Domníváme se, že úspora z tohoto titulu vzniká především v provozní fázi projektu.	Vysvětleno – Jedná se především o Efekt tzv. value engineeringu (např. optimalizace řešení mimoúrovňových křižovatek či mostních objektů, dílčí optimalizace nivelity a přesunů stavebních hmot) se obvykle projevuje úsporou investičních nákladů již ve fázi výstavby, jakkoliv lze souhlasit, že může generovat určité snížení nákladů z titulu nutnosti následné obnovy jednotlivých stavebních částí v době provozu.

11	MF	N	K str. 32 Analýzy proveditelnosti: Požadujeme vysvětlit řádek „Vícenáklady zadavatele spojené s PPP (+)“ ve sloupci PPP.	<p>Vysvětleno: Ve finančním modelu jsou kalkulovány náklady státu na přípravu a řízení projektu po celou dobu jeho životního cyklu. Tyto náklady jsou mírně vyšší než v případě, kdy by projekt byl po celou dobu standardně zajišťován ŘSD ČR a soutěžen tradičními VZ, vč. následného soutěžení oprav a údržby. MD je však přesvědčeno, že právě kvalitativní přínosy PPP, viz výše, tyto „vícenáklady“ zcela jistě převáží. Jejich finální výši je navíc obtížné předjímat, kalkulace je provedena na straně bezpečnosti.</p>
12	MF	N	K str. 88 Analýzy proveditelnosti: požadujeme vysvětlit, zda je větou: „Rozdíl IR ze státních dluhopisů a předpokládané průměrné IR bankovního úvěru ve fázi výstavby, resp. ve fázi provozování, je jen nepatrný (1,8492 %; 1,8008 % a 1,7008 %)“ myšleno, že rizikové ohodnocení projektu je obdobné jako u rizika státu a z uvedeného vyplývá implicitní předpoklad o ručení státu (viz příslušné konsekvence pro zaznamenání v metodice Esa 2010).	<p>Vysvětleno: Na str. 88 Analýzy proveditelnosti je větou „Rozdíl úrokové sazby ze státních dluhopisů (pro účely analýzy byly uvažovány dluhopisy CZGB 4.2 12/04/36 s výnosem 1,8492 %) a předpokládané průměrné úrokové sazby bankovního úvěru činí 1,8008 % ve fázi výstavby a 1,7008 % p.a. ve fázi provozování“ myšleno, že:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Výnos do splatnosti státního dluhopisu CZGB 4.2 12/04/36 je přibližně 1,8492 %. Jedná se o dluhopis splatný 4. prosince 2036, který považujeme za relevantní z hlediska délky projektu a předpokládané splatnosti bankovního úvěru. 2) Průměrná úroková sazba bankovního úvěru je 3,65 % ve fázi výstavby (tj. ve srovnání s výnosem výše uvedeného dluhopisu je o 1,8008 % vyšší) a 3,55 % ve fázi provozování (tj. plus 1,7008 % ve srovnání s výnosem výše uvedeného dluhopisu). <p>Očekávané rizikové ohodnocení projektu je tedy vyšší než u rizika státu. Ze srovnání úrokových sazeb bankovního úvěru s výnosem státního dluhopisu tudíž nevyplývá implicitní předpoklad o ručení státu.</p>

13	MMR	N	<p>Přípomínka se vztahuje k volbě druhu zadávacího řízení, a to konkrétně soutěžního dialogu. S ohledem na předmět veřejné zakázky, kterým je výstavba části rychlostní komunikace R4, jsme toho názoru, že nejsou naplněny podmínky podle § 24 zák. č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZVZ“) pro použití soutěžního dialogu podle § 35 a následující ZVZ jako druhu zadávacího řízení. Použití soutěžního dialogu přichází v úvahu pro zadání veřejné zakázky se zvláště složitým předmětem plnění, pokud nelze použít otevřené či užší řízení s ohledem na povahu předmětu plnění veřejné zakázky. Za veřejnou zakázku se zvláště složitým předmětem plnění je ve smyslu uvedeného ustanovení považována veřejná zakázka, u které není zadavatel objektivně schopen přesně vymezit technické podmínky podle § 46 odst. 4 a 5 ZVZ nebo právní nebo finanční požadavky na plnění veřejné zakázky. Jde tedy o objektivní neschopnost zadavatele vymezit předmět plnění, nikoliv o neznalost v daném oboru. V soutěžním dialogu jde o nalezení řešení za pomoci dialogu s dodavateli o což, v daném případě, dle našeho názoru, nejde.</p>	<p>Neakceptováno. Proběhla diskuse se zástupci MMR, na základě které MMR konstatovalo, že volba druhu zadávacího řízení je plně v kompetenci zadavatele a <u>změnilo svou původně zásadní připomínku na doporučující</u>. Vládě je tak materiál předkládán bez rozporu. Vysvětlení: Zadavatel trvá na vhodnosti použití soutěžního dialogu jako celosvětově standardizovaného způsobu zadávacího řízení pro projekty PPP nejen v silniční infrastruktuře. Soutěžní dialog je jako forma zadávacího řízení využíván i v zemích, které realizovaly desítky typové podobných projektů. Tím spíše, že se v ČR jedná o pilotní projekt, je MD ČR toho názoru, že podmínky pro použití soutěžního dialogu stanovené v §24 ZVZ jsou zcela splněny: Odst. 1.): <i>Veřejný zadavatel může pro zadání veřejné zakázky se zvláště složitým předmětem plnění použít soutěžní dialog, pokud použití otevřeného řízení či užšího řízení není s ohledem na povahu předmětu plnění veřejné zakázky možné.</i> Jedná se o VZ se zvláště složitým předmětem plnění, neboť se jedná o zakázku, jejímž výsledkem má být smlouva o době trvání 30 let. Již samo o sobě období trvání smlouvy zakládá fakt, že smlouva musí být konstruována s ohledem na složitý a dlouhotrvající smluvní vztah, kdy předmětem plnění není jen samotná výstavba, ale i následný provoz a údržba + nastavení podmínek řízení smluvního vztahu, monitoringu, finančních parametrů atp. Z uvedených důvodů je MD ČR přesvědčeno, že použití otevřeného resp. užšího řízení není s ohledem na povahu požadovaného plnění možné. Zvažována byla i alternativa jednacího řízení s uveřejněním, která však byla shledána jako méně vhodná s ohledem na finanční náklady zadavatele i uchazečů v průběhu tohoto řízení. Zadavatel neumí před vyhlášením VZ definovat veškerá smluvní ustanovení tak, aby byla trhem akceptovatelná a zároveň přinesla maximalizaci hodnoty za peníze. PPP projekty nelze realizovat bez jednání o parametrech smlouvy. Odst. 2): <i>Za veřejnou zakázku se zvláště složitým předmětem plnění je považována veřejná zakázka, u níž není veřejný zadavatel objektivně schopen přesně vymezit a) technické podmínky podle § 46 odst. 4 a 5, nebo b) právní nebo finanční požadavky na plnění veřejné zakázky.</i> Jedná se přesně o parametry technické (smluvní standardy zajištění výstavby a zajištění následného provozu v požadované kvalitě po dobu 30 let, požadavky na parametry stavby v době jejího zpětného předání státu atp.), které zadavatel neumí bez jednání s uchazeči určit tak, aby mohli být předloženy porovnatelné nabídky. Dále se samozřejmě jedná o parametry právní, komerční a finanční, které opětovně nelze určit bez jednání s uchazeči o přesných akceptovatelných podmínkách, při nichž bude realizaci projektu pro stát nejvýhodnější (podmínky, za nichž bude dosažena nejvyšší hodnota za peníze). Souhlasíme, že v soutěžním dialogu jde o <u>nalezení řešení</u> za pomoci dialogu s dodavateli a to v otázkách technických, právních i finančních, které zadavatel není schopen před vypsáním veřejné zakázky objektivně vymezit. Nejedná se o neznalost zadavatele v daném oboru.</p>
----	-----	---	---	---

14	MV	A	<p>V předloženém materiálu je v kolonce „Odůvodnění stanovení hodnotících kritérií“ uvedeno, že zadavatel zvolil jako základní hodnotící kritérium ekonomickou výhodnost nabídky, neboť u zvoleného typu zadávacího řízení – soutěžního dialogu - zákon o veřejných zakázkách jiné základní hodnotící kritérium nepřipouští. Dílčí hodnotící kritérium cena bude mít váhu nejméně 95 %.</p> <p>Domníváme se, že výše uvedené není v souladu s požadavkem stanoveným vyhláškou Ministerstva pro místní rozvoj č. 232/2012 Sb., o podrobnostech rozsahu odůvodnění účelnosti veřejné zakázky a odůvodnění veřejné zakázky, neboť je zde uvedeno pouze jedno dílčí hodnotící kritérium (95%), přitom není zřejmé, co bude dílčím hodnotícím kritériem u zbývajících 5%. Dále zde není uvedeno odůvodnění zvolených kritérií, tedy konkrétní skutečnosti, které jsou důvodem k zvolení těchto kritérií. Požadujeme doplnit tyto informace do materiálu.</p>	<p>Akceptováno. Tak jak vyplývá ze zahraniční praxe u PPP projektů v dopravní infrastruktuře, dílčím hodnotícím kritériem s váhou nejvýše 5 % je doba výstavby projektových úseků od data předání staveniště zadavatelem. Toto dílčí hodnotící kritérium motivuje zájemce k rychlejšímu dokončení jednotlivých projektových úseků, což povede k tomu, že projekt bude také dříve generovat socioekonomické benefity (redukce počtu dopravních nehod, kratší dojezdové časy atd.)</p> <p>Zadavatel uvede přesné váhy dílčích kritérií v dokumentaci soutěžního dialogu.</p>
15	MZe		Dopisem sděleno „bez připomínek“	
16	MZV		Dopisem sděleno „bez připomínek“	
17	RVV		Dopisem sděleno „bez připomínek“	

18	KZPS	N	<p>„Analýza“ se nezmiňuje (resp. pouze okrajově) o přípravě z hlediska zákona č.39/2015 Sb. - stanoviska MŽP (většina vydaných stanovisek EIA je dle zák. 244/1992 Sb., což je pro MŽP zatím problém). Může to být značné riziko. To ale platí pro oba modely, pouze s rozdílem, že stát sám sebe za tyto dopady sankcionovat nebude.</p>	<p>Vzato na vědomí. Dané téma je řešeno z úrovně státu shodně pro všechny projekty se stanovisky EIA vydanými dle z. 244/1992 Sb. Musí být dosaženo dohody s EK DG ENV. Pokud by bylo nutné opakovat proces EIA, je toto v rámci daného času realizovatelné.</p>
19	KZPS	N	<p>Rovněž majetkoprávní příprava při nezměněné legislativě je časově těžko předvídatelná. Může to být značné riziko, které je sice zmiňováno v kapitole 5. Analýza rizik, ale dále nerozvedeno. To ale platí pro oba modely, pouze s rozdílem, že stát sám sebe za tyto dopady sankcionovat nebude.</p>	<p>Vzato na vědomí. Snahou státu musí být vypořádat všechny, resp. maximum pozemků před uzavřením smlouvy. Proces majetkoprávní přípravy je pod značným drobnohledem a je řešen i personálním posílením týmů zajišťujících tuto přípravu pro R4/D4. Obtížně říditelným rizikem je samozřejmě postup vyvlastňovacích úřadů, které musí vyřešit většinu „zablokovaných“ pozemků.</p>

20	KZPS	N	<p>1. V „Analýze“ jsou v kapitole 4.2 Investiční výdaje klasickým způsobem uvedeny u jednotlivých úseků stanoveny na základě analýzy rozsahu objektů podle dostupné dokumentace (DÚR, DSP) a u PPP modelu je v investičních nákladech zohledněna rezerva koncesionáře na stavební projektová rizika a předpokládaná úspora plynoucí z optimalizace technického řešení Projektu. Na rozdíl od Klasického modelu je totiž v rámci PPP modelu v průběhu zadávacího řízení (soutěžního dialogu) i v následné fázi projektování soukromý sektor motivován využívat tzv. value engineering, inovovat a zefektivňovat zaužívané postupy realizace projektu. Příkladem může být optimalizace řešení mimoúrovňových křižovatek či mostních objektů, optimalizace nivelity a přesunů stavebních hmot. Výsledná úspora investičních nákladů u PPP modelu byla pro účely Analýzy uvažována ve výši 5% oproti Klasickému modelu.</p> <p>a. Je otázka, zda to bude skutečně pravda?</p> <p>b. SPS tyto výpočty nechce rozporovat. Skutečnost se těžko zjistí, neboť oba modely současně se určitě nepoužijí.</p>	<p>Přípomínka je konstatováním názoru. Vysvětlení pozice MD ČR: Předpokládaná úspora vychází především z předpokladu, že v případě realizace projektu PPP bude všechny úseky D4 v rozsahu 32 km realizovat jeden zhotovitel a může tak v rámci organizace výstavby dosáhnout určité míry úspor ve srovnání se stavem, kdy by jednotlivé části D4 byly realizovány samostatnými veřejnými zakázkami, kde nelze předpokládat, že by všechny úseky vysoutěžil tentýž zhotovitel. Předpoklad dále vychází z rozsáhlých zkušeností poradce s reálně vysoutěženými projekty PPP. Je nutné si uvědomit, že cenu určuje v důsledku především transparentní soutěž a situace na trhu víc než cokoliv jiného.</p>
----	------	---	--	--

21	KZPS	N	U obou modelů z kapitoly 12. považujeme předpoklady zahájení staveb za optimistické, pokud se nezmění legislativa.	Přípomínka je konstatováním názoru. MD ČR považuje harmonogram za realistický, pokud k jeho naplnění přispějí všechny zainteresované strany.
22	KZPS	N	Přesto, že model PPP může přinést mnoho problémů, především s ohledem na stávající platnou legislativu a dále i s ohledem na skutečnost, že se v ČR v rámci silniční infrastruktury ještě nerealizoval a zároveň si nejsme jisti předkládanými výpočty, podporujeme realizaci projektu PPP D4 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, neboť se domníváme, že je potřeba dobudovávat naši silniční infrastrukturu co nejrychleji.	Přípomínka je konstatováním názoru. MD ČR kvituje podporu projektu PPP i přes uváděné argumenty.
23	Ostatní připomínková místa	N	Ostatní oslovená připomínková místa ať již povinná či nepovinná nezaujala k zaslanému materiálu žádné stanovisko.	