

Návrh tiskové zprávy

Ministerstvo dopravy předložilo dnes vládě v souladu s § 156 zákona 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách odůvodnění významné veřejné zakázky pro „Projekt PPP D4“. Předmětem významné veřejné zakázky je **realizace 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.

Ve variantě B se jedná se o významnou veřejnou zakázku na uzavření koncesionářské smlouvy podle § 18a zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích 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.

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 vyplývající z uzavřené koncesionářské smlouvy bude v souladu s § 2 odst. 1, písm. j) zákona o SFDI hradit SFDI.

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.

V rámci zpracovaného materiálu „*Analýza proveditelnosti a výhodnosti zajištění projektu R4 formou PPP ve srovnání s klasickými veřejnými zakázkami*“, který tvoří přílohu předkládaného materiálu, se zajištění projektu formou PPP ukázalo jako výhodnější z titulu rizik, která jsou ve variantě PPP přenositelná na koncesionáře, a která by v klasické modelu snášel veřejný sektor.

Realizací projektu zároveň dojde k pilotnímu ověření modelu PPP v dopravní infrastruktuře na území ČR. Jedná se o důležitý krok pro možnost udržení tempa výstavby v období po ukončení významného přísunu peněz ze zdrojů EU po roce 2023. V případě úspěchu chce Ministerstvo dopravy model PPP aplikovat i na další komunikace (např. dostavba R7), resp. na úsek R4 mezi Prahou a Příbramí, který je dnes provozován v kvalitativně neodpovídajících parametrech.

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

současná hodnota v mil. Kč	Klasický model	PPP model
Platba Služebného	--	9 242,0
Hrubé výdaje Klasického modelu	7 868,2	--
Převoditelná rizika	1 715,5	--
Úpravy o daňovou povinnost Koncesionáře	--	-339,0
Úpravy o dodatečné náklady Zadavatele s PPP	--	150,3
Celkem	9 583,7	9 053,3
Hodnota za peníze		530,4
		5,5 %

Zdroj: Analýza PwC

Předpokládaná hodnota zakázky, která je součtem nominálních plateb za dostupnost za celé období koncesionářské smlouvy, činí: **24,9 mld. Kč**.